



MINISTEREN

Europaudvalget
Folketinget

Dato 7. marts 2019
J. nr. 2018-4491

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europaudvalget har i brev af 29. august 2018 stillet mig følgende spørgsmål (EUU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Søndergaard (EL).

Spørgsmål nr. 343:

Ministeren bedes oplyse, om danske kommuner i overensstemmelse med EU-retten kan vedtage at lave zoner i byer, hvor lastbiler, som ikke har et lavt førerhus og dermed ikke vurderes at være cykelsikre, forbydes at køre.

Svar:

EU-retten regulerer som udgangspunkt ikke færdselsadfærd.

Som udgangspunkt vil en zone, der forbyder adgang for visse typer af lastbiler, være en handelshindring, der strider mod EU-rettens princip om EU-rettens frie bevægelighed. Forbud eller restriktioner, der er begrundet i eksempelvis menneskers liv og sundhed, kan imidlertid godt tillades efter TEUF artikel 36, såfremt disse forbud eller restriktioner hverken udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne.

EU-retten kan ligeledes have en indvirkning på udformningen af en zone og hvilke krav, der kan stilles til lastbiler, som må køre i den pågældende zone. Det er derfor vigtigt, at varernes frie bevægelighed og betingelsen, om at andre medlemsstaters transportvirksomheder ikke direkte eller indirekte må stilles ringere end indenlandske transportvirksomheder, holdes for øje.

Der er igangværende drøftelser internationalt om at fastsætte krav om udsyn fra førerhuset i tunge køretøjer, herunder lastbiler.

De nationale regler kan ligeledes have en indvirkning på indretningen og udformningen af en zone. En zone, der kun tillader kørsel med lastbiler, der har et lavt førerhus, vil skulle etableres efter færdselslovens § 92, stk. 1, hvorefter en vejmyndighed med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, herunder f.eks. træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter.



Ønsker man at etablere en zone, hvor kun lastbiler, som har et lavt førerhus og derved er cyklesikre, som spørgeren kalder det, må køre, vil udfordringen være, hvordan forbuddet skal udformes og håndhæves, herunder skilte et sådant forbud.

Til sammenligning kan det nævnes, at de fleste zoner i dag vedrører hastigheder. For eksempel kan der være en zone med en lokal hastighedsgrænse, hvor der er påbudt en lavere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse fastsat i færdselsloven. Den lokalt nedsatte hastighedsgrænse skiltes, inden man kører ind i zonen, og skiltes ved et fastsat interval i zonen i henhold til reglerne om afmærkning.

I modsætning til tilladte hastighedsgrænser er der endnu ikke nogen internationale eller nationale regler for, hvad der er en cykelsikker lastbil. Der er dog som nævnt drøftelser i gang både i regi af FN og EU om mulige krav til udsyn fra førerhuset i lastbiler med henblik på at forbedre færdselssikkerheden for bløde trafikanter, herunder cykler og gående.

Spørgsmålet er bl.a. om der skal være krav om direkte udsyn, eller om det er nok med indirekte udsyn gennem spejle, videokameraer, sensorer m.v. for, at en lastbil skal anses som sikker nok for de bløde trafikanter. Det drøftes også, om der skal fastsættes standard for forskellige grader af udsyn fra førerhuset. Endvidere drøftes det, om der skal være krav om specielt design (for eksempel lave førerhuse, lange glasdøre m.v.), eller om der skal være metodefrihed.

Jeg går meget op i at forbedre færdselssikkerheden for de bløde trafikanter. Jeg arbejder derfor for, at vi både internationalt og på EU-niveau får fastsat nogle standarder for udsynet fra tunge køretøjer, idet det vil være med til at mindske ulykkerne med de bløde trafikanter.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen