

7. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Det foreslås at skabe udtrykkelig dansk straffemyndighed for overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, kontrolapparatforordningen og den europæiske overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR), når overtrædelsen konstateres i Danmark og ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået i udlandet af en udlænding, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

Den foreslåede bestemmelse gennemfører køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 2, der pålægger enhver medlemsstat at indføre hjemmel til at sanktionere overtrædelser af forordningen under de angivne omstændigheder.

9. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Danske Speditører, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund, Forenede Danske Motorejere, Frie Danske Lastbilvognmænd, IA-Gruppen, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landbrugsraadet, Movia, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Politiforbundet i Danmark, Præsidenten for Østre Landsret, Præsidenten for Vestre Landsret, Præsidenten for Københavns Byret, Præsidenten for Retten i Odense, Præsidenten for Retten i Århus, Præsidenten for Retten i Ålborg, Præsidenten for Retten i Roskilde, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Transporterhvervets Uddannelsesråd og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Øget bødeindtægt på skønnet 4 mio. kr.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget vil mindske risikoen for, at chauffører frakendes førerretten på baggrund af overtrædelser af reglerne om kontrolapparatet på køre- og hviletidsområdet, og at arbejdsgiveren derfor må undvære den pågældende chauffør i en periode.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 2	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (§ 118, stk. 2, 1. pkt., og stk. 2, 2. pkt.)

Den foreslåede ændring indebærer, at der altid udmåles en skærpet bøde for overtrædelser af færdsels-

lovens § 65, stk. 1, og ikke – som hidtil – kun når overtrædelsen vedrører et køretøj, der er omfattet af § 43, stk. 1 eller 2, dvs. busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og lastbiler (tunge køretøjer).

Hidtil har overtrædelse af § 65, stk. 1, med hensyn til tunge køretøjer som udgangspunkt medført en skærpet bøde på 5.000 kr., mens overtrædelser vedrø-