

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.