

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

**Interreg 6A projekt
"DanGer112"**
Kallemosen 18
6200 Aabenraa
Tlf.: 7377 7377

Dato: 11. april 2024

Kontakt: Kenneth Achner
Direkte tlf.: 2422 8703
E-mail: kac@brsj.dk

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel mv. (Sagsnr. 2023-530785)

Interreg 6A projekt "DanGer112" beskæftiger sig primært med at nedbryde administrative barrierer for det grænsesnære samarbejde mellem danske og tyske beredskabsaktører. Brand & Redning Sønderjylland er leadpartner, mens partnerkredsen består af Sønderborg Brand & Redning, Region Syddanmark, Kystdirektoratet, Stadt Flensburg, Kreis Schleswig-Flensburg og Kreis Nordfriesland. Derudover er der repræsenteret en række netværkspartnere.

Projektet har gennemlæst det fremsendte høringsmateriale. Vi forholder os alene og isoleret til de forhold, der vedrører mulighederne for grænsenært samarbejde mellem beredskabsaktører.

Vi har noteret os, at der med implementering af den nye udrykningsbekendtgørelses bestemmelser om anerkendelse af udenlandske udrykningskøretøjer der samarbejder med danske beredskabsmyndigheder er kommet en løsning på denne administrative barriere, for den grænseoverskridende hjælp, til gavn for borgere, business og besøgende.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, er I velkomne til at kontakte projektmedarbejder Bjarne Davidsen, bdav@brsj.dk, mobil 24956273 eller projektleder Kenneth Achner, kac@brsj.dk, mobil 24228703

Venlig hilsen


Kenneth Achner
Projektleder

Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk
mawl@fstyr.dk

Deres j.nr.: 2023-530785

7. maj 2024

Høringssvar om udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v.

Færdselsstyrelsen har den 9. april 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel i høring.

Bekendtgørelsesudkastet indeholder nødvendige opdateringer og ændringer, som imødekommer udrykningsaktørernes behov. Derudover liberaliseres tilladelseskra-
vet for aktører, der udfører myndighedsopgaver med udrykning på baggrund af en
aftale.

Reddernes Udviklingssekretariat i 3F har følgende kommentarer til udkast til be-
kendtgørelse om udrykningskørsel m.v.:

Overordnet støtter vi de foreslåede ændringer i udrykningsbekendtgørelsen.

Udrykningskørsel stiller store krav til føreren af brand- og redningskøretøjer. Både
på ambulancebehandleruddannelsen og på politiskolen bliver eleverne undervist i
udrykningskørsel, men for brand- og assistancetjenesten er det op til de enkelte
operatører og beredskaber, om de ønsker at uddanne deres medarbejdere i udryk-
ningskørsel.

Af hensyn til trafiksikkerheden mener Reddernes Udviklingssekretariat i 3F derfor, at
det bør præciseres i udrykningsbekendtgørelsen, at alle førere af udrykningskøretø-
jer skal have et brugbart udrykningskursus i et køretøj af den rette tyngde. Og i for-
længelse heraf bør der være krav om vedligeholdelseskursuser.

Vi står til rådighed, hvis Færdselsstyrelsen ønsker at få uddybet vores høringssvar.

Venlig hilsen

Flemming Overgaard
Formand for Reddernes Udviklingssekretariat

Reddernes Udviklingssekretariat i 3F
Kampmannsgade 4
1790 København V

E-mail: rus@3f.dk
www.3frus.dk

Til Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk

cc: mawl@fstyr.dk

vedrørende J. nr. 2023-530785

TUR den 3. maj 2024

Høringsnotat over udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v.

I forbindelse med høringsnotat fremsendt på mail til Transporterhvervets Uddannelser den 9. april 2024 fremsendes her følgende bemærkninger.

Jf. kapitel 7, §10, har det tidligere været på tale at alle skal kunne udføre uddannelses- og øvelsesaktiviteter ved udrykningskørsel.

Det er vigtigt for alle aktørerne i beredskabet at kunne øve udrykningskørsel, såvel under uddannelse, som i forbindelse med øvelsesaktivitet.

Dette er tidligere berørt i pkt. 3. under kommentar, i vedhæftede høringsnotat fra Færdselsstyrelsen: Sagsnr.: TS20000-00427 af 18-06-2021.

Det vil naturligvis være Færdselsstyrelsen og politiets opgave at beskrive rammer og krav til, hvordan dette kan/skal gennemføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Der er i øjeblikket 3 civile uddannelsesinstitutioner som er godkendt til at afholde AMUkurset, Fagkode 21079 "Udrykningskørsel". Derudover gennemfører det værnfælles militærpoliti også uddannelse.

Redningsberedskabet, det regionale sundhedsberedskab, Beredskabsstyrelsen og andre, får/kan få dækket deres uddannelsesbehov ved ovennævnte uddannelsesinstitutioner. Endvidere er udrykningskørsel en obligatorisk del af erhvervsuddannelserne til ambulancebehandler og autohjælpsuddannelsen.

Generelt er kursister og instruktører på kurset frustrerede over, ikke at kunne øve udrykningskørsel på offentlig vej, hvor trafikadfærd udgør en væsentlig faktor. Der gives udtryk for at kursisterne ikke er klædt tilstrækkelig på til at kunne varetage udrykningskørsel for forsvarlig vis, idet de under uddannelsen aldrig har mødt andre trafikanter.

Der kan derfor med fordel beskrives formelle krav til instruktører, med krav til kørekortskategorier, køreteknisk uddannelse samt eventuelle pædagogiske kompetencer.

Ligeledes bør der beskrives ruter der på offentlig vej er egnet til gennemførelse af uddannelsen, samt godkendt af politi og vejmyndighed til anvendelsen. Der kan evt. fremsættes krav til booking af ovennævnte, samt afmærkning/varsel i forbindelse med kørslen.

Køretøjerne der anvendes til uddannelsen, skal desuden leve op til de krav der er til udrykningskøretøjer jf. §3, i vedhæftede udkast. Uddannelsen bør gennemføres i køretøj fra relevant kategori, (motorcykel, personbil, lastbil og lignende).

Transporterhvervets Uddannelser

Vesterbrogade 6D, 4.

1620 København V

Tlf. 35 87 87 00

tur@tur.dk

www.tur.dk

CVR: 12852940



Det kunne overvejes at fremsættes et generelt uddannelseskrav til alle chauffører der udfører udrykningskørsel efter udrykningsbekendtgørelsens §1, hvilket vil øge sikkerheden ved gennemførelse af udrykningskørsel, da kørslen i forvejen naturligt er mere risikobetonet, end almindelig kørsel i trafikken.

Transporterhvervets Uddannelser stiller sig naturligvis gerne til rådighed for uddybelse af ovenstående.

Med venlig hilsen

Mogens Ellgaard-Cramer
Sekretariatschef
Transporterhvervets Uddannelser
Tlf. direkte: 81454519
E mail: mc@tur.dk

% Bilag Høringsnotat Sagsnr. TS20000-00427, dateret den 18. juni 2021

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: TS20000-00427
18-06-2021

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udrykningskørsel

Færdselsstyrelsen har den 1. juni 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udrykningskørsel i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 15. juni 2021.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger til høringen: ATAX – Arbejdsgiverforening for persontransport, FDM og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar med bemærkninger til bekendtgørelsen fra følgende: 3F og Politiforbundet.

Derudover har Dansk Told & Skatteforbund - Toldudvalg fremsendt bemærkninger til bekendtgørelse om udrykningskørsel. Da bemærkningerne ikke vedrører det egentlige indhold i bekendtgørelsesudkastet, vil de ikke blive behandlet i nærværende høringsnotat.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i modtagne høringssvar, der vedrører bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udrykningskørsel. Færdselsstyrelsens kommentar følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Politiforbundet bemærker, at de med glæde har noteret sig, at det nu endelig er lykkedes at få ændret bekendtgørelse om udrykningskørsel og cirkulære om politiets udrykningskørsel.

2. Færdselssikkerhed i forbindelse med udrykningskørsel

3F bemærker, at det er deres opfattelse, at man ved at foretage udrykningskørsel uden signalgivning tilsidesætter færdselssikkerheden for sig selv som fører af køretøjet og andre trafikanter, cyklister og fodgængere. Det er 3F's opfattelse, at man også bør tænke på de

medarbejdere, der vil blive sat til at føre sådan et køretøj, dvs. hvilket ansvar, der påhviler disse personer. Som det er nu, er det personen, der fører et udrykningskøretøj, der har ansvaret. 3F bemærker, at når man tænker på sikkerheden, der er ved den nye type TMA, hvor man stadig ser påkørsler af denne type, selv om de er monteret og udstyret med meget kraftig oplys/skiltning, og stadig bliver påkørt, tør 3F slet ikke tænke på konsekvenserne ved at føre køretøj uden nogen form for signalgivning. 3F anbefaler derfor, at man ikke tillader udrykningskørsel uden signalgivning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at udrykningskørsel som nævnt i § 7, stk. 3, skal ske under hensyntagen til færdselssikkerhedsmæssige forhold. Udrykningskørsel må således ske, når det skønnes nødvendigt af hensyn til formålet med udrykningskørslen, herunder som følge af polititaktiske overvejelser m.v., og omstændighederne i øvrigt, herunder færdselssikkerhedsmæssige forhold, ikke taler væsentligt imod. Færdselsstyrelsen har noteret sig 3F's bemærkninger, men finder ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

3. Udrykningskørsel i forbindelse med øvelses- og uddannelseskørsel

Politiforbundet bemærker, at der i forhold til cirkulærets kapitel 7, udrykningskørsel i øvelses- og uddannelsesøjemed, savnes en eksplicit hjemmel i bekendtgørelse om udrykningskørsel til at foretage udrykningskørsel i forbindelse med øvelses- og uddannelseskørsel. Politiforbundet henviser til "Indstilling til Justitsministeriet vedrørende behovet for ændring af udrykningsbekendtgørelsen, der hører under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressortområde" fra den 26. marts 2019, hvor arbejdsgruppen bl.a. anførte følgende:

"Det fremgår af udrykningsbekendtgørelsens § 1, stk. 1, at udrykningskørsel bl.a. kan foretages, når det skønnes nødvendigt af hensyn til politimæssige opgaver. Det har i praksis været antagelsen, at udrykningskørsel i øvelses- og uddannelsesøjemed er en politimæssig opgave.

Det bemærkes, at politiets kundgørelse II nr. 24 vedr. politiets udrykningskørsel, der nu erstattes af cirkulæret, indeholder en bestemmelse om, at politiet kan foretage udrykningskørsel i uddannelses- og øvelsesøjemed, som blev tilføjet i 2006. Det har ikke været muligt for arbejdsgruppen at fremfinde notater, redegørelser eller lignende i sagsakterne fra 2006, hvor der er redegjort nærmere for baggrunden og overvejelserne i forbindelse med indførelse af bestemmelsen i kundgørelsen. Arbejdsgruppen lægger – som nævnt ovenfor – imidlertid til grund, at indførelsen er baseret på, at det stedse har været vurderet, at politiets uddannelses- og øvelseskørsel er nødvendig af hensyn til løsning af politimæssige opgaver og således hjemlet i bekendtgørelsens § 1, stk. 1.

Arbejdsgruppen har undersøgt, om der i andre sammenhænge er taget eksplicit stilling til, hvorvidt politiets uddannelses- og øvelseskørsel kan anses for at være "nødvendig af hensyn til politimæssige opgaver", jf. bekendtgørelsen § 1, stk. 1. På baggrund af en gennemgang af bl.a. tidligere sager hos Rigspolitiet, forespørgsel hos Justitsministeriet og hos Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet er det arbejdsgruppens opfattelse, at der ikke er taget endegyldigt stilling hertil."

Politiforbundet bemærker i den forbindelse, at der således tidligere er gjort opmærksom på den manglende eksplicite hjemmel til at foretage udrykningskørsel i forbindelse med øvelses- og uddannelseskørsel.

Kommentar

Færdselsstyrelsen har i forbindelse med høringssvaret indhentet en udtalelse fra Justitsministeriet, som oplyser følgende: "Formålet med ændringen af bekendtgørelsen har været at sikre klare rammer for politiets udrykningskørsel uden brug af udrykningssignaler. Det kan endvidere bemærkes, at etablering af hjemmel i forbindelse med uddannelses- og øvelseskørsel omfatter alle beredskabsaktører, hvorfor der er tale om et større arbejde."

Færdselsstyrelsen bemærker derudover, at udrykningskørsel efter bekendtgørelsens § 1, stk. 1, kun må foretages, når det skønnes nødvendigt af hensyn til politimæssige opgaver, personredning, brand, forureningsuheld, færdselsuheld eller afværgelse af omfattende skader i øvrigt, jf. dog stk. 2. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at kørsel, der foretages som led i øvelse eller uddannelse, ikke er omfattet af betingelserne for at foretage udrykningskørsel. Politiforbundets bemærkninger giver derfor ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att.: Maria Winkel Lorenzen

Deres ref.: 2023-530785 Vor ref.: OHO/fba

Dato: 7. maj 2024

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel

DTL og DTL KRAN-BLOK ERFA takker for det fremsendte udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v. og har følgende forslag til den nye bekendtgørelse.

DTL og DTL KRAN-BLOK ERFA vil opfordre til, at der bliver indført en mulighed for at godkende blokvogne og mobilkraner til udrykningskørsel. Det skal ses ud fra, at der allerede gennem mange år har været flere af denne type køretøjer i drift som udrykningskøretøjer, fordi de er vigtige ved hurtig og eventuel livsvigtig oprydning efter både færdselsuheld og uheld på banenettet. Specifikt handler det især om meget store lastbilmonterede kraner, hvor egenvægten medfører at køretøjet vejer mere end 42 tons og derfor kun kan godkendes som blokvogn/mobilkran. Med den nuværende ordning er det en omstændig og besværligt procedure at få køretøjet godkendt, selv om det er bygget til at køre med højere hastighed end 60 km/t og i øvrigt opfylder alle betingelserne samt er udstyret med blåt blink mv. Den nævnte type kan selvfølgelig ikke anvendes til nogen form for godstransport.

De bedste hilsner

Finn Bjerremand
Teknisk konsulent

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, mezz.
1270 København K.
fba@dtl.eu

Tlf.: +45 7015 9500
Direkte: +45 4096 1611

From: Autotransporten København ApS. <transport@kbh-autotransport.dk>
Sent: 07-05-2024 21:01:46 (UTC +02)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: mawl@fstyr.dk <mawl@fstyr.dk>
Subject: j.nr. 2023-530785

Jeg vil gerne komme med min kommentar til *Udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v.* publiceret 9/4-2024

Den nye udrykningsbekendtgørelse vil forringe min virksomheds konkurrence vilkår. Jeg har i dag en general udrykningstilladelse til autohjælpskøretøjer. Vi har ingen aftale med nogen offentlig myndighed, alligevel kører mine autohjælpsbiler ofte udrykningskørsel - fordi vi kan - som man siger det. Med den nye bekendtgørelse, læser jeg det som at vores tilladelse ikke bliver fornyet ved udløb, da vi ingen kontrakt med en myndighed har.

Vi er et autohjælpsfirma der ligger centralt i Glostrup på Københavns Vestegn. Vi har 7 autohjælpsbiler hvoraf de 4 er udrykningsmonteret. Vi har vores egne kunder men kører også for Falck og Assist24 (tidl. Redning Danmark / DK Vejhhjælp) samt flere store flådeejere, leasingselskaber, udlejningsselskaber mv. Vi har vores egen vagtcentral, hvor vi selv disponere assistancekald. Vi har ikke kontrakt med nogle om decideret udrykningskørsel, med vi bliver ofte brugt til det (fordi vi kan) Falck som har kontrakt med Vejdirektoratet bruger os til fremkørsel til færdselsuheld på motorvejene og Assist24 bruger os hvis de får et assistancekald hvor politi på stedet eller via politikredsen anmoder om autohjælpsbil fremkørsel med udrykning.

Det sker også at vi bliver kontaktet af politiet, som er dem der oftest er først fremme ved færdselsuheld på motorvejen, og hvor havarist / skadeslidte, fortæller politifolkene at de har rekvireret assistance hos os og politiet nu beder om fremkørsel med udrykning. Her er der ikke tale om noget kontrakt eller aftale, med blot et behov som vi i dag kan opfylde.

At vi i dag har udrykningstilladelse og har udrykningsmonteret biler og trænet personale, betyder at vi kan tilbyde os til disse opgaver, på lige fod med andre ydelser vi udbyder. At vi ikke længere kan få fornyet vores tilladelse, betyder at vores konkurrenceevne stækkes og de opgaver der kræver fremkørsel med udrykning i stedet går til andre aktører.

Ydermere vil mine medarbejdere være ringere stillede end deres kollagere fra konkurrerende firmaer som er heldige at have at have en aftale med en myndighed, da mine medarbejdere ikke vil være beskyttet af blå blink ved akutte hændelser ved fx færdselsuheld hvor akut afspærring er nødvendigt.

Så lige såvel som vi har specialviden og udstyr til assistance til Tesla biler, der betyder at vi kan tilbyde assistance til Tesla ejere, så vil vi også gerne i fremtiden kunne tilbyde dem der måtte have brug for det (og selvfølgelig efter reglerne om udrykningskørsel) fremkørsel med udrykning samt mulighed for akut afspærring med blå blink – på lige vilkår med vores konkurrenter på markedet.

Jeg håber meget at Færdselsstyrelsen samt øvrige der arbejder med den nye bekendtgørelse, vil tage ovennævnte opråb fra et lille firma med i overvejelserne, således at en aktør som os uden kontrakt med en myndighed fortsat kan have udrykningstilladelse.

Vedhæftet er et billede af en af vores udrykningsmonteret autohjælsbiler til færdselsuheld på motorvejen, som illustration til ovenstående.

Med venlig hilsen
Autotransporten København ApS
Fabriksparken 16
2600 Glostrup
Tlf. 70202022
cvr 37816833
mail@autotransporten.dk

Morten Christiansen
Direktør og indehaver.



Færdselsstyrelsen

Den 7. maj 2024

Dansk Erhvervs bemærkninger til udkast til ændring af bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v.

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 9. april 2024 vedrørende ovennævnte.

Det foreslås blandt andet, at ordregiveren skal udfylde en særlig erklæring til private aktører, der har indgået aftale om varetagelse af en myndigheds udrykningsopgaver.

Vi skal i den forbindelse understrege sammenhængen mellem synsreglerne og denne bekendtgørelse. Et køretøj kan ikke registreres som ambulance uden at det har udrykning. Blandt andet liggende sygetransport vil blive udfordret her, da køretøjerne er registeret som ambulancer, men ikke skal køre med udrykning. Samtidig vil der potentielt kunne opstå situationer, hvor et køretøj ikke vil kunne registreres som ambulance, fordi det ikke har en erklæring og samtidig ikke kan få en erklæring fordi det ikke er registeret som ambulance.

Hertil kommer at køretøjer, der er i drift som ambulancer fx i lufthavne så vidt vi kan se ikke vil falde ind under erklæringsmuligheden. De pågældende køretøjer vil så vidt vi kan se dermed skulle under den 2-årige tilladelse nævnt i § 2, stk. 3.

Derudover skal vi opfordre til, at der gives adgang til brug af elektroniske erklæringer.

Endvidere skal vi forespørge, hvorvidt det "kun" er ambulancer der kan få en midlertidig tilladelse på 2 år, eller om det kan udvides til andre køretøjstyper.

Såfremt en virksomhed ikke har kontrakt med fx politiet eller Vejdirektoratet, vil det være vanskeligt at udføre internationale redningsopgaver som fx hjemtransport på dansk grund.

Vi skal endelig opfordre til, at man giver mulighed for blokvogne og mobilkraner kan godkendes til udrykningskørsel. Disse køretøjer er vigtige fx i forbindelse med uheld med tunge køretøjer eller ifm. uheld på bane og det er derfor hensigtsmæssigt at de gives mulighed for at komme hurtigst muligt frem.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a stylized flourish at the end.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef



NOTAT

Danske Regioners høringssvar vedr. høring over udkast til ny bekendtgørelse om udrykningskørsel

04-10-2024

EMN-2023-00862

1702668

Danske Regioner har d. 9. april 2024 modtaget høring fra Færdselsstyrelsen over udkast til ny bekendtgørelse om udrykningskørsel. Danske Regioner takker for muligheden for at komme med bemærkninger hertil. Nedenfor fremgår Danske Regioners bemærkninger til høringen

Bemærkninger til udkast til ny bekendtgørelse om udrykningskørsel

Nedenfor følger regionernes faglige bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen.

Region Nordjylland

Kapitel 1

Af tidligere mail bemærkede Region Nordjylland i høringssvar vedr. "Præhøring af udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel" nødvendigheden af at tilføje "Alvorlig sygdom" som en særskilt kategori under § 1, stk. 1 "Betingelser for at foretage udrykningskørsel". Det erfares, at denne tilføjelse ikke er indskrevet i den nyeste version af bekendtgørelsen. Region Nordjylland ønsker derfor at understrege vigtigheden af at indarbejde "Alvorlig sygdom" som en selvstændig kategori for at tilsikre de juridiske betingelser i tilfælde af udrykningskørsel ved alvorlig sygdom.

Kapitel 2

Region Nordjylland anerkender, at det regionale sundhedsberedskab er indskrevet som en selvstændig udrykningsaktør under § 2, stk. 1, nr. 4.

Sidst ønsker Region Nordjylland at anerkende tilføjelse af § 2, stk. 3, hvor forholdene omkring private aktørers udrykningstilladelse er optimeret. I tilknytning hertil ønskes den førnævnte betingelse "Alvorlig sygdom" under § 1 stk. 1 indskrevet svarende til § 1, stk. 1, nr 2.

Region Hovedstaden

Bekendtgørelsesudkastet indeholder bl.a. en liberalisering af tilladelseskravet for aktører, der udfører myndighedsopgaver med udrykning på baggrund af en aftale.

Region Hovedstadens Akutberedskab har en bekymring ift. liberalisering af tilladelseskravet på det præhospitale område. Færdselsstyrelsen skal være opmærksom på ikke

at udvande respekten for brug af udrykningssignaler. For eksempel er der ikke sundhedsfagligt belæg for at gøre brug af udrykningskørsel ifm. et motorløb.

Til tider kan det være vanskeligt at manøvrere igennem tæt trafik for de præhospitale køretøjer, der er på vej med akut hjælp til regionens borgere. Hvis borgerne oplever, at udrykningskørsel ikke bruges, hvor der er sundhedsfagligt belæg, vil det mindske respekten for udrykningskørsler som helhed.

Region Hovedstadens Akutberedskab bemærker, at Kapitel 8, § 11, stk. 3 med fordel kan udvides til også at inkludere sundhedsberedskabet ud over politiet. Der kan være events, hvor det vil hjælpe det præhospitale personale at kunne gøre brug af en cykel i stedet for et større køretøj ift. at nå frem til et skadested.

Region Midt

Vi er enige i ordlyden af præciseringen af §8 om færdselsregler under udrykningskørsel, og formoder at præciseringen følger af de retssager, der har været mod ambulancepersonale, som under udrykning har kollideret med andre bilister. Præhospitalet påtænker derfor at orientere ambulancepersonalet om præciseringen, når bekendtgørelsen er endelig.



København, 3. maj 2024

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Pr. mail

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v. - j.nr. 2023-530785.

Tak for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til udrykningsbekendtgørelsen. Danske Beredskaber har gennemgået udkastet, og har på den baggrund følgende bemærkninger:

- §1 opremser en række (syv) kvalificerede hensyn, der skal være til stede for at kunne foretage udrykningskørsel. Danske Beredskaber lægger til grund, at et hensyn til retablering og/eller beskyttelse af kritisk infrastruktur også er omfattet, jf. tidligere høringssvar. De potentielle skader kan være af mere indirekte karakter, fx ved længerevarende forsyningssvigt. Kritisk infrastruktur kan fx være tog, lufthavne, havne, energiforsyning (ledninger og produktion af fx gas, el, varme mv.), kommunikationstjenester mv., og hvis der er uheld på disse, så kan der måske også være risiko for brand eller personskade, men måske ikke altid. Skadevirkning vil endvidere typisk ikke være direkte, men snarere indirekte, altså afledte konsekvenser i form af manglende forsyning, manglende kommunikation, og deraf opstået skade eller fare derfor, samt fare for ikke at kunne tilkalde hjælp ved separat skade. Begrebet vil også skulle dække en række vitale operatører, der skal komme ud og hjælpe ved hændelsen, fx en ressourceperson eller speciel teknisk bistand, fx til at løfte meget tungt materiel (Beredskab Banedanmark), lukke for gas, strøm (gasledninger, transformerstationer mv) eller lignende. På det område er der nogle aktører, som har en udrykningstilladelse, og andre har ikke. I alle situationer har vi som beredskab brug for, at de kommer ud til os hurtigt, ligesom vi opfatter hensynet til opretholdelse af kritisk infrastruktur som et udrykningsrelevant hensyn.
- §1, stk. 1, nummer 3 har man samlet brand- og redningsopgaver og har slettet "forureningsuheld", da Færdselsstyrelsen er af den opfattelse, at det implicit er omfattet af brand- og redningsopgave, færdselsuheld eller afværgelse af omfattende skader i øvrigt. Danske Beredskaber vil gerne til §1, stk. 1, nummer 3 foreslå tilføjet udtrykket "miljøuheld", da formuleringen så er i tråd med beredskabslovens ordlyd om de opgaver, som beredskabet varetager. En fjernelse af "forureningsuheld" uden en erstattende henvisning til "miljøuheld", som fremgår af beredskabslovens opgavesæt, kan blive fejltolket som en fjernelse af muligheden for at køre udrykningskørsel til miljøuheld, hvis man alene læser udrykningsbekendtgørelsen.
- I §2, stk. 1 anføres det, at "... Udrykningskørsel må udelukkende foretages af ... 6) anden offentlig myndighed, der foretager udrykningskørsel efter § 1, stk. 1, som led i varetagelsen af myndighedens opgaver...".

Danske Beredskaber finder fortsat, at muligheden for en hvilken som helst offentlig myndighed til selv at vurdere, hvorvidt betingelserne for udrykningskørsel er opfyldt, er for vidtgående, og kan risikere at medføre brud på trafiksikkerheden, hindre fremkommelighed for redningstjeneste, politi og ambulancer, samt skabe mistillid til udrykningskørsel i befolkningen. I princippet kan en given offentlig myndighed vurdere, at en opgave med at sikre noget materiel eller materiale af en given art, i deres perspektiv og ud fra egne vurderinger, falder ind under nr. 7. Det tænkte eksempel kan være det lokale kommunale bibliotek, hvis lager med bøger repræsenterer en større andel af bibliotekets budgetter, måske endda af kommunens budgetter, og derfor gør det relevant med udrykning for at



hindre 'omfattende skader', hvis lageret trues af regn fra et hullet tag. Endvidere kan det være hensigtsmæssigt nærmere at definere, hvornår en enhed er 'offentlig myndighed', fx med tanke på forskellige forsyningsselskaber, renovationsselskaber, transportselskaber mv.

Danske Beredskaber vil finde det hensigtsmæssigt at afgrænse kredsen af udrykningsberettigede aktører, eller som minimum skærpe krav og hensyn i særligt § 1, stk. 1, nr. 7. Det bemærkes, at den konkrete vurdering af behov tidligere har ligget hos Rigspolitichefen, og en evt. eksisterende praksis herfra måske kan danne baggrund for mere præcise formuleringer.

- I § 2, stk. 1, nummer 3 anføres "det statslige eller kommunale redningsberedskab". Formuleringen bør rettelig være "det statslige og det kommunale redningsberedskab", idet den ene parts udrykningskørsel ikke udelukker den anden parts ditto.
- I § 2, stk. 2 fremgår følgende tekstforslag:

"... Den der varetager udrykningsopgaven skal sikre, at føreren af udrykningskøretøjet er underlagt instruks om udrykningskørslen."

Danske Beredskaber vurderer at udrykningskørsel er farligt, og mener det kan være hensigtsmæssigt og proportionalt at kræve en mere formel uddannelse i dette. Danske Beredskaber bidrager i så fald gerne til drøftelserne om indhold og krav til uddannelse.

Det vurderes ikke forsvarligt at basere instruktionspligten i udrykningskørsel udelukkende på en teoretisk gennemgang, hvorfor Danske Beredskaber savner mulighed for på lige fod med politiet at kunne gennemføre udrykningskørsel i forbindelse med øvelses- og uddannelsesaktiviteter.

- Der foreslås i § 2, stk. 3 følgende tekst:

Uanset stk. 1 kan Færdselsstyrelsen give tilladelse til, at fysiske eller juridiske personer, der udfører opgaver omfattet af § 1, stk. 1, nr. 2, kan foretage udrykningskørsel med ambulance i op til 2 år, når følgende betingelser er opfyldt på ansøgningstidspunktet:

- 1) Opgaven følger af anden lovgivning eller er pålagt som et vilkår i en offentlig myndigheds afgørelse.*
- 2) Behovet for at foretage udrykningskørsel er dokumenteret.*

Danske Beredskaber er fortsat uforstående overfor, at Færdselsstyrelsens mulighed for at udstede udrykningstilladelser ikke er mere generelt formuleret, så beføjelsen kan favne andet end ambulancekørsel. Danske Beredskaber foreslår at slette henvisningen til § 1, stk. 1, **nr. 2**, så der i stedet alene henvises til hele § 1, stk. 1, og endvidere at slette "...med ambulance...", eller subsidiært at skrive, "...**f.eks.** med ambulance..."

Dette forslag skal ses i nær sammenhæng med det anførte om at skærpe de kvalificerende hensyn i § 1, stk. 1.

- I § 5, stk. 3 fremgår følgende:

Lygtebroer med udrykningssignaler på motorkøretøjer, der tilhører politiet eller det statslige redningsberedskab, og som er godkendt til udrykningskørsel, kan afmonteres ved anden form for kørsel end udrykningskørsel.

De kommunale redningsberedskaber bør også være omfattet af denne bestemmelse.



- I kapitel 7 - §10 fremgår følgende tekstforslag:

Særlige regler for politiets udrykningskørsel i forbindelse med øvelses- og uddannelsesaktiviteter

§ 10. Politiet kan foretage udrykningskørsel, når det skønnes nødvendigt af hensyn til politiets øvelses- og uddannelsesaktiviteter.

Stk. 2. Rigspolitiet skal udarbejde retningslinjer for kørsel efter stk. 1 og sikre, at kørsel efter stk. 1 sker i overensstemmelse hermed.

I bekendtgørelsen gives der udelukkende politiet mulighed for at lave praktiske øvelser i udrykningskørsel. Danske Beredskaber finder det problematisk, at det ikke er muligt for andre myndigheder/sektorer at gennemføre øvelses- og uddannelsesaktiviteter med udrykningskørsel.

Dels kan det være en nødvendig del af træningen af den enkelte chauffør, dels kan det fx i forbindelse med afprøvning af beredskabsplaner og mødeplaner være af stor betydning at se på aktuelle ankomst- og køretider, ligesom fremkørselsmønstret kan være væsentligt forskelligt med og uden udrykningskørsel.

Med venlig hilsen

Bjarne Nigaard

Sekretariatschef

Tlf. 3137 8805

Danske Beredskaber

H. C. Andersens Boulevard 23, 3.

DK-1553 København V.

www.danskeberedskaber.dk