



Dato: 9. juli 2014  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Jacob Guldberg Rasmussen  
Sagsnr.: 2011-84-0013  
Dok.: 1221357

*Udkast*  
**Forslag**

til

**Lov om ændring af færdselsloven**

(Letbaner og konstruktiv bestemt hastighed for motorredskaber)

**§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 169 af 26. februar 2014, § 1 i lov nr. 373 af 14. april 2014, § 1 i lov nr. 457 af 14. maj 2014 samt senest ved lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 2 indsættes efter nr. 10 som nyt nummer:

»11. *Letbanekøretøj*:

køretøj indrettet til befordring af passagerer, som kører i eget spor på vej i et lukket banesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.«

Nr. 11-29 bliver herefter nr. 12-30.

**2.** § 2, nr. 14, 3. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

”Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj.”

**3.** I § 2, nr. 15, 1. pkt., ændres »30« til: »40«, og »og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed« udgår.

**4.** I § 2, nr. 24, der bliver nr. 25, indsættes efter »køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

**5.** I § 5, stk. 4, indsættes efter »derfra«: », men dog ikke for letbanespor«.

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

**6.** I § 21 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Uanset stk. 1 kan overhaling under iagttagelse af særlig agtpågivenhed ske højre om letbanekøretøj, hvis letbanekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebanen i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre.«

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

**7.** I § 21, *stk. 3, 1. pkt.*, der bliver § 21, *stk. 4, 1. pkt.*, indsættes efter »det køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

**8.** I § 27, *stk. 4*, indsættes efter »busstoppested«: »eller letbanestoppested«.

**9.** I § 29, *stk. 1, nr. 9*, ændres »eller« til: »,«.

**10.** I § 29, *stk. 1, nr. 10*, ændres »,« til: »eller«

**11.** I § 29, *stk. 1*, indsættes som nummer 11:

»11) på letbanespor.«

**12.** I § 41, *stk. 2, nr. 9*, indsættes efter »bus«: »eller letbanekøretøj«.

**13.** Efter § 43 a indsættes:

»§ 43 b. Hastigheden for letbanekøretøj må ikke overstige hastighedsgrænsen for busser.

*Stk. 2.* For en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, og hvor letbanekøretøj fremføres klart adskilt fra den øvrige færdsel, kan der for letbanekøretøj fastsættes en højere hastighedsgrænse end de generelle hastighedsgrænser, hvis ikke afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod.«

**14.** To steder i § 49, *stk. 6*, og to steder i § 51, *stk. 5*, indsættes efter »andet køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

**15.** Efter § 52 før kapitel 10 indsættes:

»Kapitel 9 a

*Særlige regler for letbanekøretøjer*

§ 52 a. § 6, *stk. 1 og 2*, § 9, *stk. 3*, § 10, *stk. 4-7*, §§ 24 og 25, § 26, *stk. 1-2, 4-5 og 7*, § 27, *stk. 1, 3 og 5-8*, § 32, *stk. 1, 1. 2. og 4. pkt.*, §§ 33 og 34 samt § 82 finder tilsvarende anvendelse i forhold til letbaner og kørsel med letbanekøretøj.

**§ 52 b.** Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om særlige forhold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.«

**16.** I § 92 a, stk. 2, indsættes efter »§ 42, stk. 4 og 5,«: »og § 43 b, stk. 2,«.

**17.** I § 121, stk. 1, nr. 3, ændres » og 10« til: », 10 og 11«.

**18.** I § 121, stk. 1, nr. 9, indsættes efter »§ 107, stk. 2«: »og 3«.

**19.** I § 125 indsættes som *stk. 7*:

»*Stk. 7.* Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-6. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.«

**20.** I § 126 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-2. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.«

**21.** I § 133 a, stk. 8, nr. 2, ændres »førerretten« til: »retten til at føre lille knallert«.

## **§ 2**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2015, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1, nr. 18 og 21, træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
  - 2.1. Letbaner
  - 2.2. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber
3. Færdselslovens anvendelse på letbanekøretøj
  - 3.1. Gældende ret
  - 3.2. Justitsministeriets overvejelser
4. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber
  - 4.1. Gældende ret
  - 4.2. Justitsministeriets overvejelser
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder, organisationer mv.
11. Sammenfattende skema

#### *1. Indledning*

I en række af landets større byer er man i gang med anlægsarbejdet med henblik på etablering af letbaner i Danmark. Den første letbane forventes at blive sat i drift i Danmark i 2017. Letbanerne forventes til dels at komme til at køre i den almindelige trafik på færdselslovens anvendelsesområde. Lovforslaget har til formål at skabe de færdselslovmæssige rammer for etableringen af de kommende letbaner.

Lovforslaget indeholder desuden en ændring af færdselslovens § 2, nr. 14-15, som sikrer, at der gælder ens regler for motorredskaber og traktorer for så vidt angår den maksimale konstruktivt indstillede hastighed.

#### *2. Lovforslagets baggrund*

##### *2.1. Letbaner*

*2.1.1.* I Baggrundsrapport for vejregularbejdet med BRT og letbaner, Vejdirektoratet, marts 2012, er letbanetog (letbanekøretøj) beskrevet som en moderne sporvogn, hvor letbanemateriellets kapacitet kan sammenlignes med et tog og bremseegenskaber afhængig af materiel med en bus. En af

de væsentlige forskelle mellem et letbanekøretøj og et almindeligt tog er, at letbanetoget køretøjet kan blandes med anden trafik på en smidig måde.

Det er kendetegnende for de kommende letbanekøretøjer i Danmark, at de vil køre på skinner, og at de må forventes dels at ville skulle køre i eget, lukket tracé, som vil være afskærmet fra den øvrige trafik, og hvor der ikke vil finde anden færdsel sted, dels at ville skulle køre på steder, der benyttes til almindelig færdsel af bilister, cyklister, fodgængere mv. Det må således forventes, at en del af kørslen vil skulle ske på områder, der ligger inden for færdselslovens anvendelsesområde.

2.1.2. Med etableringen af letbaner i Danmark introduceres således en ny færdselsart på færdselslovens område, og der er ikke i færdselslovens gældende regler om lovpligtig adfærd taget højde for andre trafikanters møde med en letbane.

Med lovforslaget foreslås færdselslovens regler om, hvilke regler der gælder for de enkelte færdselsarter, herunder ved færdselsarternes møde med hinanden (færdselsadfældsreglerne), justeret for at gøre kørsel med letbanekøretøjer på færdselslovens område så smidigt og sikkert som mulig. Det sker – med inspiration fra de gældende regler i Norge og fra de tidligere danske regler om sporvogne – ved at tilpasse en række regler i forhold til kørsel med letbanekøretøjer og ved at sætte en række regler udtrykkeligt i kraft for letbanekøretøjer. Samtidig sker der med lovforslaget en tilpasning af færdselslovens bestemmelser om straf og frakendelse af førerretten. Der henvises herom til pkt. 3 nedenfor.

2.1.3. Færdselsloven indeholdt tidligere regler for vejfarendes møde med sporvogne, jf. herved den tidligere gældende § 26, stk. 1, 1. pkt., jf. lovbekendtgørelse af 27. juni 1961 af færdselsloven, hvorefter vejfarende (trafikanter) så vidt muligt skulle give fri passage for sporvogn og andet skinnekøretøj.

Lovforslaget indeholder ikke en sådan udtrykkelig bestemmelse om, at trafikanter så vidt muligt skal give fri passage for letbanekøretøjer. Det har imidlertid været en overordnet forudsætning ved udformningen af lovforslaget, at letbanekøretøjerne som følge af vægt, dimensioner og manøvredygtighed tillægges prioritet i trafikken, således at (øvrige) trafikanter som altovervejende udgangspunkt skal afpasse deres adfærd i trafikken efter letbanerne og give letbanekøretøj fri passage.

Det er samtidig ved lovforslagets udformning forudsat, at letbanekøretøjets prioritet ved mødet med øvrige trafikanter i høj grad sikres ved projekteringen og en hensigtsmæssig udformning af letbanens forløb samt ved skiltning, afmærkning og lysregulering. Hvor ingen andre regler eller anvisninger gælder for letbanekøretøj, herunder også f.eks. hvis en lysregulering måtte være ude af drift, vil man dog også for letbanekøretøj falde tilbage på færdselslovens grundregler om, at man skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed (færdsel efter forholdene), om vigepligt for kørende mv., når letbanekøretøjet kører på et område, hvor færdselsloven gælder.

2.1.4. De nærmere krav til føreren af et letbanekøretøj og særlige forhold vedrørende letbaner (herunder forsikringsforhold) foreslås ikke reguleret i færdselsloven, men derimod i jernbaneloven og administrative forskrifter udstedt af transportministeren efter forhandling med justitsministeren. Det skal sikre en samlet og ensartet regulering af kravene til letbaneførere, herunder vedrørende førerens uddannelse, helbred samt kørsel under påvirkning af alkohol, bevidsthedspåvirkende stoffer mv., uanset om letbanen befinder sig på eller uden for færdselslovens område. Der henvises i den forbindelse til Transportministeriets samtidigt fremsatte forslag til ny jernbanelov [L ?].

## 2.2. *Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskab*

Motorredskaber, som f.eks. anvendes i landbruget, må efter færdselslovens § 2, nr. 15, ikke have en konstruktivt bestemt maksimal hastighed, der overstiger 30 km i timen.

Som følge af den almindelige tekniske udvikling producerer stadig færre fabrikanter imidlertid motorredskaber, som opfylder denne betingelse, og udbuddet af motorredskaber, der lovligt kan benyttes i Danmark, er som en konsekvens heraf faldende.

Med lovforslaget ønsker regeringen på denne baggrund desuden at forbedre rammevilkårene for operatører inden for entreprenør- og landbrugsbranchen ved at muliggøre anvendelse i Danmark af motorredskaber, som har konstruktivt bestemt hastighed på 40 km i timen. Der henvises herom til pkt. 4 nedenfor.

### *3. Færdselslovens anvendelse på letbanekøretøj*

#### *3.1. Gældende ret*

*3.1.1.* Det følger af færdselslovens § 1, at loven – hvor ikke andet er bestemt – gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Det er almindeligt antaget, at det afgørende for, om et areal er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, jf. § 1, er, om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Der lægges således vægt på de faktiske forhold, og der kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne – f.eks. fodgængere, cyklister eller bilister – benytter arealet.

Definitionen af vej i færdselslovens forstand er efter § 2, nr. 27, vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat.

*3.1.2.* Det følger af færdselslovens § 2, nr. 10, at et køretøj er en indretning på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner.

Efter færdselslovens § 2, nr. 24, skal enhver, der færdes eller i øvrigt opholder sig på vej eller i køretøj på vej, anses som trafikant.

*3.1.3.* Færdselslovens kapitel 2 (§§ 3-9) indeholder de grundlæggende regler for al færdsel. Det følger heraf, at alle trafikanter skal overholde færdselslovens grundregler i §§ 3 og 4 om hensynsfuld optræden og agtpågivenhed samt efterkommelse af anvisninger for færdslen. Desuden er der i §§ 7-9, fastsat regler om bl.a. trafikanters ageren i forhold til udrykningskøretøjer og forpligtelser ved færdselsuheld mv.

Færdselslovens § 5, stk. 1, indeholder en bestemmelse om, at trafikanter, der skal passere en jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed, og at færdsel over jernbaneoverkørsel ikke må finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Det følger af § 5, stk. 4, at § 5, stk. 1, også gælder for passage af andre overkørsler samt for kørsel på eller over spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden af være afgrænset derfra.

*3.1.4.* Færdselsloven indeholder i kapitel 3-9 (§§ 10-52) en række regler, som indgående regulerer den lovpligtige adfærd for de enkelte færdselsarter i forskellige situationer, herunder ved mødet med andre færdselsarter, og regler om hastighed. Færdselslovens § 82 indeholder regler om køretøjers belæsning. Der er i § 82 nærmere fastsat bl.a., at personer eller gods

ikke må være anbragt på en sådan måde, at føreren ikke har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere køretøjet. Desuden må passagerer ikke medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre. Endelig skal gods være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom.

3.1.5. Færdselslovens kapitel 10 (§§ 53-66 a) om førere af køretøjer mv. indeholder bl.a. – i §§ 53 og 54 – regler om forbud mod at føre motordrevet køretøj mv. under påvirkning af alkohol, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.

3.1.6. Færdselslovens kapitel 17 (§§ 117-124) indeholder bl.a. regler om straf, og kapitel 18 (§§ 125-133) indeholder regler om frakendelse af føreret mv.

### *3.2. Justitsministeriets overvejelser*

3.2.1. Letbanekøretøj vil bl.a. skulle køre på spor i vej som afgrænset i færdselslovens § 2, nr. 17, og vil dermed køre på steder, som er omfattet af færdselslovens område, jf. ovenfor under pkt. 3.1.1. Letbanekøretøjet vil under kørslen på færdselslovens område være omfattet af færdselslovens bestemmelser, og letbaneføreren vil skulle overholde disse i det omfang, de gælder for letbanekøretøjet.

Letbanekøretøj falder ikke ind under færdselslovens definition af et køretøj, jf. pkt. 3.1.2 ovenfor om § 2, nr. 10, da letbanekøretøj vil komme til at køre på skinner. Bestemmelserne i færdselsloven, som omhandler føreren af et køretøj eller kørende, finder derfor ikke anvendelse på føreren af letbanekøretøj. I det omfang reglerne for kørende er relevante for kørsel med letbanekøretøj på færdselslovens område, er det derfor nødvendigt at sætte disse særskilt i kraft for letbanekøretøj.

For at undgå tvivl om, hvad der forstås ved en letbane, foreslås der indsat en definition af ”letbanekøretøj” i færdselsloven, hvorefter der ved letbanekøretøj forstås et køretøj indrettet til befordring af passagerer, som kører i eget spor på vej i et lukket banesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.

Der foreslås indsat en bestemmelse, hvorefter transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætter bestemmelser om særlige for-



hold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.

Det forudsættes herunder, at det administrativt vil blive fastsat, at føreren af et letbanekøretøj som minimum skal være i besiddelse af gyldigt kørekort til kategori B (almindelig bil). Derved sikres det, at letbaneføreren har den fornødne indsigt i færdselsreglerne og de øvrige færdselsarters adfærd til sikkert at kunne begå sig i trafikken på færdselslovens område.

Der henvises i øvrigt til § 1, nr. 1 og nr. 15 (forslag til færdselslovens § 2, nr. 11, og § 52 b), og bemærkningerne hertil.

3.2.2. Justitsministeriet finder, at det er behæftet med en vis tvivl, om føreren af et letbanekøretøj – i det omfang letbanekøretøjet befinder sig på færdselslovens område – vil kunne anses som trafikant efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 2, nr. 24, jf. herom ovenfor under pkt. 3.1.2.

Det kan i den forbindelse anføres, at det i den dagældende § 26 i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse af 27. juni 1961 af færdselsloven, synes forudsat, at førere af sporvogne ikke var omfattet af begrebet ”vejfarende” (trafikant). Der ses imidlertid ikke i øvrigt at være faste holdepunkter for at antage, at en letbanefører ikke skulle være omfattet af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 2, nr. 24, som efter sin brede formulering må antages at skulle fortolkes udvidende.

For at undgå usikkerhed om, hvorvidt en letbanefører er omfattet af færdselslovens definition af en trafikant, og dermed usikkerhed om, hvorvidt færdselslovens bestemmelser om trafikanters lovpligtige adfærd gælder for letbaneføreren, foreslås det med lovforslaget, at bestemmelsen i færdselslovens § 2, nr. 24, ændres således, at det udtrykkeligt kommer til at fremgå af bestemmelsen, at enhver, der opholder sig i et letbanekøretøj (som fører, passager mv.) på færdselslovens område, er at betragte som en trafikant.

Det indebærer bl.a., at letbaneføreren som trafikant skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, jf. færdselslovens § 3, stk. 1, og at letbaneføreren skal efterkomme anvisninger for færdslen, som er givet ved færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg eller på anden måde, jf. færdselslovens § 4, stk. 1, jf. § 95. Letbaneføreren vil desuden skulle holde vejen åben for udrykningskøretøjer samt give fri passage for bl.a. forsvarets og redningsberedskabets kolonner, jf. færdselslovens §

7, stk. 2 og 6. Ligeledes vil reglerne om trafikanters forpligtelser ved uheld komme til at gælde for førere af letbaner, jf. færdselslovens § 9, stk. 1 og 2.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 4 (forslag til færdselslovens § 2, nr. 25), og bemærkningerne hertil.

3.2.3. Det foreslås i tilknytning hertil, at der sker en tilpasning af en række af de færdselsadfærdsregler i færdselslovens kapitel 3-9, som ikke gælder for alle "trafikanter", men alene for "kørende" eller enkelte færdselsarter, jf. ovenfor under pkt. 3.1.4. Det drejer sig om f.eks. færdselslovens § 10, stk. 4-7, om regler for gåendes passage over kørebane eller cykelsti og § 26, stk. 1-2, 4-5 og 7 om kørendes vigepligt.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 8, 11, 12, 14 og 15 (forslag til færdselslovens § 27, stk. 4, § 29, stk. 1, 41, stk. 2, nr. 9, § 49, stk. 6, § 51, stk. 5, og § 52 a), samt bemærkningerne hertil.

Færdselslovens § 21 og 22 indeholder nærmere bestemmelser om overhaling, herunder om den agtpågivenhed, den overhalende skal udvise. Det er herunder i færdselslovens § 21, stk. 1, fastsat, at overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling ske højre om et køretøj, hvis fører svinger til venstre eller tydeligt forbereder et sådant sving.

Det vurderes, at letbanens faste sporføring i vej gør det forsvarligt at tillade overhaling til højre om letbanekøretøjet, og at det vil være med til at sikre en smidig afvikling af trafikken. Det sidstnævnte er navnlig relevant i tilfælde, hvor letbanen måtte blive ført med en lavere hastighed end den øvrige trafik.

Det foreslås, at reglen om overhaling "venstre om" i færdselslovens § 21, stk. 1, fraviges i forhold til letbanekøretøj, således at overhaling kan ske højre om letbanekøretøj under iagttagelse af særlig agtpågivenhed, hvis letbanekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebanen i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Der henvises til § 1, nr. 6 og 7 (forslag til færdselslovens § 21, stk. 2, og § 21, stk. 4, 1. pkt.), samt bemærkningerne hertil.

Derudover foreslås det med lovforslaget fastsat, at hastighedsgrænsen for letbanekøretøj som udgangspunkt skal være den samme som for busser,

men at der for en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, og hvor letbanekøretøj fremføres klart adskilt fra den øvrige færdsel, kan fastsættes en højere hastighedsgrænse for letbanekøretøj end de generelle hastighedsgrænser, hvis ikke afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod.

Der henvises herved til lovforslagets § 1, nr. 13 og 16 (forslag til færdselslovens § 43 b og § 92 a, stk. 2), samt bemærkningerne hertil.

Desuden foreslås det, at færdselslovens § 6, stk. 1, om forbud mod spring af eller på et køretøj, også skal gælde i forhold til letbaner og kørsel med letbanekøretøj. Endelig foreslås det, at færdselslovens § 82 om køretøjets belæsning, jf. pkt. 3.1.4 ovenfor, også skal gælde herfor.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 15 (forslag til færdselslovens § 52 a), og bemærkningerne hertil.

3.2.4. Færdselslovens § 29 indeholder en række standsnings- og parkeringsforbud, og overtrædelse heraf kan pålægges afgift efter § 121, stk. 1, nr. 3-4. Det er herunder i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 3, fastsat, at standsning og parkering ikke må ske på jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel.

Det må anses for tvivlsomt, om det efter § 29 også vil være forbudt at parkere på et letbanespor, som løber i vej. Der bør imidlertid efter Justitsministeriets opfattelse gælde et forbud mod parkering og standsning sådanne steder. Derfor foreslås det fastsat, at standsning og parkering ikke må ske i letbanespor, og at der ved overtrædelse heraf kan pålægges en kontrolafgift.

Det bemærkes, at det i færdselslovens § 31, stk. 1 (som ikke foreslås ændret), er fastsat, at føreren af et køretøj, der er standset eller parkeret på spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende, eller inden for 2 meter fra nærmeste skinne, ikke må fjerne sig længere fra køretøjet, end at vedkommende til enhver tid kan være opmærksom på eventuel trafik ad sporet. Som en konsekvens af den foreslåede bestemmelse vil § 31, stk. 1, ikke gælde i forhold til letbanespor.

Justitsministeriet har vurderet, at det ikke er relevant, at færdselslovens § 29, stk. 2 (som ikke foreslås ændret), om forbud imod standsning og parkering på den afmærkede strækning på hver side af stoppestedsskiltet ved

et busstoppested, skulle finde tilsvarende anvendelse på letbanestoppesteder, da parkering ved et letbanestoppested vil være omfattet af det foreslåede forbud imod parkering på letbanespor.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 11 og 17 (forslaget til færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 11, og § 121, stk. 1, nr. 3), samt bemærkningerne hertil.

3.2.5. Justitsministeriet har vurderet, at det ikke er relevant at sætte færdselslovens øvrige adfærdsregler særskilt i kraft i forhold til letbaner og letbanekøretøjer. Det gælder f.eks. bestemmelserne i § 18 om vending, bakning og vognbaneskit mv., § 20 om kørendes møde med hinanden og § 28-30 om standsning og parkering.

Justitsministeriet har herunder også overvejet, hvorvidt færdselslovens § 19 om kørendes nedsætning af hastighed og standsning ved igangsættende busser ligeledes burde gælde for letbanekøretøjer. Under henvisning til den overordnede forudsætning om letbanekøretøjers almindelige forrang for den øvrige trafik, jf. ovenfor under pkt. 2.1.3, og idet denne forudsætning også gælder i forhold til igangsættende busser, er dette fundet unødvendigt. Justitsministeriet vurderer, at muligheden for sikker igangsætning fra stoppested for et letbanekøretøj, som kører i egen linjeføring, mest hensigtsmæssigt sikres ved udformningen og projekteringen af letbanestoppestederne, og der foreslås derfor ikke en regel som § 19 for så vidt angår letbanestoppested.

Det bemærkes, at færdselslovens § 23 om forbud mod overhaling i visse nærmere angivne tilfælde ikke foreslås ændret, idet bestemmelsen er køretøjsneutral og således også vil omfatte overhalinger af og med letbanekøretøj. Det indebærer bl.a., at overhaling af og med letbanekøretøj med undtagelse af nærmere angivne tilfælde ikke må foretages umiddelbart foran eller i vejkryds eller når oversigten foran eller på uoverskuelig bakke eller vejkurve er begrænset, med mindre kørebanen i kørselsretningen har mindst to vognbaner, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme.

Endelig bemærkes, at færdselslovens § 67 indeholder nærmere regler om, at et køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene, og at ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Som følge af letbanernes særlige karakter finder Justitsministeriet ikke, at det er relevant at sætte denne bestemmelse i kraft for letbaner og letbanekøretøj.

3.2.6. Færdselslovens almindelige bestemmelser om straf i §§ 118-118 b og om straffesagernes behandling ved domstolene i § 119-119 b vil også – uden behov for ændringer – finde anvendelse såvel i forhold til overtrædelse af de grundlæggende regler og de eksisterende adfærdsregler, som med lovforslaget foreslås sat i kraft for letbaner og kørsel med letbanekøretøj, som i forhold til overtrædelse af de foreslåede nye regler om adfærd.

Det bemærkes desuden, at jernbaneloven indeholder regler om forbud mod kørsel med letbanekøretøj under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. og om straf herfor. Disse bestemmelser vil i givet fald også komme til at gælde ved kørsel med letbanekøretøj på færdselslovens område. Der henvises herved til §§ 70 og 119 i det samtidigt fremsatte lovforslag nr. L (?) [Transportministeriets lovforslag]. Det forudsættes i den forbindelse, at straffen for forseelser begået i forbindelse med kørsel med letbanekøretøj under sådanne omstændigheder skal have indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til forseelser begået i forbindelse med kørsel med motordrevet køretøj under tilsvarende omstændigheder i strid med færdselslovens §§ 53 og 54. Det gælder, uanset at promillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2 promille eller derover) ikke er den samme, som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilmælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj, og herefter foretager spirituskørsel i et motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om straf bedømmes som et 2. gangstilmælde med den efter praksis skærpende virkning det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel foretaget i henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

3.2.7. Med lovforslaget foreslås en ændring af færdselslovens regler i § 125, stk. 7, og § 126, stk. 3, om betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, således at frakendelse – under samme omstændigheder som for førere af motordrevne køretøjer – også kan ske ved en letbaneførers overtrædelse af de relevante bestemmelser i færdselsloven.

Det foreslås samtidig, at færdselslovens bestemmelser om frakendelse skal finde tilsvarende anvendelse, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbanelo-

ven, jf. pkt. 3.2.6 ovenfor. Det forudsættes i den forbindelse, at der er indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til forseelser begået i forbindelse med henholdsvis kørsel med letbanekøretøj og kørsel med motordrevet køretøj.

De foreslåede bestemmelser for så vidt angår frakendelse som følge af forseelser begået under kørsel med letbanekøretøj er formuleret således, at førerretten ”kan” frakendes, mens det i de gældende bestemmelser om frakendelse af førerretten i § 125, stk.1, og § 126, stk. 1, er fastsat, at førerretten i de opregnede situationer ”skal” frakendes i de omfattede tilfælde.

Med formuleringen af de foreslåede bestemmelser overlades der således anklagemyndigheden (i tiltalepraksis) og domstolene en friere vurdering af, om en konkret forseelse skal medføre frakendelse af førerretten, hvor hensynet til letbanens særlige karakter og forhold under kørslen vil kunne indgå.

Det forudsættes imidlertid, at hvis en forseelse har en sådan karakter, at retten til at føre motordrevet køretøj skulle frakendes, hvis forseelsen var begået under kørsel med motordrevet køretøj, skal der som udgangspunkt også ske en sådan frakendelse, hvis forseelsen er begået under kørsel med letbanekøretøj. Dette forudsættes desuden i alle situationer at være tilfældet ved kørsel under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer mv. Det bemærkes i den forbindelse, at jernbanelovens lavere promillegrænse medfører, at letbaneføreren kan straffes for kørsel med letbanekøretøjet efter jernbanelovens bestemmelser ved en promille på 0,2 eller derover, men at en betinget frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj først sker ved en promille over 0,5, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 8, jf. § 53, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 19 og 20 (forslag til færdselslovens § 125, stk. 7, og § 126, stk. 3), samt bemærkningerne hertil.

Justitsministeriet har også overvejet, om færdselslovens § 127 om kørselsforbud burde gælde for føreren af letbanekøretøjet. Det må antages, at letbaneføreren ved erhvervelse af førerbevis til letbanekøretøj typisk vil have mere end 3 års erfaring fra førstegangserhvervelsen af førerret til kategori B (almindelig bil), samt at frakendelse af førerretten som følge af færdselslovsovertrædelser begået i letbanekøretøj vil være relativt sjældent forekommende. Justitsministeriet har derfor vurderet, at det er tilstrækkeligt, at reglerne om straf og frakendelse finder anvendelse på føreren af letbanekøretøj.

3.2.8. Letbanespor, som ligger i vej, må anses for at være omfattet af færdselslovens § 5, stk. 4 om ”spor, der ligger i vej”. Det indebærer bl.a., at trafikanter som en følge af færdselslovens § 5, stk. 1, ikke må færdes over letbanesporet, når det kan ses eller høres, at et letbanekøretøj nærmer sig, jf. pkt. 3.1.3 ovenfor.

Kørsel på og over spor i vej i forbindelse med letbaner må imidlertid antages at blive ofte forekommende visse steder i byerne. En smidig afvikling af trafikken taler i den forbindelse for, at den øvrige trafik (biler, busser, gående mv.) bør kunne passere letbanens spor, selv om det kan ses eller høres, at et letbanekøretøj nærmer sig, så længe passagen sker hensynsfuldt og med den fornødne agtpågivenhed, jf. herved færdselslovens § 3. Der ses i den situation ikke at være behov for at fastholde udgangspunktet om prioritet for letbanekøretøj frem for den øvrige trafik på samme måde, som den traditionelle jernbanetrafik har prioritet.

På den baggrund foreslås § 5, stk. 4, ændret således, at letbanespor udtrykkeligt undtages fra bestemmelsen, hvorved passage af sporet kan ske, uanset at letbanekøretøjet kan ses eller høres.

Om (forbud mod) standsning og parkering på letbanespor eller ved letbanestoppested henvises til pkt. 3.2.4 ovenfor.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 5 (forslaget til færdselslovens § 5, stk. 4), og bemærkningerne hertil.

3.2.9. Det bemærkes, at de foreslåede ændringer af færdselsloven alene har betydning for letbanekøretøj, som kører på færdselslovens anvendelsesområde. I det omfang letbanekøretøjet bevæger sig ind i eget, lukket tracé, som ikke er åbent for almindelig færdsel, jf. pkt. 3.1.1, og som dermed falder uden for færdselslovens område, er letbanen i færdselslovens forstand at betragte som jernbane.

#### *4. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber*

##### *4.1. Gældende ret*

Det er i færdselslovens § 2, nr. 14, fastsat, at der i færdselsloven ved ”motordrevet køretøj” forstås køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert.

Det er i færdselslovens § 2, nr. 14, tillige fastsat, at der i færdselsloven ved ”motorkøretøj” forstås motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, og motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.

Det er desuden i færdselslovens § 2, nr. 25, fastsat, at der i færdselsloven ved ”traktor” forstås motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen.

Endvidere er det i færdselslovens § 2, nr. 15, fastsat, at der i færdselsloven ved ”motorredskab” forstås motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gående, anses som motorredskab.

Efter færdselslovens § 2, nr. 15, 1. pkt., må et motorredskab således have en konstruktivt bestemt hastighed, der ikke overstiger 30 km i timen, og således at hastigheden kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en større hastighed.

Det er i færdselslovens § 43, stk. 5, fastsat, at hastigheden for såvel traktorer som for motorredskaber aldrig må overstige 30 km i timen.

#### *4.2. Justitsministeriets overvejelser*

*4.2.1.* Reglerne om indretningen af køretøjer mv. hører under Transportministeriet, der har oplyst, at de fleste motorredskaber, som udbydes på markedet i dag, har en konstruktivt bestemt hastighed på 40 km i timen og derved, hvilket betyder, at landbrugs- og entreprenørhvervet kan opleve et begrænset udbud af motorredskaber, der lovligt kan benyttes i Danmark.

Transportministeriet foreslår derfor, at den lovlige maksimale konstruktivt bestemte hastighed for motorredskaber, jf. ovenfor under pkt. 4.1, ændres fra 30 til 40 km i timen, så den svarer til den for traktor gældende. Det bemærkes i den forbindelse, at bestemmelsen i færdselslovens § 2, nr. 25,



om, at den konstruktivt bestemte hastighed for traktorer ikke må overstige 40 km i timen, på samme måde skal ses i lyset af, at stadig færre nye traktormodeller er konstrueret til en hastighed på højst 30 km i timen.

På grund af den hastighedsgrænse på 30 km i timen, der er fastsat i færdselslovens § 43, stk. 5, jf. pkt. 4.1 ovenfor, vurderer Trafikstyrelsen, at ændringen i praksis ikke vil få anden virkning end, at udbuddet af køretøjer, der kan sælges på det danske marked, blive større. Det vurderes at ville kunne forbedre konkurrencevilkårene for operatørerne på det danske marked.

Lovforslaget indeholder på den baggrund en ændring af færdselslovens definition af et ”motorredskab”.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslag til færdselslovens § 2, nr. 15), og bemærkningerne hertil.

4.2.3. Det gældende krav i færdselslovens § 2, nr. 15, om, at en ændring af køretøjets hastighed skal forudsætte en væsentlig konstruktiv forandring, er en god sikring mod, at køretøjet, efter at det er taget i brug, bliver modificeret, så det kan køre hurtigere.

Trafikstyrelsen har imidlertid oplyst, at fabrikterne gennem en længere årrække har fastsat køretøjers hastighed ved hjælp af elektronisk motorstyring. Principielt kan et lille elektronisk styremodul således være tilstrækkeligt til at ændre hastighed og ydelse.

Hvis kriteriet ”væsentlig konstruktiv forandring” i færdselslovens § 2, nr. 15, fastholdes, vil den eksisterende motorredskabsvognpark derfor over tid blive defineret som biler i færdselslovens forstand. Det foreslås på denne baggrund, at det pågældende kriterium udgår af bestemmelsen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslag til færdselslovens § 2, nr. 15), og bemærkningerne hertil.

4.2.4. Som en konsekvens af de foreslåede ændringer i færdselslovens § 2, nr. 15, af definitionen af motorredskab foreslås definitionen af motorkøretøj i § 2, nr. 14, ændret, da grænsen for største konstruktivt bestemte hastighed anvendes til at adskille motorredskab fra bil.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 2, nr. 14), og bemærkningerne hertil.

*5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

*6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ikke erhvervsøkonomiske konsekvenser af betydning og har ikke erhvervsadministrative konsekvenser.

*7. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

*8. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

*9. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

*10. Hørte myndigheder, organisationer mv.*

Et udkast til lovforslag har fra den 9. juli 2014 til den 20. august 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Beredskabsstyrelsen, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forenin-

gen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Motorcykelforhandlerforeningen, Movia, Odense Kommune, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Ring 3 Letbane I/S, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelsesråd, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Ældre Sagen, Aalborg Kommune, Aarhus Letbane I/S samt samtlige byretter, Østre Landsret og Vestre Landsret.

### 11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

#### Til nr. 1

Med etableringen af letbaner i Danmark introduceres en ny færdselsart på færdselslovens område, og der foreslås med lovforslaget fastsat nærmere regler herfor. For at undgå tvivl om, hvad der i færdselsloven forstås ved letbanekøretøj, foreslås det at tilføje et nyt nummer (som nr. 11) til færdselslovens § 2, der indeholder definitionen af en række centrale begreber i loven. Med det foreslåede nye nr. 11 fastsættes det, at der i færdselsloven ved et letbanekøretøj forstås et køretøj indrettet til befordring af passagerer, som kører i eget spor på vej i et lukket banesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.

”Vej” er i færdselslovens § 2, nr. 27 (der med det nye nr. 11 bliver nr. 28) defineret som vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat, og letbanekøretøj vil med den foreslåede bestemmelse være et køretøj, som kører i eget spor sådanne steder.

Det er efter den foreslåede definition af et letbanekøretøj en forudsætning, at letbanekøretøjet er indrettet til personbefordring. Det indebærer, at tog indrettet til godstransport på f.eks. havnearealer ikke er omfattet af definitionen, uanset at de kører i et lukket banesystem.

Hvis letbanekøretøjet kører i eget, lukket tracé på et sted, hvor der ikke finder almindelig færdsel sted, er letbanen i færdselslovens forstand at betragte som en jernbane, og vil ikke være reguleret af færdselslovens regler, jf. pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 1, nr. 3 (forslag til færdselslovens § 2, nr. 15).

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det foreslås, at den lovlige maksimale konstruktivt bestemte hastighed for motorredskaber ændres fra 30 til 40 km i timen, så den svarer til den for traktor gældende.

Det foreslås desuden, at kravet i den gældende bestemmelse i færdselslovens § 2, nr. 15, om, at ændring af køretøjets hastighed skal forudsætte en væsentlig konstruktiv forandring, ophæves.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det foreslås i færdselslovens definition af en ”trafikanter” i § 2, nr. 24 (der med det foreslåede nye nr. 11 bliver nr. 25, jf. lovforslagets § 1, nr. 1), præciseret, at også personer, der på færdselslovens område opholder sig på et letbanekøretøj, herunder føreren, er en trafikanter i færdselslovens forstand.

Den foreslåede ændring indebærer bl.a., at letbaneføreren skal overholde alle regler, som gælder for trafikanter, herunder de grundlæggende regler for al færdsel i færdselslovens kapitel 2, jf. pkt. 3.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

I færdselslovens § 5, stk. 1, er det fastsat, at trafikanter, der skal passere en jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed, og at færdsel over jernbaneoverkørsel ikke må finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. § 5, stk. 2 og 3, indeholder regler om pligt til standsning ved signalanlæg og bomme. Det følger af § 5, stk. 4, at § 5, stk. 1-3, også gælder for passage af andre overkørsler samt for kørsel på eller over spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden af være afgrænset derfra.

Det foreslås præciseret, at færdselslovens § 5, stk. 4, ikke gælder for letbanespor. Andre trafikanter vil derfor kunne passere letbanespor i vej, selv om det kan ses eller høres, at et letbanekøretøj nærmer sig. Herved tilgodeses fremkommeligheden for den øvrige trafik, som kan afvikles mere smidigt, end hvis passage skulle afvente letbanekøretøjet, når blot køretøjet kan ses eller høres.

Den foreslåede ændring indebærer desuden, at andre trafikanters pligt efter § 5, stk. 1, 1. pkt., til at udvise særlig forsigtighed ved passage af jernbanespor mv. ikke gælder ved passage af letbanespor. Andre trafikanter vil dog fortsat ved passage af et letbanespor på færdselslovens område, være omfattet af den almindelige pligt til at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, jf. færdselslovens § 3.

Den foreslåede ændring omfatter letbanespor på færdselslovens område. I det omfang letbanekøretøjet kører i eget, lukket tracé uden for færdselslovens område, er letbanekøretøjet i færdselslovens forstand at betragte som en jernbane, jf. pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det indebærer også, at en overkørsel uden for færdselslovens område for et letbanekøretøj er at betragte som en jernbaneoverkørsel omfattet af § 5, stk. 1-3, og at trafikanter i sådanne tilfælde skal overholde de pågældende bestemmelser.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

I færdselslovens § 21, stk. 1, er det fastsat, at overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling ske højre om et køretøj, hvis fører svinger til venstre eller tydeligt forbereder et sådant sving. Cyklist og fører af lille knallert kan overhale køretøjer af andre arter til højre.

Det foreslås med den nye bestemmelse i § 21, stk. 2, fastsat, at overhaling kan ske højre om letbanekøretøj under iagttagelse af særlig agtpågivenhed, hvis letbanekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebanen i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Overhaling må dog efter den foreslåede bestemmelse kun finde sted højre om letbanekøretøj, når der udvises særlig agtpågivenhed, og hvis letbanekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebanen i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Pligten til at udvise særlig agtpågivenhed skal bl.a. ses i lyset af, at det overhalende køretøj under overhalingen vil kunne være skjult for andre trafikanter på højre side af letbanekøretøjet, hvor det ikke i andre sammenhænge end ved letbanekøretøj kan forventes, at der sker overhaling.

Overhaling efter den foreslåede bestemmelse vil desuden skulle ske under iagttagelse af de almindelige regler om overhaling i § 21, stk. 2, der bliver stk. 3, hvorefter kørende, der vil overhale, skal sikre sig, at dette kan ske uden fare, herunder særligt, at den vognbane, hvor overhalingen skal foregå, på en tilstrækkeligt lang strækning er fri for modkørende færdsel, og at der ikke er anden hindring for overhalingen, at den foran kørende ikke giver tegn til overhaling af et andet køretøj, at bagfra kommende køretøjer ikke har påbegyndt overhaling, og at det, bortset fra tilfælde, hvor overhaling sker i en vognbane, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme, efter overhalingen utvivlsomt er muligt atter at føre køretøjet ind i trafikstrømmen uden at være til ulempe for denne.

Den overhalende vil desuden efter § 21, stk. 3 – der med en mindre ændring, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, bliver stk. 4 – skulle holde tilstrækkelig afstand til siden mellem sit køretøj og det letbanekøretøj, der overhales.

Herudover gælder de almindelige overhalingsforbud i færdselslovens § 23 (der ikke foreslås ændret) og forbud mod overhaling angivet ved skiltning eller afmærkning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Med ændringen foreslås det præciseret i færdselslovens § 21, stk. 3, 1. pkt. (der bliver § 21, stk. 4, 1. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 6), at den almindelige forpligtelse til at holde passende afstand mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales, også gælder i forhold til letbanekøretøj, der overhales. Færdselslovens § 21, stk. 3, 2. pkt. (der bliver § 21, stk. 4, 2. pkt.), hvorefter den, der overhaler til venstre, skal holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe, er køretøjsneutral, og vil således også gælde ved overhaling af letbanekøretøj.

Tilsvarende vil færdselslovens øvrige bestemmelser om forbud mod overhaling i visse nærmere angivne tilfælde også gælde i forhold til overhaling af letbanekøretøj, i det omfang bestemmelserne er køretøjsneutrale, jf. her ved pkt. 3.2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 6, og bemærkningerne hertil, samt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 27, stk. 4, skal de kørende på cykelsti ved busstoppested beliggende ved kanten af cykelsti, hvor passagererne ikke optages fra eller afsættes på et areal, der er særligt indrettet for dem, holde tilbage og om fornødent standse for på- eller afstigende passagerer.

Med den foreslåede ændring ligestilles stoppesteder for letbanekøretøj med stoppesteder for busser i færdselslovens § 27, stk. 4. De samme færdsels-sikkerhedsmæssige hensyn, som begrunder vigepligt over for buspassagerer, gør sig således også gældende over for passagerer, som optages til og afsættes fra letbanekøretøj.

En tilsvarende ændring foreslås af færdselslovens § 41, stk. 2, nr. 9, jf. lovforslagets § 1, nr. 12.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9-10

Der er tale om konsekvensændringer som følge af lovforslagets § 1, nr. 11 (forslag til færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 11).

Til nr. 11

Det foreslås, at det almindelige forbud mod standsning og parkering i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1-10, suppleres med en bestemmelse i § 29, stk. 1, nr. 11, hvorefter standsning og parkering ikke må ske på letbanespor.

Det foreslås samtidig med lovforslagets § 1, nr. 17 (forslaget til færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 3), at der kan pålægges kontrolafgift for overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 29, stk. 1, nr. 11.

Politiet vil i sådanne tilfælde desuden kunne foranledige køretøjet fjernet efter færdselslovens § 123, som ikke foreslås ændret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 12



Efter færdselslovens § 41, stk. 2, nr. 1-13, skal kørende holde en efter forholdende passende lav hastighed i en række tilfælde, herunder hvor køretøjet nærmer sig bus, der holder for at optage eller afsætte passagerer, jf. nr. 9.

Det foreslås, at stoppestederne for letbanekøretøj – på samme måde som i § 27, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, og bemærkningerne hertil – på dette punkt ligestilles med busstoppestederne.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

I færdselslovens §§ 42, 43 og 43 a er der fastsat generelle hastighedsgrænser samt hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer. I tættere bebygget område er hastighedsgrænsen 50 km i timen, jf. § 42, stk. 1, nr. 1. Efter § 42, stk. 4, kan der dog for en vejstrækning fastsættes højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod. Ligeledes kan der efter § 42, stk. 5, fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle. Sådanne lokale hastighedsbegrænsninger skal tilkendegives ved afmærkning, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 4 jf. § 95. Uden for tættere bebygget område er den højest tilladte hastighed for busser som udgangspunkt 80 km i timen, jf. færdselslovens § 43, stk. 1.

Det foreslås i tilknytning til ovennævnte bestemmelser, at der indsættes en ny bestemmelse i færdselsloven (som § 43 b) om særlige hastighedsgrænser for letbanekøretøj.

Med forslaget til færdselslovens § 43 b, *stk. 1*, fastsættes, at hastigheden for letbanekøretøj ikke må overstige den hastighedsgrænse, som på det pågældende sted gælder for busser. I det omfang letbanekøretøjet vil komme til at køre i tættere bebygget område, vil hastighedsgrænsen for letbanekøretøjet således – hvis der ikke ved skiltning er fastsat en højere eller lavere lokal hastighedsbegrænsning – være 50 km i timen.

Hastighedsgrænserne i færdselsloven gælder som udgangspunkt for alle køretøjer på den pågældende vejstrækning – og altså i alle vognbaner i samme retning. Efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 43 b, *stk. 2*, foreslås det imidlertid, at der på en vejstrækning, hvor der fremføres

både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, kan indføres differentierede hastighedsgrænser, således at der for letbanekøretøj kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse.

Det er af hensyn til færdselssikkerheden en betingelse herfor, at fremførslen af letbanekøretøjet er klart adskilt fra den øvrige færdsel, og at afgørende færdselsmæssige hensyn ikke taler imod. Det er ved bestemmelsen forudsat, at der er tale om en fysisk adskillelse mellem fremførslen af letbanekøretøjet og den øvrige færdsel, herunder således at der ikke sker fremførsel af letbanekøretøj og den øvrige færdsel i samme vognbane.

Om kompetencen til at fastsætte en anden hastighedsgrænse efter den foreslåede § 43 b henvises til lovforslagets § 1, nr. 16 (forslagets til færdselslovens § 92 a, stk. 2).

I det omfang letbanekøretøjet bevæger sig uden for færdselslovens område, er det i færdselslovens forstand at betragte som en jernbane, jf. pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger. I de tilfælde gælder færdselslovens generelle hastighedsgrænser derfor ikke for letbanekøretøjet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bestemmelser.

Til nr. 14

Efter færdselslovens § 49, stk. 6, og § 51, stk. 5, må cyklister og knallertkører under kørslen ikke holde fast i andet køretøj eller i fører af eller passager på andet køretøj. Det foreslås, at tilsvarende skal gælde i forhold til letbanekøretøj.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 15

Det foreslås at indsætte et særskilt kapitel (*kapitel 9 a*) om særlige regler for letbanekøretøj.

#### Til § 52 a

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 52 a udstrækkes en række af færdselslovens bestemmelser om lovpligtig adfærd for kørende og visse andre færdselsarter til også at finde anvendelse i forhold til letba-

ner og kørsel med letbanekøretøj. Det drejer sig om følgende bestemmelser:

- § 9, stk. 3, om flytning af køretøjer der har været indblandet i uheld, hvis placering er til fare for færdslen.
- § 10, stk. 4-7, om visse regler for gåendes passage af kørebanen.
- § 24, § 25 og § 26, stk. 1-5 og 7, om regler for kørende ved forbikørsel, overhaling og vigepligt.
- § 27, stk. 1, 3 og 5-8, om kørendes forpligtelser over for gående.
- § 32, stk. 1, 1. 2. og 4. pkt., om kørendes signal- og tegngivning.
- § 33 og § 34, om regler for kørendes lygteføring.

Samtidig foreslås færdselslovens § 6, stk. 1 og 2, om bl.a. forbud mod spring af og på køretøj i bevægelse, ophold på trinbræt og forbud mod at hænge slæde eller lignende efter køretøj samt § 82 om køretøjers belæsning også at skulle finde anvendelse i forhold til letbaner og kørsel med letbanekøretøj.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### Til 52 b

Det foreslås, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om særlige forhold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.

Det forudsættes herunder med hjemmel i bestemmelsen fastsat, at føreren af et letbanekøretøj som minimum skal være i besiddelse af et gyldigt kørekort til kategori B (almindelig bil). Derved sikres det, at letbaneføreren har den fornødne indsigt i færdselsreglerne og de øvrige færdselsarters adfærd til sikkert at kunne begå sig i trafikken på færdselslovens område.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.4 og pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### Til nr. 16

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 43 b, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 13, kan der for en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, og hvor letbanekøretøj fremføres klart adskilt fra den øvrige færdsel, for letbanekøretøj fastsættes en højere

hastighedsgrænse end de generelle hastighedsgrænser, hvis ikke afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod.

Det foreslås i tilknytning hertil, at det i færdselslovens § 92 a, stk. 2, fastsættes, at det – på samme måde som ved udnyttelsen af den almindelige adgang i færdselslovens § 42, stk. 4-5, til at fastsætte lokale højere eller lavere hastighedsgrænser end dem, der er fastsat i færdselsloven – er politiet (for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejbestyrelsen og for så vidt angår privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, efter forhandling med vejmyndigheden), som træffer afgørelse om at anvende den foreslåede bestemmelse i § 43 b, stk. 2, til at fastsætte en højere hastighedsgrænse end de generelle hastighedsgrænser for en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer.

Der henvises til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 17

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 121, stk. 1, angiver, hvilke overtrædelser af standsnings- og parkeringsforseelser i færdselsloven som politiet kan afgiftspålægge. Kompetencen er i medfør af færdselslovens § 122 a, stk. 1 (som ikke foreslås ændret), overladt til kommunalbestyrelsen jf. bekendtgørelse nr. 972 af 17. oktober 2005 om kommunal parkeringskontrol.

Med den foreslåede ændring af § 121, stk. 1, nr. 3, kan der ske afgiftspålæggelse af en overtrædelse af det samtidig foreslåede forbud mod standsning og parkering på letbanespor i § 29, stk. 1, nr. 11, jf. herom lovforslagets til § 1, nr. 11.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 18

Der er tale om en konsekvensændring som følge af indføjelser af stk. 3 i vejlovens § 107 ved lov nr. 169 af 26. februar 2014 om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje (Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet).

Til nr. 19

Færdselslovens § 125, stk. 1-6, indeholder nærmere regler om, under hvilke betingelser overtrædelsen af færdselslovens bestemmelser medfører, at den pågældende frakendes retten til at føre motordrevet køretøj betinget og retsvirkningerne af en sådan betinget frakendelse.

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 125, stk. 7, kan retten til at føre motordrevet køretøj frakendes føreren af et letbanekøretøj efter § 125, stk. 1-6. Det indebærer f.eks., at retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj betinget, såfremt føreren under kørslen med letbanekøretøjet under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1.

Det foreslås desuden, at tilsvarende skal gælde, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.

Bestemmelsen er formuleret således, at førerretten ”kan” frakendes, mens det i § 125, stk. 1, er fastsat, at førerretten i de opregnede situationer ”skal” frakendes i de omfattede tilfælde. Med formuleringen overlades der således anklagemyndigheden (i tiltalepraksis) og domstolene en friere vurdering af, om en konkret forseelse skal medføre betinget frakendelse af førerretten, hvor hensynet til letbanens særlige karakter og forhold under kørslen vil kunne indgå.

Det forudsættes imidlertid, at hvis en forseelse har en sådan karakter, at retten til at føre motordrevet køretøj skulle frakendes, hvis forseelsen var begået under kørsel med motordrevet køretøj, skal der som udgangspunkt også ske en sådan frakendelse, hvis forseelsen er begået under kørsel med letbanekøretøj. Dette forudsættes desuden i alle situationer at være tilfældet ved kørsel under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer mv.

Det forudsættes, at færdselslovsforseelser begået med letbanekøretøj har indbyrdes gentagelsesvirkning med forseelser begået i motordrevet køretøj. Dette gælder også ved spirituskørsel, uanset at promillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2 promille eller derover) ikke er den samme, som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilfælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj, og herefter foretager spirituskørsel i et

motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten bedømmes som et 2. gangstilfælde med den efter praksis skærpende virkning det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel foretaget i henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

Den foreslåede bestemmelse indebærer desuden, at den såkaldte klippekortordning i færdselslovens § 125, stk. 2 og 3 (hvorefter der skal ske betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren inden for en periode af tre år har gjort sig skyldig i som udgangspunkt tre nærmere opregnede typer forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten) også finder anvendelse ved kørsel med letbanekøretøj og med indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til kørsel med motordrevet køretøj. Det anførte indebærer, at f.eks. fremkørsel mod rødt lys i letbanekøretøjet medfører et klip i kørekortet, jf. færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 2.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.2.6.

Det bemærkes, at en række af de bestemmelser, der er henvist til i færdselslovens § 125, stk. 1, ikke er relevante for førere af letbanekøretøj, idet bestemmelserne forudsætter kørsel i et særligt køretøj. Det drejer sig om f.eks. § 125, stk. 1, nr. 4, som vedrører busser og lastbiler, § 125, stk. 1, nr. 5-7, om køretid og hviletid og kontrolapparat, samt § 125, stk. 1, nr. 10, om stor knallert.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.6 og 3.2.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 20

Færdselslovens § 126, stk. 1-2, indeholder nærmere regler om, under hvilke betingelser overtrædelsen af færdselslovens bestemmelser medfører, at den pågældende frakendes retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget.

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 3, kan retten til at føre motordrevet køretøj frakendes føreren af et letbanekøretøj efter § 126, stk. 1-2. Dette indebærer f.eks., at retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj ubetinget, såfremt føreren under kørslen med letbanekøretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20

promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, eller hvis føreren af letbanen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført letbanekøretøj på særlig hensynsløs måde, jf. § 126, stk. 1, nr. 5.

Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.

Bestemmelsen er formuleret således, at førerretten ”kan” frakendes, mens det i § 126, stk. 1, er fastsat, at førerretten i de opregnede situationer ”skal” frakendes i de omfattede tilfælde. Med formuleringen overlades der således anklagemyndigheden (i tiltalepraksis) og domstolene en friere vurdering af, om en konkret forseelse skal medføre betinget frakendelse af førerretten, hvor hensynet til letbanens særlige karakter og forhold under kørslen vil kunne indgå.

Det forudsættes imidlertid, at hvis en forseelse har en sådan karakter, at retten til at føre motordrevet køretøj skulle frakendes, hvis forseelsen var begået under kørsel med motordrevet køretøj, skal der – ligesom betinget frakendelse, jf. lovforslagets § 1, nr. 19, og bemærkningerne hertil – som udgangspunkt også ske en sådan frakendelse, hvis forseelsen er begået under kørsel med letbanekøretøj. Dette forudsættes desuden i alle situationer at være tilfældet ved kørsel under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer mv.

Det forudsættes, at færdselslovsforseelser begået i letbanekøretøj har indbyrdes gentagelsesvirkning med forseelser begået i motordrevet køretøj. Det gælder, uanset at promillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2 promille eller derover) ikke er den samme, som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilfælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj, og herefter foretager spirituskørsel i et motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten bedømmes som et 2. gangstilfælde med den efter praksis skærpende virkning det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel foretaget i henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

Der henvises i den forbindelse til pkt. 3.2.6 og pkt. 3.2.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det bemærkes, at en række af de bestemmelser, der er henvist til i færdselslovens § 126, stk. 1, ikke er relevante for førere af letbanekøretøj, idet bestemmelserne forudsætter kørsel i et særligt køretøj.

Til nr. 21

Færdselslovens § 133 a, stk. 8, nr. 2, fik sin nuværende affatning ved lov nr. 457 af 14. maj 2014 (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.), som trådte i kraft 1. juli 2014. Der foreslås med bestemmelsen en redaktionel ændring heraf under hensyn til terminologien i færdselslovens § 2, nr. 6, og § 129, således at der, når der er tale om lille knallert, ikke tales om frakendelse af førerretten men ret til at føre.

#### *Til § 2*

Det foreslås med *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2015.

Dog foreslås det med *stk. 2*, at § 1, nr. 18 og nr. 21 (forslaget til færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 9 og § 133 a, stk. 8, nr. 2), træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende. Baggrunden herfor er, at der er tale om en konsekvensændring som følge af lov nr. 169 af 26. februar 2014 om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje (Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet), som trådte i kraft 1. marts 2014, samt en redaktionel ændring af en bestemmelse vedtaget ved lov nr. 457 af 14. maj 2014 (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.), som trådte i kraft 1. juli 2014.



## **Bilag 1**

### **Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

[Bilaget udarbejdes senere.]