

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning

Vejdirektoratet har den 7. april 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning i høring hos de nedenfor nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 21. april 2021.

Følgende organisationer og myndigheder har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

*FDM og Rigspolitiet.*

Vejdirektoratet har herudover modtaget høringssvar fra *Kommunernes Landsforening (KL)*, *Cyklistforbundet* og tidligere trafikteknisk konsulent i Justitsministeriet og Transportministeriet *Henrik S. Ludvigsen*.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Vejdirektoratets kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### Ønske om ændring af færdselsloven

*Cyklistforbundet* bemærker, at forbundet finder det vigtigt, at man kan fastsætte hastighedsbegrænsende zoner uden for tættere bebyggede områder, ikke mindst i rekreative områder og sommerhusområder. Det er vigtigt at kunne nedsætte hastigheden af hensyn til trafiksikkerheden. Det er desuden vigtigt at kunne bruge zoner for at man kan udstrække dækningen til et område uden at skulle opsætte en hel skov af skilte for hver vej.

Cyklistforbundet finder det derfor uhensigtsmæssigt at ophæve § 141, stk. 2 og 3, og bemærker derfor, at såfremt der ikke er tilstrækkelig hjemmel i færdselsloven, bør denne i stedet ændres.

*KL* bemærker, at de har noteret sig, at den fremsendte høring skyldes en uoverensstemmelse mellem færdselsloven og anvendelsesbekendtgørelsen, og at ændring af bekendtgørelsen forekommer at være den hurtige måde at løse uoverensstemmelsen på. *KL* finder det imidlertid ærgerligt, at man ikke ændrer færdselsloven, da bekendtgørelsens muligheder for etablering af zoner udenfor tættere bebygget område i mange situationer kan være nyttige.

I forlængelse heraf bemærker *KL*, at ændringen af bekendtgørelsen vil gøre arbejdet med lokale hastighedsgrænser mere restriktive for kommunerne, hvilket er i modsætning til det generelle ønske på området. Derfor forventer *KL*, at Vejdirektoratet snarest muligt igangsætter et lovarbejde, der giver mulighed for at etablere hastighedszoner udenfor tættere bebyggede områder.

*KL* anbefaler på den baggrund, at ændringen af bekendtgørelsen gennemføres, men at der samtidig sættes et arbejde i gang for at revidere færdselsloven og bekendtgørelsen, så etablering af hastighedszoner uden for tættere bebygget område muliggøres på sigt.

*Vejdirektoratet kan bemærke, at Transportministeriet har påbegyndt arbejdet med at tilvejebringe den nødvendige hjemmel i færdselsloven til, at der kan etableres zoner med lavere lokal hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område.*

#### Hjemmelsgrundlaget for § 141, stk. 2 og 3

*Henrik S. Ludvigsen bemærker, at hjemlen til at indføre muligheden for hastighedszoner uden for tættere bebygget område ikke er i færdselslovens § 42, stk. 5 men i færdselslovens § 95, idet det fremgår af § 95, stk. 2, at færdselsreglerne kan fraviges ved at anvende den afmærkning, som ministeren har fremsat udformning og betydning af. Der findes således et hjemmelsgrundlag for anvendelsesbekendtgørelsens § 141, stk. 2 og 3.*

Henrik S. Ludvigsen oplyser bl.a., at zonetavle *E 68* blev indsat i vejafmærkningsbekendtgørelsen i 1992. Vejmyndighederne kunne i samarbejde med politiet opsætte tavlen, når symbolerne enten var C 61 eller C 62. I det tilhørende Cirkulære om Vejafmærkning anførtes: "Anvendelse af symbol for tavler, som ikke vedrører standsning og parkering, skal godkendes af Justitsministeriet". Det var i praksis mig som Trafikteknisk Konsulent, som foretog sådanne godkendelser. Det foregik på linje med en række andre justitsministerielle godkendelser (fuld stop, hastighedsbegrænsninger på hovedveje, afvigende udformning af skilte m. v.)

Det bemærkes endvidere, at bestemmelsen om godkendelse af symboler på tavlerne blev i bekendtgørelsen fra 2006 udlagt til Vejdirektoratet. Reelt sagsbehandlede Vejdirektoratet disse sager tidligere. De lokale myndigheder fik i 2006 mulighed for at indføre hastighedsbegrænsninger på tavlen, og der blev indført en række regler om anvendelse af *E 68,4* deriblandt reglen om at anvende den i åbent land. Det er helt i overensstemmelse med beføjelserne i § 95, stk. 3, efter hvilken ministeren kan fastsætte bestemmelser om anvendelse af afmærkningen, og afmærkningen vil under alle omstændigheder gå forud for færdselslovens bestemmelser.

Henrik S. Ludvigsen bemærker desuden, at færdselslovens § 42, stk. 5, sidste pkt., lader til at give fortolkningsproblemer. Bestemmelsen skal imidlertid ses i sammenhæng med de bestræbelser, der fra midten af 70-erne og fremefter var for at "give byen tilbage til beboerne". Bedst illustreret med indførelsen af § 40 i færdselsloven og de efterfølgende færdselsregler bag skiltene *E 53 Område med fartdæmpning*, *E 51 Opholds- og legeområde* og *E 69 Gågade*. Der var mange der ønskede, at hastighedsbegrænsningen i byer blev sat ned. Det skete også, idet den generelle hastighedsgrænse blev nedsat fra 60 km/t til 50 km/t i byområder. Anden sætning udelukker muligheden for yderligere at sænke hastigheden i hele byzonen, da det kun kan lade sig gøre for "et nærmere afgrænset område". Sætningen er et politisk signal om, at man i afgrænsede områder i byerne kan indføre lavere hastighedsgrænser. Den er ikke et forbud mod at indføre hastighedszoner i åbent land.

*Vejdirektoratet bemærker, for så vidt angår fortolkningen af færdselslovens § 42, stk. 5, sidste pkt., at det er Vejdirektoratets vurdering på baggrund af forarbejderne til bestemmelsen, herunder bemærkningerne til lovforslag nr. L 12 af 3. oktober 1984, side 200-201, samt færdselssikkerhedskommissionens delbetænkning nr. 964/1982, som bl.a. lå til grund for lovforslaget, at der ved "nærmere afgrænset område" skal forstås en zone som afmærket med *E 68 Zonetavle*.*

*Med hensyn til færdselslovens § 95, stk. 2, er det Vejdirektoratet forståelse, at når det fremgår af bestemmelsen, at færdselsreglerne kan fraviges ved afmærkning, betyder det ikke, at man i bekendtgørelser udstedt i medfør af § 95 kan udvide de myndighedskompetencer, som er fastsat i færdselsloven.*

*Det er i den forbindelse Vejdirektoratets opfattelse, at færdselslovens § 42, stk. 5 (og stk. 4) fastsætter rammerne for den kompetence til at træffe bestemmelse om lokale hastighedsgrænser, som er tillagt politiet i medfør af færdselslovens § 92 a, stk. 2. Der er således ikke tale om færdselsregler, som retter sig mod trafikkanterne, men derimod regler, som retter sig mod den kompetente myndighed. Politiet vil således ikke have hjemmel til at træffe en afgørelse om lokal hastighedsbegrænsning, som ikke er i overensstemmelse med § 42, stk. 4 og 5., og det er derfor Vejdirektoratets vurdering, at der er en konflikt, når § 141, stk. 2 og 3, i anvendelsesbekendtgørelsen fastsætter, at der kan etableres hastighedszoner uden for tættere bebygget område, når politiet i medfør af § 92 a, stk. 2, jf. § 42, stk. 5, reelt ikke har hjemmel til at træffe denne afgørelse.*

*Høringssvaret fra Henrik S. Ludvigsen giver således ikke anledning til at undlade at foretage ophævelsen af § 141, stk. 2 og 3, som foreslået i ændringsbekendtgørelsen.*