

Lovforslag nr. L 108. Fremsat den 27. november 1998 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven, godskørselsloven¹⁾ og arbejdsmiljøloven samt om ophævelse af lov om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport og lov om international godstransport med motorkøretøjer m.v.

(Skærpet kontrol med tunge køretøjer, køre- og hviletidsbestemmelser, betalingsbestemmelser m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret bl.a. ved lov nr. 1122 af 20. december 1995, lov nr. 1123 af 20. december 1995, lov nr. 468 af 10. juni 1997, lov nr. 73 af 4. februar 1998, lov nr. 292 af 18. maj 1998 og senest ved lov nr. 484 af 1. juli 1998, foretages følgende ændringer:

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

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

2. Efter *kapitel 13* indsættes som nyt kapitel:

»Kapitel 13 a

Køre- og hviletid

§ 86 a. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske

Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om fravigelse af regler i de i stk. 1 nævnte retsakter i det omfang, disse indeholder adgang hertil.

Stk. 3. Trafikministeren kan henlægge administrationen af de efter stk. 1 og 2 fastsatte bestemmelser til anden offentlig myndighed, privat organisation eller lignende.«

3. § 117, stk. 2, nr. 3, affattes således:

»3) findes skyldig i forhold, der er omfattet af § 125 a eller § 126, stk. 1, nr. 1-4.«

4. I § 118, stk. 5, indsættes som 2.- 4. pkt.:

»Der kan endvidere fastsættes straf af hæfte for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter udstedt i medfør af § 86 a. I forskrifter, der udstedes i medfør af § 68, kan der fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde for overtrædelse af regler om hastighedsbegrænsers funktion. Tilsvarende gælder for forskrifter, der udstedes i medfør af § 85 for overtrædelse af regler om køretøjers største tilladte totalvægt,

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv nr. 98/76/EF om ændring af Rådets direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport ad landevej m.v., EF-Tidende 1998 L 277, side 17.

når overtrædelsen er sket under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg.«

5. I § 118, stk. 6, indsættes efter »§ 85, stk. 1,« : »og § 86 a,«.

6. I § 119 a, stk. 1, ændres »eller en sag om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2, « til: », om indgreb m.v. i en hastighedsbegrænsers funktion efter § 125 a, om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2 og 3, eller om overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt efter § 126, stk. 1, nr. 4,«.

7. I § 119 a, stk. 3, ændres »sager om spiritus- og promillekørsel,« til: »sager omfattet af stk. 1,«

8. Efter § 120 og før overskriften til § 121 indsættes:

»§ 120 a. Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af

- 1) forskrifter udstedt i medfør af § 68 om hastighedsbegrænsers funktion,
- 2) forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt udstedt i medfør af § 85,
- 3) forskrifter om køre- og hviletid udstedt i medfør af § 86 a,
- 4) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport,
- 5) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer, eller
- 6) Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (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.«

9. § 124 g affattes således:

»§124 g. For lovpligtige syn betales, jf. dog stk. 2-4,

- 1) 500 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt total-

vægt på over 3.500 kg, for motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,

- 2) 350 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer og
- 3) 200 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Stk. 2. Kontrolsyn af køretøjer, der er registreret uden syn på grundlag af typeattest eller værkstedserklæring, samt syn af registreringspligtige knallerter foretages uden betaling.

Stk. 3. I de tilfælde, hvor et køretøj i forbindelse med syn, herunder kontrolsyn, bliver henvist til omstillingssyn til kontrol af, at konstaterede fejl og mangler er blevet rettet, betales for hvert enkelt omstillingssyn

- 1) 325 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, for motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 225 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer og
- 3) 125 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Stk. 4. I tilfælde, hvor det under et syn konstateres, at der er foretaget syns- og registreringspligtige ændringer, som ikke er anmeldt til registrering, og køretøjet derfor henvises til syn og registrering, skal der ikke betales for det syn, som køretøjet henvises til. Der skal dog betales for eventuelle omstillingssyn, jf. stk. 3.

Stk. 5. For andre syn betales

- 1) 850 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, for motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 600 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer og
- 3) 350 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Stk. 6. For særlig godkendelse hos Statens Bilinspektion af busser, der ønskes anvendt til kørsel, hvortil der i andre lande kræves særlig tillæ-

delse, betales 520 kr. For undersøgelse af, om en bus fortsat er i overensstemmelse med en meddelt godkendelse, betales 200 kr.«.

10. I § 124 g indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. For udeblivelse fra en reserveret synstid uden forudgående afbud betales halvdelen af de i stk. 1, 3, 5 og 6 nævnte beløb. Trafikministeren fastsætter nærmere regler herom.«.

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

12. I § 124 j, stk. 1, 2. pkt., ændres »personbiler og varebiler« til: »registreringspligtige køretøjer«.

13. § 124 r, 1. pkt., affattes således:

»De i § 121, stk. 5, § 124 a, stk. 1-3, § 124 c, stk. 1, § 124 e, stk. 1, § 124 g, stk. 1, 3, 5, og 6, § 124 j, stk. 1, 1. og 2. pkt., § 124 m, stk. 1, § 124 o, stk. 1, og § 124 p, 1. pkt., nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent.«.

14. 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 hastighedsbegrænsere 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.«.

15. § 126, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) har overskredet de tilladte hastigheder efter § 42 eller en lavere hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 70 pct.,«.

16. 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, jf.

§§ 42 og 43, eller en lavere hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, med mere end 70 pct. for hastighedsgrænser på højst 30 km i timen, eller med mere end 40 pct. for hastighedsgrænser på over 30 km i timen,

4) under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt de i medfør af § 85 fastsatte forskrifter om største tilladte totalvægt med mere end 30 pct.,«.

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

17. § 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,«.

§ 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. § 1, stk. 1 og 2, affattes således:

»Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger en af trafikministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil. Godskørsel må kun udføres af tilladelsesindehaveren, af en chauffør ansat hos denne eller hos en anden tilladelsesindehaver. Der må kun kræves betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger.

Stk. 2. Godskørsel med motorkøretøj eller vogntog kræver særlig tilladelse, med mindre andet følger af bestemmelser fastsat af Det Europæiske Fællesskab, international aftale eller bestemmelser fastsat af trafikministeren, ved kørsel

1) over landets grænse eller
2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.«.

2. I § 2 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Trafikministeren kan for alle former for virksomhed, hvis aktiviteter omfatter vejtransport, lastning og losning af farligt gods, fastsætte regler om udpegelse af sikkerhedsrådgivere, herunder regler om sikkerhedsrådgiverens opgaver og uddannelseskraav.«.

3. § 3, stk. 1, nr. 1, ophæves.

Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.

4. I § 3, stk. 2, udgår: »indfødsret og«.

5. I § 4, stk. 1, ændres »nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led« til: »nr. 3-5 og 7, 2. led«.

6. I § 4, stk. 2, ændres »nr. 1-5, 7 og 8« til: »nr. 1-4, 6 og 7, jf. dog § 3, stk. 2«.

7. I § 4 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Ved vurderingen af, om selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, kan indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen, direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse eller en godkendelse som ansvarlig leder i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel eller lov om taxikørsel m.v., eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller
- 2) i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1.«

8. § 6, stk. 4, ophæves.

Stk. 5 bliver herefter stk. 4.

9. Overskriften til § 7 affattes således:

»Vejtransportrådet, afgørelseskompetence, klageadgang m.v.«.

10. I § 7, stk. 1, ændres »8 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 2 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab,« til: »7 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Ét medlem beskikkes efter indstilling fra Dansk Transport og Logistik,«.

11. § 8 affattes således:

»§ 8. Vejtransportrådet træffer afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse for så vidt angår udstedelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. efter § 4, stk. 2, om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter § 12, stk. 1-4.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager og fungerer samtidig som sekretariat for Vejtransportrådet. Færdselsstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.

Stk. 3. Tilladelser og godkendelser meddeles på nærmere af Vejtransportrådet fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse. Dog fastsætter Færdselsstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen, jf. § 1, stk. 1, og 2, nr. 1, § 4 og § 12, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.«.

12. § 12 affattes således:

»§ 12. En tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4 kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller bestemmelser i
 - a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, køretøjers største tilladte totalvægt samt køre- og hviletid,
 - c) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR-overenskomsten),
 - d) lovgivningen om euforiserende stoffer,
 - e) miljølovgivningens bestemmelser om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand, og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald, eller
 - f) skatte- og afgiftslovgivningen, eller

2) har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.

Stk. 2. En tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Stk. 3. En godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., jf. § 4, stk. 2, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.

Stk. 4. En tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v. kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1 eller 2, eller af bestemmelsen om bortfald i § 14, stk. 1, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

Stk. 5. En tilladelse til international godskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 2, nr. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladsen.

Stk. 6. Tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning og tilbagekaldelse af en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., jf. § 1, stk. 1 og 2, nr. 1, og § 4, sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.«

13. Efter § 12 indsættes:

»§ 12 a. I forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.«

14. § 13, stk. 1 og 2, affattes således:

»§ 13. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 4, eller § 12, stk. 5, skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt indehaveren af til-

ladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, eller § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led, eller i § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led.«

15. I § 13, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 12, stk. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 5« til: »§ 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 4«.

16. I § 13, stk. 4, 1. pkt., ændres »af en tilladelse ifølge § 12, stk. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led« til: »ifølge § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 4, § 12, stk. 5, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led«.

17. § 13, stk. 5, 1. pkt., affattes således:

»En tilbagekaldelse efter § 12 kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed der har truffet afgørelse om tilbagekaldelse.«

18. To steder i § 14, stk. 1, ændres »nr. 1-4« til: »nr. 1-3«.

19. I § 14 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* En tilladelse, der er udstedt i medfør af § 1, stk. 2, nr. 1, bortfalder, hvis en tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, tilbagekaldes efter § 12 eller bortfalder efter stk. 1.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

20. § 16 affattes således:

»§ 16. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør heraf.

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 an-

vendelse. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.«.

21. Efter § 16 a og før overskriften til § 17 ind sættes:

»Hæftelse ved international kørsel

§ 16 b. Den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj med en totalvægt på 3.000 kg eller derover hæfter over for føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til transportens gennemførelse, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis den pågældende ved sin ansættelse svigagtigt har fortiet sygdommen, denne er selvforskyldt, eller udgifterne afholdes efter

- 1) lovgivningen om arbejdsskadeforsikring,
- 2) lovgivningen om offentlig sygesikring,
- 3) bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1408/71 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbejdstagere, selvstændige erhvervsdrivende og deres familiemedlemmer, der flytter inden for Fællesskabet, med senere ændringer, eller
- 4) bestemmelser i internationale overenskomster om social sikring.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på udgifter til retshjælp og lignende udgifter, der opstår under kørsel i udlandet i tilfælde af konflikter med udenlandske myndigheder som følge af handlinger eller undladelser, der har en naturlig forbindelse med transportens udførelse.

Stk. 4. Den, der hæfter efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, skal stille sikkerhed for opfyldelsen af sine eventuelle forpligtelser, forinden et køretøj kører ud af landet.

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om hæftelsen, herunder om dens omfang

efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, og om sikkerhedsstillelsen efter stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om fritagelse for sikkerhedsstillelse ved kørsel inden for nærmere angivne områder.«.

22. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »og 5, § 11 eller § 15,« til: » og 4, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,«.

23. § 17, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«.

§ 3

I lov om arbejdsmiljø, jf. lovbekendtgørelse nr. 497 af 29. juni 1998, foretages følgende ændringer:

1. § 41, stk. 2, og § 58, stk. 2, ophæves.

§ 4

Lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport og lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v. ophæves.

§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 1999, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 10, træder i kraft på et af trafikministeren fastsat tidspunkt.

Stk. 3. Tilladelser, udstedt i henhold til § 1 i lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v., forbliver i kraft efter deres indhold.

Stk. 4. Regler udstedt i medfør af § 41, stk. 2, eller § 58, stk. 2, i lov om arbejdsmiljø, jf. lovbekendtgørelse nr. 497 af 29. juni 1998, forbliver i kraft indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af færdselslovens § 86 a som affattet ved denne lovs § 1, nr. 2.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget indeholder en lang række elementer fra lovforslag nr. L 138, som blev fremsat af trafikministeren den 11. december 1997, og som bortfaldt som følge af folketingsvalget den 11. marts 1998, jf. Folketingstidende 1997/98, 1. samling, tillæg A, side 2738f og side 2761f samt forhandlingerne side 3642ff. Der er ved affattelsen af de dele af lovforslaget, som vedrører det tidligere lovforslag, i videst muligt omfang søgt at tage hensyn til de bidrag, der fremkom i forbindelse med høringen over - og i forbindelse med 1. behandlingen af - det oprindelige lovforslag.

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

Endvidere foreslås der indsat bemyndigelse til trafikministeren vedrørende køre- og hviletidsområdet.

Der foreslås tillige en række bestemmelser om betaling, forhøjelse af visse betalingsbeløb samt satsregulering vedrørende bl.a. syn af køretøjer, udlevering af nummerplader og godkendelse.

Lovforslaget har endvidere til hensigt at gøre reglerne vedrørende tilbagekaldelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller godkendelse som ansvarlig leder i et selskab i henhold til godskørselsloven mere effektive med det formål at nedbringe antallet af lovovertrædelser i forbindelse med udførelse af godskørsel. Samtidig foretages der en ændring af adgangen til domstolsprøvelse, idet det i videre omfang end efter den nugældende lov vil være den tilladelsesudstedende myndighed, der på vegne af tilladelses- eller godkendelsesindehaveren indbringer en afgørelse for domstolene, ligesom der, når en tilladelse eller en godkendelse tilbagekaldes som følge af strafbare overtrædelser af godskørselsloven eller anden lovgivning, etableres en ordning, hvorefter sagen i så fald indbringes for domstolene i strafferetsplejens former.

Lovforslaget indebærer en ændring af afgørelseskompetencen i henhold til godskørselsloven med henblik på fastlæggelse af, hvilke afgørelser der træffes af Vejtransportrådet, og hvilke der træffes af Færdselsstyrelsen.

Herudover skabes der ved forslaget hjemmel til gennemførelsen af Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods.

Ved forslaget ophæves godskørselslovens krav om indfødsret for indehavere af tilladelser til godskørsel for fremmed regning samt for ansvarlige ledere i selskaber m.v. Der foretages som følge heraf samtidig en række konsekvensændringer andre steder i loven.

Med forslaget inkorporeres samtidig bestemmelserne i lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v. i godskørselsloven.

2. 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 Trafikministeriets opfattelse, at en lang række af styregruppens forslag til skærpede sanktioner bør indarbejdes i lovgivningen. Herudover foreslås det, at der 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 skærpselser vedrører førere samt ejere og brugere af køretøjet.

Mulighed for 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 foreslås det, at der skal kunne ske tilbageholdelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt. Der foreslås endvidere, at der skal kunne ske tilbageholdelse af et køretøj i forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, herunder hvis kontrolapparatet ikke er funktionsdygtigt eller ikke er i overensstemmelse med gældende regler.

Endelig foreslås det, at føreren skal kunne få frakendt førerretten ubetinget, 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 foreslås gældende, 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 pct. i tilfælde, hvor den tilladte hastighed er over 30 km i timen. Der vil endvidere kunne ske betinget frakendelse af førerretten ved kørsel med mere end 30 pct. overlæs.

På *godskørselslovområdet* går hovedindsatsområderne på følgende tiltag:

Efter den eksisterende lov om godskørsel kan der ske tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel, hvis indehaveren af tilladelsen eller den, der optræder i virksomhedens interesse, gorf eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelserne i godskørselsloven eller forskrifter udstedt i medfør af loven.

Er der tale om grove eller gentagne overtrædelser af anden lovgivning end godskørselslovgivningen, kan der derimod ikke uden videre ske tilbagekaldelse. I sådanne tilfælde kan tilbagekaldelse alene ske, hvis forholdet er i strid med den såkaldte retlige standard i godskørselsloven. Det vil sige, at den eller de begåede lovovertrædelser skal som helhed være diskvalificerende for tilladelsesindehaveren, hvilket i loven er fastlagt således, at denne ikke kan antages at have ud-

øvet sin virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. den nugældende lovs § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led.

Med anden lovgivning tænkes der først og fremmest på overtrædelser af færdselslovgivningen og reglerne om køre- og hviletid.

Ved de foreslåede ændringer skal der efter samme betingelser endvidere kunne ske tilbagekaldelse af en tilladelse som følge af gentagne grove overtrædelser af godskørselslovgivningen samt anden lovgivning begået af førere eller andre, som optræder i tilladelsesindehaverens interesse.

Der vil endvidere kunne ske tilbagekaldelse i tilfælde, hvor betingelserne for udstedelse af en tilladelse ikke længere er til stede.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om et selskabs bestyrelse, direktion og andre personer med væsentlige interesser i selskabet for så vidt angår disse personers opfyldelse af lovgivningens krav om god skik inden for branchen m.v. samt endvidere en række ændringer vedrørende adgangen til domstolsprøvelse.

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

Det understreges i den forbindelse, at de foreslåede stramninger af sanktioner m.v. i forbindelse med overtrædelse af færdselslovens bestemmelser omfatter alle former for kørsel med tunge køretøjer. Stramningerne omfatter således både godskørsel for fremmed regning og godstransport for egen regning (firmakørsel), ligesom stramningerne tillige får konsekvens i relation til udenlandske køretøjer. Færdselsstyrelsens virksomhedskontroller vedrørende køre- og hviletid viser, at overtrædelser af denne karakter omfatter både godskørsel for fremmed regning og firmakørsel. Uanset at overtrædelsesstatistikkerne ikke giver et fuldstændigt og detaljeret billede, er det også politiets erfaring, at overtrædelser gør sig gældende i begge tilfælde. Det bemærkes, at det ikke kræver tilladelse efter godskørselsloven at udføre firmakørsel. Der vil således ikke være tale om, at man efter godskørselslovens bestemmelser kan miste retten til at udføre firmakørsel. Det er dog muligt efter straffelovens § 79 om rettighedsfortabelse at fratage en person retten til at udføre firmakørsel. Trafikministeriet er indstillet på sammen med godskørselsbranchen at vurdere, hvorvidt der eventuelt i videre omfang er behov og mulighed for reaktionsmæssig ligestilling mellem disse to grupper.

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

I styregruppens rapport er der herudover peget på en række andre initiativer, der tilsammen skal medvirke til at nedbringe det store antal ulykker, hvor tunge køretøjer er indblandet. Der er bl.a. peget på forstærket uddannelsesmæssig indsats, information, holdningskampagner, erhvervets egne virksomhedsprogrammer med henblik på forbedring af trafikikkerheden samt bedre statistikker og analyser af trafikuheld, hvor tunge køretøjer er indblandet.

Der er derfor samtidig igangsat initiativer, som ikke kræver lovændringer. Der arbejdes således med en særlig kampagne vedrørende de tunge køretøjer med hovedvægten lagt på information, ligesom der for tiden forberedes en række initiativer med henblik på forbedring vedrørende køreuddannelsen.

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

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

3. Gældende regler om hastighedsbegrænsere, største tilladte totalvægt samt køre- og hviletid

Ifølge Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i fællesskabet, som er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 116 af 14. februar 1994 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser, som ændret ved bekendtgørelse nr. 467 af 12. juni 1995, skal alle lastbiler, der har en tilladt totalvægt på over 12 tons, og busser, der har en tilladt totalvægt på over 10 tons,

have installeret en hastighedsbegrænsere, hvis de er indregistreret første gang den 1. januar 1988 eller senere. For lastbilers vedkommende skal hastighedsbegrænsere være indstillet således, at lastbilen ikke kan køre mere end 90 km i timen. Hastighedsbegrænseren skal for bussers vedkommende være indstillet til 100 km i timen. For busser kan der derudover være en tolerance på indtil 5 km i timen. Baggrunden for, at disse tal ligger noget over de gældende hastighedsgrænser i Danmark er, at EF har harmoniseret området, således at de tunge køretøjer uden ændring af hastighedsbegrænsere kan køre i de EU-lande, hvor hastighedsgrænserne er højere end i Danmark.

Hastighedsbegrænseren medfører, at brændstofforbruget reduceres. Så snart køretøjet når den hastighed, som hastighedsbegrænseren er indstillet til, vil køretøjet ikke kunne køre hurtigere.

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

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

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

De detaljerede køre- og hviletidsbestemmelser fremgår af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport samt af Rådets forordning 3820/85/EØF om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og Rådets forordning 3821/85/EØF om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer samt overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR-overenskomsten).

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

F. t. l. vedr. færdselsloven, godskørselsloven m.v.

efter trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler på køre- og hviletidsområdet.

4. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner

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

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

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

De skærpede reaktioner i forhold til de tunge køretøjer, herunder især de øgede muligheder for både betinget og 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 de skærpede sanktioner vil medføre for retsvæsenet.

De samme betragtninger gør sig gældende i relation til politiets udstedelse af tilladelser til kørsel med blokvogne i ubelæst stand, når blokvognen overskrider de gældende dimensionsbestemmelser samt endvidere den deraf følgende kontrol, jf. herved forslagens § 1, nr. 1.

Den eventuelle merbelastning forudsættes imidlertid i alle tilfælde at skulle varetages inden for rammerne af de ressourcer, der i dag 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 vil ikke have væsentlige 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 godskørselstilladelser og -godkendelser.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget kan få erhvervsøkonomiske konsekvenser for de virksomheder, der transporterer gods med blokvogne, idet der skal betales for nummerpladen, samt for virksomheder, der ønsker en tredje nummerplade.

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 godskørselstilladelse. Forslaget har endvidere den indirekte erhvervsøkonomiske konsekvens, at standarden inden for godskørselserhvervet på sigt vil blive højnet.

Den del af forslaget, som vedrører fastsættelse af regler om ansættelse af en eller flere sikkerhedsrådgivere i virksomheder, hvis aktiviteter omfatter transport, lastning eller losning af farligt gods, må forventes at indebære direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser for de berørte godskørselsvirksomheder.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

De dele af lovforslaget, som vedrører køre- og hviletidsbestemmelserne, har relationer til Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport EF-Tidende 1990 L 74, side 1, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EF-Tidende 1990 L 353, side 12, og EF-Tidende 1992 L 374, side 12 med senere ændringer samt Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR-overenskomsten). Der sker ingen ændring af retstilstanden.

Ved Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996, EF-Tidende 1996 L145, side 10, stilles der krav om udpegelse af sikkerhedsrådgivere i virksomheder, hvis ak-

tiviteter omfatter transport m.v. af farligt gods med jernbane eller ad vej eller indre vandveje. Der opstilles endvidere krav til disse sikkerhedsrådgiveres faglige kvalifikationer. Direktivet skal være gennemført i dansk ret senest den 31. december 1999. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2.

Forslaget er endelig udformet på en sådan måde, at Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998, der ændrer Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landeveje m.v. (adgangsdirektivet), EF-Tidende 1998 L 277, side 17, der er optaget som bilag 3 til lovforslaget, gennemføres i dansk ret.

9. Høring

Som det fremgår af de indledende bemærkninger, er nærværende lovforslag en delvis genfremsættelse af L 138, som bortfaldt som følge af folketingsvalget den 11. marts 1998. I forbindelse med fremsættelsen af L 138 blev forslaget sendt i en bred høring hos de myndigheder og organisationer, der ville blive berørt af lovforslaget. Lovforslaget er sendt til fornyet høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 2 til lovforslaget. Når høringssvarene er modtaget, vil trafikministeren oversende disse til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

10. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	<ol style="list-style-type: none"> 1. De skærpede sanktioner i færdselsloven og godskørselsloven kan antages at få en præventiv effekt. 2. 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. 3. Forhøjelse af prisen for frivillige syn, for omstillingssyn samt indførelse af betaling for udeblivelse forventes at medføre et samlet provenu på ca. 50 mio. kr. 	En større arbejdsbelastning for politi, anklagemyndighed og domstole. Det er ikke muligt præcist at angive, hvilken merbelastning for retsvæsenet de skærpede sanktioner vil medføre.
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Nej	Se ovenfor.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Forslaget har en række erhvervsøkonomiske konsekvenser, der er beskrevet nærmere under de almindelige bemærkningers punkt 5.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Se ovenfor.
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej

Forholdet til EU-retten	<p>Følgende EU-retsakter har betydning for lovforslaget:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer samt Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR-overenskomsten), 2. Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af sikkerhedsrådgivere i virksomheder, hvis aktiviteter omfatter transport m.v. af farligt gods med jernbane eller ad vej eller indre vandveje, og 3. Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 som ændret ved direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej m.v. (adgangsdirektivet). <p>Der henvises i øvrigt til pkt. 8 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til § 1, nr. 2, § 2, nr. 3, og § 2, nr. 12.</p>
-------------------------	---

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter de gældende bestemmelser for blokvognskørsel 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 belæsset og ubelæsset 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 ubelæsset 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 uhensigtsmæssigt, 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.

Bestemmelsen i forslaget medfører således, at der i alle tilfælde skal søges om politiets tilladelse til kørsel med blokvogne, som ikke opfylder gældende krav til køretøjers vægt og dimensioner.

Såfremt der alene er tale om begrænsede overskridelser af dimensionerne, vil politiets tilladelse også i disse tilfælde kunne gives som en generel tilladelse af indtil ét års varighed.

Til nr. 2, 4 og 5

Administrationen af køre- og hviletidsområdet blev ved kongelig resolution af 1. december 1993, jf. Statsministeriets bekendtgørelse nr. 974 af 8. december

1993 om ændringer i ministeriernes forretningsområder, overført fra Arbejdsministeriets til Trafikministeriets område. Administrationen af køre- og hviletidsområdet har siden den 1. april 1994 været udøvet af Færdselsstyrelsen.

Da administrationen af området således er overflyttet fra et ressortministerium til et andet, findes det hensigtsmæssigt at placere hjemmelsgrundlaget i Trafikministeriets lovgivning. Idet køre- og hviletidsbestemmelserne ikke mindst har til formål at varetage hensynet til færdselssikkerheden, foreslås det på den baggrund, at bestemmelserne placeres i færdselsloven.

Der er ikke med forslaget tilsigtet realitetsændringer i den bestående retstilstand på køre- og hviletidsområdet, herunder i den gældende sanktionspraksis. Der vil således fortsat kunne pålægges chaufføren straf af hæfte, ligesom der fortsat vil kunne pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes vedkommende som forsætlig eller uagtsom, det vil sige et objektivi ansvar, jf. lovforslagets § 1, nr. 4 og 5.

Trafikministeriet har i lyset af Folketingets behandling af lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven (straffeansvar for juridiske personer) overvejet behovet for at videreføre det objektive individualansvar. Det er imidlertid fortsat ministeriets opfattelse, at et objektivi ansvar på dette område er af væsentlig betydning for at sikre, at vognmænd fører det fornødne tilsyn med deres ansatte og generelt lever op til lovgivningen og myndighedernes krav.

Der henvises herved tillige til Retsudvalgets betænkning af 7. maj 1996, hvor et flertal tilsluttede sig opretholdelse af bestemmelser herom bl.a. på Trafikministeriets område.

Endvidere ophæves lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport samtidig med dette lovforslags vedtagelse, jf. forslaget § 4.

Det bemærkes, at der med bestemmelsen ikke gives trafikministeren bemyndigelse til at indgå internationale aftaler af større betydning uden Folketingets samtykke.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 2, stk. 3, kan trafikministeren henlægge administrationen af køre- og hviletidsreglerne til anden offentlig myndighed eller til private. Der sker herved ingen ændringer i gældende ret, idet godkendelse af fartskriverværksteder samt eftersyn og justering af måleinstrumenter varetages af Force Institutet og Dansk Teknologisk Institut. Endvidere er en omfattende del af uddannelserne inden for køre- og hviletidsområdet i dag placeret i Arbejdsmarkedsstyrelsens AMU-centre.

Der henvises endvidere til bemærkningerne til nr. 4.

Til nr. 3

Det fremgår af § 117, stk. 1, at straffen for spirituskørsel med bl.a. motorkøretøjer, hvor alkoholkoncentrationen under eller efter kørslen ikke har oversteget 2,00 promille, er bøde. Efter den gældende § 117, stk. 2, nr. 3, kan straffen stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år, hvis føreren under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

Den nugældende § 117, stk. 2, nr. 3, foreslås ændret, da det findes hensigtsmæssigt, at straffen for spirituskørsel kan skærpes, hvis der samtidig er konstateret overtrædelse af bestemmelser, der er indeholdt i dels forslaget § 1, nr. 14, om ubetinget frakendelse af førerretten ved indgreb i hastighedsbegrænseren, dels § 1, nr. 15 og 16, om betinget frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser og kørsel med overlæs.

Det bemærkes, at forslaget ikke ændrer retstilstanden vedrørende førerens tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden m.v., da bestemmelsen i § 126, stk. 1, nr. 1, omfatter dette forhold.

Det bemærkes endvidere, at det forudsættes, at sanktionspraksis kommer til at svare til den eksisterende praksis vedrørende § 117, stk. 2, nr. 3.

Til nr. 4

Efter de gældende bestemmelser kan der i forskrifter udstedt i medfør af loven fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler i forskrifterne.

Forslaget medfører, at der kan fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde, hvis der fore-

ligger en overtrædelse af bestemmelser i forskrifter vedrørende kørsel med en ikke-funktionsdygtig hastighedsbegrænser eller i forskrifter om største tilladte totalvægt (overlæs).

Stramningen omfatter både føreren og den registrerede ejer eller bruger.

For så vidt angår kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere følger ejerens eller brugerens ansvar af færdselslovens § 67, stk. 2. Efter bestemmelsen har ejeren eller brugeren ansvaret for, at køretøjet er i lovlig stand. I disse tilfælde finder strafferettens almindelige betingelser om tilregnelighed anvendelse, således at overtrædelsen skal kunne henføres til ejeren eller brugeren som forsætlig eller uagtsom, før der pålægges straf af bøde. I henhold til gældende retspraksis stilles der meget strenge krav til ejeren eller brugeren med hensyn til at dokumentere, at de på enhver tænkelig måde har sikret sig, at køretøjet er i lovlig stand.

For så vidt angår kørsel med overlæs følger ejerens eller brugerens ansvar af færdselslovens § 118, stk. 6. Efter denne bestemmelse kan der i forskrifter, der udstedes i medfør af § 85, stk. 1, pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Der er således i disse tilfælde tale om et objektivt strafansvar.

Som det fremgår af bemærkningerne nedenfor, vil der kunne pålægges en ejer eller bruger en skærpet bøde i forbindelse med anvendelse af det objektive strafansvar.

Hvis en hastighedsbegrænser er ude af funktion, vil køretøjet kunne køre mere end de 90 km i timen (lastbiler) eller 100 km i timen (busser), 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 den potentielle risiko for overskridelse af hastighederne, når hastighedsbegrænseren er ude af funktion.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af bestemmelserne om 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 pct. 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 pct. overskridelse af hastighedsgrænserne. Disse bødesatser er i dag på henholdsvis 3.600 kr. og 6.800 kr.

Disse satser forventes under forudsætning af fornøden tilregnelser at blive anvendt i alle tilfælde, hvor hastighedsbegrænsere ikke er funktionsdygtige. Som nævnt vil ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere medføre, at køretøjet kan køre mere end 90 km i timen eller 100 km i timen. Bødesatsen bør derfor anvendes uafhængigt af, om en hastighedsoverskridelse er konstateret eller ej. Hvis der samtidig konstateres en hastighedsoverskridelse, findes det mest hensigtsmæssigt, at der også udmåles en bøde herfor, dvs. kumulativ.

Kørsel med overlæs medfører en forøget risiko for færdselsuheld, idet bremselængden for tunge køretøjer forøges, når køretøjets vægt forøges. Mens en overskridelse af det største tilladte akseltryk ikke altid har nogen direkte færdselssikkerhedsmæssig effekt af negativ karakter, vil en overskridelse af den tilladte totalvægt således altid have negativ indflydelse på færdselssikkerheden, jf. herved bemærkningerne til forslagets § 1, nr. 16.

Sanktionsniveauet for kørsel med overlæs opgøres i dag efter Rigsadvokatens bødekatolog ved udmåling af en bøde for føreren svarende til 20 kr. for hvert procentpoint, den faktiske vægt overstiger den tilladte totalvægt. For ejeren eller brugeren er beløbet 50 kr. for hvert procentpoint. En overskridelse af den tilladte totalvægt på f.eks. 10 pct. 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 pct. overskridelse af totalvægten 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 ejeren eller brugeren af køretøjet bør bødestørrelsen lægges således, at f.eks. en 10 pct. overskridelse af totalvægten sanktioneres med en bøde på minimum 2.500 kr., det vil sige 250 kr. for hvert procentpoint.

I gentagelsestilfælde bør bøden til ejeren eller brugeren af køretøjet forhøjes med 1.000 kr. pr. forstraf. Endvidere skal der ske en yderligere forhøjelse ifølge Rigsadvokatens bødekatolog ved flere end ti forstraffe.

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 kun rejses tiltale, hvis den tilladte totalvægt overskrides med mere end 7 pct.

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

Med hensyn til straf for overtrædelse af bestemmelser om køre- og hviletid henvises til bemærkningerne til nr. 3 og 6.

Til nr. 6

Efter færdselslovens § 119 a, stk. 1, kan sager om spiritus- eller promillekørsel samt sager om overtrædelse af bestemmelser om tilladt hastighed efter § 126, stk. 1, nr. 2, med mere end 70 pct. afgøres udenretligt, hvis det skønnes, at forholdet ikke vil medføre højere straf end bøde, og hvis den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelsen, og vedtager dels en bøde, dels en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

Ved dette forslags § 1, nr. 14, foreslås der indført en bestemmelse om ubetinget frakendelse af førerretten ved indgreb m.v. i hastighedsbegrænsere, ligesom det ved forslagets § 1, nr. 15-17, foreslås at indføre skærpede bestemmelser om betinget frakendelse af førerretten ved overskridelse af en række hastighedsgrænser med mere end 40 pct. henholdsvis 70 pct. eller ved kørsel med overlæs på mere end 30 pct. af den tilladte totalvægt.

Da der ved hastighedsovertrædelser på mere end 40 pct. eller 70 pct., ved kørsel med overlæs på mere end 30 pct. samt ved indgreb m.v. i hastighedsbegrænsere ikke vil skulle foretages en retlig vurdering, idet der er tale om objektivt konstaterbare forhold, foreslås det, at også disse sager på samme betingelser, som de ovenfor nævnte sager, kan afgøres udenretligt.

Til nr. 7

Den foreslåede ændring af § 119 a, stk. 3, er en konsekvens af forslagets § 1, nr. 6, idet en sag om indgreb m.v. i hastighedsbegrænsere, overtrædelser af hastighedsgrænser og overlæs også skal kunne afgøres således, at tiltalte indenretligt vedtager en nærmere bestemt bøde og vedtager frakendelse af førerretten i et nærmere angivet tidsrum.

Til nr. 8

Ved kørsel med ikke-funktionsdygtige hastighedsbegrænsere, kørsel med overlæs og kørsel, hvor der sker overtrædelse af bestemmelserne om køre- og hviletid, er hovedsigtet med bestemmelsen, at køretøjet tilbageholdes, indtil forholdene er bragt i orden. Bestemmelsen omfatter i lighed med hovedparten af færdselslovens øvrige bestemmelser både danske og udenlandske køretøjer.

Det er givet i almindelighed, at formålet med at sætte hastighedsbegrænsere ud af funktion er at forøge

køretøjets hastighed ud over de 90 km i timen eller 100 km i timen, som hastighedsbegrænseren 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 peges der på muligheden for 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 der i forbindelse med de målrettede storvognskontroller, som Rigspolitechefens Færdselspoliti har foretaget, er konstateret et betydeligt antal 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 som nævnt under bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4, 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 pct. Denne grænse finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med tilbageholdelse af køretøjer.

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 efter politiets nærmere anvisninger bringes til et autoriseret værksted.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er endvidere at kunne tilbageholde køretøjet, når 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, med henblik på at føreren enten på stedet skal hvile ud eller holde pause, eller at der tilkaldes en anden fører, der i overensstemmelse med de gældende regler kan fortsætte kørslen. Tilbageholdelsen kan opretholdes, indtil føreren er udhvi-

let, har holdt pausen eller en tilkaldt fører kan fortsætte kørslen.

Det bemærkes, at der ikke med den foreslåede bestemmelse tilsigtes ændringer i den gældende retstilstand i relation til politiets mulighed for efter færdselslovens § 77 at kunne standse køretøjer med henblik på at undersøge det for fejl og mangler, herunder muligheden for at inddrage køretøjets nummerplade, i tilfælde hvor køretøjet er til fare for færdselssikkerheden.

Bestemmelsens stk. 2 indeholder en henvisning til retsplejelovens §§ 824 og 825 om beslaglæggelse. Den principielle hovedregel efter bestemmelsen i § 825 er, at det er en domstol, som skal tage stilling til spørgsmålet om beslaglæggelse. Efter bestemmelsen kan politiet dog, hvor en beslutning om beslaglæggelse ikke uden fare kan udsættes, foretage en foreløbig beslaglæggelse. I tilfælde, hvor politiet har foretaget en sådan foreløbig beslaglæggelse, skal rettens stadfæstelse af indgrebet indhentes inden 24 timer.

Til nr. 9

Bestemmelsen i stk. 1 svarer indholdsmæssigt og beløbsmæssigt til den gældende § 124 g, stk. 1, og der tilsigtes således ingen ændring af den gældende retstilstand, idet dog kontrolsyn og frivillige syn er udskilt som stk. 2 og 5.

Det bemærkes, at lovpligtige syn omfatter periodiske syn og f.eks. syn, der gennemføres i forbindelse med konstruktive ændringer af et køretøj eller syn på grund af ændret anvendelse samt syn af motorcykler, som skal gennemføres i forbindelse med ejerskitte, når de er mere end 5 år gamle.

I stk. 2 foreslås det, at kontrolsyn af køretøjer, der er registreret uden syn på grundlag af typeattest eller værkstedserklæring, samt syn af registreringspligtige knallerter foretages uden betaling. Forslaget svarer indholdsmæssigt til den gældende § 124 g, stk. 1, 1. pkt., og der tilsigtes ingen ændring af den gældende retstilstand.

I stk. 3 foreslås det at forhøje betalingen for omstillingssyn.

Betaling for omstillingssyn blev indført den 1. januar 1996 ved lov nr. 1122 af 20. december 1995. Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, at det forventedes, at indførelse af betaling for omstillingssyn ville indebære, at køretøjerne ville blive bedre klargjort til førstegangssyn, og at Statens Bilinspektions kapacitet dermed ville blive udnyttet mere hensigtsmæssigt. Der henvises til Folketingstidende 1995-96, tillæg A, side 2.

Det var i fastsættelsen af betalingen for omstillings-syn forudsat, at et omstillingssyn kunne gennemføres på ca. halvdelen af den tid, som et førstegangssyn tager. Prisen for et omstillingssyn blev derfor sat til det halve af prisen for et førstegangssyn.

Beregningen holder imidlertid kun stik for det arbejde, der finder sted i synshallen. Et omstillingssyn er tidsmæssigt lige så belastende for Statens Bilinspektion som et førstegangssyn i henseende til den administration, som er nødvendig til blandt andet reservation, kundeekspedition og betaling.

Der blev i 1995 gennemført omstillingssyn af ca. 115.000 små biler, dvs. varebiler og almindelige personbiler og af ca. 25.000 store biler. Efter indførelse af betaling for omstillingssyn pr. 1. januar 1996 var tallet for små biler ca. 105.000 og for store ca. 20.000. I 1997 var tallene henholdsvis ca. 115.000 og 20.000. Der er i finansloven for 1998 budgetteret med henholdsvis ca. 200.000 og 20.000.

Da omstillingssyn medfører en væsentlig belastning af den kapacitet, som Statens Bilinspektion har til rådighed, foreslås det på den baggrund at forhøje prisen for omstillingssyn.

Det anslås, at den foreslåede forhøjelse af prisen for omstillingssyn vil indebære et merprovenu til staten i 1999 på ca. 14 mio. kr.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 svarer indholdsmæssigt til den gældende § 124 g, stk. 3, og der tilsigtes således ingen ændring i den gældende retstilstand.

I bestemmelsen i stk. 5 foreslås det at indføre en forhøjet betaling for frivillig fremstilling til syn. Baggrunden for forslaget er, at de frivillige syn vanskeliggør Bilinspektionens planlægning og dermed Bilinspektionens udnyttelse af ressourcer, idet der skal reserveres kapacitet til en efterspørgsel efter frivillige syn, som Bilinspektionen ikke har mulighed for at forudse. Samtidig er der kun beskedne samfundsøkonomiske og trafikikkerhedsmæssige fordele ved, at der ud over periodiske syn også gennemføres frivillige syn.

Specielt for personbiler har der, efter at periodisk syn blev indført den 1. januar 1998, kunnet konstateres en stor efterspørgsel efter frivillige syn, der typisk ønskes i forbindelse med ejerskifte. Der synes at være en stor interesse for købere i at købe en nysynet bil og få dokumentation for, at bilen først skal synes ca. 2 år efter købet.

I årene 1998 og 1999 vil en betydelig del af de syn af almindelige personbiler, der foretages, fordi et køretøj skal registreres til ny ejer/bruger, reelt ikke være frivillige. Det skyldes, at en over 4 år gammel person-

bil, som før 1. januar 1998 ikke var omfattet af pligt til periodisk syn, efter de gældende regler skal synes, når den skal registreres til anden ejer/bruger. Der er således i virkeligheden tale om et fremskudt periodisk syn.

Da det således gennemførte syn efter de gældende regler erstatter det periodiske syn, som køretøjet ville være blevet tilsagt til i løbet af 1998 eller 1999, er denne gruppe køretøjer ikke omfattet af den foreslåede betalingsforhøjelse.

Det anslås, at antallet af varebiler og almindelige personbiler, der anmeldes til frivillige syn bortset fra ovennævnte kategori af personbiler, udgør ca. 110.000 i 1999 og 140.000 pr. år i årene 2000, 2001 og 2002. Herudover vil der være tale om et beskedent antal store køretøjer og motorcykler.

Med ovennævnte beregning vil provenuet udgøre 25 mio. kr. i 1999 og 35 mio. kr. pr. år i årene 2000-2002.

Det bemærkes, at de anførte beløb i stk. 1-5 er det samme prisniveau, som gjaldt pr. 1. januar 1998.

Herudover foreslås det i stk. 6, at der indføres betaling for en særlig godkendelse hos Statens Bilinspektion af busser, der ønskes anvendt til kørsel, hvortil der i andre lande kræves særlig tilladelse.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at visse busser kan få tilladelse til at køre 100 km/t på motorveje og motortrafikveje i Tyskland i stedet for den almindelige hastighedsgrænse på 80 km/t.

Tilladelsen er betinget af, at busserne opfylder visse tekniske krav, hvilket skal dokumenteres ved hjælp af en såkaldt »Tempo-100-godkendelse«.

Danske busser kan også få den nævnte tilladelse, men godkendelse af busserne har hidtil skullet ske i Tyskland.

Efter aftale med de tyske myndigheder kan godkendelsen af danske busser ske hos Statens Bilinspektion. Selve tilladelsen skal fortsat indhentes hos de tyske myndigheder, men det vil fremover kunne ske via Statens Bilinspektion.

De tekniske krav, som en bus skal opfylde for at få en Tempo-100-godkendelse, er supplerende krav i forhold til, hvad en dansk bus normalt skal opfylde, og kontrollen af disse krav indgår derfor ikke i et almindeligt syn ved Statens Bilinspektion.

Statens Bilinspektion har opgjort den omkostningsbestemte pris for Tempo-100-godkendelse til 520 kr. for den første godkendelse og 200 kr. for den fornyelse, der efter de tyske regler skal ske årligt.

Den nævnte aftale med de tyske myndigheder er gennemført ved Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 776 af 21. oktober 1998 om Tempo-100-godken-

delse af busser, i medfør af tekstanmærkning nr. 90 på Finansloven for 1998.

Med nærværende forslag foreslås det, at betaling for disse særlige køretøjsundersøgelser hos Statens Bilinspektion fremgår af færdselsloven svarende til, at betaling for almindelige syn også fremgår af færdselsloven.

Bestemmelsen vil også kunne anvendes i andre godkendelsessituationer end Tempo 100 godkendelser.

Til nr. 10

I § 124 g, stk. 7, foreslås det at indføre betaling for udeblivelse fra syn.

Baggrunden herfor er, at Bilinspektionen oplever et meget stort antal udeblivelser uden afbud fra aftalte synstider. Det indebærer spild af synsplads- og mandskabstid, idet det ofte ikke vil være muligt med kort varsel at indkalde andre køretøjer. Det vurderes blandt andet, at 27 pct. af de synstider, der er reserveret til syn i forbindelse med ejerskifte af små køretøjer, ikke anvendes.

Det forventes, at den foreslåede betaling for udeblivelse fra syn vil indebære et provenu til staten på 5-10 mio. kr. Hvis indførelse af betaling medfører, at reserverede synstider overholdes, vil det forventede provenu blive mindre. Til gengæld vil Bilinspektionen få mulighed for at udnytte ressourcerne mere hensigtsmæssigt, fordi den kan planlægge fordelingen af synstider bedre.

Ved indførelse af betaling for udeblivelse fra reserveret syn, vil det være nødvendigt at foretage visse justeringer af Bilinspektionens administrative system.

Da ikrafttrædelse ønskes hurtigst muligt foreslås det, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet, således at betalingen kan indføres, når Bilinspektionens administrative system gør det muligt.

På nuværende tidspunkt forventes det, at en betalingsordning vil blive administreret på en sådan måde, at beløbet følger køretøjet.

Til nr. 11

Efter de gældende regler om betaling for nummerplader opkræves ikke 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 blokvoogsnummerplade som for en enkelt nummerplade til f.eks. et registreret påhængskøretøj.

Med forslaget sikres hjemmel til at kræve betaling for nummerpladen.

Til nr. 12

Efter den nugældende bestemmelse i § 124 j, stk. 1, kan der mod betaling udleveres en tredje nummerplade til brug ved transport af gods på personbiler og varebiler. Der har imidlertid vist sig også at være efterspørgsel efter en tredje nummerplade til f.eks. lastbiler, campingvogne og motorcykler.

Det foreslås derfor, at der til alle registreringspligtige køretøjsarter kan udleveres en tredje nummerplade. Udlevering sker mod betaling, da fremstilling af en sådan nummerplade samt administrationen og kontrol af ordningen vil indebære udgifter for staten. Det foreslås, at prisen på 100 kr. pr. nummerplade for en tredje nummerplade fastholdes, idet ordningen herefter forventes at blive udgiftsneutral for det offentlige.

Til nr. 13

Med den foreslåede nye affattelse af § 124 r ændres reglerne om satsregulering af betalingsbeløb.

Efter den nugældende § 124 r, stk. 1, foretages der en årlig satsregulering af bl.a. betalingen i henhold til § 124 e, stk. 1, 1. pkt., om kørelærerprøver.

Det fremgår af § 124 e, stk. 1, 1. pkt., at der for tiden betales 280 kr. for afholdelse af hver kørelærerprøve. Efter bestemmelsens 2. pkt. betales der dog 400 kr., hvis der aflægges prøve til almindelig bil samtidig med prøve til motorcykel.

Det foreslås, at der etableres hjemmel til også at foretage en årlig satsregulering af betalingsbeløbet i den gældende § 124 e, stk. 1, 2. pkt., idet konsekvensen af, at der ikke sker en tilsvarende satsregulering på sigt vil være, at betalingsbeløbet for en kørelærerprøve på et tidspunkt vil overstige betalingsbeløbet for to kørelærerprøver, som afholdes samtidig.

Det foreslås, at der etableres hjemmel til satsregulering af betaling for frivillige syn i lighed med de øvrige betalinger for syn, som satsreguleres første gang pr. 1. januar 1999.

Endvidere foreslås det, at der etableres hjemmel til årlig satsregulering af afgiften for en særlig godkendelse hos Statens Bilinspektion (Tempo 100 godkendelse), jf. forslaget § 1, nr. 9, i lighed med, hvad der

med virkning fra den 1. januar 1999 gælder for de i § 124 g, stk. 1 og 2, nævnte afgifter vedrørende syn af køretøjer.

Til nr. 14

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 konstatere, 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, at et sådant indgreb havde fundet sted, 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 f.eks. ved førerens ringe uagtsomhed.

Udover der kan blive tale om frakendelse efter § 125 a, vil endvidere ejeren eller brugeren, typisk den pågældende tilladelsesindehaver, 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, i det omfang overtrædelser kan henføres til den pågældende ejer eller bruger som forsætlig eller uagtsom, jf. herved også bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 4. Det forudsættes, at det ved udmåling af bøden tages 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 godskørselsloven, som er en del af lovforslaget, vil en ejer eller bru-

ger i et vist omfang endvidere kunne få tilbagekaldt sin tilladelse til godskørsel.

Til nr. 15 og 16

Den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 15, er en konsekvens af forslaget § 1, nr. 16, om skærpe af retsfølgen ved overtrædelse af tilladt hastighed begået af førere af køretøjer, der er omfattet af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser i § 43 samt førere af blok-vogne, mobilkraner eller ved slæbning af køretøjer. Endvidere præciseres det i bestemmelsen, at den også omfatter lavere hastighedsgrænser fastsat ved færdselstavler. Det bemærkes, at den lavere hastighedsgrænse, som omtales i bestemmelsen, typisk vil være de midlertidige hastighedsgrænser, som fastsættes i forbindelse med vejarbejde.

Ved lov nr. 468 af 10. juni 1997 om ændring af færdselsloven indsattes en bestemmelse i § 126 om, at en overskridelse med mere end 70 pct. af de generelle og de af politiet lokalt fastsatte hastighedsgrænser i § 42 og de køretøjsbestemte hastighedsgrænser i § 43 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.

Det bemærkes, at den nu foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 16, omfatter førere af busser/ledbusser, lastbiler, tunge vogntog (bus og lastbil med påhængskøretøj), almindelige biler med påhængskøretøj samt motorcykler med påhængskøretøj.

Endvidere omfatter lovforslaget kørsel med blok-vogn eller mobilkran, jf. bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blokvogne og mobilkraner, samt ved slæbning af køretøjer, jf. bekendtgørelse nr. 328 af 23. november 1961 om slæbning af motordrevne køretøjer m.v.

I bekendtgørelse nr. 313 af 9. maj 1997 om blok-vogne og mobilkraner er der fastsat bestemmelser om blokvognes maksimale hastighed. Afhængig af blokvognes akseltryk, belæsning, vægt og bremsepræstation er der i bekendtgørelsen fastsat hastighedsgrænser fra 15 km/t til 70 km/t. Tilsvarende gør sig gældende i bekendtgørelse nr. 328 af 23. november 1961 om slæbning af motordrevne køretøjer m.v., hvorefter der er fastsat hastighedsgrænser fra 30 km/t til 50 km/t.

Med det foreliggende forslag lægges der op til, at der allerede ved en overskridelse af de generelle og de lokalt fastsatte hastighedsgrænser (§ 42), de køretøjsbestemte hastighedsgrænser (§ 43) samt de midlertidigt fastsatte hastighedsgrænser i forbindelse med

vejarbejde eller lignende (§ 90, stk. 1, jf. § 4, stk. 1) med mere end 40 pct. skal ske betinget frakendelse af førerretten, når overtrædelsen er sket i tilfælde, hvor den maksimalt tilladte hastighed (for det pågældende køretøj eller vogntog) er over 30 km/t.

Er der tale om en overtrædelse i tilfælde, hvor den maksimalt tilladte hastighed er højst 30 km/t, foreslås det, at der først sker betinget frakendelse af førerretten, når den maksimalt tilladte hastighed er overskredet med mere end 70 pct., hvilket blandt andet er relevant i relation til kørsel med blokvogn, mobilkran og slæbningskøretøjer.

Den nærmere baggrund for denne sondring er, at det ved meget lave hastigheder kan være vanskeligt at konstatere, om der faktisk foreligger en overskridelse af den tilladte hastighed.

Skærpelsen er 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 med lastbil, bus, vogntog (alle typer), blokvogn

eller mobilkran 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.

Det bemærkes, at der med betinget frakendelse af førerretten samtidig udløses et krav om aflæggelse af en kontrollerende køreprøve, hvis førerretten skal bevares, jf. lovens § 60, stk. 3.

De foreslåede retsfølger vil ved overtrædelse af de generelle hastighedsbegrænsninger med mere en 40 pct. indtræde ved overskridelse af følgende hastigheder:

Busser og ledbusser	<p>112 km i timen på motorvej, motor- trafikvej og uden for tættere bebyg- get område. 70 km i timen i tættere bebygget område.</p>
Lastbiler, tunge vogntog (bus og lastbil med tilkoblet registreringspligtigt påhængskøretøj), biler med registreringspligtigt påhængskøretøj samt motorcykler med registreringspligtigt påhængskøretøj	<p>98 km i timen på motorvej, motor- trafikvej og uden for tættere bebyg- get område. 70 km i timen i tættere bebygget område. I tættere bebygget område, hvor den tilladte hastighed f.eks. er 70 km i ti- men, vil frakendelse af førerretten for førere af biler med påhængskøre- tøj ske ved 98 km i timen.</p>

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

De nævnte retsfølger (betinget frakendelse af førerretten samt kontrollerende køreprøve) vil ved overtrædelse af en tilladt hastighedsgrænse på f.eks. 45 km/t for blokvogne eller mobilkraner med mere en 40 pct. indtræde ved overskridelse af en hastighed på 63 km/t.

Ved forslaget indsættes der i § 126, stk. 1, samtidig en ny bestemmelse om, at kørsel med overlæs på mere end 30 pct. 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 3.500 kg. Bestemmelsen supplerer de forslag til skærpelse af sanktionsniveauet, der fremgår af forslaget § 1, nr. 4.

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 en direkte negativ færdselssikkerhedsmæssig effekt, idet lastbiler ofte vil være konstrueret til højere akseltryk. Overskridelse af akseltrykket medfører således alene et forøget vejslid. Derimod vil en overskridelse af totalvægten altid have negativ indflydelse på færdselssikkerheden. En overskridelse af totalvægten med f.eks. 30 pct. vil således for tunge køretøjer (lastbiler og busser) medføre en forøget bremselængde med 30 pct.

Til nr. 17

Efter den gældende bestemmelse i § 126, stk. 2, nr. 2, sker der ubetinget frakendelse af førerretten, hvis føreren ved forskellige lejligheder har gjort sig skyl-

dig i forhold, der hver for sig er omfattet af de nugældende stk. 1, nr. 1 eller 3, om skadeforvoldelse under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden og om promillekørsel.

Det foreslås at udvide bestemmelsen således, at der sker ubetinget frakendelse af førerretten, også når en fører ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af den nugældende stk. 1, nr. 2, om kvalificerede hastighedsoverskridelser eller af de med forslaget indsatte nye stk. 1, nr. 3 og 4, jf. herved lovforslagets § 1, nr. 16.

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 § 2

Til nr. 1

Bestemmelsen i *stk. 1, 1. pkt.*, svarer indholdsmæssigt til § 1, stk. 1, i den gældende lov og indeholder således kravet om, at godskørsel for fremmed regning kræver en forud meddelt tilladelse.

Kravet om tilladelser omfatter i dag alle motorkøretøjer eller vognvogt, der har en tilladt totalvægt på over 6 tons. Ved Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 er tilladelseskravet udvidet til at omfatte godskørsel med en tilladt totalvægt på 3,5 tons, idet der er mulighed for at undtage visse motorkøretøjer og vognvogt med en totalvægt på mellem 3,5 og 6 tons.

Gennemførelsen af direktivet kræver en ændring af godskørselsbekendtgørelsen.

Den gældende lovs krav om, at der skal være tale om et dansk registreret køretøj, har givet anledning til tvivl i forhold til artikel 3 i Rådets direktiv 84/647/EØF af 19. december 1984 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej. Derfor er dette krav ikke medtaget i forslaget.

Der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden for virksomheder etableret i Danmark, idet det bemærkes, at færdselslovgivningens krav om registrering fortsat er gældende, således at en virksomhed etableret i Danmark kun kan udføre godskørsel med køretøj registreret i Danmark.

Forslaget er endvidere en konsekvens af den strukturmæssige ændring, der følger af lovforslagets fastlæggelse af Vejtransportrådets og Færdselsstyrelsens kompetence til at træffe afgørelser om udstedelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning m.v., jf. § 2, nr. 11, samt bemærkningerne hertil.

Bestemmelsen i *stk. 1, 2. pkt.*, er ny og vedrører spørgsmålet om udlån af chauffører i forbindelse med godskørsel for fremmed regning.

Efter de gældende standardvilkår for godskørselstilladelser skal kørslen udføres af indehaveren selv, eller en af de andre hos den pågældende ansatte chauffører. Tilsvarende gør sig gældende for firmakørsel, hvilket allerede i dag følger direkte af godskørselslovens § 1, stk. 4, 2. pkt.

Indehaveren af en godskørselstilladelse kan dog efter gældende praksis også benytte chauffører, som er ansat hos efter loven godkendte godskørselsvirksomheder. Benytter en tilladelsesindehaver chauffører ansat hos andre vognmænd, skal han sikre sig, at den pågældende chauffør modtager overenskomstmæssig løn, og at chaufførens arbejdsgiver i øvrigt følger bestemmelserne om arbejdsvilkår for chauffører i overensstemmelse med overenskomsterne på det pågældende område. Det bemærkes herved, at der mellem de godkendte vognmænd ved disponering af chauffører ikke må ydes betaling herfor ud over, hvad der medgår til dækning af de særlige omkostninger hertil (løn, rejseudgifter m.v.). Der må altså ikke beregnes og opkræves en fortjeneste af den vognmand, der stiller sin chauffør til rådighed for en anden.

Tilladelsesindehaveren skal ved anvendelse af andre vognmænds chauffører tillige sikre sig, at han disponerer over chaufføren på en sådan måde, at chaufførens kørsel kan planlægges under iagttagelse af bestemmelserne om køre- og hviletid.

Denne begrænsede adgang til at benytte chauffører, der ikke er ansat hos indehaveren selv, har til formål at opnå, at godkendte vognmænd indbyrdes kan bistå hinanden i akutte situationer og lignende, hvor der kan være behov for benyttelse af en sådan fleksibel arbejdskraft. Ved at begrænse adgangen til alene at kunne benytte chauffører ansat hos andre tilladelsesindehavere er det samtidig sikret, at chaufførens almindelige rettigheder i henhold til lovgivningen og overenskomster er bevaret, og tilsvarende gælder med hensyn til kontrolmuligheden vedrørende navnlig køre- og hviletid.

Der har imidlertid under de nuværende regler i praksis været en række situationer, hvor virksomheder efter Færdselsstyrelsens opfattelse – under dække af en vognmandstilladelse - reelt driver vikarvirksomhed, og dermed udlejer chauffører i forhold til godkendte vognmænd ud over den adgang af begrænset karakter, der fremgår af det gældende standardvilkår om udlån af chauffører mellem godkendte vognmænd. Sådanne sager har været anmeldt til politiet med henblik på strafferetlig forfølgning. Politiet og

anklagemyndigheden har imidlertid givet udtryk for, at det med den nuværende udformning af standardvilkåret ikke vil være muligt over for domstolene på tilstrækkelig måde at føre bevis for overtrædelse af vilkåret og for medvirken til overtrædelsen heraf.

Forslaget til affattelse af godskørselslovens § 1, stk. 1, 2. pkt., har umiddelbart til formål at præcisere det gældende vilkår for anvendelse af chauffører mellem godkendte vognmænd således, at det sikres, at bestemmelserne kan håndhæves effektivt hos myndighederne, herunder i politi- og anlagesystemet. Præciseringen foreslås gennemført på den måde, at det udtrykkeligt i loven bestemmes, at der, hvis en tilladelsesindehaver i sin virksomhed anvender chauffører, som er ansat hos en anden tilladelsesindehaver, ikke må kræves betaling, ud over de direkte forbundne omkostninger. Hermed menes, at ud over hvad der medgår til dækning af de særlige direkte og dokumenterbare omkostninger i relation til den udlånte chauffør (løn, rejseudgifter m.v.), må der ikke ydes en særlig ekstra betaling i tillæg til de nævnte omkostninger. Overtrædelse heraf vil være omfattet af strafbestemmelserne i lovens § 17, stk. 1, nr. 1.

Spørgsmålet om en videregående adgang til anvendelse af chauffører, som stilles til rådighed af egentlige vikarbureauer - hvis primære virksomhed som nævnt er udlejning af chauffører - har tidligere været drøftet mellem Trafikministeriet og branchens organisationer. Der har i den forbindelse været visse forskellige principielle synspunkter om dette spørgsmål mellem arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationerne, men også enighed om, at en sådan videregående adgang til anvendelse af vikarchauffører i givet fald ville skulle tilrettelægges på en sådan måde, at de færdselsikkerhedsmæssige hensyn fortsat kan varetages fuldt ud. Det samme gælder for så vidt angår hensynene til chaufførernes overenskomstmæssige forhold, de arbejdsgivermæssige ansvarsforhold m.v.

Spørgsmålet om adgang til anvendelse af vikarchauffører blev endvidere drøftet i forbindelse med Folketingets 1. behandling af beslutningsforslag B 89, som blev fremsat den 12. december 1997, jf. Folketingstidende 1997/98, 1. samling, tillæg A side 2769 samt forhandlingerne side 3657. Beslutningsforslaget bortfaldt i forbindelse med afholdelsen af folketingsvalget den 11. marts 1998.

I forbindelse med udarbejdelsen af dette lovforslag har spørgsmålet om anvendelse af vikarchauffører på ny været drøftet mellem Trafikministeriet og vejtransporterhvervets organisationer. Det er i den forbindelse aftalt, at der etableres et udvalgsarbejde i Trafikministeriet med erhvervets organisationer med det formål

at få afklaret, om og i givet fald hvorledes der vil kunne gives adgang til en videregående anvendelse af vikarchauffører under fuld iagttagelse af de ovennævnte hensyn til færdselssikkerheden samt de overenskomstmæssige og arbejdsgivermæssige ansvarsforhold m.v.

Den foreslåede § 1, stk. 2, omfatter alle former for international godskørsel med motorkøretøj og vogn, uanset om kørslen udføres af en dansk eller udenlandsk virksomhed, og uanset om der er tale om godskørsel for fremmed regning eller firmakørsel.

Der tilsigtes ingen ændringer i retstilstanden i forbindelse med udstedelse af internationale tilladelser.

Bestemmelsen i *stk. 2, nr. 1*, svarer til det eksisterende tilladelseskrav i lov nr. 237 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøj.

Denne lov inkorporeres i godskørselsloven, jf. også lovforslagets § 2, nr. 11, 12, 19, 21 og 22, og der opnås således en regelforenklings.

Udstedelse af en fællesskabstilladelse - hvilket vil sige tilladelser, som giver adgang til godskørsel mellem EØS-landene, som omfatter EU-landene, Island, Liechtenstein og Norge - er betinget af, at ansøgeren er indehaver af en national tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Godskørsel for egen regning (firmakørsel) kan i henhold til de gældende EU-retlige regler udføres uden særlig tilladelse.

Andre internationale tilladelser kan i henhold til internationale aftaler mellem Danmark og andre stater, som Trafikministeriet indgår, udstedes til virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed eller egen regning (firmakørsel).

Det bemærkes, at lovforslaget ikke indebærer ændringer i forhold til udenlandske vognmænds adgang til at udføre godskørsel her i landet.

Bestemmelsen i *stk. 2, nr. 2*, der som anført omfatter såvel godskørsel for fremmed regning som firmakørsel, indebærer, at cabotagekørsel, det vil sige godskørsel, der udføres i Danmark af virksomheder etableret i udlandet, kræver særlig tilladelse. Denne kørsel kan udføres uden tilladelse, såfremt dette følger af international aftale, herunder EU-regler, eller af regler fastsat af trafikministeren. Der er således ikke tale om nogen ændring af retstilstanden i forhold til gældende lov.

Bestemmelserne i § 3, stk. 2 og 3, i den gældende lov om international godstransport, der vedrører kontrolmyndigheder, videreføres ikke. Hjemmelsgrundlaget for fremtidig udførelse af denne kontrolopgave følger af § 2 i lov om kontrol med overholdelse af EØF's forordning nr. 11/1960 om afskaffelse af forskelsbehandling med hensyn til transportpriser og

transportvilkår, jf. lovbekendtgørelse nr. 119 af 21. februar 1990. Den nævnte bestemmelse svarer til § 3, stk. 2 og 3, i lov om international godstransport med motorkøretøj m.v. Der findes derfor ikke behov for en særskilt bestemmelse herom i godskørselslovgivningen.

Til nr. 2

Den foreslåede bestemmelse er ny og har baggrund i gennemførelsen af Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996, jf. EF-Tidende 1996 L 145, side 10 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods med jernbane eller ad vej eller indre vandveje.

Direktivet - som skal være gennemført i dansk ret senest den 31. december 1999 - pålægger medlemsstaterne at gennemføre regler, der sikrer, at virksomheder, hvis aktiviteter omfatter transport, lastning eller losning af farligt gods, udpeger en eller flere sikkerhedsrådgivere, som skal bistå med forebyggelse af de risici for personer, værdier eller miljøet, som er forbundet med sådanne transporter. Der vil senere med hjemmel i den foreslåede bestemmelse skulle fastsættes yderligere krav om sikkerhedsrådgivernes nærmere faglige og uddannelsesmæssige kvalifikationer, idet der ligeledes arbejdes med et direktivforslag herom i EU-regi.

Kravet om udpegelse af sikkerhedsrådgivere m.v. vedrører ikke alene godskørsel for fremmed regning, som er godskørselslovens almindelige anvendelsesområde, men omfatter enhver virksomhed m.v., som beskæftiger sig med transport, lastning eller losning af farligt gods i vejtransport, jf. herved bestemmelsens 3. pkt. Det vil sige, at bestemmelsen også omfatter virksomheder, der udfører firmakørsel. Endvidere omfatter bestemmelsen virksomheder, der alene er beskæftiget med lastningen eller losningen af godset uden at udføre transporten.

Det bemærkes, at trafikministeren efter færdselslovens § 82, stk. 5, har bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om vejtransport af farligt gods. Med forslaget gives der trafikministeren bemyndigelse til bl.a. at fastsætte bestemmelser om uddannelse og udpegelse af sikkerhedsrådgivere i virksomheder m.v., herunder på områder, hvor færdselsloven ikke er gældende.

Til nr. 3 og 4

I forbindelse med forslaget til en integrationslov, der bl.a. målrettet sigter mod udlændinges ansættelse på arbejdsmarkedet, anmodede indenrigsministeren ved årsskiftet samtlige ministre om at være opmærksomme på de krav om indfødsret, der måtte være inden for ministeriets område. I den forbindelse anmo-

dede indenrigsministeren om, at det blev overvejet, hvorvidt et krav om indfødsret fortsat kunne anses som velbegrundet, således at der ikke unødigt blev lagt hindringer i vejen for udlændinges adgang til arbejdsmarkedet.

Formålet med denne del af lovforslaget er på den anførte baggrund at ophæve godskørselslovens krav om indfødsret for tilladelsesindehavere og ansvarlige ledere af selskaber m.v.

Ansøgere, der ikke har dansk indfødsret, vil herefter kunne meddeles tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller godkendelse som ansvarlig leder i et selskab, hvis de opfylder lovens almindelige krav.

De tilladelsesudstedende myndigheder skal herefter ikke kontrollere, om indfødsretskravet er opfyldt. Derimod skal myndighederne fortsat kontrollere, om de øvrige krav i § 3, stk. 1, er opfyldt, herunder kontrollere ansøgerens vandel og faglige kvalifikationer.

Det bemærkes, at de tilladelsesudstedende myndigheder ved vurderingen af ansøgere indhenter ansøgerens straffeattest til brug for bedømmelse af den pågældendes vandel. Er der tale om et selskab, indhenter de tilladelsesudstedende myndigheder straffeattest for den person, der er ansvarlig leder af virksomheden.

For så vidt angår vurderingen af de faglige kvalifikationer kræves det, at ansøgeren har gennemført et af Trafikministeriet godkendt kursus. Herudover kræves det, at den pågældende har været beskæftiget inden for erhvervet i mindst 3 år, jf. reglerne i bekendtgørelse nr. 587 af 26. juni 1996 om godskørsel.

Manglende eller utilstrækkeligt bekræftede oplysninger om vandel og faglige kvalifikationer kan medføre, at en ansøgning må afslås på grund af utilstrækkelig dokumentation. Dette gør sig gældende for alle ansøgere. Det bemærkes, at det kan være nødvendigt, at en ansøger, der i en årrække ikke har opholdt sig her i landet, selv må skaffe dokumenterede oplysninger fra opholdslandet.

Til nr. 5 og 6

Ændringerne er i første række en konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 3 og 4, om ophævelse af kravet om indfødsret.

Den foreslåede henvisning i godskørselslovens § 4, stk. 2, til § 3, stk. 2, i nr. 6 er alene en præcisering af gældende ret.

Til nr. 7

Det fremgår af bemærkningerne til den gældende godskørselslov, at der kan nægtes tilladelse til et selskab, hvor personkredsen bag selskabet helt eller delvist ikke selv vil kunne få udstedt tilladelse til godskørsel, f.eks. på grund af, at de pågældende tidligere

har drevet transportvirksomhed på en ikke forsvarlig måde eller i uoverensstemmelse med god skik inden for branchen. Der henvises til Folketingstidende 1988-89, 1. samling, tillæg A, spalte 1560.

Med henblik på en præcisering af, at der kan nægtes tilladelse til et selskab, hvis bestyrelses- eller direktionsmedlemmer eller andre med væsentlige interesser f.eks. aktionærer eller anpartshavere, i selskaber m.v. ikke selv vil kunne få udstedt tilladelse til godskørsel, foreslås det, at der i selve loven medtages en bestemmelse herom.

Forslagets formål er samtidig at sikre, at der for så vidt angår bestyrelses- og direktionsmedlemmer samt andre med væsentlige interesser i selskaber m.v., foretages en konkret vurdering af den pågældendes indflydelse i selskabet som sådant. Konstateringen af, at en sådan person ikke opfylder de forudsatte betingelser, bør således kun få afsmittende virkning på spørgsmålet om, hvorvidt selskabet som sådant kan få udstedt en tilladelse, hvis en nærmere konkret vurdering af samtlige forhold i sagen giver grund til at befrygte, at selskabet vil tilsidesætte de gældende regler. Der skal således i forbindelse med nægtelse af udstedelse af en tilladelse til et selskab m.v. efter både § 4, stk. 5, nr. 1, og § 4, stk. 5, nr. 2, foreligge omstændigheder, der giver grundlag for at antage, at selskabet som sådant ikke vil kunne udøve godskørselsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det bemærkes, at adgangen til i de nugældende §§ 3 og 4 at nægte udstedelse af tilladelse til en ansøger begrundet i ansøgerens egne forhold kan ske i videre omfang end efter den foreslåede bestemmelse om nægtelse af udstedelse af en tilladelse begrundet i personkredsens forhold.

For disse personers vedkommende kan der efter bestemmelsens nr. 1 kun nægtes udstedelse af tilladelse, hvis et medlem af selskabets bestyrelse eller direktion samt andre med væsentlige interesser i selskabet inden for de sidste 5 år er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab som følge af overtrædelse af bestemmelser i godskørselslovgivningen, buslovgivningen eller taxilovgivningen.

Bestemmelsens nr. 2 vedrører tilfælde, hvor der foreligger oplysninger om, at et bestyrelses- eller direktionsmedlem samt andre med væsentlige interesser i et selskab har overtrådt de lovgivningsområder, der er nævnt i § 12, stk. 1, nr. 1. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til forslaget § 2, nr. 12. Det er samtidig præciseret, at overtrædelsen skal være

sket i forbindelse med udførelse af godskørselserhvervet.

Bestemmelsens 5 års krav regnes fra ansøgnings- tidspunktet.

Prøvelsen af, om personkredsen bag et selskab opfylder de fastsatte krav, finder sted i forbindelse med udstedelse af tilladelser til et selskab samt i forbindelse med fornyelsen af et selskabs tilladelser. I løbet af tilladelsernes gyldighedsperiode kan den tilladelses- udstedende myndighed, som led i myndighedens kontrolforpligtelse, foretage en undersøgelse af, om direktion og bestyrelse i et selskab fortsat opfylder betingelserne.

Til nr. 8-11

De foreslåede bestemmelser vedrører primært spørgsmålet om Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen kompetence til at træffe afgørelser efter loven.

Nr. 10 om sammensætningen af Vejtransportrådet er en konsekvens af de strukturelle omlægninger inden for godskørselserhvervet.

Med virkning fra den 1. januar 1999 indgår Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i den nye enhedsorganisation Dansk Transport og Logistik. Det foreslås, at disse organisationer repræsenteres med ét medlem i Vejtransportrådet (mod nu to medlemmer) i lighed med arbejdstagersiden, der ligeledes er repræsenteret med ét medlem.

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

Færdselsstyrelsen kan i dag i henhold til bekendtgørelse nr. 587 af 26. juni 1996 om godskørsel træffe afgørelse i en række sager. Det drejer sig bl.a. om meddelelse og fornyelse af tilladelse til godskørsel samt om godkendelse af ansvarlig leder i et selskab m.v., når det er åbenbart, at ansøgeren opfylder betingelserne. Færdselsstyrelsen kan tilsvarende meddele afslag på ansøgninger om tilladelser, hvis det er åbenbart, at betingelserne ikke er opfyldt. Færdselsstyrelsens tilbagekaldelsesbeføjelser er begrænset til de tilfælde, hvor tilladelsen udnyttes af en anden end indehaveren.

Det findes hensigtsmæssigt, at der i loven foretages en fastlæggelse af kompetencefordelingen mellem Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen. Med lovforslaget foretages der samtidig en konsekvensændring

af godskørselslovens bestemmelser, som indeholder henvisninger til og omtale af Vejtransportrådet.

Det foreslås på den baggrund i bestemmelsen i nr. 11 vedrørende lovens § 8, stk. 1, at Vejtransportrådet træffer afgørelse i alle sager om udstedelse af nationale tilladelser til godskørsel for fremmed regning, om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v., om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, hvis sagen er af principiel karakter, eller hvis den er af betydelig almen interesse.

Det vil således efter forslaget være Vejtransportrådet, som varetager den generelle rammefastlæggelse for Færdselsstyrelsens tilladelsesadministration, idet rådet træffer afgørelse i alle principielle sager.

En ordning af den nævnte karakter vil således indebære, at flere sager end i dag vil kunne afgøres som led i Færdselsstyrelsens daglige administration af godskørselslovens område.

Det bemærkes, at der i den nuværende praksis i forbindelse med afgørelse af sager af hastende karakter er anvendt en skriftlig procedure. Vejtransportrådets medlemmer afgiver i disse tilfælde en skriftlig indstilling, uden at rådet formelt træder sammen. Der er intet i den foreslåede bestemmelse, som hindrer, at denne praksis fortsættes, i det omfang dette skønnes hensigtsmæssigt.

Efter den foreslåede affattelse af § 8, stk. 2, træffer Færdselsstyrelsen afgørelse i alle andre sager, herunder også i sager om udstedelse, fornyelse og tilbagekaldelse af internationale tilladelser.

Både ved Færdselsstyrelsens egen behandling af ansøgninger om tilladelser og i sager, som styrelsen forbereder for Vejtransportrådet, er det af betydning, at styrelsen har alle relevante oplysninger i den konkrete sag. Det er i denne proces samtidig vigtigt, at Færdselsstyrelsen kan modtage relevante oplysninger fra organisationer. Med bestemmelsens stk. 2, 2. pkt., præciseres det på den baggrund, at Færdselsstyrelsen bl.a. skal kunne forelægge ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning og godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. 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.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsens brevveksling med Vejtransportrådet i forbindelse med udførelse af sekretariatsfunktionen har intern karakter, jf. herved offentlighedslovens § 10, nr. 3. Endvidere bemærkes

det, at det følger af forvaltningslovens § 31, at styrelsen kan indhente oplysninger hos andre myndigheder.

Efter bestemmelsens stk. 3, 1. pkt., vil det være Vejtransportrådet, som fastsætter standardvilkårene for tildeling af tilladelser, idet indholdet af godskørselslovens § 6, stk. 4, videreføres som den nye § 8, stk. 3, 1. pkt. Der tilsigtes således ingen ændring af retstilstanden.

For så vidt angår 2. pkt., er det efter den gældende lov trafikministeren, der fastsætter vilkår for udstedelse af internationale tilladelser. Efter bestemmelsen foreslås det, at det er Færdselsstyrelsen, der fastsætter vilkårene.

Efter § 2 i den internationale godskørselslov, der ophæves med dette lovforslag, meddeles tilladelse af trafikministeren, ligesom det er trafikministeren, der fastsætter de nærmere vilkår for tilladelserne. Adgangen til at træffe afgørelse efter den gældende internationale godskørselslovs §§ 1 og 4 er overført til Færdselsstyrelsen, jf. herved bestemmelserne i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 729 af 7. oktober 1998 om henlæggelse af opgaver til Færdselsstyrelsen. Forslaget indebærer derfor ingen realitetsændring på dette punkt.

Vejtransportrådets afgørelser kan efter den nugældende lovs § 8, stk. 1, ikke indbringes for anden administrativ myndighed. En tilsvarende bestemmelse er derfor medtaget i forslaget som en del af den nye § 8, stk. 4. Bestemmelsen omfatter tillige Færdselsstyrelsen.

Efter den gældende godskørselslovs § 8, stk. 2, kan trafikministeren bestemme, at en afgørelse, der efter aftale med Vejtransportrådet er henlagt til Færdselsstyrelsen, ikke skal kunne indbringes for højere administrativ myndighed. Bemyndigelsen til at afskære klageadgangen er i dag udnyttet ved § 19 i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 587 af 26. juni 1996 om godskørsel. Der er derfor ikke tale om en ændret retstilstand for så vidt angår sådanne afgørelser, når forslaget til den nye § 8, stk. 4, afskærer muligheden for at indbringe Færdselsstyrelsens afgørelse for Vejtransportrådet.

Da Færdselsstyrelsen alene træffer afgørelse på baggrund af de retningslinier, der fastlægges af Vejtransportrådet og inden for rammerne af de standard vilkår, som Vejtransportrådet fastsætter, findes det ubetænkeligt, at det i loven fastslås, at styrelsens afgørelser ikke kan indbringes for Vejtransportrådet med henblik på en ny vurdering af sagen. Det understreges imidlertid, at både Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen som hidtil vil kunne tage initiativ til drøftelse af generelle problemstillinger, der eventuelt måtte opstå

som følge af behandlingen af konkrete afgørelsessager. På denne måde vil det fortsat kunne sikres, at Færdselsstyrelsen har det bedst mulige kendskab til branchens generelle vilkår.

Afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen i henhold til §§ 1 og 4 i den nugældende internationale godskørselslov kan indbringes for Trafikministeriet som 2. instansmyndighed. Borgernes retssikkerhed findes at være tilstrækkelig sikret ved, at Færdselsstyrelsens afgørelser kan indbringes for domstolene, jf. herved de foreslåede bestemmelser i § 2, nr. 14-17.

Det bemærkes endelig, at fastlæggelsen af Vejtransportrådets og Færdselsstyrelsens kompetence i loven ikke hindrer trafikministeren i at overføre de beføjelser, der i loven er tillagt ministeren, til Færdselsstyrelsen eller en anden styrelse eller institution under Trafikministeriet.

Til nr. 12

Godskørselslovens § 12 om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v. foreslås ændret i såvel indholdet som i systematikken.

Efter den nugældende § 12 kan en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldes, hvis indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, bestemmelserne i loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. Endvidere kan tilladelsen eller godkendelsen tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde eller i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Endelig kan en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige. Den pågældende skal således gøre det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve godskørselsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Forslagets affattelse af § 12 indebærer, at det fremover er den tilladelses- eller godkendelsesudstedende myndighed, der skal godtgøre, at tilladelsen eller godkendelsen skal tilbagekaldes begrundet i de nærmere omstændigheder i en konkret sag, som er afgørende for, at tilbagekaldelse skal ske.

Det bemærkes, at der oftest i praksis som udgangspunkt vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen angiver, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen.

For så vidt angår forslaget stk. 1, nr. 1, fremgår det, at der kan ske tilbagekaldelse af en tilladelse eller

godkendelse, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene, godskørselslovgivningens bestemmelser eller regler inden for en række nærmere angivne lovområder. I alle tilfælde skal det vurderes, om overtrædelserne er af en sådan karakter, at det må antages, at indehaveren ikke længere vil kunne udøve sit hverv forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, og at tilladelsen eller godkendelsen derfor skal tilbagekaldes. De i forslaget angivne lovområder har navnlig baggrund i Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 10. september 1997 om indberetning af visse overtrædelser af lovgivningen til Færdselsstyrelsen.

Overtrædelse af de nævnte bestemmelser i færdselslovgivningen om bl.a. overlæs, hastighedsbegrænsere, hastighedsgrænser samt køre- og hviletid, udgør en fare for færdselssikkerheden og skal derfor kunne føre til tilbagekaldelse af en tilladelse, ligesom det foreslås, at sådanne overtrædelser skal medføre skærpede sanktioner, jf. herved forslaget § 1, nr. 3, 4, 5, 8, 14 og 15-17.

For så vidt angår lovgivningen om euforiserende stoffer er det specielt indsmuglingssituationen, der vil være relevant i forbindelse med udførelse af gods-transport.

Henvisningen til overtrædelser af miljølovgivningen omfatter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand, og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald.

For så vidt angår overtrædelser inden for told- og skattelovgivning vil urigtige eller manglende angivelser over for toldvæsenet og skattesvig være relevant.

Efter bestemmelsen i stk. 1, nr. 2, skal der ske tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse, hvis indehaveren har en betydelig forfalden gæld til det offentlige. Der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden, idet den nugældende bestemmelse i § 12, stk. 3, har samme indhold.

Stk. 2 og 3 er en præcisering af den gældende § 12, stk. 1.

Det fremgår af den nugældende § 12, stk. 1, at en tilladelse eller godkendelse kan tilbagekaldes, hvis den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for en tilladelse eller en godkendelse eller godskørselslovgivningens bestemmelser.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1 kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis der foreligger én grov eller gentagne overtrædelser begået af tilladelsesindehaveren.

F. t. l. vedr. færdselsloven, godskørselsloven m.v.

Efter bestemmelsens stk. 2 kan det føre til tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, groft og gentagne gange har overtrådt bestemmelserne i stk. 1, nr. 1, idet det ikke synes rimeligt at en tilladelse kan tilbagekaldes ved én grov overtrædelse, når der er tale om en ansats overtrædelse af bestemmelserne i stk. 1, nr. 1. Tilladelsesindehaveren har således ikke altid i sådanne situationer haft mulighed for at rette op på forholdene som følge af manglende kendskab til den ansattes overtrædelser af lovgivningen.

Det bemærkes, at en tilladelse under alle omstændigheder kun vil kunne tilbagekaldes, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen på grund af overtrædelsens karakter ikke vil kunne udøve sin virksomhed forsvarligt og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Efter forslaget skal der i almindelighed være tale om overtrædelser begået af den samme fører eller samme anden person, der optræder i indehaverens interesse.

For så vidt angår en tilladelsesindehaver med mange tilladelser, vil der imidlertid - både i disse tilfælde og generelt - blive foretaget en samlet vurdering af, hvorvidt vedkommende fortsat må antages at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Uanset at det principielle udgangspunkt er, at overtrædelser af lovgivningen må medføre tilbagekaldelse af en virksomheds samlede antal tilladelser, vil vurderingen af, om en tilladelsesindehaver skal have tilbagekaldt én, nogle eller alle tilladelser imidlertid kunne sættes i relation til virksomhedens størrelse, herunder det samlede antal tilladelser i virksomheden.

Det vil i den forbindelse endvidere navnlig indgå i overvejelserne, hvilke skridt indehaveren har taget for at standse den eller de personer, som gentagne gange groft har overtrådt lovgivningen. Ved den foreslåede formulering af § 12, stk. 2, understreges således tilladelsesindehaverens ledelsesmæssige ansvar med hensyn til at sikre sig, at de ansatte overholder gældende lovgivning i forbindelse med udførelsen af sit hverv i virksomheden. Der skal derfor ikke alene foretages en konkret vurdering af eventuelle overtrædelser af lovgivningen, men også en samlet vurdering af den pågældende virksomhed, herunder navnlig virksomhedens tidligere og nuværende situation, samt hvilke ledelsesmæssige dispositioner der som følge af eventuelle overtrædelser af lovgivningen er foretaget med henblik på at sikre, at virksomheden samlet lever op til de krav, der er en forudsætning for at have tilladelse til at drive godskørselsvirksomhed.

Stk. 3 vedrører tilbagekaldelse af en godkendelse som ansvarlig leder for et selskab. Det foreslås, at en godkendelse kan tilbagekaldes i lighed med en tilladelse til godskørsel, når der foreligger de i stk. 1 nævnte forhold og forfalden gæld til det offentlige.

§ 12, stk. 4, der er ny, har til formål at sikre, at de betingelser, der er en forudsætning for at få udstedt en tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., også løbende opfyldes af tilladelsesindehaveren eller den ansvarlige leder. En tilladelse eller en godkendelse kan efter den foreslåede bestemmelse tilbagekaldes, hvis dette ikke er tilfældet.

Bestemmelsen vil f.eks. omfatte tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver - uden at der foreligger betalingsstandsning eller konkurs - kommer i en situation, der indebærer, at den pågældende på baggrund af en konkret vurdering må anses for ikke længere at have tilstrækkeligt økonomisk grundlag for at drive virksomheden på forretningsmæssig forsvarlig måde.

Bestemmelsen vil endvidere være relevant for så vidt angår selskaber m.v., jf. herved lovforslagets § 2, nr. 7, om en nærmere prøvelse af selskabets bestyrelses- og direktionsmedlemmer i forbindelse med udstedelse af tilladelser til selskabet. Bestemmelsen i § 12, stk. 4, vil således hindre, at et selskab, som har opnået en tilladelse, efterfølgende ændrer bestyrelsen eller direktionens sammensætning på en måde, der giver grundlag for at antage, at selskabet ikke længere vil kunne udøve godskørselsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Bestemmelsen sikrer, at der i sådanne tilfælde kan foretages en fornyet konkret vurdering af selskabet m.v. Færdselsstyrelsen vil efter forslagets vedtagelse udarbejde forslag til ændring af standardvilkårene, som herefter vil blive forelagt Vejtransportrådet til godkendelse.

Bestemmelsen har samtidig sammenhæng med en ændring af Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej m.v. (adgangsdirektivet), som er vedtaget af Rådet den 1. oktober 1998, jf. EF-Tidende 1998 L 277, side 17. Fristen for gennemførelse i dansk ret er fastlagt til 1 år efter direktivets vedtagelse.

Der er i direktivet fastsat minimumskrav vedrørende ansøgerens faglige kvalifikationer, økonomisk baggrund og vandel samt regler om tilbagekaldelse af meddelte tilladelser. Ændringsdirektivet indebærer en stramning af disse adgangskrav, ligesom godskørselslovens anvendelsesområde udvides til tillige at omfatte køretøjer med en tilladt totalvægt ned til 3.500 kg. De eksisterende danske regler på dette område i gods-

kørselslovgivningen er skærpede i forhold til EU's minimumskrav, og lovforslagets bestemmelser om øget mulighed for tilbagekaldelse af tilladelser m.v. er i overensstemmelse med ønsket om, at der skal være en høj standard inden for erhvervet.

I ændringsdirektivet stilles der endvidere krav om, at virksomhederne skal kontrolleres *regelmæssigt*, og mindst hvert 5. år med hensyn til vandel, økonomiske krav, herunder egenkapital, samt faglige kvalifikationer. Med den foreslåede bestemmelse sikres der således samtidig hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan etablere den i direktivet forudsatte stikprøvekontrol på godskørselslovens område.

Bestemmelsen i § 12, stk. 5, der er ny, er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international godskørsel i godskørselslovens bestemmelser. Reglen svarer til den internationale godskørselslovs § 4, stk. 1, idet det dog bemærkes, at tilbagekaldelse af tilladelsen som følge af førerens eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, overtrædelse af vilkårene for tilladelsen, kun kan ske ved grove gentagne overtrædelse af vilkårene.

Bestemmelsen i stk. 6 præciserer, at tilbagekaldelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. lovens § 1, stk. 1, og tilbagekaldelse af godkendelse som ansvarlig leder af et selskab kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse, der ikke indeholder en angivelse af tidsfrist, skal forstås som en tilbagekaldelse indtil videre.

Da der ikke er nogen antalsbegrænsning med hensyn til godskørseltilladelser, vil en tilbagekaldelse af en enkelt eller nogle tilladelser have den konsekvens, at der skal forløbe en vis periode - fra 1 til 5 år eller indtil videre - hvor tilladelsesindehaveren ikke kan få udstedt yderligere tilladelser.

Til nr.13

Forslaget til ny § 12 a bestemmer, at myndighederne i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse skal give tilladelsesindehaveren oplysning om overtrædelse begået af en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet.

I forbindelse med en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse, som er begrundet i føreres eller andre ansattes grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, er det ud fra almindelige retssikkerhedsmæssige principper vigtigt at sikre, at tilladelsesindehaveren er bekendt med de oplysninger, der kan medføre, at myndighederne træffer afgørelse om tilbagekaldelse.

Politiet skal i henhold til Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 10. september 1997 foretage indberetning af visse overtrædelser af lovgivningen til Færdselsstyrelsen, når en tilladelsesindehaver eller dennes førere straffes for et forhold, der vil kunne få betydning for en vurdering af, om en tilladelse skal tilbagekaldes. Færdselsstyrelsen modtager således oplysning, når en tilladelsesindehaver eller en fører straffes for overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om mangler ved køretøjer, overlæs, kørsel uden kørekort samt hastighedsovertrædelser, reglerne om kørsel med farligt gods, reglerne om køre- og hviletid, told- og skattelovgivningen, straffelovgivningen og anden lovgivning.

Indberetning i henhold til Justitsministeriets cirkulæreskrivelse er for så vidt angår overtrædelser af told- og skattelovgivningen, straffelovgivningen og anden lovgivning, begrænset til at omfatte overtrædelser, der er sket i tilknytning til driften af godskørselsvirksomheden. Færdselsstyrelsen kan derfor på cirkulæreskrivelsens øvrige lovområder være i besiddelse af oplysninger om strafbare forhold, der ikke umiddelbart er knyttet til overtrædelser begået i forbindelse med udførelse af arbejde i virksomheden. Efter lovforslagets § 2, nr.12 (godskørselslovens § 12, stk. 2), følger det, at tilbagekaldelse af en tilladelse skal være begrundet i en overtrædelse af lovgivningen, som er sket i forbindelse med udførelsen af den ansattes hverv for tilladelsesindehaveren. I den her foreslåede bestemmelse er der med henvisningen til § 12, stk. 1, nr. 1, foretaget en udtrykkelig afgrænsning af de strafbare forhold, der kan begrunde videregivelse af oplysninger. Videregivelse af oplysninger om føreres eller andre ansattes strafbare forhold til tilladelsesindehaveren kan derfor ikke ske i videre omfang end det anførte, og de nævnte øvrige oplysninger kan således ikke videregives.

Cirkulæreskrivelsen indeholder en række eksempler for så vidt angår overtrædelser af told- og skattelovgivningen, straffelovgivningen og anden lovgivning. Inden for told- og skattelovgivningen vil urigtige eller manglende angivelser over for toldvæsenet og skattesvig være relevant.

Ved videregivelse af oplysninger i nødvendigt omfang forstås videregivelse med henblik på at opfylde forvaltningslovens krav om partshøring og begrundelseskrav.

Til nr. 14-17

Det foreslås i stk. 1, at indehaveren af en tilladelse eller en godkendelse altid kan forlange en afgørelse om tilbagekaldelse indbragt for domstolene. Det be-

mærkes i den forbindelse, at adgangen til domstolsprøvelse herefter også omfatter afgørelse om tilbagekaldelse af de særlige (internationale) tilladelser som følge af overtrædelse af vilkårene for tilladelsen, jf. herved dette forslags § 2, nr.1 og 12.

Med lovforslagets § 2, nr.12, foreslås det at etablere en udvidet adgang til at tilbagekalde tilladelser og godkendelser som følge af strafbare overtrædelser af godskørselsloven samt anden lovgivning begået af indehavere eller af andre i virksomheden. Det findes på den baggrund rigtigst, at indbringelse for domstolene i alle tilfælde, hvor der i en afgørelse om tilbagekaldelse indgår spørgsmål om overtrædelse af godskørselslovgivningen og anden lovgivning, ikke sker i den borgerlige retsplejes former, jf. herved den gældende godskørselslovs § 13, stk. 1, men i stedet kan ske efter de principper, der følger af straffelovens § 78, stk. 3, og i strafferetsplejens former med de særlige retsgarantier, der følger heraf.

Stk. 2 om domstolsprøvelse ved nægtelse af fornyelse af tilladelser efter godkendelser svarer indholdsmæssigt til den nugældende lovs § 13, stk. 2.

Det foreslås endvidere, at anmodning om sagsanlæg skal have opsættende virkning - bortset fra den gældende bestemmelse vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse på grund af betydelig forfalden gæld til det offentlige, jf. den gældende lovs § 13, stk. 3.

Det bemærkes, at den tilladelsesudstedende myndighed i forbindelse med sagsanlæg kan nedlægge påstand om, at afgørelsen om tilbagekaldelse ikke skal have opsættende virkning.

Der er endelig foretaget konsekvensændringer som følge af lovforslagets § 2, nr. 3 og 4, om ophævelse af kravet om indfødsret.

Det foreslås i § 2, nr. 17, at den myndighed, der har tilbagekaldt en tilladelse eller godkendelse til enhver tid kan ophæve beslutningen. Bestemmelsen svarer til den gældende lovs § 13, stk. 5. Der tilsigtes således ingen ændring af retstilstanden.

Til nr. 18

Ændringen er en konsekvens af forslagets § 2, nr. 3 og 4, vedrørende ophævelse af kravet om indfødsret i godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2.

Til nr. 19

Bestemmelsen er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international godskørsel i godskørselslovens bestemmelser. Bestemmelsen svarer i princippet til den internationale godskørselslovs § 4, stk. 2, idet bestemmelsen dog er ændret fra en bemyndigelsesbestemmelse til en egentlig bestemmelse om bortfald af

den særlige tilladelse, når den nationale tilladelse til godskørsel tilbagekaldes efter lovens § 12 eller bortfalder efter bestemmelsens stk. 1.

Samtidig bliver sådanne tilladelser, når de bortfalder, omfattet af den generelle bestemmelse i godskørselslovens § 15 om pligtmæssig aflevering af bortfaldne tilladelser til Færdselsstyrelsen.

Til nr. 20

Der tilsigtes med forslaget ingen realitetsændring i den bestående adgang til at tilbageholde motorkøretøjer, hvormed der udføres godskørsel i strid med lovens bestemmelser m.v. Ændringen har sammenhæng med forslagets § 1, nr. 8, hvorefter der etableres tilbageholdelsesadgang i en række tilfælde på færdselslovens område. Den gældende lovs § 16, stk. 3, foreslås ikke videreført, idet bestemmelsen afløses af retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse.

Til nr. 21

Forslaget er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international godskørsel i godskørselslovens bestemmelser. Reglen svarer til den internationale godskørselslovs § 5 a.

Den internationale godskørselslovs § 5 a blev indsat ved lov nr. 304 af 22. maj 1982 med henblik på at sikre chauffører og andre, der medvirker ved internationale godstransporter mod udgifter til sygebehandling m.v. og til retshjælp i udlandet, idet det økonomiske ansvar herfor blev pålagt arbejdsgiveren. For så vidt angår motiverne til lovændringen henvises i øvrigt til Folketingstidende 1981/82, 1. samling, tillæg A, spalte 2285.

Til nr. 22.

Forslaget er en konsekvens af inkorporeringen af lov om international godskørsel i godskørselslovens bestemmelser. Efter den gældende internationale godskørselslovs § 6 straffes overtrædelse af § 1 og § 5 a, stk. 4, med bøde. En tilsvarende sanktionsmulighed foreslås gennemført i godskørselsloven.

Forslaget er endvidere en konsekvens af ændringen af godskørselslovens § 1, stk. 1 og 2.

Til nr. 23

Ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 om ændring af straffeloven er der fastsat regler om strafansvar for juridiske personer.

Med den nævnte lov er der indført en række generelle bestemmelser om kollektivansvar i straffeloven. De nye regler omfatter også overtrædelser, som begås af staten, kommuner og kommunale fællesskaber, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Det er ved lovens vedtagelse forudsat, at allerede gældende bestemmelser om hjemmel til selskabsansvar ændres ved førstkommende lejlighed.

Til §§ 3 og 4

Det foreslås, at ophæve § 41, stk. 2, og § 58, stk. 2, i arbejdsmiljøloven, samt loven om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport og køre- og hviletid. Endvidere foreslås det at ophæve loven om international godstransport med motorkøretøjer.

Bestemmelserne er således en konsekvens af forslagets § 1, nr. 2, 4 og 5, vedrørende køre- og hviletids-

området samt forslagets § 2, nr. 21, som vedrører indføjelser af bestemmelserne i lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v. i godskørselsloven. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til de nævnte bestemmelser.

Til § 5

Loven foreslås at træde i kraft den 1. april 1999, idet dog bestemmelsen i § 1, nr. 10, træder i kraft på et af trafikministeren fastsat tidspunkt, jf. § 5, stk. 2.

Bestemmelsens stk. 3 har sammenhæng med ophævelsen af lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering*

§ 86. Kørsel med blokvogn i belæsset stand må kun ske med politiets tilladelse, der meddeles 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

*Lovforslaget***§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som ændret bl.a. ved lov nr. 1122 af 20. december 1995, lov nr. 1123 af 20. december 1995, lov nr. 468 af 10. juni 1997, lov nr. 73 af 4. februar 1998, lov nr. 292 af 18. maj 1998 og senest ved lov nr. 484 af 1. juli 1998 foretages følgende ændringer:

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

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

2. Efter *kapitel 13* indsættes som nyt kapitel:

»Kapitel 13 a

Køre- og hviletid

§ 86 a. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid indenfor vejtransport.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte bestemmelser om fravigelse af regler i de i stk. 1 nævnte retsakter i det omfang, disse indeholder adgang hertil.

Stk. 3. Trafikministeren kan henlægge administrationen af de efter stk. 1 og 2 fastsatte bestemmelser til anden offentlig myndighed, privat organisation eller lignende.«.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 117. ---

Stk. 2. ---

- 3) under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

§ 118. ---

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

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 forvandlingsstraf.

§ 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 kan 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.

Stk. 2. ---

3. § 117, stk. 2, nr. 3, affattes således:

»3) findes skyldig i forhold, der er omfattet af § 125 a eller § 126, stk. 1, nr. 1-4.«.

4. I § 118, stk. 5, indsættes som 2 - 4. pkt.:

»Der kan endvidere fastsættes straf af hæfte for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter udstedt i medfør af § 86 a. I forskrifter, der udstedes i medfør af § 68, kan der fastsættes bestemmelser om udmåling af en skærpet bøde for overtrædelse af regler om hastighedsbegrænsers funktion. Tilsvarende gælder for forskrifter, der udstedes i medfør af § 85 for overtrædelse af regler om køretøjers største tilladte totalvægt, når overtrædelsen er sket under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg.«.

5. I § 118, stk. 6, indsættes efter »§ 85, stk. 1,«: »og § 86 a,«.

6. I § 119 a, stk. 1, ændres »Eller en sag om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2,« til: », om indgreb i en hastighedsbegrænsers funktion efter § 125 a, om overskridelse af de tilladte hastighedsbestemmelser efter § 126, stk. 1, nr. 2 og 3, eller om overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt efter § 126, stk. 1, nr. 4,«.

Gældende formulering

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.

Lovforslaget

7. I § 119 a, stk. 3, ændres »Sager om spiritus- og promillekørsel,« til: »Sager omfattet af stk 1,«

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

»§ 120 a. Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af

- 1) forskrifter udstedt i medfør af § 68 om hastighedsbegrænsers funktion,
- 2) forskrifter om køretøjers største tilladte totalvægt udstedt i medfør af § 85,
- 3) forskrifter om køre- og hviletid udstedt i medfør af § 86 a,
- 4) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport,
- 5) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer, eller
- 6) Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (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.«

Gældende formulering

§ 124 g. Kontrolsyn af køretøjer, der er registreret uden syn på grundlag af typeattest, foretages uden betaling. For andre syn, herunder periodiske syn, syn i medfør af § 78, stk. 1, 1. pkt., syn af køretøjer til øvelseskørsel og frivillige syn, betales

- 1) 500 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 350 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer, og
- 3) 200 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor et køretøj i forbindelse med syn, herunder kontrolsyn, bliver henvist til omstillingssyn til kontrol af, at konstaterede fejl og mangler er blevet rettet, betales følgende for hvert enkelt omstillingssyn:

- 1) 250 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 175 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer, og
- 3) 100 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Lovforslaget

9. § 124 g affattes således:

»§ 124 g. For lovpligtige syn betales, jf. dog stk. 2 – 4:

- 1) 500 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, for motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 350 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer og
- 3) 200 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Stk. 2. Kontrolsyn af køretøjer, der er registreret uden syn på grundlag af typeattest eller værkstedserklæring, samt syn af registreringspligtige knallerter, foretages uden betaling.

Gældende formulering

Stk. 3. I det tilfælde, hvor det enten under et periodisk syn eller under et syn i medfør af § 78, stk. 1, 1. pkt. konstateres, at der er foretaget syns- og registreringspligtige ændringer, som ikke er anmeldt til registrering og køretøjet derfor henvises til syn og registrering, skal der ikke betales for det syn, som køretøjet henvises til. For eventuelle omstillingssyn i forbindelse hermed skal der dog betales som nævnt i stk. 2.

Lovforslaget

Stk. 3. I de tilfælde, hvor et køretøj i forbindelse med syn, herunder kontrolsyn, bliver henvist til omstillingssyn til kontrol af, at konstaterede fejl og mangler er blevet rettet, betales for hvert enkelt omstillingssyn:

- 1) 325 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, for motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 225 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer og
- 3) 125 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Stk. 4. I tilfælde, hvor det under et syn konstateres, at der er foretaget syns- og registreringspligtige ændringer, som ikke er anmeldt til registrering, og køretøjet derfor henvises til syn og registrering, skal der ikke betales for det syn, som køretøjet henvises til. Der skal dog betales for eventuelle omstillingssyn, jf. stk. 3.

Stk. 5. For andre syn betales

- 1) 850 kr. for biler med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, påhængsvogne og sættevogne til biler, hvor påhængsvognen og sættevognen har en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg, for motorredskaber, personbiler til flere end 9 personer føreren medregnet, samt for blokvogne,
- 2) 225 kr. for de biler og påhængskøretøjer, som ikke er nævnt under nr. 1 og 3, samt traktorer
- 3) 125 kr. for motorcykler og for påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler.

Stk. 6. For særlig godkendelse hos Statens Bilinspektion af busser, der ønskes anvendt til kørsel, hvortil der i andre lande kræves særlig tilladelse, betales 520 kr. For undersøgelse af, om en bus fortsat er i overensstemmelse med en meddelt godkendelse, betales 200 kr.«.

Gældende formulering

§ 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 ved transport af gods bag på personbiler og varebiler, betales 100 kr.

§ 124 r. De i § 121, stk. 5, § 124 a, stk. 1-3, § 124 c, stk. 1, § 124 e, stk. 1, 1. pkt., § 124 j, stk. 1, 1. pkt., § 124 m, stk. 1, § 124 o, stk. 1, og § 124 p, 1. pkt., nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent.

Lovforslaget

10. I § 124 g indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. For udeblivelse fra en reserveret synstid uden forudgående afbud betales halvdelen af de i stk. 1, 3, 5 og 6 nævnte beløb. Trafikministeren fastsætter nærmere regler herom.«

11. I § 124 j, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »historisk korrekte emaljenummerplader,«: »blok-vognsnummerplade,«.

12. § 124 j, stk. 1, 2. pkt., ændres »personbiler og varebiler« til: »registreringspligtige køretøjer«.

13. § 124 r, 1. pkt., affattes således:

»De i § 121, stk. 5, § 124 a, stk. 1-3, § 124 c, stk. 1, § 124 e, stk. 1, § 124 g, stk. 1, 3, 5 og 6, § 124 j, stk. 1, 1. og 2. pkt.,^a § 124 m, stk. 1, § 124 o, stk. 1, og § 124 p, 1. pkt., nævnte beløb reguleres en gang årligt den 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent.«.

14. 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.«.

^a) Med lov nr. 468 af 10. juni 1997 om ændring af færdselsloven blev satsregulering af betalingerne i henhold til § 124 g, stk. 1 og 2, samt ændringerne af § 124 j, stk. 1, vedtaget. Ændringerne træder i kraft den 1. januar 1999.

Gældende formulering

§ 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%,
- 3) har gjort sig skyldig i promillekørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 0,80 promille, eller
- 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.

Lovforslaget

15. § 126, stk. 1, nr. 2, affattes således:

- »2) har overskredet de tilladte hastigheder efter § 42 eller en lavere hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning med mere end 70 %,«.

16. 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, jf. §§ 42 og 43, eller en lavere hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, med mere end 70% for hastighedsgrænser på højst 30 km i timen, eller med mere end 40% for hastighedsgrænser på over 30 km i timen,
- 4) under kørsel med et køretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg har overtrådt 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.

Stk. 2. Frakendelsen sker betinget, medmindre føreren:

- 1) forsætlig har voldt skade på andres person eller ting, forsætlig har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført motordrevet køretøj på særlig hensynsløs måde,
- 2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1 eller 3,
- 3) tidligere er frakendt førerretten betinget, og det nye forhold er begået i prøvetiden, eller

17. § 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,«.

Gældende formulering

- 4) tidligere er frakendt førerretten ubetinget, og det nye forhold er begået inden 5 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Stk. 3---

Lovforslaget

§ 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. Den, der udfører godskørsel for fremmed regning, skal have tilladelse hertil af Vejtransportrådet, jf. § 8, hvis kørslen foretages med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger en af trafikministeren fastsat vægtgrænse.

1. § 1, stk. 1 og 2, affattes således:

»Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger en af trafikministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil. Godskørsel må kun udføres af tilladelsesindehaveren, af en chauffør ansat hos denne eller hos en anden tilladelsesindehaver. Der må kun kræves betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger.

Stk. 2. Godskørsel med motorkøretøj eller vogntog kræver særlig tilladelse, med mindre andet følger af bestemmelser fastsat af Det Europæiske Fællesskab, international aftale eller bestemmelser fastsat af trafikministeren, ved kørsel

- 1) over landets grænse eller
- 2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.«.

Stk. 2. Godskørsel, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj eller vogntog, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Stk. 3. ---

Stk. 4. ---

2. I § 2 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Trafikministeren for alle former for virksomhed, hvis aktiviteter omfatter vejtransport, lastning og losning af farligt gods, fastsætter regler om udpegelse af sikkerhedsrådgivere, herunder regler om sikkerhedsrådgiverens opgaver og uddannelseskrav.«.

Gældende formulering

§ 3. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles personer, der

- 1) har dansk indfødsret,
- 2) har bopæl her i landet,
- 3) ikke er umyndiggjort og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,
- 4) hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
- 5) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover,
- 6) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 7) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. borgerlig straffelovs § 78, stk. 2,
- 8) i faglig henseende er kvalificeret til at drive vognmandsvirksomhed og gør det antageligt, at de vil kunne udøve denne på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. Kravet i stk. 1 om indfødsret og bopæl i Danmark bortfalder i det omfang, dette følger af international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

§ 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, interessentskaber, foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Lovforslaget

3. § 3, stk. 1, nr. 1, ophæves.
Nr. 2-8 bliver herefter nr. 1-7.

4. I § 3, stk. 2, udgår: »indfødsret og«.

5. I § 4, stk. 1, ændres »nr. 4, 5, 6 og 8, 2. led« til: »nr. 3-5 og 7, 2. led«.

6. I § 4, stk. 2, ændres »nr. 1-5, 7 og 8« til: »nr. 1-4, 6 og 7, jf. dog § 3, stk. 2«.

Gældende formulering

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.

§ 6. ---

Stk. 4. Tilladelsen og godkendelsen meddeles i øvrigt på nærmere af Vejtransportrådet fastsatte vilkår for virksomhedens udøvelse.

Vejtransportrådet

§ 7. Vejtransportrådet består af 8 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 2 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab, ét medlem efter indstilling fra SiD og ét medlem efter indstilling fra Dansk Industri, Det danske Handelskammer og Landbrugsrådet i fællesskab.

Stk. 2. ---

Lovforslaget

7. I § 4 indsættes som stk. 5:

»*Stk. 5.* Ved vurderingen af, om selskabet opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, kan indgå oplysninger om, at medlemmer af bestyrelsen, direktionen eller andre personer med væsentlige interesser i selskabet inden for de seneste 5 år

- 1) er blevet nægtet udstedelse af eller har fået tilbagekaldt en tilladelse eller en godkendelse som ansvarlig leder i medfør af bestemmelser i denne lov, lov om buskørsel eller lov om taxikørsel m.v., eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller
- 2) i forbindelse med udførelse af godskørselsvirksomhed groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1.«.

8. § 6, *stk. 4*, ophæves.

Stk. 5 bliver herefter *stk. 4*.

9. Overskriften til § 7 affattes således:

»*Vejtransportrådet, afgørelseskompetence, klageadgang m.v.*«.

10. I § 7, *stk. 1*, ændres »8 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. 2 af medlemmerne beskikkes efter indstilling fra Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i fællesskab« til: »7 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Ét medlem beskikkes efter indstilling fra Dansk Transport og Logistik«.

Gældende formulering

§ 8. Vejtransportrådet træffer afgørelse om tilladelse og godkendelse i henhold til § 1, stk. 1, og § 4, stk. 2, om fornyelse af tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller godkendelse. Afgørelsen kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

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.

§ 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.

Lovforslaget

11. § 8 affattes således:

»§ 8. Vejtransportrådet træffer afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse for så vidt angår udstedelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 1 og § 4, stk. 1, 3 og 4, om godkendelse som ansvarlig leder i et selskab m.v. efter § 4, stk. 2, om fornyelse af en tilladelse samt om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter § 12, stk. 1-4.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager og fungerer samtidig som sekretariat for Vejtransportrådet. Færdselsstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.

Stk. 3. Tilladelser og godkendelser meddeles på nærmere af Vejtransportrådet fastsætte vilkår for virksomhedens udøvelse. Dog fastsætter Færdselsstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen, jf. § 1, stk. 1 og 2, nr. 1, § 4 og § 12, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.«

12. § 12 affattes således:

»§ 12. En tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen eller bestemmelser i

Gældende formulering

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 1-5 år eller indtil videre.

Lovforslaget

- a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - b) færdselslovgivningens bestemmelser om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods og transport af farligt gods, køretøjers største tilladte totalvægt samt køre- og hviletid,
 - c) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international Vejtransport (AETR-overenskomsten),
 - d) lovgivningen om euforiserende stoffer,
 - e) miljølovgivningens bestemmelser om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand, og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald, eller
 - f) skatte- og afgiftslovgivningen, eller
- 2) har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover.

Stk. 2. En tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4 kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led.

Stk. 3. En godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v. jf. § 4, stk. 2, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.

F. t. l. vedr. færdselsloven, godskørselsloven m.v.

Gældende formulering

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

Lovforslaget

Stk. 4. En tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v. kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1 eller 2, eller af bestemmelsen om bortfald i § 14, stk. 1, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

Stk. 5. En tilladelse til international godskørsel udstedt i medfør af § 1, stk. 2, nr. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Stk. 6. Tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning og tilbagekaldelse af en godkendelse som ansvarlig leder af et selskab m.v., jf. § 1, stk. 1 og 2, nr. 1, og § 4, sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. ».

13. Efter § 12 indsættes:

»§ 12 a I forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1, som en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.«.

Gældende formulering

§ 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.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder også, såfremt Vejtransportrådet bestemmer, at tilladelsen ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 5 og 8, 2. led, eller i § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 5 og 8, 2. led.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge § 12, stk. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 5, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at vognmandsvirksomheden ikke må udøves under ankesagens behandling.

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.

Lovforslaget

14. § 13, stk. 1 og 2, affattes således:

»§ 13. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 4, eller § 12, stk. 5, skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, eller § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden, jf. straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornys på grund af, at ansøgeren ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led, eller i § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 4 og 7, 2. led.«.

15. I § 13, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 12, stk. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 5« til: »§ 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 4«.

16. I § 13, stk. 4, 1. pkt., ændres »af en tilladelse ifølge § 12, stk. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 8, 2. led« til: »ifølge § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 4, § 12, stk. 5, og § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led«.

Gældende formulering

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.

§ 14. Tilladelsen eller godkendelsen bortfalder, hvis indehaveren af en tilladelse eller godkendelse afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 1-4, eller § 4, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4.

Stk. 2. ---

§ 16. Der kan ske tilbageholdelse af et motorkøretøj, såfremt der udføres godskørsel i strid med lovgivningen.

Stk. 2. Såfremt der udføres godskørsel for fremmed regning, uden at der foreligger tilladelse hertil, kan politiet tilbageholde køretøjet, indtil godset kan viderebefordres i overensstemmelse med bestemmelserne i denne lov og forskrifter udstedt i medfør af denne. Politiet skal i forbindelse hermed vejlede om prøvelsretten, jf. stk. 3.

Stk. 3. Ejeren eller føreren af et tilbageholdt køretøj kan forlange tilbageholdelsen prøvet ved retten. Indbringelse for retten har ikke opsættende virkning, medmindre retten bestemmer andet. Retten træffer ved kendelse afgørelse om tilbageholdelsen.

Lovforslaget

17. § 13, stk. 5, 1. pkt. affattes således:

»En tilbagekaldelse efter § 12 kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelse om tilbagekaldelse.«

18. To steder i § 14, stk. 1, ændres »nr. 1-4« til: »nr. 1-3«.

19. I § 14 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. En tilladelse, der er udstedt i medfør af § 1, stk. 2, nr. 1 bortfalder, hvis en tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, tilbagekaldes efter § 12 eller bortfalder efter stk. 1.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

20. § 16 affattes således:

»§ 16. Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven eller bestemmelser fastsat i medfør heraf.

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 forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser.«

Gældende formulering

Lovforslaget

21. Efter § 16 a og før overskriften til § 17 ind-sættes:

»Hæftelse ved international kørsel

§ 16 b. Den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj med en totalvægt på 3.000 kg eller derover hæfter over for føreren af køretøjet og andre personer, der er tilknyttet dennes virksomhed og efter dennes anmodning deltager i og medvirker til transportens gennemførelse, for udgifter, der opstår under kørsel i udlandet, til behandling m.v. i udlandet og hjemtransport i forbindelse med sygdom.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis den pågældende ved sin ansættelse svigagtigt har fortiet sygdommen, denne er selvforskyldt, eller udgifterne afholdes efter

- 1) lovgivningen om arbejdsskadeforsikring,
- 2) lovgivningen om offentlig sygesikring,
- 3) bestemmelserne i Rådets forordning nr. 1408/71 om anvendelse af de sociale sikringsordninger på arbejdstagere og deres familiemedlemmer, der flytter inden for Fællesskabet, eller
- 4) bestemmelser i internationale overenskomster om social sikring.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på udgifter til retshjælp og lignende udgifter, der opstår under kørsel i udlandet i tilfælde af konflikter med udenlandske myndigheder som følge af handlinger eller undladelser, der har en naturlig forbindelse med transportens udførelse.

Stk. 4. Den, der hæfter efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, skal stille sikkerhed for opfyldelsen af sine eventuelle forpligtelser, forinden et køretøj kører ud af landet.

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om hæftelsen, herunder om dens omfang efter stk. 1, jf. stk. 2 og 3, og om sikkerhedsstillelsen efter stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om fritagelse for sikkerhedsstillelse ved kørsel inden for nærmere angivne områder.«.

Gældende formulering

§ 17. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 6, stk. 2, 3 og 5, § 11 eller § 15,

2) ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Er en overtrædelse begået af et aktieselskab, anpartsselskab eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

§ 41. ---

Stk. 2. For international vejtransport, herunder for kørsel i udlandet, kan arbejdsministeren fastsætte regler om

køretøjernes bemanning,

2) de betingelser, som skal opfyldes af førere af køretøjerne, herunder om mindstealder,

3) tilladelige kørselsperioder for førere og besætningsmedlemmer på køretøjerne,

4) kontrolbøger og kontrolapparater til optegnelse af arbejdstider, hvileperioder m.v.

§ 58. ---

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder tilsvarende for international vejtransport såvel her i landet som i udlandet.

Lovforslaget

22. I § 17, *stk. 1, nr. 1*, ændres »og 5, § 11 eller § 15,« til: », og 4, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4«.

23. § 17, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«.

§ 3

I lov om arbejdsmiljø, jf. lovbekendtgørelse nr. 497 af 29. juni 1998, foretages følgende ændringer:

1. § 41, *stk. 2*, og § 58, *stk. 2*, ophæves.

§ 4

Lov nr. 508 af 29. november 1972 om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport og lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v. ophæves.

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 5**

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 1999, jf. dog stk 2.

Stk. 2. §1, nr. 10, træder i kraft på et af trafikministeren fastsat tidspunkt.

Stk. 3. Tilladelser, udstedt i henhold til § 1 i lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v., forbliver i kraft efter deres indhold.

Stk. 4. Regler udstedt i medfør af § 41, stk. 2, eller § 58, stk. 2, i lov om arbejdsmiljø, jf. lov-bekendtgørelse nr. 497 af 29. juni 1998, forbliver i kraft indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af færdselslovens § 86 a, som affattes ved denne lovs § 1, nr. 2.

Bilag 2

Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om udtalelse i anledning af lovforslaget.

Amtsrådsforeningen i Danmark	Fjernbusforeningen
Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service	Forenede Danske Motorejere
Assurandør-Societetet	Foreningen af Danske Eksportvognmænd
Automobil-Importørernes Sammenslutning	Foreningen af Danske Langtursvognmænd
Center for Ligebehandling af Handicappede	Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund
Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark	Institut for Transportstudier
Chaufførernes Fagforening	Kommunernes Landsforening
Danmarks Automobilforhandler Forening	Københavns Byret
Dansk Arbejdsgiverforening	Landsorganisationen i Danmark
Danske Biludlejere	NOAH-Trafik
Dansk Blindesamfund	Nævnet for Etnisk ligestilling
Dansk Industri	Oliebranchens Fællesrepræsentation
Dansk Speditørforening	Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforening
Danske Sælgere	Specialarbejderforbundet i Danmark
Danske Vognmænd	Transportrådet
De Samvirkende Invalideorganisationer	Transportøkonomisk Forening
Det Centrale Handicapråd	Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening
Dommerforeningen	Turistvognmændenes Landsforening
Dommerfuldmægtig Foreningen	Vestre Landsret
Entreprenørforeningen	Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening
Erhvervenes Transportudvalg	Østre Landsret

14. 10. 98

DA

De Europæiske Fællesskabers Tidende

L 277/17

RÅDETS DIREKTIV 98/76/EF

af 1. oktober 1998

om ændring af direktiv 96/26/EF om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen (¹),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg (²),

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C (³), og ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forskellene mellem de nationale bestemmelser om adgang til vejtransporterhvervet og om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser medfører risiko for fordejlning af konkurrencevilkårene;
- (2) i forbindelse med det indre markeds funktion bør harmoniseringsprocessen på dette område fortsættes gennem en yderligere opstramning af de fælles regler i direktiv 96/26/EF (⁴);
- (3) som følge af udviklingen på markedet for vejgodstransport samt af hensyn til det indre markeds funktion er det nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for direktiv 96/26/EF til at omfatte visse kategorier af virksomheder, der udfører vejgodstransport for fremmed regning under anvendelse af køretøjer med lille lasteevne i tons som f. eks. kurérfirmaer, med forbehold af en særlig undtagelse for de godstransportvirksomheder, som udfører lokaltransport over korte afstande, og som benytter køretøjer med en tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 6 tons;
- (4) der må stilles større krav om hæderlighed, bl. a. med hensyn til miljøbeskyttelse og erhvervsmæssig ansvarlighed;
- (5) for at undgå skævheder på markedet er det for så vidt angår bestemmelserne om økonomisk evne nødvendigt at fastsætte et højere minimumsniveau

for den kapital og de reserver, som de pågældende skal råde over, og at fastsætte euroens værdi i de nationale valutaer, der ikke deltager i Den Monetære Unions tredje fase, hvert femte år;

- (6) for så vidt angår bestemmelserne om faglig dygtighed er det nødvendigt, at de ansøgende vognmænd dokumenterer et harmoniseret minimumsuddannelsesniveau inden for samme emner, og at de besidder et certifikat, der er udarbejdet efter en sammenlignelig model, og som attesterer faglig dygtighed, navnlig på det forretningsmæssige område, på et harmoniseret minimumsniveau og på basis af ensartede eksamensbestemmelser; med henblik herpå er det også nødvendigt at harmonisere visse aspekter af tilrettelæggelsen af prøverne;
- (7) medlemsstaternes ret til at organisere obligatoriske forberedelseskurser med henblik på den første prøve i faglig dygtighed for de kandidater, der har deres sædvanlige bopæl på disses område, berøres ikke;
- (8) de kundskabsniveauer, der tages i betragtning ved udstedelsen af certifikatet vedrørende faglig dygtighed, er derfor uanset direktiv 92/26/EF forskellige fra medlemsstat til medlemsstat; på grund af disse forskelle kan de nationale foranstaltninger således variere betydeligt inden for den ramme, der er fastlagt i bilag I til ovennævnte direktiv, navnlig med hensyn til vognmændenes kvalifikation, tjenesteydelsens kvalitet og færdsels-sikkerheden;
- (9) det må tillades, at medlemsstaterne i en begrænset periode og efter høring af Kommissionen kan kræve, at der aflægges en supplerende prøve af de personer, som aldrig tidligere har opnået et certifikat vedrørende faglig dygtighed i en medlemsstat, men som har bestået prøven vedrørende faglig dygtighed i en medlemsstat, mens de havde deres sædvanlige bopæl i en anden medlemsstat, hvor de agtede at udøve vejtransporterhvervet første gang; denne supplerende prøve skal vedrøre områder, hvor erhvervets nationale aspekter er forskellige fra

(¹) EFT C 95 af 24. 3. 1997, s. 66, og EFT C 324 af 25. 10. 1997, s. 6.

(²) EFT C 287 af 22. 9. 1997, s. 21.

(³) Europa-Parlamentets udtalelse af 17. juli 1997 (EFT C 286 af 22. 9. 1997, s. 224). Rådets fælles holding af 17. marts 1998 (EFT C 161 af 27. 5. 1998, s. 12) og Europa-Parlamentets afgørelse af 17. juni 1998 (EFT C 210 af 6. 7. 1998).

(⁴) EFT L 124 af 23. 5. 1996, s. 1.

de nationale aspekter i den medlemsstat, hvor de har bestået prøven, navnlig de specifikke nationale aspekter af forretningsmæssig, social, fiskal og teknisk art eller aspekter vedrørende markedets organisering og selskabsretten;

- (10) det er nødvendigt at indføre en overgangsordning for så vidt angår direktiv 96/26/BF's anvendelse i Østrig, Finland og Sverige;
- (11) det er nødvendigt med regelmæssige mellemrum at kontrollere, hvorvidt de vognmænd, der har fået udstedt tilladelse, stadig opfylder bestemmelserne om hæderlighed, økonomisk evne og faglig dygtighed;
- (12) hvis det indre marked skal fungere tilfredsstillende, er det væsentligt, at medlemsstaterne pålægger sanktioner, som er effektive, rimelige, og som virker forebyggende —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 96/26/BF ændres således:

1. I artikel 1, stk. 2:

— affattes første led således:

— »erhvervet godstransport ad landevej« den aktivitet, der udøves af en virksomhed, som enten med et enkelt motorkøretøj eller med en kombination af vejkøretøjer udfører godstransport for fremmed regning.

— følgende led tilføjes:

— »sædvanlig bopæl« det sted, hvor en person sædvanligvis opholder sig, dvs. i mindst 185 dage inden for et kalenderår, som følge af sin personlige eller erhvervs-mæssige tilknytning, eller når der er tale om en person uden erhvervs-mæssig tilknytning, som følge af den personlige tilknytning, der viser, at der består en tæt forbindelse mellem personen og dennes bopælssted.

Sædvanlig bopæl for en person, hvis erhvervs-mæssige tilknytning findes et andet sted end den personlige tilknytning, og som derfor skiftevis må opholde sig forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at befinde sig på det sted, hvortil de pågældende har personlig tilknytning, såfremt han med regelmæssige mellemrum vender tilbage hertil. Sidstnævnte betingelse kræves ikke opfyldt, hvis personen opholder sig i en anden medlemsstat med henblik på at udføre et tidsbegrænset hverv. Optagelse på en

uddannelsesinstitution indebærer ikke en ændring af den sædvanlige bopæl.

2. I artikel 2:

— affattes stk. 1 således:

»1. Dette direktiv finder ikke anvendelse på virksomheder, som udøver erhvervet godstransport ad landevej med motorkøretøjer eller med en kombination af vejkøretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons. Medlemsstaterne kan nedsætte denne tærskel for alle eller visse transportkategorier.«

— stk. 2 bliver til stk. 2, litra a), og følgende tekst tilføjes som stk. 2, litra b):

»b) For så vidt angår virksomheder, der udfører godstransport ad landevej, og som benytter køretøjer med en tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 6 tons, kan medlemsstaterne efter at have underrettet Kommissionen helt eller delvis fritage de virksomheder, som udelukkende udfører lokal transport, der kun har ringe betydning for transportmarkedet som følge af kørselsstrækningens korthed, for at opfylde bestemmelserne i dette direktiv.«

3. I artikel 3:

— affattes stk. 2, litra c), således:

»c) er blevet fundet skyldig i alvorlige overtrædelser af gældende forskrifter om:

— løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, eller

— godstransport ad landevej eller personbefordring ad landevej, navnlig reglerne vedrørende førernes køre- og hviletid, erhvervs-køretøjers vægt og dimensioner, færdselssikkerheden og køretøjernes sikkerhed, miljøbeskyttelse samt de øvrige regler om erhvervs-mæssig ansvarlighed.«

— affattes stk. 3, litra c), således:

»c) Virksomheden skal råde over en kapital og reserver af en størrelse på mindst 9 000 EUR, hvis den kun benytter ét køretøj, og på 5 000 EUR for hvert køretøj derudover.

Med henblik på gennemførelsen af dette direktiv fastsættes hvert femte år euroens værdi i de nationale valutaer, der ikke deltager i Den Monetære Unions tredje fase. De kurer, der anvendes, er dem, der er gældende på den første hverdag i oktober måned, og som offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. De får virkning fra 1. januar i det følgende kalenderår.«

— affattes stk. 3, litra d), således:

- d) Ved anvendelsen af litra a), b) og c) kan den kompetente myndighed som bevis acceptere en bekræftelse eller forsikring fra en bank eller et andet behørigt kvalificeret institut. Denne bekræftelse eller forsikring kan tage form af en bankgaranti, eventuelt mod underpant i løsøre eller som kaution, eller anden tilsvarende sikkerhed.*

— affattes stk. 4 således:

4. a) Ved kravet om faglig dygtighed forstås, at den pågældende er i besiddelse af kundskaber, der svarer til det i bilag I fastsatte uddannelsesniveau inden for de der anførte emner. Disse kundskaber dokumenteres ved en obligatorisk skriftlig prøve, der kan suppleres med en mundtlig prøve, som tilrettelægges i den i bilaget skitserede form af den myndighed eller instans, medlemsstaten har udpeget hertil.
- b) Medlemsstaterne kan fritage ansøgere, der godtgør at have mindst fem års praktisk erfaring i en transportvirksomhed på lederniveau, fra denne prøve, dersom ansøgerne består en test, hvis indhold og procedure fastsættes af medlemsstaterne i overensstemmelse med bilag I.
- c) Medlemsstaterne kan fritage indehavere af visse eksamensbeviser fra højere eller teknisk uddannelse, som forudsætter et godt kendskab til de på listen i bilag I anførte emner, og som de klart specificerer med henblik herpå, for prøven i de emner, der er dækket af de pågældende eksamensbeviser.
- d) En attest, der udstedes af den i litra a) omhandlede myndighed eller instans, skal fremlægges som bevis for faglig dygtighed. Attesten udarbejdes efter certifikatsmodellen i bilag Ia.
- e) For ansøgere, der har til hensigt vedvarende og rent faktisk at lede virksomheder, der udelukkende udfører indenlandsk transport, kan medlemsstaterne fastsætte, at de kundskaber, der skal tages i betragtning ved fastslåelsen af faglig dygtighed, udelukkende skal omfatte emner vedrørende indenlandsk transport. I dette tilfælde skal det angives i attesten for faglig dygtighed, hvortil modellen findes i bilag Ia, at indehaveren af attesten udelukkende er berettiget til vedvarende og rent faktisk at lede

virksomheder, der udfører transport i den medlemsstat, hvor attesten er udstedt.

- f) En medlemsstat kan efter høring af Kommissionen kræve, at enhver fysisk person, der er i besiddelse af et certifikat vedrørende faglig dygtighed, der er udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat efter den 1. oktober 1999, mens den pågældende havde sin sædvanlige bopæl på den første medlemsstats område, aflægger en supplerende prøve, som tilrettelægges af den myndighed eller instans, som den første medlemsstat har udpeget hertil. Denne supplerende prøve skal vedrøre specifikt kendskab til de nationale aspekter af vejtransporterhvervet i den første medlemsstat.

Dette litra gælder i en periode på tre år fra 1. oktober 1999. Perioden kan forlænges med højst fem år af Rådet, der træffer afgørelse på forslag af Kommissionen efter traktatens regler. Det gælder kun for de fysiske personer, som på tidspunktet for erhvervelsen af certifikatet vedrørende faglig dygtighed på de i første afsnit fastsatte betingelser endnu aldrig havde opnået et sådant certifikat i en medlemsstat.*

4. I artikel 5:

— indsættes i stk. 1 følgende led:

— den 1. januar 1995 for så vidt angår Østrig, Finland og Sverige.*

— indsættes i stk. 2, første afsnit, efter leddet begyndende med — efter den 2. oktober 1989*, følgende led:

— efter den 31. december 1994 og inden den 1. januar 1997 for så vidt angår Østrig, Finland og Sverige.*

— tilføjes i stk. 2 følgende led i slutningen af første afsnit efter leddet begyndende med — den 1. juli 1992.*

— den 1. januar 1997 for så vidt angår Østrig, Finland og Sverige.*

— indsættes følgende stykke:

- *3. a) Alle virksomheder, der har haft tilladelse til at udøve erhvervet godstransport ad landevej inden den 1. oktober 1999, skal for så vidt angår de køretøjer, de anvender på denne dato, senest den 1. oktober 2001 opfylde de i artikel 3, stk. 3, indeholdte bestemmelser.

De pågældende virksomheder skal imidlertid opfylde de i artikel 3, stk. 3, indeholdte bestemmelser for så vidt angår enhver udvidelse af antallet af køretøjer, der er foretaget inden den 1. oktober 1999.

- b) Virksomheder, der udøver erhvervet gods-transport ad landevej inden den 1. oktober 1999 med køretøjer, hvis tilladte totalvægt er på mellem 3,5 og 6 tons, skal senest den 1. oktober 2001 opfylde de i artikel 3, stk. 3, indeholdte bestemmelser.

5. I artikel 6, stk. 1, tilføjes følgende afsnit:

»Medlemsstaterne påser, at de kompetente myndigheder regelmæssigt og mindst hvert femte år sikrer, at virksomhederne stadig opfylder kravene med hensyn til hæderlighed, økonomisk evne og faglig dygtighed.

Er den økonomiske evne ikke til stede på vurderings-tidspunktet, kan de kompetente myndigheder, hvis der på grundlag af virksomhedens økonomiske situation i øvrigt er begrundet udsigt til, at kravet til økonomisk evne atter og vedvarende, på grundlag af en finansieringsplan, vil kunne opfyldes inden for en overskuelig fremtid, give en yderligere frist, der ikke kan overstige et år.

6. I artikel 7:

- erstattes i stk. 1, indledningen, med: »Hvis overtrædelse af forskrifterne ...»
- det nuværende stk. 2 udgår, og det nuværende stk. 3 bliver stk. 2.

7. I artikel 8:

- udgår i stk. 2 ordene »eller på, at der ikke har foreligget konkurs»
- udgår sidste punktum i stk. 4.

8. I artikel 10, stk. 3, indsættes datoen i nærværende direktivs artikel 2, stk. 1, første afsnit, i stedet for datoen den 1. januar 1990.

9. Efter artikel 10 indsættes følgende artikler:

»Artikel 10a

Medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages for at efterkomme dette direktiv, og de træffer alle nødvendige foranstaltninger til sikring af,

at disse sanktioner anvendes. De således fastsatte sanktioner skal være effektive, rimelige og have en forebyggende virkning.

Artikel 10b

Fra den 1. oktober 1999 anerkender medlemsstaterne attester, der er i overensstemmelse med certifikatmodellen i bilag Ia, og som er udstedt af den myndighed eller instans, som er udpeget hertil af enhver anden medlemsstat, som tilstrækkeligt bevis for faglig dygtighed.

10. Bilag I erstattes af bilag I til dette direktiv, og bilag Ia, der findes i bilag II til dette direktiv, indsættes.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. oktober 1999. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 1. oktober 1998.

På Rådets vegne

C. EINEM

Formand

BILAG I

BILAG I

I. FORTEGNELSE OVER DE EMNER, DER ER OMHANDLET I ARTIKEL 3, STK. 4

De kundskaber, som skal tages i betragtning ved medlemsstaternes fastsættelse af faglig dygtighed, skal som minimum omfatte de emner, der er anført i denne fortegnelse, for så vidt angår henholdsvis godsbefordring og personbefordring ad landevej. Inden for disse emner skal de ansøgende vogmænd opnå et sådant niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, som er nødvendigt for at kunne lede en transportvirksomhed.

Ovennævnte minimumsniveau for kundskaberne må ikke være lavere end niveau 3 i den oversigt over uddannelsesniveauerne, der findes i bilaget til beslutning 85/368/BØF⁽¹⁾, dvs. et uddannelsesniveau, der er opnået ved obligatorisk skolegang suppleret enten med erhvervsuddannelse og yderligere teknisk uddannelse eller med teknisk eller anden uddannelse, på sekundærtrinnet.

A. Med hensyn til borgerlig ret

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de vigtigste transportkontrakter, der anvendes inden for vejtransportvirksomhed, og de deraf følgende rettigheder og forpligtelser
- 2) være kvalificeret til at forhandle en transportkontrakt, så den bliver retsdygtig bl.a. med hensyn til transportbetingelserne

Godstransport ad landevej

- 3) kunne bedømme en klage fra ordregiveren over skader, der enten skyldes tab eller beskadigelse af varerne under transporten eller forsinket levering, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for hans kontraktmæssige ansvar
- 4) kende de regler og forpligtelser, der følger af CMR-konventionen om fragtafaler ved international vejgodstransport

Personbefordring ad landevej

- 5) kunne bedømme en klage fra ordregiveren over skader, der er forvoldt passagererne eller deres bagage som følge af en færdselsulykke under befordringen, eller over skader som følge af den opståede forsinkelse, samt kunne vurdere, hvilke følger denne klage får for hans kontraktmæssige ansvar.

B. Med hensyn til handelsret

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende betingelserne og formkrævene for at kunne drive handelsvirksomhed samt kende erhvervsdrivendes generelle forpligtelser (registrering, forretningsbøger osv.) samt følgerne af en konkurs
- 2) besidde et rimeligt kendskab til de forskellige former for handelselskaber samt reglerne for deres oprettelse og drift.

C. Med hensyn til arbejdsmarkeds- og sociallovgivning

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de for vejtransportsektoren relevante sociale institutioners rolle og funktion (fagforeninger, samarbejdsudvalg, personalerepræsentanter, arbejdsinspektører osv.)

⁽¹⁾ Rådets beslutning 85/368/BØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer (EFT L 199 af 31. 7. 1985, s. 36).

- 2) kende arbejdsgivernes forpligtelser med hensyn til social sikring
- 3) kende de regler, der gælder for arbejdskontrakter, der indgås med forskellige arbejdstagerkategorier i vejtransportvirksomheder (kontraktformer, partnernes forpligtelser, arbejdsbetingelser og arbejdstid, ferie med løn, aflønning, ophevelse af kontrakt osv.)
- 4) kende bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85⁽¹⁾, bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85⁽²⁾ og de praktiske foranstaltninger til gennemførelse af disse forordninger.

D. Med hensyn til skattelovgivningen

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a. kende bestemmelserne om:

- 1) momsbelegning af transportydelse
- 2) vægtafgifter
- 3) afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt de brugsafgifter, der opkræves ved benyttelse af visse infrastrukturer
- 4) indkomstskat.

E. Virksomhedsledelse i erhvervsmæssig og finansiell henseende

Godstransport og personbefordring ad landevej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende retsforskrifterne og de praktiske regler for anvendelse af check, veksel, egenveksler, kreditkort og andre betalingsmidler eller måder
- 2) kende de forskellige låneformer (banklån, remburs, kautionering, prioritet, leasing, leje, factoring osv.) samt de byrder og forpligtelser, de indebærer
- 3) vide, hvad en status er, hvordan den ser ud, og hvordan den fortolkes
- 4) kunne læse og fortolke en resultatopgørelse
- 5) kunne foretage en analyse af virksomhedens finansielle og rentabilitetsmæssige situation, bl.a. på grundlag af finansielle nøgletal
- 6) kunne lægge et budget
- 7) kende de forskellige bestanddele af virksomhedens kostpris (faste omkostninger, variable omkostninger, driftsmidler, afskrivninger osv.) og kunne foretage beregninger pr. køretøj, pr. tilbagelagt kilometer, pr. tur eller pr. ton
- 8) kunne udarbejde en skematisk fremstilling af hele personalets organisation inden for virksomheden, tilrettelægge arbejdsplaner osv.
- 9) kende principperne for marketing, salgsfremstød for transportydelse, udarbejdelse af kunde-kartoteker, reklame, PR-virksomhed osv.
- 10) kende de forskellige forsikringsformer, der er karakteristiske for vejtransportvirksomheder (ansvarforsikring, personskadeforsikring, tingskadeforsikring, rejsegodsforsikring) samt de garantier og forpligtelser, de indebærer
- 11) kende de forskellige former for anvendelse af telematik på vejtransportområdet

Godstransport ad landevej

- 12) kunne anvende reglerne om fakturering af vejgodstransportydelse samt kende betydningen og virkningerne af Incoterms
- 13) kende de forskellige former for støtteerhverv inden for transport, deres betydning, deres opgaver og deres eventuelle retsstilling

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370 af 31. 12. 1985, s. 1).

⁽²⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31. 12. 1985, s. 8). Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/97 (EFT L 154 af 12. 6. 1997, s. 21).

Personbefordring ad landevej

- 14) kunne anvende reglerne for prisfastsættelse og prisdannelse inden for offentlig og privat personbefordring
- 15) kunne anvende reglerne om fakturering af serviceydelser i forbindelse med personbefordring ad landevej.

F. Markedsadgang*Godstransport og personbefordring ad landevej*

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de faglige regler for vejtransport for fremmed regning, for leje af erhvervskøretøjer, for underentreprise, herunder reglerne for den officielle organisering af erhvervet, adgangen til det, tilladelser til vejtransport inden og uden for Fællesskabets område, og reglerne vedrørende kontrol og sanktioner
- 2) kende bestemmelserne om oprettelse af en vejtransportvirksomhed
- 3) kende de forskellige dokumenter, der kræves til udførelse af vejtransportydelser og være i stand til at indføre kontrolmetoder til sikring af, at der såvel i virksomhedens lokaler som i køretøjerne befinder sig de reglementerede dokumenter, der vedrører hver udført transport, bl.a. dokumenter vedrørende køretøjer, føreren, godset eller passagerernes bagage

Godstransport ad landevej

- 4) kende reglerne vedrørende organiseringen af vejgodstransportmarkedet, speditiønsfirmaerne og logistikken
- 5) kende formaliteterne i forbindelse med grænsepassage, betydningen og rækkevidden i T-dokumenterne og TIR-carnets samt de forpligtelser og det ansvar, der følger af anvendelsen af disse

Personbefordring ad landevej

- 6) kende reglerne for organiseringen af markedet for personbefordring ad landevej
- 7) kende reglerne for etablering af befordringsfaciliteter og være i stand til at udarbejde køreplaner.

G. Tekniske og driftsmæssige forhold*Godstransport og personbefordring ad landevej*

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende reglerne for køretøjers vægt og dimensioner i medlemsstatene samt procedurene for de særlige transporter, der ikke falder ind under disse regler
- 2) alt efter virksomhedens behov kunne vælge passende køretøjer samt de dertil hørende bestanddele (chassis, motor, transmissionsystemer, bremsesystemer osv.)
- 3) kende formaliteterne i forbindelse med godkendelse, indregistrering og syn af disse køretøjer
- 4) kunne vurdere, hvilke foranstaltninger der skal træffes til bekæmpelse af luftforurening som følge af emissioner fra motorkøretøjer, samt til støjbekæmpelse
- 5) kunne udarbejde periodiske vedligeholdelsesplaner for køretøjerne og deres udstyr.

Godstransport ad landevej

- 6) kende de forskellige former for håndterings- og læsegrej (bagsække, containere, paller osv.) og kunne indføre metoder og instrukser vedrørende læsning og aflæsning af gods (lastfordeling, stabling, fastgørelse, afstivning osv.)
- 7) kende de forskellige teknikker vedrørende kombineret transport i form af Hucklepeck-trafik eller roll-on-roll-off-systemer

- 8) kunne iværksætte procedurer med henblik på overholdelse af reglerne for transport af farligt gods og affald, bl.a. i medfør af direktiv 94/55/EF⁽¹⁾, af direktiv 96/35/EF⁽²⁾, og af forordning (BØF) nr. 259/93⁽³⁾;
- 9) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af reglerne om transport af letfordrivelige levnedsmidler, især reglerne i medfør af traktaten om international transport af letfordrivelige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport (ATP)
- 10) kunne iværksætte procedurer til overholdelse af bestemmelserne om transport af levende dyr.

H. Færdselssikkerhed

Godstransport og personbefordring ad landvej

Ansøgeren skal bl.a.:

- 1) kende de kvalifikationer, der kræves af det kørende personale (kørekort, sundhedstester, duelighedsbeviser osv.)
- 2) kunne træffe foranstaltninger til sikring af, at førerne overholder gældende færdselsregler, forbud og begrænsninger i de forskellige medlemsstater (hastighedsbegrænsninger, forskørselsrettigheder, regler for standning og parkering, lygteføring, vejskiltning osv.)
- 3) kunne udarbejde instrukser til førerne om kontrol af sikkerhedsbestemmelserne dels vedrørende transportmateriellets, udstyrets og ledningens tilstand, dels vedrørende forebyggende foranstaltninger
- 4) kunne indføre regler for, hvordan man skal forholde sig i ulykkestilfælde, og træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå en gentagelse af alvorlige ulykker eller overtrædelser

Personbefordring ad landvej

- 5) have alment kendskab til vejnettet i medlemsstaterne.

II. TILRETTELÆGGELSE AF PRØVEN

1. Medlemsstaterne afholder en obligatorisk skriftlig prøve, som de kan supplere med en mundtlig prøve til fastlæelse af, om de ansøgende vognmænd er i besiddelse af det kundskabsniveau, der forlanges i afsnit I, inden for de deri nævnte emner, og navnlig, om de kan anvende de relevante midler og teknikker og påtage sig de omhandlede ledende og koordinerende opgaver.
 - a) Den obligatoriske skriftlige prøve består af følgende to delprøver:
 - skriftlige spørgsmål i form af enten multiple choice-spørgsmål (fire alternative svar) eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge dele
 - skriftlige opgaver/case studies.
 Hver af de to delprøver skal mindst strække sig over to timer.
 - b) Hvis der afholdes en mundtlig prøve, kan medlemsstaterne stille som en betingelse for at deltage i denne prøve, at ansøgeren har bestået den skriftlige prøve.
2. Hvis medlemsstaterne også afholder en mundtlig prøve, skal de for hver af de tre prøver fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 25 % og ikke over 40 % af det samlede antal point, der kan tildeles.

Hvis medlemsstaterne kun afholder en skriftlig prøve, skal de for hver prøve fastsætte en vægtning af pointene, der ikke må være under 40 % og ikke over 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles.
3. Ved prøverne skal ansøgerne opnå et samlet gennemsnit på mindst 60 % af det samlede antal point, der kan tildeles, uden at andelen af de point, der opnås ved hver enkelt prøve, må være under 50 % af antallet af mulige point. En medlemsstat kan for en enkelt prøves vedkommende nedsætte procentdelen fra 50 til 40 %.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 319 af 12. 12. 1994, s. 7). Direktivet er ændret ved Kommissionens direktiv 96/86/EF (EFT L 335 af 24. 12. 1996, s. 43).

⁽²⁾ Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsledere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods (EFT L 145 af 19. 6. 1996, s. 10).

⁽³⁾ Rådets forordning (BØF) nr. 259/93 af 1. februar 1993 om overvågning af og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab (EFT L 30 af 6. 2. 1993, s. 1). Forordningen er senest ændret ved forordning (BF) nr. 120/97 (EFT L 22 af 24. 1. 1997, s. 14).

14. 10. 98

DA

De Europæiske Fællesskabers Tidende

L 277/25

BILAG II

BILAG Ia

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

(Svært beigeifarvet papir — Format: DIN A4)

(Tekst udarbejdet på det, de eller et af de officielle sprog i den udstedende medlemsstat)

Den pågældende medlemsstats kendingsbogstav (1)

Navnet på den kompetente myndighed eller instans (2)

CERTIFIKAT VEDRØRENDE FAGLIG DYGTIGHED MED HENBLIK PÅ INDENLANDSK (OG INTERNATIONAL) (3) GODSTRANSPORT (OG PERSONBEFORDRING) (3) AD LANDEVEJ

Nr.

(5) skal herved attestere:

a) at (4)
født i den

har bestået prøverne (år:; termin: ...) (5) for opnåelse af certifikat vedrørende faglig dygtighed med henblik på indenlandsk (og international) (3) godstransport (og personbefordring) (3) ad landevej i overensstemmelse med bestemmelserne i (6)

b) at den i litra a) nævnte person er berettiget til at påberåbe sig sin faglige dygtighed inden for en godstransport- (eller personbefordrings-) virksomhed (væltransport)

— der udelukkende udfører indenlandsk transport i den medlemsstat, hvor certifikatet er udstedt (7)

— der udfører international transport (3).

Dette certifikat er tilstrækkeligt bevis for faglig dygtighed som nævnt i artikel 10. stk. 1, i Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport.

Udstedt i den

..... (7).

(1) Medlemsstaternes kendingsbogstaver er: (B) Belgien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxembourg, (NL) Nederlandene, (A) Østrig, (P) Portugal, (FIN) Finland, (S) Sverige, (GB) Det Forenede Kongerige.

(2) Den myndighed eller instans, som hver EF-medlemsstat på forhånd har udpeget til at udstede denne attest.

(3) Det ikke relevante overstrøges.

(4) Efternavn og fornavn(e), fødested og fødselsdato.

(5) Nærmere angivelse vedrørende den pågældende prøve.

(6) Henvielse til nationale bestemmelser på området i overensstemmelse med ovennævnte direktiv.

(7) Den udstedende myndigheds eller instans' stempel og underskrift.

F. t. l. vedr. færdselsloven, godskørselsloven m.v.

Til lovforslag nr. L 108. Skriftlig fremsættelse (27. november 1998)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, godskørselsloven og arbejdsmiljøloven samt om ophævelse af lov om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport og lov om international godstransport med motorkøretøjer m.v. (Skærpet kontrol med tunge køretøjer, køre- og hviletidsbestemmelser, betalingsbestemmelser m.v.).

(Lovforslag nr. L 108).

Lovforslaget er en delvis genfremsættelse af L 138. Ved udarbejdelsen af lovforslaget er der i store træk taget hensyn til de bemærkninger, der indkom fra myndigheder og organisationer i forbindelse med fremsættelsen af L 138.

Hovedformålet med lovforslaget er gennem en række initiativer at forbedre færdselssikkerheden i relation til tunge køretøjer, herunder busser, samt at der i videre omfang end hidtil kan ske tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel, under iagttagelse af retssikkerhedsgarantier, med henblik på at højne standarden inden for erhvervet.

Lovforslaget skal ses som en del af opfølgningen af den af trafikministeren nedsatte styregruppes rapport om trafikikkerhedsmæssige forhold i relation til tunge køretøjer.

Forslaget indeholder i overensstemmelse hermed bestemmelser om skærpet bøde ved kørsel med overlæs og med uvrksomme hastighedsbegrænsere, tilbageholdelse af køretøjer ved overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid, overlæs og hastighedsbegrænsere, ubetinget frakendelse af førerretten ved kørsel med et køretøj, hvor der er foretaget uautoriseret indgreb i hastighedsbegrænseren, samt mulighed for fraken-

delse af førerretten ved overtrædelse af hastighedsgrænserne med mere en 40 % og ved kørsel med overlæs på mere end 30 %.

Herudover indeholder forslaget bl.a. en række bestemmelser om betaling, herunder betaling for visse syn.

Yderligere indeholder lovforslaget bestemmelser om, at vognmandstilladelser kan tilbagekaldes, hvis vognmanden eller den, der optræder i hans interesse groft eller gentagne gange har overtrådt lovgivningen, herunder færdselsloven og reglerne om køre- og hviletid, samt bestemmelser om domstolsprøvelse. Endvidere vil en tilladelse kunne tilbagekaldes, hvis personkredsen bag et selskab ikke kan anses at opfylde kravet om god skik inden for branchen.

Herudover indeholder forslaget ændringer i relation til afgørelseskompetencen for Vejtransportrådet og Færdselsstyrelsen, bemyndigelse til trafikministeren til at fastsætte nærmere regler om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods, jf. Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996, gennemførelse af Rådets ændringsdirektiv 98/76 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej m.v., samt inkorporering af lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m.v. i godskørselsloven.

Endelig ophæves godskørselslovens krav om indfødsret for indehavere af tilladelser til godskørsel for fremmed regning samt for ansvarlige ledere i selskaber m.v.

Lovforslaget er sendt til høring med høringsfrist den 7. december 1998, og høringsvarene vil blive sendt til Trafikudvalget i takt med, at de modtages.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.