

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Fjernelse af køretøjer, regulering af færdslen ved akutte hændelser, fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, forbud mod standsning og parkering i ~~skillerabatyderrabat~~ m.m.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som senest ændret ved lov nr. 534 af 27. marts 2021, foretages følgende ændringer:

1. I § 28, stk. 3, ~~21. pkt.~~, indsættes efter »~~midterrabatgangsti~~«: », skillerabat ~~yderrabat~~«.

~~2. I § 28, stk. 3, 3. pkt., indsættes efter »parkeres«: »med hele eller en del af køretøjet i skillerabat og yderrabat eller«.~~

~~3. I § 28 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:~~

~~»Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund skal undtages fra forbud omfattet af stk. 3.«~~

4. I § 42, stk. 5, indsættes som 3. pkt.:

»Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse.«.

5. I § 90, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Ved øvrige pludseligt opståede hændelser på motorveje og motortrafikveje, som er til fare for færdslen, kan vejmyndigheden eller vej- eller broejeren foretage den fornødne regulering af færdslen.«

6. I § 123, stk. 2, indsættes efter »statsvej«: », herunder når køretøjet henstår akut trafikfarligt«.

7. I § 123, stk. 2, indsættes som 2. og 3. pkt.:

» Tilsvarende kan A/S Storebælt og A/S Øresund som vejejere foranledige et køretøj fjernet, som henstår på et vejareal ejet af selskaberne. Reglerne i § 123, stk. 4-5, finder tilsvarende anvendelse på fjernelser foranlediget af A/S Storebælt og A/S Øresund.«

8. I § 123, stk. 7, indsættes efter »ejerens«: », klageadgang«, og efter »for«: »fjernelse og«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. april 2022~~1. januar 2022~~.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser på motorveje og motortrafikveje
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.4. Forbud mod standsning og parkering i skillerabat ~~og yderrabat~~
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.5. Fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Hensigten med dette lovforslag er først og fremmest at skabe bedre rammer for en effektiv, hurtig og sikker rydning efter færdselsuheld, andre hændelser som tabt gods samt fjernelse af henstillede køretøjer på de centrale færdselsårer i form af statsvejene og landets øvrige motorveje samt motortrafikveje. Ændringerne vil gavne både færdselssikkerheden og sikkerheden for de personer, som arbejder på vejene, ligesom de vil være til gavn for fremkommeligheden på veje, som betjener de største trafikmængder.

For at opnå dette indeholder forslaget en klar hjemmel for Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene til at fjerne køretøjer, som henstår akut trafikfarligt. Særligt på motorvejene er det afgørende, at der sker en hurtig fjernelse af køretøjer, som henstår i kørespor, da de udgør en akut fare for følgeulykker. En hurtig og effektiv fjernelse vil også medvirke til en genoprettelse af fremkommeligheden på den berørte vejstrækning.

Det foreslås også at give A/S Storebælt og A/S Øresund kompetence til at foranledige køretøjer, som henstår på et vejareal ejet af selskaberne, fjernet, idet disse vejarealer, Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen ikke er statsveje med Vejdirektoratet som vejmyndighed, men private infrastruktur anlæg. Herved sikres der mulighed for en mere effektiv fjernelse i de tilfælde, hvor det hensatte køretøjs ejer ikke selv rekvirerer vejhjælp, eller ikke gør det inden for rimelig tid.

I forbindelse med Vejdirektoratets udrykninger til akutte, trafikfarlige hændelser på de danske motorveje og motortrafikveje, f.eks. ved fjernelse af køretøj fra kørespor, fjernelse af tabt gods eller reparation af store slaghuller, har der i de senere år været et antal alvorlige påkørsler af afspærringsvogne og mandskab.

For at forbedre færdselssikkerheden og sikkerheden for de personer, der håndterer akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje, er der behov for, at vejmyndigheden eller vejejeren kan regulere færdslen, herunder fastsætte en midlertidig lavere hastighedsgrænse, mens arbejdet står på.

Lovforslaget indeholder endvidere en genindførelse af forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat, som blev ophævet den 1. juli 2017, idet ophævelsen har vist sig at medføre u hensigtsmæssige parkeringstilstande. Det foreslås dog i forlængelse heraf, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet.

Med lovforslaget indføres der også et forbud mod standsning og parkering i skillerabat.

Endelig foreslås det, at der uden for tættere bebygget område, for et nærmere afgrænset område, der er særligt egnet hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse. Forslaget skal forstås i sammenhæng med regeringens fokus på at sikre en øget adgang til at fastsætte lavere lokale hastighedsgrænser dér, hvor der er et lokalt behov herfor.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej

2.1.1. Gældende ret

Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, indeholder regler for politiets fjernelse af køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område. Hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet. Disse regler fremgår af færdselslovens § 123.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Ifølge § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1520 af 27. december 2014 (vejloven), er transportministeren vejmyndighed for statsvejene. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2.

Det følger af § 123, stk. 4, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 5, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 6. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 5 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123,

stk. 5. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 7, kan transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger desuden af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår i den forbindelse af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj som udgangspunkt bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Færdselslovens § 123, stk. 2, som er Vejdirektoratets hjemmel til at fjerne køretøjer, blev indsat ved lov nr. 1738 af 27. december 2016.

Formålet med lovændringen, følger af bemærkningerne til lovforslaget i LFF 2016-11-9 nr 60, hvoraf fremgår følgende:

”Formålet med lovforslaget er endvidere at give vejmyndigheden for statsvejene mulighed for at fjerne køretøjer, der henstår på statsveje, og som ikke er akut trafikfarlige. Efter gældende ret er det alene politiet, der har denne kompetence. Lovforslaget medfører en mere effektiv udnyttelse af statens ressourcer, idet vejmyndigheden for statsvejene herefter også vil kunne fjerne køretøjer, der henstår på statsveje, og som ikke er akut trafikfarlige.”

Endvidere fremgår det af lovbemærkningerne, at:

”Det foreslås, at vejmyndigheden for statsvejene får hjemmel til at fjerne køretøjer, der ikke umiddelbart er akut trafikfarlige, herunder f.eks. udbrændte biler, stjalne køretøjer, der sættes i nødsfor efter brug og biler, der er løbet tør for benzin og efterlades i nødsfor m.m.”

"Lovforslaget vedrører endvidere ikke køretøjer, der er henstillet på en så trafikfarlig måde, at de straks skal fjernes, som f.eks. køretøjer, der står på tværs af vejbanen el.lign. på grund af færdselsuheld. Disse akut trafikfarlige køretøjer har Vejdirektoratet i dag mulighed for at fjerne under henvisning til almindelige nødretsbetragtninger. Det vil Vejdirektoratet fortsat have med den foreslåede ændring."

Det må på den baggrund forstås, at færdselslovens § 123, stk. 2, finder anvendelse på henstillede eller havarede køretøjer i nødspor, der ikke giver anledning til akut fare.

Derimod falder køretøjer, som henstår akut trafikfarligt, typisk i kørespor, uden for området for færdselslovens § 123, stk. 2. Vejdirektoratet har således ikke udtrykkelig hjemmel i medfør af bestemmelsen til at fjerne disse køretøjer fra statsvej.

Vejdirektoratet har ifølge bemærkningerne til § 123, stk. 2, mulighed for at fjerne akut trafikfarlige køretøjer under henvisning til "almindelige nødretsbetragtninger".

En beslutning om at fjerne et køretøj i medfør af § 123, stk. 2, er en forvaltningsretlig afgørelse, hvorfor der som udgangspunkt skal foretages partshøring af føreren eller ejeren i overensstemmelse med forvaltningslovens, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014, § 19, stk. 1. Dette følger tillige af § 2, stk. 1, i cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, som siger, at politiet inden et køretøj fjernes, skal gøre ejeren bekendt med, at køretøjet agtes fjernet, årsagen hertil og hvilke udgifter, ejeren hæfter for, således at vedkommende får lejlighed til at fremkomme med en udtalelse.

Det fremgår direkte af lovbemærkningerne til den gældende § 123, stk. 2, at Vejdirektoratet i forbindelse med fjernelse af køretøjer skal følge de samme procedure- og sagsbehandlingsregler, som gælder for politiet. Ganske vist henvises der alene til reglerne i § 123, stk. 3 og 4, samt til bekendtgørelse om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, men det er formodningen, at også cirkulæret finder tilsvarende anvendelse for Vejdirektoratets fjernelse af køretøjer, da langt de fleste procedure- og sagsbehandlingsregler er fastsat i netop cirkulæret.

Henset til den akutte fare som køretøjer omfattet af den foreslåede ændring udgør, vil Vejdirektoratet dog i disse tilfælde kunne fjerne køretøjet straks og uden forudgående partshøring, da fjernelsen af køretøjet som udgangspunkt ikke kan afvente, at køretøjets ejer bliver partshørt.

Det bemærkes hertil, at der i forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 3, som er gengivet i § 3, stk. 1, i cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, allerede er en undtagelse til partshøringsforpligtelsen, i tilfælde hvor ejerens interesse i, at sagens afgørelse udsættes, findes at burde vige for væsentlige hensyn til offentlige eller private interesser, der taler imod en sådan

udsættelse. En sikring af færdselssikkerheden og trafikafviklingen på statsvejnettet må i den forbindelse vurderes at falde ind under væsentlige hensyn til offentlige interesser.

Endeligt bemærkes det, at retsstillingen ved ændringen sidestilles med tilsvarende forhold i lov om offentlige veje m.v. Efter denne lovs § 81, stk. 3, kan vejmyndigheden og politiet straks og uden forudgående påbud fjerne genstande m.v. som er placeret på det offentlige vejareal for borgerens regning, når genstandene m.v. er til ulempe eller til fare for færdslen. Endvidere følger det af lovens § 70, at efterlader nogen på offentlig vej eller sti affald eller genstande, der kan være til ulempe for færdslen eller er særligt forurenende, kan vejmyndigheden eller politiet lade det efterladte fjerne for den pågældendes regning.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at nødretten hvorefter Vejdirektoratet ifølge bemærkningerne til § 123, stk. 2, har mulighed for at fjerne akut trafikfarlige køretøjer under henvisning til ”almindelige nødretsbetragtninger”, er svært anvendelig i praksis, og der stilles strenge krav til den, der påberåber sig nødret. Heri ligger bl.a., at nødret kun kan påberåbes i helt særlige tilfælde og, at nødret ikke kan påberåbes som en generel hjemmel i myndighedens daglige virke.

Der ses således ikke at være hjemmel for Vejdirektoratet til at fjerne akut trafikfarlige køretøjer i medfør af færdselslovens § 123, stk. 2, ligesom det er tvivlsomt om nødretten kan anvendes – i hvert fald i et omfang, hvor der kan indrettes en fast praksis efter det.

Vejdirektoratet har som vejmyndighed et ansvar for at holde sine veje i god og forsvarlig stand. Udfordringen for Vejdirektoratet er imidlertid, hvis politiet eller beredskabet ikke er til stede ved et uheld eller havari og kan foretage fjernelse af et køretøj, der holder akut trafikfarligt.

Det kan f.eks. være i en situation, hvor et køretøj går i stå pga. motorsvigt og ikke kan køre videre, ved punktering eller ved mindre harmonikasammenstød, hvor der ikke er personskade, men hvor køretøjerne ikke kan fortsætte. Her tilkaldes politiet eller beredskabet typisk ikke.

Det er særligt på motorveje, at det er kritisk, hvis køretøjerne holder i køresporet. Af hensyn til både sikkerheden for de implicerede samt for de øvrige trafikanter er der her behov for at agere hurtigt og få flyttet køretøjerne væk fra kørebanen for at undgå følgeuheld. Sådanne køretøjer anses således for at henstå akut trafikfarligt.

Hvis køretøjet alene bugseres til nødsporet på en motorvej for at afværge den umiddelbare akutte fare, skal der ske en ny bugsering herfra på et senere tidspunkt - enten foretaget af ejerens vejhjælp eller Vejdirektoratet.

Det er i den forbindelse Transportministeriets opfattelse, at nødsporet på en motorvej ikke er et sikkert arbejdssted.

Nødsporet anvendes desuden som fremrykningsvej for beredskaberne i nogle situationer og bør derfor som udgangspunkt være fremkommeligt.

Endelig er det mest hensigtsmæssigt at flytte køretøjet til en opbevaringsplads for at sikre køretøjet mod indbrud/hærværk samt for at imødegå evt. miljøforurening ved f.eks. oliespild, som opbevaringspladserne kan håndtere.

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at den nuværende sontring mellem akut trafikfarlige og ikke-akut trafikfarlige køretøjer er unødvendig, uhensigtsmæssig og vanskeliggør Vejdirektoratets arbejde i praksis.

På baggrund af ovenstående vurderes der at være et behov for en lovændring, der fastsætter en klar hjemmel for Vejdirektoratet til at udføre opgaven med fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer på den måde, som giver størst sikkerhed for trafikanterne, og som sikrer, at køretøjerne håndteres effektivt og på forsvarlig vis, herunder miljømæssigt korrekt.

Procedure- og sagsbehandlingsreglerne i § 123, stk. 4 og 5, vil finde tilsvarende anvendelse på fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer. Der vil derfor gælde for alle fjernelser foranlediget af Vejdirektoratet, at køretøjet bringes til Vejdirektoratets anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt.

Det gælder også for de akut trafikfarlige køretøjer, at når Vejdirektoratet foranlediger et køretøj fjernet fra statsvej, vil Vejdirektoratets afholdte udgifter til transport og opbevaring påhvile føreren. Reglen i bestemmelsens 3. pkt. om ejers (brugers) hæftelse i tilfælde, hvor føreren er ukendt, finder tillige anvendelse, når der er tale om fjernelse af køretøj, som henstår akut trafikfarligt.

Den underretningspligt, der følger af § 123, stk. 5, herunder kravene til de oplysninger, som underretningen skal indeholde, vil ligeledes gælde når Vejdirektoratet har foranlediget indbragt et køretøj, som har henstået akut trafikfarligt.

Hvis lovforslaget vedtages vil transportministeren foranledige, at der foretages revideringer af bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer samt cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer, således at der bl.a. bliver skabt rum for, at en fjernelse af et køretøj i medfør af § 123 kan ske uden forudgående partshøring hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. I henhold til § 123, stk. 7, skal dette ske efter forhandling med justitsministeren.

2.2. A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer

2.2.1. Gældende ret

Færdselsloven indeholder regler for politiets fjernelse af køretøjer, der henstår på et område omfattet af færdselsloven. Hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet. Disse regler fremgår af færdselslovens § 123.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Ifølge § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje, er transportministeren vejmyndighed for statsvejene. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2.

Det følger af § 123, stk. 4, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet eller den statslige vejmyndighed har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 5, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 6. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller den statslige vejmyndighed.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 5 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 6. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 7, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger desuden af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår i den forbindelse af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Når politiet og Vejdirektoratet fjerner et køretøj i medfør af § 123, stk. 1 og 2, vil køretøjets fører eller ejer kunne klage over afgørelsen til Rigspolitiet henholdsvis Transportministeriet i medfør af det almindelige forvaltningsretlige princip om over-/underordningsforhold.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Sund og Bælt Holding A/S (Sund og Bælt) er et privatretligt organiseret selskab, der som moderselskab varetager den overordnede styring af aktiviteterne i de 100 pct. ejede datterselskaber, som bl.a. tæller A/S Storebælt, der ejer og driver Storebæltsforbindelsen, og A/S Øresund, der ejer og driver Øresundsmotorvejen, som er tilslutningsanlægget til Øresundsbroen på den danske side.

Uanset, at Sund og Bælt, og herunder A/S Storebælt og A/S Øresund, er 100 pct. statsejede, er selskaberne ikke en del af den offentlige forvaltning og er således ikke vejmyndigheder i vejlovgivningens eller færdselslovens forstand, ligesom selskabernes vejarealer ikke er offentlige broer/veje, men derimod private broer/veje. Som følge heraf er Sund og Bælt, herunder A/S Storebælt og A/S Øresund ikke omfattet af Vejdirektoratets myndighedskompetence i den gældende

§ 123, stk. 2, og Sund og Bælt og dets datterselskaber har ikke en tilsvarende kompetence i anden lovgivning, der giver selskaberne mulighed for at fjerne havareret køretøjer, som henstår på f.eks. Storebæltsbroen.

Ifølge Sund og Bælt Holding A/S havarerer der årligt ca. 650 køretøjer på Storebæltsbroen, som alle kan udgøre en risiko for færdselssikkerheden og en ulempe for afvikling af trafikken, når disse typisk står henstillet i nødsporet.

I tilfælde, hvor havareret køretøjer står hensat på f.eks. Storebæltsbroen, tager A/S Storebælts medarbejdere i dag kontakt til føreren af køretøjet med henblik på at få klarlagt om føreren har rekvireret vejhjælp. Såfremt føreren ikke har rekvireret vejhjælp, f.eks. fordi føreren ikke er tilmeldt en vejhjælpsordning, vil A/S Storebælt rekvirere vejhjælp, således at køretøjet af trafiksikkerhedsmæssige grunde fjernes hurtigst muligt fra broen. A/S Storebælt har imidlertid ikke mulighed for at fjerne køretøjet for ejerens regning på samme måde som politi eller vejmyndighed, og selskabet afholder derfor i dag selv udgifterne hertil. Alternativt skal selskabet tage kontakt til politiet, hvilket vanskeliggøre genopretningen af trafikafviklingen.

Henstillede køretøjer i nødsporet kan bevirke, at bilisterne sænker farten, når køretøjet passerer, hvilket medfører øget risiko for harmonikasammenstød på broen, der yderligere påvirker fremkommeligheden, da broen må lukke ned i en given tidsperiode for oprydningsarbejdet.

Hertil bemærkes det, at store dele af A/S Storebælts og A/S Øresunds vejarealer er særlig kritisk infrastruktur, der er mindre tilgængelig end statsvejnettet på fastlandet, og som er særligt eksponeret over for lukning i tilfælde af færdselsuheld.

Formålet med lovforslaget er således at skabe mulighed for, at også A/S Storebælt og A/S Øresund som ejer af henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, og dermed ansvarlig for driften og vedligeholdelsen af vej- og broanlæggene, kan foranledige de i § 123, stk. 1, nævnte køretøjer fjernet fra vejarealerne, idet det efter gældende lovgivning alene er politiet, som har kompetencen. Det vurderes, at der herved sikres en hurtigere og mere effektiv fjernelse af køretøjer, som henstår til ulempe og fare for færdslen på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. Det foreslås på den baggrund, at A/S Storebælt og A/S Øresund får en tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.

A/S Storebælt og A/S Øresund skal i forbindelse med fjernelse af køretøjer fra deres respektive vejarealer følge de samme procedure- og sagsbehandlingsregler, som gælder for politiet og Vejdirektoratet ved disses fjernelse af køretøjer. Dette gælder både i relation til de gældende regler i færdselslovens § 123, stk. 4 og 5, og i relation til de regler, der er fastsat i bekendtgørelse

nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer samt cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2021 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Hvis lovforslaget vedtages, vil transportministeren derfor efter forhandling med justitsministeren foranledige de nødvendige ændringer i de pågældende administrative forskrifter.

Det er ikke hensigten med lovforslaget, at A/S Storebælt og A/S Øresund skal have mulighed for at bortsælge de fjernede køretøjer eller sende disse til ophugning. Dette forudsættes fortsat varetaget af politiet i medfør af § 123, stk. 6. Køretøjerne skal derfor efter en kortere opbevaringstid hos A/S Storebælt og A/S Øresund eller deres entreprenører overdrages til politiet, hvis køretøjet ikke er afhentet af ejeren.

Idet det følger af lovforslaget, at færdselslovens § 123, stk. 4, skal finde anvendelse for A/S Storebælt og A/S Øresund, gælder det også for disse selskabers fjernelse og evt. opbevaring, at udgifter, som selskaberne har afholdt i relation hertil, påhviler føreren. Tilsvarende gælder det, at også ejeren (brugeren) hæfter for betalingen, hvis føreren er ukendt eller ikke betaler efter påkrav medmindre det bliver godtgjort, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

A/S Storebælt og A/S Øresund kan i lighed med politiet og Vejdirektoratet få dækket de ovenfor nævnte udgifter ved politiets salg af eller ved ophugning af køretøjet i det omfang, at salget eller ophugningen af køretøjet indbringer tilstrækkelige midler.

A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer vil have karakter af forvaltningsretlige afgørelser. Denne afgørelsesvirksomhed vil i medfør af lov om offentlighed i forvaltningen, jf. lovbekendtgørelse nr. 145 af 24. februar 2020 (offentlighedsloven), offentlighedslovens § 5, stk. 1, være omfattet af offentlighedsloven, dog således at lovens §§ 11, 12 og 15-17 ikke finder anvendelse. Herudover vil transportministeren efter forhandling med justitsministeren i medfør af forvaltningslovens § 1, stk. 3, fastsætte regler om, at forvaltningsloven helt eller delvist skal gælde i relation til fjernelse af køretøjer, herunder nærmere regler om opbevaring af dokumenter, journalisering og tavshedspligt.

Medmindre køretøjet står henstillet på en akut trafikfarlig måde, hvorfor køretøjets fjernelse skal ske hurtigst muligt og derfor ikke kan afvente, at føreren eller ejeren bliver partshørt over fjernelsen, skal A/S Storebælt og A/S Øresund i lighed med Vejdirektoratet og politiet, foretage en parthøring af føreren eller ejeren i overensstemmelse med reglerne i forvaltningslovens kapitel 5.

Det vil bero på en konkret vurdering fra A/S Storebælts og A/S Øresunds side, om fjernelsen af et køretøj kan afvente, at førerens/ejeren selv foranlediger køretøjet fjernet, typisk via en

vejhjælpsordning, eller om selskabet skal iværksætte fjernelsen ud fra hensyn til færdselssikkerheden eller fremkommeligheden.

I og med at A/S Storebælt og A/S Øresund er private selskaber, er der ikke nogen overordnet myndighed, hvortil en fører eller ejer af et køretøj kan rette en klage over fjernelsen af køretøjet. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at der ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning, og for at sikre, at alle trafikanter har den samme retsstilling, uanset fra hvilken vejstrækning man måtte få fjernet sit køretøj, er et behov for at etablere en klageadgang.

Hvis lovforslaget vedtages, vil en sådan klageadgang efter forhandling med justitsministeriet blive tilvejebragt i forbindelse med en ændring af den gældende bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer eller i en evt. ny hovedbekendtgørelse, som skal erstatte den nuværende bekendtgørelse. Transportministeriet forestiller sig, at klageadgangen alene vil skulle angå retlige spørgsmål.

2.3. Regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser til fare for færdslen på motorveje og motortrafikveje

2.3.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 90, stk. 1, at ved vej- og broarbejde samt i tilfælde, hvor der pludseligt opstår skade på vej eller bro til fare for færdslen, kan den vejmyndighed eller den kommunale myndighed, som forestår arbejdet eller fører tilsyn med vejen, eller brobestyrelsen foretage den fornødne regulering af færdslen, herunder anvisning af omkørsel.

Efter § 90, stk. 2, kan transportministeren fastsætte bestemmelser om regulering af færdslen efter stk. 1.

De hændelser, der foreslås indeholdt i 2. pkt., omfatter ikke færdselsuheld, som falder under det kommunale redningsberedskabs ansvarsområde i henhold til lov om beredskab, jf. lovbekendtgørelse nr. 314 af 3. april 2017 (beredskabsloven), beredskabslovens § 12, f.eks. færdselsuheld hvor der er brand, indeklemte personer eller udslip af farlige stoffer.

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Ved vejmyndighed for offentlig vej, forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej, hvilket vil sige kommunalbestyrelserne for så vidt angår det kommunale vejnet og Vejdirektoratet for så vidt angår det statslige vejnet. Vejmyndigheden (Kommunalbestyrelsen) for en privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234

af 4. november 2015 (privatvejsloven), jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, hvilket vil sige private fællesveje i byer og bymæssige områder, kan med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser.

I henhold til § 92 a, stk. 2, træffer politiet afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej og privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden. Ifølge § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje, er transportministeren vejmyndighed for statsvejene. I praksis vil det sige Vejdirektoratet, idet administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Vejdirektoratet har som vejmyndighed for statsvejene sammen med Rigspolitiet indgået en aftale med Falck, der hurtigt kan rykke ud og afhjælpe ved akutte, trafikfarlige hændelser på motorvejene og motortrafikvejene.

I forbindelse med disse udrykninger, har der i de senere år været et antal alvorlige påkørsler af afspærringsvognene og dødsulykker til følge, hvorfor Vejdirektoratet i 2019 nedsatte en arbejdsgruppe med Rigspolitiet, Arbejdstilsynet, Dansk Erhverv, 3F, SOS Dansk Autohjælp og Falck, der skulle identificere mulige løsninger til at forbedre sikkerheden for de folk, der håndterer akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje.

Arbejdsgruppen fandt bl.a., at der er et behov for at kunne fastsætte en midlertidig lavere hastighedsgrænse, mens arbejdet står på med at få ryddet op efter den akutte hændelse.

Derudover har Vejdirektoratet peget på behovet for mere generelt at kunne regulere færdslen, når der i forbindelse med disse hændelser arbejdes på motorveje og motortrafikveje.

Det almindelige hjemmelsgrundlag i færdselsloven til at træffe færdselsmæssige bestemmelser for offentlig vej findes i §§ 92-92 a. § 92 tillader vejmyndigheden at træffe bestemmelser med samtykke fra politiet, og efter § 92 a træffer politiet afgørelse, bl.a. om lokale hastighedsgrænser. Af disse bestemmelser følger således kompetencefordelingen, når der skal træffes færdselsmæssige bestemmelser på offentlig vej, herunder alle landets motorveje og motortrafikveje med få undtagelser.

Vejdirektoratet må som vejmyndighed for statsvejene altså ikke træffe færdselsmæssige bestemmelser, f.eks. forbud mod en færdselsart, overhalingsforbud eller påbudt kørselsretning, uden forinden at have indhentet politiets samtykke. Tilsvarende er det politiet, som skal træffe afgørelse om en lokal hastighedsgrænse, før Vejdirektoratet må nedskille hastigheden.

På baggrund af den hastende karakter ved de akutte hændelser, er der ikke tid nok til at indhente samtykke fra politiet, eller at afvente at politiet træffer en afgørelse om en lavere lokal hastighedsgrænse. Processen vurderes at være for ufleksibel og omstændelig i praksis i de tilfælde, hvor der skal reageres hurtigt af hensyn til både færdselssikkerheden og fremkommeligheden.

I færdselslovens § 90, stk. 1, findes allerede en undtagelse til kompetencebestemmelserne i §§ 92-92 a, idet vejmyndigheden efter denne bestemmelse har hjemmel til at foretage den fornødne regulering af færdslen ved vej- og broarbejde og ved pludseligt opstået skade på vej eller bro til fare for færdslen.

Vejmyndigheden kan således i medfør af § 90, stk. 1, træffe de nødvendige færdselsmæssige bestemmelser, herunder f.eks. om en lokal hastighedsgrænse, uden at skulle inddrage politiet. Men § 90, stk. 1, indeholder alene hjemmel for vejmyndigheden til at regulere færdslen i de tilfælde, hvor den akutte hændelse er en egentlig skade på selve vejen i form af f.eks. et stort slag hul. Hvis den akutte hændelse er tabt gods, et væltet træ, et havareret køretøj m.v. er det vurderingen, at det falder uden for anvendelsesområdet for § 90, stk. 1, hvorfor de færdselsmæssige bestemmelser, der ønskes truffet i forbindelse med afspærring og oprydning, skal ske i medfør af færdselslovens §§ 92-92 a.

Det bemærkes i forlængelse heraf, at de omtalte akutte hændelser ikke kan anses som vejarbejde, og heller ikke på den baggrund vil være omfattet af § 90, stk. 1.

Det er på denne baggrund Transportministeriets vurdering, at bestemmelsens anvendelsesområde er for snævert, som den er formuleret i dag.

Bestemmelsen vurderes at være uhensigtsmæssig og utidssvarende taget i betragtning, at Vejdirektoratet årligt oplever ca. 12.000 hændelser på statsvejene af akut farlig karakter, hvoraf langt de fleste falder uden for ordlyden og anvendelsesområdet af bestemmelsen. Det er kun en brøkdel af de 12.000 hændelser, som skyldes en skade på selve vejen. Ved f.eks. oprydningsarbejde efter et trafikuheld eller lignende hændelser af akut karakter, bør regulering af færdslen prioriteres henset til arbejdets allerede farlige karakter.

Det foreslås derfor, at der tilføjes et 2. pkt. i færdselslovens § 90, stk. 1, som udvider anvendelsesområdet for den gældende § 90 stk. 1. Ændringen indebærer således, at akutte hændelser, f.eks. tabt gods, havarerede køretøjer, påkørte dyr og lignende, også bliver omfattet.

Den foreslåede ændring regulerer alene akutte hændelser, der opstår på motorveje og motortrafikveje. For langt størstedelen af disse vejes vedkommende er der tale om statsveje. Herudover er der enkelte motorveje og motortrafikveje med kommunale vejmyndigheder. Et

eksempel på en privat vej- eller broejer, som vil have adgang til at benytte bestemmelsen er A/S Storebælt som ejer af Storebæltsbroen, på hvilken der løber en motorvej.

Hvis lovforslaget vedtages, vil der blive udarbejdet en ny bekendtgørelse, der særligt regulerer, hvordan der skal afmærkes ved akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje, således at reguleringen og afmærkningen deraf ensortes til gavn for trafikanterne. Der vil også blive foretaget relevante ændringer i de allerede eksisterende afmærkningsbekendtgørelser. Disse bekendtgørelser kan udstedes i medfør af den nuværende beføjelseshjemmel i færdselslovens § 90, stk. 2.

2.4. Forbud mod standsning og parkering i skillerabat ~~og yderrabat~~

2.4.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 28, stk. 3, at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

Det er således tilladt at standse og parkere i skillerabat og yderrabat, men med mulighed for at vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte et forbud med lokal afmærkning.

~~Ved lov nr. 693 af 8. juni 2017, som trådte i kraft den 1. juli 2017, blev ”yderrabat” fjernet fra bestemmelsens 1. pkt., således at det ikke efter de gældende regler er ulovligt at parkere i yderrabat i tættere bebygget område.~~

~~Af bemærkningerne til lovforslaget i LFF 2017-02-22 nr 141 fremgår, at baggrunden for at fjerne forbuddet var, at det havde vist sig at have en utilsigtet konsekvens, idet private grundejere i tættere bebyggede områder, hvis ejendom uden adskillelse grænser op til en vej, kunne risikere at blive pålagt en afgift for at parkere i yderrabat, selvom de parkerede inde på deres egen grund, typisk på en græsplæne.~~

~~Det fremgik endvidere af bemærkningerne, at det fortsat ville være muligt for vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, at fastsætte et forbud med lokal afmærkning de steder, hvor det vurderedes færdselssikkerhedsmæssigt mest forsvarligt eller bedst for trafikafviklingen.~~

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ophævelsen af forbuddet har, særligt i de store byer med pres på parkeringskapaciteten, vist sig at medføre en u hensigtsmæssig parkeringsadfærd og til tider kaotiske parkeringstilstande, som kan udgøre en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko, såvel som medføre ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering. Derudover har det vist sig vanskeligt for vejmyndighederne at "skille sig ud af problemerne" med lokal afmærkning.

Henset hertil, er det Transportministeriets vurdering, at ophævelsen af forbuddet har haft nogle vidtrækkende negative konsekvenser, som er uforholdsmæssigt store i forhold til det problem, som blev imødekommet med fjernelsen; at private grundejere risikerede at blive pålagt en afgift for parkering på egen grund. På den baggrund foreslås forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat i tættere bebygget område genindført i færdselslovens § 28, stk. 3.

Det er dog samtidig Transportministeriets opfattelse, at rimelighedsbetragtninger og hensynet til den enkelte grundejer og dennes råderet over egen ejendom taler for, at det er muligt, at grundejere kan undtages fra forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat. Det foreslås derfor, at der indsættes en bemyndigelsesbestemmelse, således at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at private grundejeres parkering på egen grund kan undtages fra de standsnings- og parkeringsforbud, som er omfattet af § 28, stk. 3.

Det foreslås, at det er kommunalbestyrelsen, der kan træffe bestemmelse om undtagelse fra forbud, idet kommunalbestyrelsen gennem den kommunale forvaltning, har det nødvendige lokalkendskab og indsigt i de konkrete vejtekniske og trafikale forhold. At det er kommunalbestyrelsen og ikke den kommunale vejmyndighed skyldes, at der som udgangspunkt er tale om regulering af et rent privat areal, hvor vejmyndigheden ikke har kompetence til at træffe en sådan afgørelse, da der derved ikke er tale om kommunale veje eller offentlige veje, selv om disse ofte grænser op til et sådan privat areal.

I lighed med når vejmyndigheden træffer færdselsmæssige bestemmelser for offentlige veje og private fællesveje i byer og bymæssigt område i medfør af færdselslovens § 92, foreslås det, at politiet skal give samtykke inden kommunalbestyrelsen kan bestemme, at en privat grundejers parkering skal undtages fra forbud efter § 28, stk. 3.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Transportministeriet i medfør af den forslåede bestemmelse udarbejde en bekendtgørelse, som fastlægger de nærmere rammer for, i hvilke tilfælde og hvordan parkering på privat grund kan undtages. Det er forventningen, at en sådan bekendtgørelse vil kunne træde i kraft umiddelbart efter denne lovs ikrafttrædelse.

Forbuddet mod parkering i yderrabat blev oprindeligt indsat ved lov nr. 169 af 26. februar 2014.

Af de særlige bemærkninger til lovforslaget i LFF 2013-10-21 nr 54 fremgår det, at "ved "yderrabat" forstås i denne sammenhæng et færdselsfrit areal i færdselsvejsoverfladen uden for yderste færdselsareal, som tjener til adskillelse mellem eller begrænsning af færdselsarealerne. Den foreslåede bestemmelse omfatter således vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste færdselsareal."

Et forbud mod parkering i yderrabat blev oprindeligt indsat ved lov nr. 169 af 26. februar 2014. Af de særlige bemærkninger til lovforslaget i LFF 2013-10-21 nr 54 fremgår det, at "ved "yderrabat" forstås i denne sammenhæng et færdselsfrit areal i færdselsvejsoverfladen uden for yderste færdselsareal, som tjener til adskillelse mellem eller begrænsning af færdselsarealerne. Den foreslåede bestemmelse omfatter således vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste færdselsareal." Forbuddet blev ophævet igen ved lov nr. 693 af 8. juni 2017.

Ovenstående har hidtil været fortolket således, at "yderrabat" inkluderer den type rabat, der i Vejdirektoratets Vej- og trafikteknisk ordbog bliver betegnet "skillerabat", defineret som en rabat til adskillelse mellem færdselsarealer.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der er forskellige hensyn i forhold til standsning og parkering, alt efter om der er tale om større eller mindre byer. I udgangspunktet har parkering i rabatter ikke givet problemer i mindre byer, mens man i større byer til tider har set kaotiske parkeringstilstande, som kan udgøre en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko såvel som medføre ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering. Det er således hensigten med forslaget at imødekomme de forskellige hensyn, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat, idet vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte forbud med lokal afmærkning. Der anvendes tavlerne UC 60,5 Standsning på rabat forbudt og UC 60,6 Parkering på rabat forbudt. Begge tavler kan anvendes både som undertavle og som hovedtavle.

Ved "skillerabat" skal forstås et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne, der tjener som adskillelse mellem to færdselsarealer. Det vil oftest være et areal, som adskiller kørebanen fra enten fortov eller cykelsti.

Ved "yderrabat" skal forstås et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne uden for yderste færdselsareal.

Denne definition på "yderrabat" inkluderer dermed også den type rabat, der i Vejdirektoratets Vej- og trafikteknisk ordbog bliver betegnet "skillerabat", defineret som en rabat til adskillelse mellem færdselsarealer.

Med forslaget bringes retstilstanden tilbage til før 1. juli 2017, hvor ophævelsen af forbuddet trådte i kraft. Transportministeriet finder det dog i den forbindelse hensigtsmæssigt, at både skillerabat og yderrabat nævnes i bestemmelsen. Hensigten med at tilføje skillerabat i § 28, stk. 3, er således ikke at udvide forbuddets anvendelsesområde i forhold til det forbud, som blev indsat ved lov nr. 169 af 26. februar 2014, men alene at gøre det mere klart, hvilke arealer, der er omfattet af forbuddet.

2.5. Fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område

2.5.1. Gældende ret

Færdselslovens regler om hastighed findes i kapitel 5. Færdselslovens § 42, stk. 1-3, indeholder de generelle hastighedsgrænser, mens stk. 4 og 5 indeholder regler om mulighed for lokalt at fastsætte højere eller lavere hastighedsgrænser end den generelle.

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 5, at for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

Bestemmelsen indebærer, at de generelle hastighedsgrænser der er fastsat i færdselslovens § 42, stk. 1-3, kan fraviges, således at der for en vejstrækning kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle. Ligeledes kan der i tættere bebygget område fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle for et nærmere afgrænset område (zone).

Det følger af færdselslovens § 95, stk. 1, nr. 1-4, at transportministeren fastsætter bestemmelser om udformningen og betydningen af: færdselstavler, afmærkning på kørebanen, signalanlæg og anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning for færdsel.

Det fremgår endvidere af færdselslovens § 95, stk. 3, at transportministeren fastsætter bestemmelser om anvendelse af afmærkning i stk. 1, herunder om indhentelse af samtykke fra politiet.

De nærmere regler for afmærkning af lokale hastighedsbegrænsninger for et nærmere afgrænset område er fastsat af Vejdirektoratet i bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning.

Lokale hastighedsbegrænsninger afmærkes forskelligt afhængigt af, om hastighedsbegrænsningen er fastsat for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område.

Vejstrækninger afmærkes med *C 55 Lokal hastighedsbegrænsning*, medens hastighedsbegrænsninger for et nærmere afgrænset område afmærkes med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning.

Det følger af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 94, stk. 1, 1. pkt., at C 55 skal gentages efter alle betydende sideveje højst 50 m efter vejindmundingen og ved accelerationsbaner højst 100 m efter disses afslutning.

Efter bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 136, stk. 1, skal E 68 opsættes på alle veje, som fører ind i området.

Det fremgår af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 138, stk. 2, at etablering af hastighedszone skal ske efter reglerne i §§ 139-147.

Det følger af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 1, at inden for tættere bebygget område, afmærket med E 55 *Tættere bebygget område*, må der kun etableres zoner med hastigheder på 30 km i timen eller 40 km i timen.

2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det skal som trafikant være trygt og sikkert at færdes i trafikken. Hastighed er en af de hyppigste ulykkesfaktorer. Regeringen har derfor et stort fokus på adgangen til at fastsætte lavere lokale hastighedsgrænser.

Efter færdselsloven § 42, stk. 5, er det i dag muligt at fastsætte en lavere hastighedsgrænse for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område. En lavere hastighedsgrænse kan dog kun fastsættes for et nærmere afgrænset område inden for tættere bebygget område.

Det er – efter færdselsloven – således ikke muligt at fastsætte lavere hastigheder i nærmere afgrænsede områder uden for et tættere bebygget område.

Transportministeriet er blevet opmærksom på, at der ved en fejl i 2006 er blevet fastsat regler om afmærkning, der tillader skiltning af lokale hastighedsbegrænsninger for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebyggede områder.

I 2006 blev der ved bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning således fastsat bestemmelser om afmærkning med E 68 *Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning uden for tættere bebyggede områder.

Det var blandt andet de kommunale vejmyndigheder, der efterspurgte muligheden for at få fastsat en lavere lokal hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område. Behovet opstod, fordi kommunerne ønskede at begrænse brugen af færdselstavle C 55 *Lokal hastighedsbegrænsning* i områder med flere end to veje, og hvor der typisk er tæt bebyggelse, men en bebyggelse som strækker sig til flere sideveje og længere ud end det egentlige tættere bebyggede område afmærket med færdselstavle for by E 55 *Tættere bebygget område*.

Reglerne i bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning, om skiltning med E 68 *Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning uden for tættere bebygget områder, er blevet

videreført og fremgik indtil 12. juni 2021 af bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3.

I bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3, fremgik det således, at der uden for tættere bebyggede områder kunne etableres zoner med hastigheder på 40 km i timen eller 50 km i timen, og at der i rekreative områder og sommerhusområder uden for tættere bebyggede områder kunne etableres zoner med hastigheder på 30 km i timen, 40 km i timen eller 50 km i timen.

Bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3, har medført, at der enkelte steder i Danmark, herunder på mindre øer og i sommerhusområder, beliggende uden for tættere bebygget område, har været fastsat en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

Da færdselsloven ikke indeholder hjemmel til, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, har Transportministeriet bedt Vejdirektoratet om at ophæve § 141, stk. 2 og 3, i bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning. Det fremgår således ikke længere, at det er muligt at skilte med en lokal hastighedsbegrænsning for et afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Transportministeriet har i den forbindelse henstillet Justitsministeriet til, at skiltning med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning uden for tættere bebygget område ikke håndhæves.

Transportministeriet har ligeledes bedt Vejdirektoratet om at tage kontakt til Kommunernes Landsforening med henblik på at indgå en dialog om håndteringen af den afmærkning, der er opsat på baggrund af bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning § 141, stk. 2 og 3.

Transportministeriet har – i dialog med Vejdirektoratet og Kommunernes Landsforening – endvidere undersøgt, om der er behov for at tilvejebringe den nødvendige hjemmel i færdselsloven til at fastsætte en lavere hastighedsbegrænsning for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Kommunernes Landsforening har oplyst, at kommunerne fortsat vurderer, at der kan være situationer, hvor det kan være nyttigt at få fastsat lavere hastighedsgrænser for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, og at der derfor bør tilvejebringes den nødvendige hjemmel i færdselsloven til at fastsætte lavere hastighedsgrænser for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Da der i 1985, ved lov nr. 158 af 24. april 1985 om ændring af færdselsloven (Hastighedsgrænser, køreuddannelse, m.v.), blev indført en mulighed for at fastsætte en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område, var det blandt andet af hensyn til, at der i færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 964/1982, blev peget på, at lokale hastighedsbegrænsninger især bør kunne indføres i afgrænsede boligområder, eventuelt gennem indførelse af hastighedszoner, således at opsætning af færdselstavler begrænses, jf. Folketingstidende 1984-85, tillæg A, spalte 200.

Det er Transportministeriets vurdering, at et lignende behov for at begrænse opsætningen af færdselstavler, gør sig gældende uden for tættere bebyggede områder. Især i de områder, hvor der er tæt bebyggelse, der strækker sig til flere sideveje og længere ud end det egentlige tættere bebyggede område afmærket med færdselstavle for by *E 55 Tættere bebygget område*.

For at imødekomme de særlige og lokale behov, der er for at få fastsat en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebyggede områder, foreslår Transportministeriet, at færdselslovens § 42, stk. 5, ændres, således at der uden for tættere bebygget område også kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle for et nærmere afgrænset område.

Da behovet for at fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område ikke vurderes at være lige så stort som behovet for at fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område inden for tættere bebygget område, foreslås det, at der uden for tættere bebyggede områder kun kan fastsættes en lokal hastighedsbegrænsning for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil.

Med lovforslaget foreslås det således, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, når vejenes udformning og indretning i området har en sådan karakter, at trafikanterne ikke kan undgå at se en sammenhæng mellem områdets karakter og begrundelsen for skiltningen med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning.

En lavere hastighedsgrænse end den generelle vil således ikke kunne fastsættes for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, hvis området ikke særligt egner sig hertil. Et område, hvor der løber en lang lige vejstrækning med få tilstødende sideveje langs åbne marker, kan, hvis området ikke er nærmere afgrænset, for eksempel ikke anses for at være egnet til skiltning med *E 68 Zonetavle* med lokal hastighedsbegrænsning.

Et eksempel på, hvor et område vil kunne anses for at være egnet til, at der fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område, er afgrænsede områder med flere end to veje med tæt bebyggelse og et vejforløb med vejsving, bakker eller lignende, hvor vejen ikke indbyder til kørsel med høj hastighed. Det kan være på de danske småøer, hvor vejforløbet ofte er smalt, kringlet, og hvor der i forvejen er lave hastigheder.

Områder med begrænset bebyggelse, der ikke er store nok til, at der kan skiltes med færdselstavle for by *E 55 Tættere bebygget område* (blå byer, afmærket med *H 45 Stedtavle*), vil også kunne anses for at være egnet til, at der fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område uden for tættere bebygget område. Områderne skal være nærmere afgrænset og skal omfatte mindst to vejstrækninger, som primært er sideveje til en mere overordnet vej. Den overordnede vej indgår ikke som en del af det nærmere afgrænsede område.

Afgrænsede rekreative områder og sommerhusområder, er andre eksempler på områder, som ville kunne anses for at være egnet til fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse for et afgrænset område uden for tættere bebygget område.

Der henvises derudover til de begrænsninger i zonernes størrelse, der fremgår af bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det er Transportministeriets vurdering, at forslaget kun har få økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

~~For så vidt angår forslaget om at genindføre forbuddet mod standsning og parkering, vil kommunerne potentielt have en udgift forbundet med at fjerne de skilte, som fastsætter et lokalt forbud mod standsning eller parkering i yderrabat, der er blevet opsat siden forbuddets ophævelse den 1. juli 2017.~~

~~Herudover kan der være tale om at kommunerne skal afsætte ressourcer til administration i forbindelse med behandling af ansøgninger om undtagelse fra parkeringsforbud. Det er dog forventningen, at der vil være tale om ganske få ansøgninger, hvorfor den administrative byrde vurderes at blive af en ringe størrelsesorden.~~

~~Lovforslaget vurderes ikke i øvrigt at have implementeringskonsekvenser for det offentlige.~~

4. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forslaget vurderes ikke at have negative økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 5. juli 2021 til den 12. august 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ringe økonomisk konsekvens for kommunerne
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ringe administrativ konsekvens for kommunerne
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet mv.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser Forholdet til EU-retten	Ingen	Ingen
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU- regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 28, stk. 3, at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere

bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

~~Efter gældende ret er det tilladt at standse og parkere i yderrabat både i og uden for tættere bebygget område. Definitionen af tættere bebygget område følger af færdselslovens § 2, nr. 27, som et område, hvis grænser tilkendes gives ved særlig afmærkning.~~

~~Det foreslås i § 1, nr. 1, at der i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., indsættes skillerabat og yderrabat, således at der gælder et forbud mod standsning og parkering i skillerabat og yderrabat i tættere bebygget område, idet den foreslåede ændring i forslaget § 1, nr. 2, fortsat gør det tilladt at standse og parkere i skillerabat og yderrabat uden for tættere bebygget område.~~

Det foreslås i § 1, nr. 1, at der i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., indsættes et forbud mod standsning og parkering på skillerabat, idet "skillerabat" defineres i overensstemmelse med Vejdirektoratets Vej- og Trafiktekniske ordbog som et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne der tjener til adskillelse mellem to færdselsarealer.

~~Ved "skillerabat" skal forstås et areal, der tjener som adskillelse mellem to færdselsarealer. Det vil oftest være et areal, som adskiller kørebanen fra enten fortov eller cykelsti.~~

~~Ved "yderrabat" skal forstås et areal uden for yderste færdselsareal, der tjener som begrænsning af færdselsarealerne.~~

~~Indsættelsen af skillerabat tydeliggør, hvilke typer af rabatarealer der er omfattet af forbuddet.~~

~~Det understreges også med den foreslåede indsættelse af skillerabat i § 28, stk. 3, 1. pkt., at et sådant rabatareal ikke er lignende midterrabat og helleankæg og derfor ikke er omfattet af færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt.~~

Det foreslås i § 1, nr. 1, at der i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., indsættes et forbud mod standsning og parkering på skillerabat, idet "skillerabat" defineres i overensstemmelse med Vejdirektoratets Vej- og Trafiktekniske ordbog som et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne der tjener til adskillelse mellem to færdselsarealer.

"Yderrabat" omfatter herefter i overensstemmelse med Vejdirektoratets Vej- og trafiktekniske ordbog et færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne uden for yderste færdselsareal. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat, idet vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte forbud med lokal afmærkning.

Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt, at skillerabat nævnes i bestemmelsen, særligt med præcisering af definitionen af skillerabat, idet en sådan ikke før har fremgået tydeligt af lovens bestemmelse. Det tydeliggøres således eksplicit med den foreslåede indsættelse af skillerabat i § 28, stk. 3, 2. pkt., at der gælder et standsnings- og parkeringsforbud i skillerabatter.

Med lovforslaget ændres retstilstanden dermed i forhold til standsning og parkering i yderrabat i forhold til definitionen af ”yderrabat”, mens det fortsat vil være tilladt, at standse og parkere i yderrabatten, efter den definition, der foreslås med lovforslaget. Hensigten med at tilføje skillerabat i § 28, stk. 1, 2. pkt., er således at klargøre standsnings- og parkeringsforbuddet på denne type areal, og en særskilt definition af skillerabat og yderrabat.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der er forskellige hensyn i forhold til standsning og parkering, alt efter om der er tale om større eller mindre byer. I udgangspunktet har parkering i rabatter ikke givet problemer i mindre byer, mens man i større byer til tider har set kaotiske parkeringstilstande, som kan udgøre en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko såvel som medføre ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering. Det er således hensigten med forslaget at imødekomme de forskellige hensyn, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Det vil herefter fortsat være tilladt at standse og parkere i yderrabat, idet vejmyndigheden med politiets samtykke med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan fastsætte forbud med lokal afmærkning de steder, hvor det vurderes færdselssikkerhedsmæssigt mest forsvarligt eller bedst for trafikafviklingen. Denne afmærkning kan ske ved afmærkningen UC 60,5 Standsning på rabat forbudt og UC 60,6 Parkering på rabat forbudt og kan benyttes ved rabatarealer. Begge tavler kan anvendes både som undertavle og som hovedtavle.

Overtrædes forbuddet kan der ske pålæggelse af afgift i medfør af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2, og færdselslovens § 122 a, stk. 1 og 2, jf. § 121, stk. 1, nr. 2.

Vejmyndigheden vil med samtykke fra politiet i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, have mulighed for at fastsætte lokale bestemmelser om, at standsning eller parkering i rabat er tilladt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.1. - 2.4.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 28, stk. 3, at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

Definitionen af tættere bebygget område følger af færdselslovens § 2, nr. 27, som et område, hvis grænser tilkendes gives ved særlig afmærkning.

Det foreslås i § 1, nr. 2, at det indsættes i § 28, stk. 3, 3. pkt., at der uden for tættere bebygget område må standses og parkeres med hele eller en del af køretøjet i skillerabat og yderrabat.

Der er tale om en ændring som følge af indsættelsen af forbuddet mod standsning og parkering i § 28, stk. 3, 1. pkt., jf. den foreslåede § 1, nr. 1, og skal afspejle, at der uden for tættere bebyggede områder gerne må standses eller parkeres helt eller delvist i skillerabatten og yderrabatten.

Ændringen skal således ses i lyset af, at det alene er hensigten med lovforslaget at indføre et forbud mod standsning og parkering i skillerabat og yderrabat i tættere bebygget område, men ikke uden for tættere bebygget område. Der sker således ikke en ændring af retstilstanden i forhold til gældende ret for standsning og parkering i yderrabat uden for tættere bebygget område.

For så vidt angår tilføjesen af ”skillerabat”, henvises der til de særlige bemærkninger til § 1, nr. 1. Det følger således heraf, at det foreslås i § 1, nr. 1, at der i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., indsættes skillerabat og yderrabat, således at der gælder et forbud mod standsning og parkering i skillerabat og yderrabat i tættere bebygget område, idet den foreslåede ændring i forslagens § 1, nr. 2, fortsat gør det tilladt at standse og parkere i skillerabat og yderrabat uden for tættere bebygget område.

Ved ”skillerabat” skal forstås et areal, der tjener som adskillelse mellem to færdselsarealer. Det vil oftest være et areal, som adskiller kørebanen fra enten fortov eller cykelsti.

Indsættelsen af skillerabat tydeliggør, hvilke typer af rabatarealer der er omfattet af forbuddet.

Det understreges også med den foreslåede indsættelse af skillerabat i § 28, stk. 3, 1. pkt., at et sådant rabatareal ikke er lignende midterrabat og helleanlæg og derfor ikke er omfattet af færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt.

Til nr. 3

Det følger af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 28, stk. 3, at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov. 1. pkt. gælder ikke eykler og tøjhulede knallerter.

~~Hvis lovforslaget vedtages, vil der desuden gælde et forbud mod standsning og parkering i skillerabat og yderrabat i tættere bebygget område, jf. den foreslåede ændring i § 1, nr. 2.~~

~~Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 3, at der indsættes en ny bestemmelse i § 28, stk. 6, hvor det følger, at~~

~~”Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat ejendom kan blive undtaget fra forbud omfattet af stk. 3.”~~

~~Hensigten med bestemmelsen er først og fremmest at skabe mulighed for at undtage private husejeres parkering på egen grund fra forbud efter § 28, stk. 3, men der vil også kunne blive fastsat regler om virksomheders adgang til at blive undtaget fra forbud ved parkering på egen grund.~~

~~Bestemmelsen sigter derimod ikke mod større private arealer med et internt privat vejnet, f.eks. ved sygehuse eller store shoppingcentre.~~

~~Med privat grund skal forstås arealer, som ligger på en privat matrikel. Således falder offentlige vejarealer uden for bestemmelsens anvendelsesområde.~~

~~Det er ikke hensigten med bestemmelsen, at der skal kunne fastsættes regler om undtagelse fra forbud mod standsning og parkering på cykelsti, midterrabat, hellanlæg og lignende.~~

~~Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.1. — 2.4.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.~~

Til nr. 4

Det fremgår af færdselslovens § 42, stk. 5, at for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

Det foreslås, at der i § 42, stk. 5, indsættes et 3. pkt., så der uden for tættere bebygget område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset området, der særligt egner sig hertil.

Den foreslåede ændring medfører, at der for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område. Formålet med ændringen er, at der eksempelvis på småøer, i rekreative områder, sommerhusområder eller lignende afgrænsede områder, kan etableres en hastighedszone, når områdets udformning og indretning har en sådan karakter, at trafikanterne ikke kan undgå at se en sammenhæng mellem området karakter og begrundelsen for skiltningen med zonetavle med lokal hastighedsbegrænsning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 og 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 90, stk. 1, at ved vej- og broarbejde samt i tilfælde, hvor der pludseligt opstår skade på vej eller bro til fare for færdslen, kan den vejmyndighed eller den kommunale myndighed, som forestår arbejdet eller fører tilsyn med vejen, eller brobestyrelsen foretage den fornødne regulering af færdslen, herunder anvisning af omkørsel.

Efter § 90, stk. 2, kan transportministeren fastsætte bestemmelser om regulering af færdslen efter stk. 1.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej, hvilket vil sige kommunalbestyrelserne for så vidt angår det kommunale vejnet og Vejdirektoratet for så vidt angår det statslige vejnet.

I lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det at indsætte et nyt 2. pkt. i § færdselslovens § 90, stk. 1, som fastsætter, at ved pludseligt opståede hændelser på motorveje og motortrafikveje til fare for færdslen, kan vejmyndigheden eller vej- eller broejeren foretage den fornødne regulering af færdslen.

Herved udvides bestemmelsens anvendelsesområde, så det, for så vidt angår motorveje og motortrafikveje, ikke kun er ved pludseligt opstået skade på selve vejen eller broen, f.eks. et større slag hul, at vejmyndigheden (vej- og broejeren) kan foretage den fornødne færdselsregulering.

De hændelser, som foreslås omfattet, vil f.eks. være havarerede køretøjer i kørespor, tabt gods, større påkørte dyr, væltede træer, oprydning efter færdselsuheld. Oplistningen er ikke udtømmende, men skal eksemplificere, hvad der kan være omfattet. I og med at de pludseligt opståede hændelser i det foreslåede 2. pkt., i lighed med den pludseligt opståede skade på vej i den gældende bestemmelse, skal være til fare for færdslen, vil hændelserne omfattet af bestemmelsen typisk finde sted i køresporet, men efter omstændighederne vil også hændelser uden for køresporet kunne udgøre en sådan fare for færdslen, at den foreslåede bestemmelse finder anvendelse.

Det er generelt ikke hensigten med den foreslåede bestemmelse, at vurderingen af om en hændelse er pludseligt opstået, eller vurderingen af om en hændelse er til fare for færdslen skal være forskellig fra den gældende § 90, stk. 1 (som med lovforslaget bliver stk. 1, 1. pkt.), og det foreslåede 2. pkt. Formålet med ændringen er alene at udvide vejmyndighedens og vejejerens mulighed for at regulere færdslen, så det omfatter alle relevante hændelser, hvor der er et reelt

behov for, at der med kort varsel rykkes ud og i den forbindelse et behov for, at der foretages den fornødne regulering.

De hændelser, der foreslås indeholdt i 2. pkt., omfatter ikke færdselsuheld, som falder under det kommunale redningsberedskabs ansvarsområde i henhold til beredskabslovens § 12, f.eks. færdselsuheld hvor der er brand, indeklemte personer eller udslip af farlige stoffer.

Den foreslåede ændring regulerer alene pludselige hændelser, der opstår på motorveje og motortrafikveje. For det øvrige vejnet er det fortsat kun den gældende § 90, stk. 1, der finder anvendelse. Det er derfor fortsat kun ved vej- og broarbejde og ved pludseligt opstået skade på vejen eller broen, at vejmyndigheden eller vejejeren for disse veje har hjemmel til at foretage den fornødne færdselsregulering.

Det vil være op til vejmyndigheden eller vejejeren at vurdere, hvilken færdselsregulering, der er nødvendig i den konkrete situation. Adgangen til at foretage reguleringen i medfør af den foreslåede ændring forudsætter dog, at den regulering, der foretages, sker i overensstemmelse med de relevante regler om vejafmærkning.

I den forbindelse bemærkes det, at hvis lovforslaget vedtages, vil der blive udarbejdet en ny bekendtgørelse, der særligt regulerer, hvordan der skal afmærkes ved akutte hændelser på motorveje og motortrafikveje. Denne bekendtgørelse kan udstedes i medfør af den nuværende beføjelseshjemmel i færdselslovens § 90, stk. 2, hvorefter transportministeren kan fastsætte bestemmelser om regulering af færdslen efter stk. 1.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3.1. - 2.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet, hvilket i praksis er Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 6, stk. 2.

Det foreslås i § 1, nr. 6, at det indsættes i færdselslovens § 123, stk. 2, at hjemlen til at fjerne køretøjer fra statsvejene også gælder i de tilfælde, hvor køretøjet henstår akut trafikfarligt. Det vil

typisk være i tilfælde, hvor køretøjet er havareret i køresporet f.eks. grundet motorstop eller et mindre sammenstød, men efter omstændighederne vil også henstillede køretøjer uden for køresporet kunne udgøre en sådan akut fare for færdslen.

Det er helt generelt hensigten med forslaget, at der ikke skal sondres mellem køretøjer, der henstår akut trafikfarligt og dem, der ikke gør, i relation til de procedure- og sagsbehandlingsregler, der følger af færdselslovens § 123, stk. 4 og 5. Disse bestemmelser vil således finde anvendelse på alle Vejdirektoratets fjernelser uanset, om køretøjet har henstået akut trafikfarligt eller ej.

Der vil derfor gælde for alle fjernelser foranlediget af Vejdirektoratet, at køretøjet bringes til Vejdirektoratets anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt. Det gælder også for de akut trafikfarlige køretøjer, at når Vejdirektoratet foranlediger et køretøj fjernet fra statsvej, vil Vejdirektoratets udgifter til transport og opbevaring påhvile føreren. Reglen i bestemmelsens 3. pkt. om ejers (brugers) hæftelse i tilfælde, hvor føreren er ukendt, finder tillige anvendelse, når der er tale om fjernelse af køretøj, som henstår akut trafikfarligt.

Den underretningspligt, der følger af § 123, stk. 5, herunder kravene til de oplysninger, som underretningen skal indeholde, vil ligeledes gælde, når Vejdirektoratet har foranlediget indbragt et køretøj, som har henstået akut trafikfarligt.

Henset til den akutte fare for færdslen, som de omhandlede køretøjer udgør, vil Vejdirektoratet ikke være underlagt parthøringsforpligtelsen i forvaltningslovens § 19, stk. 1, ved fjernelser af køretøjerne.

Selvom det er vurderingen, at der som udgangspunkt ikke skal ske parthøring af føreren eller ejeren, når der fjernes et køretøj, der henstår akut trafikfarligt, bør føreren, når denne er til stede, blive orienteret om fjernelser og hvortil køretøjet fjernes, således at føreren får mulighed for at anvise en alternativ opbevaringsplads, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt.

Hvis føreren er til stede og denne oplyser, at føreren har foranlediget, at køretøjet bliver fjernet, f.eks. hvis føreren allerede har bestilt vejhjælp, vil det være en konkret vurdering af forholdene, herunder særligt faren for færdslen, ulempen for trafikafviklingen, og hvor lang tid der går før vejhjælpen er fremme, om Vejdirektoratet skal iværksætte fjernelser, eller om fjernelser kan afvente vejhjælpens ankomst.

I det tilfælde hvor førerens vejhjælp er fremme samtidig eller øjeblikkeligt efter Vejdirektoratet, således at køretøjet vil blive fjernet straks, jf. § 123, stk. 4, 1. pkt., kan Vejdirektoratet ikke afvise at lade førerens vejhjælp stå for fjernelser af køretøjet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1. - 2.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet, hvilket i praksis er Vejdirektoratet.

Det følger af § 123, stk. 4, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 5, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 6. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 5 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 6. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Det foreslås i § 1, nr. 7, at der i § 123, stk. 2, indsættes to nye pkt. Indsættelsen af det foreslåede 2. pkt. medfører, at A/S Storebælt og A/S Øresund får tilsvarende kompetence til at foranledige køretøjer fjernet fra vejarealer ejet af selskaberne, som Vejdirektoratet har for statsvejnettet i medfør af § 123, stk. 2, og politiet i medfør af § 123, stk. 1.

Forslaget ændrer ikke på, at politiet fortsat har kompetencen i medfør af § 123, stk. 1, til at fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og evt. andre vejarealer, som er under ejerskab af A/S Storebælt og A/S Øresund.

Indsættelsen af det foreslåede 3. pkt. indebærer, at de procedure- og sagsbehandlingsregler, som i medfør af § 123, stk. 4 og 5, gælder i forbindelse med politiets og Vejdirektoratets fjernelse af køretøjer, også finder anvendelse ved fjernelse af køretøjer, som sker på foranledning af A/S Storebælt eller A/S Øresund på deres vejarealer.

I lighed med hvad der gælder for Vejdirektoratets fjernelse af køretøjer, vil det alene være politiet, som har hjemlen til at sælge et af A/S Storebælt eller A/S Øresund afhentet og indbragt køretøj ved offentlig auktion eller sende det til ophugning i henhold til § 123, stk. 6, hvorfor der ikke henvises til stk. 6 i det nye 3. pkt.

Køretøjerne skal derfor efter en kortere opbevaringstid hos A/S Storebælt, A/S Øresund eller deres entreprenører overdrages til politiet, hvis køretøjet ikke er afhentet af ejeren. En opbevaringsperiode på 20 dage anses i den forbindelse at være passende. Er ejeren ukendt og underretning til ejeren om fjernelsen derfor ikke kan foretages, kan overdragelse til politiet ske tidligere, idet politiet i det tilfælde allerede er berettiget til at sælge køretøjet 14 dage efter, det er blevet fjernet, jf. den gældende bestemmelse i § 123, stk. 5, sidst pkt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1. - 2.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Efter § 123, stk. 7, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Denne bestemmelse er blevet udnyttet ved bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Det foreslås i § 1, nr. 8, at anvendelsesområdet for § 123, stk. 7, udvides, således det eksplicit fremgår, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren også kan fastsætte nærmere regler om klageadgang og regler om betaling for både fjernelse og opbevaring af køretøjet, og ikke kun opbevaring som er tilfældet efter den gældende bestemmelse.

Hvis lovforslaget vedtages, vil transportministeren efter forhandling med justitsministeren foranledige, at regler om klageadgang ved A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer bliver fastsat med virkning fra lovens ikrafttræden.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1. - 2.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den ~~1. april 2022~~~~1. januar 2022~~.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	<p>§ 1</p> <p>I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret bl.a. ved lov nr. 509 af 1. maj 2019 og senest ved lov nr. 2083 af 21. december 2020, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 42.</p> <p>Stk. 5. For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.</p>	<p>1. I § 42, stk. 5, indsættes som 3. pkt.:</p> <p>»Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse.«</p>