

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 blokvoغن 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-