

Brevdato

Afsender TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (Sagsbehandler, Vej- og Brokontoret)

Modtagere

Akttitel Indkomne høringssvar - supplerende høring (færdselsloven og privatvejsloven)

Sagsnummer 2021 - 1160

ID-nummer 45161

Versionsnummer 1

Ansvarlig TRM Catherine Sofie Steen Christiansen

Vedlagte dokumenter Aktdokument
Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr. 3
SV Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv - jnr 2021-1160
Journalnummer 2021-1160 - høringssvar fra Aarhus Kommune
Høringssvar til ændring af færdselsloven om yderrabat_DOCX
Journalnr. 2021-1160. Høringssvar om ændring af lov om Færdselsloven samt ændring af lov om private fællesveje
Høring -TRM - Høring over bekendtgørelse om færdselsloven og private fællesveje
Høringssvar til supplerende høring til lov om ændring af Færdselsloven og privatvejsloven
supplerende_høringssvar_private_fællesveje_dec_2021
VS J.nr. 2021-1160
Svar på høring
Journalnummer 2021-1160
Høringssvar 1.0
SV Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje - j.nr. 2021-1160
Supplerende eksternt høringsbrev
Høringsliste 1
Høringsliste 2
Nyt udkast til forslag til Lov om ændring af Færdselsloven og privatvejsloven
Udkast til Lov ændring af færdselsloven - tidligere sendt i ekstern høring (med ændringsmarkeringer)
Rigspolitiets høringssvar vedr. supplerende høring over udkast til lovændring af færdselsloven
journalnummer 2021-1160

Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)

Udskrevet 23. dec 2021

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Fra: Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr.: 3)
Sendt: 26-11-2021 09:22

Styrelse/Ministerium har den 19. november 2021 sendt supplerende ekstern høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået udkastet og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Fra: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen <cac@TRM.dk>

Sendt: 19. november 2021 16:53

Til: info@advonordic.com; ka@ka.dk; post@bat.dk; bil@di.dk; info@firstcar.dk; booking.limo2you@gmail.com; cud@mail.dk; info@campingbranchen.dk; co10@skaf-net.dk; cowi@cowi.dk; Djøf - Hovedpostkasse <djoef@djoef.dk>; info@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; dst@dst.dk; info@danskerhverv.dk; dhf@dhf-net.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Jakob Svane <JASV@DI.DK>; chris@dki.nu; post@dmoge.dk; info@dasp.dk; ddl@ddl.org; dch@dch.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; fynbus@fynbus.dk; rora@kolding.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; midttrafik@midttrafik.dk; info@NTmail.dk; Rigspolitiet <direktionssekretariatet@politi.dk>; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; mail@sld.nu; post@sydtrafik.dk; trf@trf.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Aarhus letbane - Info <info@aarhusletbane.dk>; aalborg@aalborg.dk; post@aarhus.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; Dansk Industri <di@di.dk>; dv@dv.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; raadhuset@frederiksberg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; rora@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; odense@odense.dk; post@vejle.dk; Rådet for bæredygtig Trafik <kjeld.a.jarsen@lic-mail.dk>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr.: 32...

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Transportministeriet forventer i denne folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Grunden til denne supplerende høring er, at der er foretaget materielle ændringer i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, der giver anledning til høring.

Der gøres opmærksom på, at der ikke er foretaget yderligere ændringer i lovforslaget der giver anledning til supplerende høring. Der gøres ligeledes opmærksom på, at der ikke er foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje.

Herudover er der sket en sammenskrivning af udkast til forslag lov om ændring af færdselsloven og udkast til lov om private fællesveje, da ministeriet finder det hensigtsmæssigt, da begge omhandler vejmyndighedens kompetencer.

Ministeriet anmoder i den forbindelse om høringssvar til ændringen i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, da der alene er sket ændringer i henhold hertil.

Udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje) har været i offentlig høring i perioden 23. november 2020 til 18. december 2020, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64604>. Der er ikke foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Udkast 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, standsning og parkering i skillerabat og yderrabat m.m.) har været i offentlig høring i perioden 5. juli 2021 til 12. august 2021, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65355>.

Udkastet som har været i høring indeholdt i det væsentlige følgende ændringer:

- 1) Indførsel af hjemmel i færdselslovens § 123, stk. 2 (og forarbejder), således at Vejdirektoratet kan fjerne akut trafikfarlige køretøjer fra statsvejene, og få sine udgifter i forbindelse hermed afholdt af ejeren af køretøjet. Relevante cirkulære (cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer) skal også ændres, således at fjernelse kan ske uden forudgående partshøring, hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. Såfremt der er politisk flertal for denne ændring, vil ændring af cirkulæret ske sideløbende.
- 2) Indførsel af hjemmel i færdselslovens § 123, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. 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 tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.

- 3) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 90, stk. 1, således at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene eller vej- eller broejeren kan regulere færdslen ved akutte hændelser på statsvejene og uden for bestemmelsens nuværende rammer, som er relativt restriktive.
- 4) Genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet.
- 5) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 42, stk. 5, således at zoneskiltning uden for tættere bebyggede områder kan etableres.

På baggrund af blandt andet indsendte høringsvar til lovforslaget, har ministeriet efter nærmere overvejelse vurderet at forslaget om genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet ved en dispensationsmulighed bør ændres til et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Dette gøres for at sikre en ordening, der ikke er så administrativt tung som først foreslået, og som samtidig håndtere erkendte trafikale problemer med parkering i skillerabatter. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat. Med forslaget 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. Det er således hensigten med forslaget, at imødekomme de forskellige hensyn i større og mindre byer, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabatter.

I lovforslaget indgår i det væsentlige følgende nye ændringer i forhold til det udkast, som har været i høring:

Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., med et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat.

Udkast til lovforslaget er sendt i høring ved de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste og er ligeledes offentliggjort på høringsportalen (hoeringsportalen.dk).

Høringsvar bedes sendt til Transportministeriet til trm@trm.dk samt cac@trm.dk **senest den 10. december 2021 med angivelse af journalnummer 2021-1160 i emnefeltet**. Høringsmaterialet vil blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til fuldmægtig Catherine Sofie Steen Christiansen på mail cac@trm.dk og telefon 21 31 15 31 og fuldmægtig Winnie Rasmussen på mail wra@trm.dk og telefon 30 61 62 07.

Med venlig hilsen

Catherine Sofie Steen Christiansen
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31

cac@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Fra: Jørgen Vittrup Pedersen Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune (JORVP@vejle.dk)
Titel: SV: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv - jnr 2021-1160
Sendt: 06-12-2021 10:00

Til Transportministeriet

Vejle Kommune har drøftet det fremsendte supplerende høringsmateriale og har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer.

VK j nr. 05.01.00-G01-82-21

Med venlig hilsen

Jørgen Vittrup Pedersen

Sagsbehandler vejmyndighed | Anlæg & Infrastruktur
Teknik & Miljø | Kirketorvet 22, 7100 Vejle
M: 40 28 21 10 | E-mail: jorvp@vejle.dk · www.vejle.dk



Fra: vejmyndighed Webpost brugere Webpostbruger Vejle Kommune <vejmyndighed@vejle.dk>
Sendt: 22. november 2021 08:26
Til: Jørgen Vittrup Pedersen Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune <JORVP@vejle.dk>
Emne: VS: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr....

Fra: TeknikogMiljo Webpost brugere Webpostbruger Vejle Kommune
Sendt: 22. november 2021 08:26:03 (UTC+01:00) Bruxelles, København, Madrid, Paris
Til: vejmyndighed Webpost brugere Webpostbruger Vejle Kommune
Emne: Vs: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr....

Videresendt fra Teknik & Miljø's hovedpostkasse.

Jf. Datatilsynets anbefalinger vedr. behandling af følsomme personoplysninger slettes denne mail fra hovedpostkassen.

Med venlig hilsen

Teknik & Miljø

Kirketorvet 22, 7100 Vejle
T: 76 81 22 30 | E: teknikogmiljo@vejle.dk

Fra: Sikker post til Vejle Kommune Vejle Stadsarkiv Kultur og Sundhed Vejle Kommune

Sendt: 19. november 2021 16:53

Til: TeknikogMiljø Webpost brugere Webpostbruger Vejle Kommune

Emne: VS: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr....

Fra: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen

Sendt: 19. november 2021 16:53:08 (UTC+01:00) Bruxelles, København, Madrid, Paris

Til: info@advonordic.com; ka@ka.dk; post@bat.dk; bil@di.dk; info@firstcar.dk; booking.limo2you@gmail.com; cud@mail.dk; info@campingbranchen.dk; co10@skaf-net.dk; cowi@cowi.dk; Djøf - Hovedpostkasse; info@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; dst@dst.dk; info@danskerhverv.dk; dhf@dhf-net.dk; 'hoering@di.dk'; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Havne; Jakob Svane; chris@dki.nu; post@dmoge.dk; info@dasp.dk; ddl@ddl.org; dch@dch.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; fynbus@fynbus.dk; rora@kolding.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; midttrafik@midttrafik.dk; info@NTmail.dk; Rigspolitiet; Rigsrevisionen - Info; mail@sld.nu; post@sydtrafik.dk; trf@trf.dk; Movia Trafik; Aarhus letbane - Info; aalborg@aalborg.dk; post@aarhus.dk; Dansk Erhverv; Dansk Industri; dv@dv.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Regioner; Domstolsstyrelsen; Forbrugerrådet Tænk; raadhuset@frederiksberg.dk; Kommunernes Landsforening; rora@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; odense@odense.dk; Sikker post til Vejle Kommune Vejle Stadsarkiv Kultur og Sundhed Vejle Kommune; Rådet for bæredygtig Trafik; Rådet for Sikker Trafik

Emne: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr.: 32...

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Transportministeriet forventer i denne folketingsssamling at fremsætte vedlagte udkast 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Grunden til denne supplerende høring er, at der er foretaget materielle ændringer i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, der giver anledning til høring.

Der gøres opmærksom på, at der ikke er foretaget yderligere ændringer i lovforslaget der giver anledning til supplerende høring. Der gøres ligeledes opmærksom på, at der ikke er foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje.

Herudover er der sket en sammenskrivning af udkast til forslag lov om ændring af færdselsloven og udkast til lov om private fællesveje, da ministeriet finder det hensigtsmæssigt, da begge omhandler vejmyndighedens kompetencer.

Ministeriet anmoder i den forbindelse om høringssvar til ændringen i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, da der alene er sket ændringer i henhold hertil.

Udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje) har været i offentlig høring i perioden 23. november 2020 til 18. december 2020, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64604>. Der er ikke foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Udkast 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, standsning og parkering i skillerabat og yderrabat m.m.) har været i offentlig høring i perioden 5. juli 2021 til 12. august 2021, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65355>.

Udkastet som har været i høring indeholdt i det væsentlige følgende ændringer:

- 1) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 123, stk. 2 (og forarbejder), således at Vejdirektoratet kan fjerne akut trafikfarlige køretøjer fra statsvejene, og få sine udgifter i forbindelse hermed afholdt af ejeren af køretøjet. Relevante cirkulære (cirkulære om politiets

fjernelse og afhændelse af køretøjer) skal også ændres, således at fjernelse kan ske uden forudgående partshøring, hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. Såfremt der er politisk flertal for denne ændring, vil ændring af cirkulæret ske sideløbende.

- 2) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 123, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. 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 tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.
- 3) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 90, stk. 1, således at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene eller vej- eller broejeren kan regulere færdslen ved akutte hændelser på statsvejene og uden for bestemmelsens nuværende rammer, som er relativt restriktive.
- 4) Genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet.
- 5) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 42, stk. 5, således at zoneskiltning uden for tættere bebyggede områder kan etableres.

På baggrund af blandt andet indsendte hørings svar til lovforslaget, har ministeriet efter nærmere overvejelse vurderet at forslaget om genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet ved en dispensationsmulighed bør ændres til et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Dette gøres for at sikre en orden, der ikke er så administrativt tung som først foreslået, og som samtidig håndterer erkendte trafikale problemer med parkering i skillerabatter. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat. Med forslaget 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. Det er således hensigten med forslaget, at imødekomme de forskellige hensyn i større og mindre byer, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabatter.

I lovforslaget indgår i det væsentlige følgende nye ændringer i forhold til det udkast, som har været i høring:

Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., med et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat.

Udkast til lovforslaget er sendt i høring ved de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste og er ligeledes offentliggjort på høringsportalen (hoeringsportalen.dk).

Hørings svar bedes sendt til Transportministeriet til trm@trm.dk samt cac@trm.dk **senest den 10. december 2021 med angivelse af journalnummer 2021-1160 i emnefeltet**. Hørings materialet vil blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til fuldmægtig Catherine Sofie Steen Christiansen på mail cac@trm.dk og telefon 21 31 15 31 og fuldmægtig Winnie Rasmussen på mail wra@trm.dk og telefon 30 61 62 07.

Med venlig hilsen

Catherine Sofie Steen Christiansen

Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31
cac@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Cc: Helle Daugaard Juul (jdhe@aarhus.dk), Michael Troelsen (mit@aarhus.dk)
Fra: Joshua Krogager (jkrog@aarhus.dk)
Titel: Journalnummer 2021-1160 - hørings svar fra Aarhus Kommune
Sendt: 07-12-2021 15:03
Bilag: Hørings svar til ændring af færdselsloven om yderrabat_DOCX.pdf;

Hermed fremsendes hørings svar fra Aarhus Kommune om ”Supplerende høring over 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, standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)”

Med venlig hilsen

Joshua Gunder Strøm Krogager

Afdelingsleder

M: +45 4185 5765

T: +45 8940 4400

Mail: jkrog@aarhus.dk

Teknik og Miljø

Karen Blixens Boulevard 7, 2

Lokale: E2.109

8220 Brabrand

Officielle henvendelser pr. e-mail sendes til Parkerings hovedpostkasse parkering@aarhus.dk

EAN nr. 57 98 00 57 75 80 5

CVR. nr. 55 13 30 18

P nr. 10 03 36 52 56

Import nr./SE-nr. 3133 7828

Intern debitor-nr. 2301

Aarhus Kommune registrerer og bruger de oplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Vi bruger oplysningerne for bedre at kunne besvare din henvendelse. Aarhus Kommune er dataansvarlig for behandling af personoplysninger, og du kan læse mere om kommunens behandling af personoplysninger her: <https://aarhus.dk/databeskyttelse>- yderligere oplysninger om vores behandling af personoplysninger i forbindelse med parkeringsager kan du finde her: www.aarhus.dk/databeskyttelse/parkering



Teknik og Miljø, Aarhus Kommune
Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Transportministeriet

TRMs journalnummer 2021-1160

7. december 2021
Side 1 af 9

Høringssvar fra Aarhus Kommune om "Supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven".

Aarhus Kommune har følgende bemærkninger til den fornyede høring om yderrabat.

Aarhus Kommune er helt enige i, at parkeringer i yderrabat, primært er et problem i større byer, men hvorfor skal de større byer bruge en masse ressourcer på opsættelse af lokale forbudsskilte disse steder, når de små kommuner allerede i dag jf. §92 i Færdselslovens med politiets godkendelse kan give en generel tilladelse til parkering i yderrabat. Der findes med andre ord en mulighed for de små kommuner til ganske "nemt" at ændre forbuddet mod parkering i yderrabat. Der findes dog ikke en tilsvarende nem måde, hvorpå større byer nemt kan forbyde disse parkeringer.

Transportministeriets har i sin fornyede høring om yderrabat ændret i det tidligere fremsendte udkast om yderrabat, og indføjet de to nedenstående definitioner af skillerabat og yderrabat

- **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.**

Det er sådan set udmærket, at der kommer en definition af disse begreber, men;

- 1) De er begge to meget svært forståelige rent sprogligt, og det er vores vurdering, at denne definition vil være uforklarlig for alle almindelige borgere, og derfor er der behov for en betydelig afklaringsproces og/eller omskrivning af definitionen.
 - a. Hvad betyder et færdselsfrit område, da dette ikke er nævnt i Vej- og trafikteknisk ordbog?
 - b. Hvordan afgrænses et færdselsfrit område?
 - c. Hvad betyder færdigvejsoverfladen, da dette ikke er defineret i Vej- og trafikteknisk ordbog?
 - d. Hvordan afgrænses færdigvejsoverfladen?

TEKNIK OG MILJØ
Mobilitet, Anlæg og Drift
Aarhus Kommune

Parkering
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Telefon: 89 40 44 00
Direkte telefon: 41 85 57 65

E-mail:
drift@mtm.aarhus.dk
Direkte e-mail:
jkrog@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 21/116055-1
Sagsbehandler:
Joshua Krogager



- e. Hvad betyder kronekanterne?
- f. Hvordan afgrænses kronekanten – forsætter yderrabatten uendeligt eller er det et meget lille afgrænset areal, da dette ikke er defineret i Vej- og trafikteknisk ordbog?
- g. Hvornår slutter yderrabat, da tegningerne i Vej- og trafikteknisk ordbog viser en statsvej med skrænter/grøfter, og disse naturlige afgrænsninger findes jo ikke inde i de fleste større byer.
- h. Hvad kommer efter yderrabatten? Og hvordan skal dette areal reguleres for at undgå parkeringer?
- i. Hvilken konsekvens har det, at Vej- og trafikteknisk ordbog ændrer i sine definitioner administrativt for Færdselslovens bestemmelser?
- j. Hvilken konsekvens har ændringen af definitionen af yderrabat på BEK nr 1633 af 20/12/2017 Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning og BEK nr 1632 af 20/12/2017 Bekendtgørelse om vejafmærkning for så vidt angår anvendelsesområdet for UC60,5 og UC60,6?

7. december 2021

Side 2 af 9

Definitionen af yderrabat afviger desuden fra den tidligere definition fra 2014, der var afgrænset således

- **”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.**

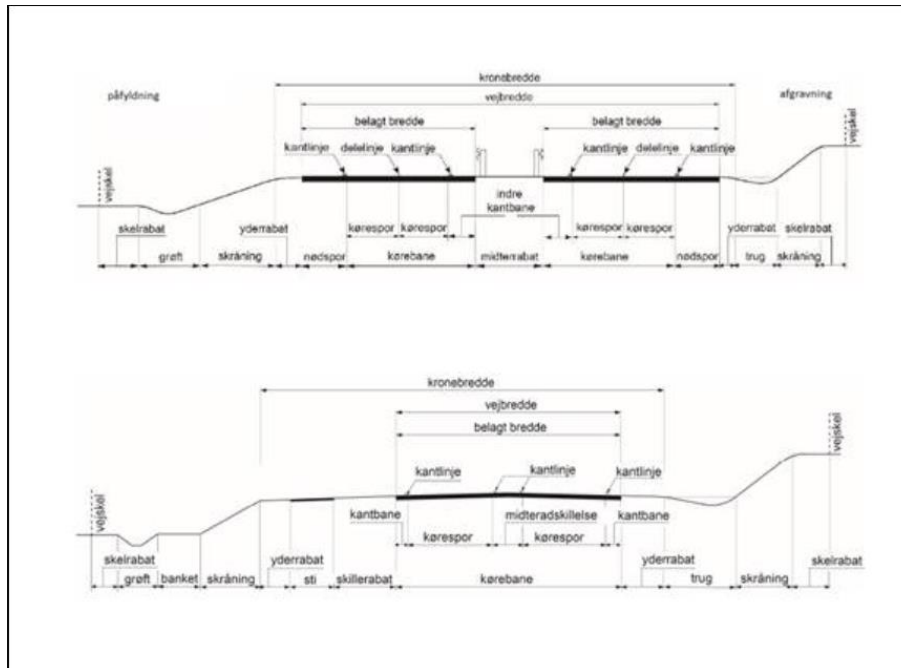
Den tidligere definition nævner ikke **mellem kronekanterne**, og dermed skærpes afgrænsningen med nye definition, da yderrabatten tidligere var hele arealet uden for det yderste færdselsareal. Illustrationerne i Vej- og trafikteknisk ordbog 2019 afgrænser nu yderrabat til et mindre område mellem den sidste del af vejbredden og en skråning/grøft(!). Illustrationerne fra Vej- og trafikteknisk ordbog er ingenlunde illustrative for veje indenfor bymæssig bebyggelse, da ingen veje indenfor bymæssig bebyggelse i Aarhus eller andre større byer bliver afsluttet med en skråning eller grønne. Dette skaber betydelige udfordringer, som bliver beskrevet nedenfor.



Fra Vej- og trafikteknisk ordbog 2019.

7. december 2021

Side 3 af 9



Det er desuden et problem at bruge en tegning fra Vej- og trafikteknisk ordbog som reference i ændringen af færdselsloven, da Vej- og trafikteknisk ordbog regelmæssigt bliver ændret af en arbejdsgruppe under Vejdirektoratet. En færdselsbestemmelse (yderrabat), der er baseret på en Vej- og trafikteknisk ordbog, kan derved uden videre ændres administrativt uden om Folketinget.

Denne definition af yderrabatten er som nævnt ovenfor en skærpelse i forhold til den tidligere definition. Græsrealer som ligger i forlængelse af vejareal, vil ikke længere kunne håndhæves da de hverken udgør vejareal eller rabat. En fysisk afgræsning vil således være nødvendig for at bevare arealet uden parkerede biler. Med den nuværende praksis, er det vores vurdering at områderne kan regnes som gangarealer, men nu bliver disse områder helt eller delvist til arealer uden for yderrabat med fri parkering til følge.

Vi har nedenfor indsat en række konkrete steder, hvor vi som følge af den nye definition vil blive forståelsesmæssigt, definitorisk og juridisk udfordret.

Rådhusparken

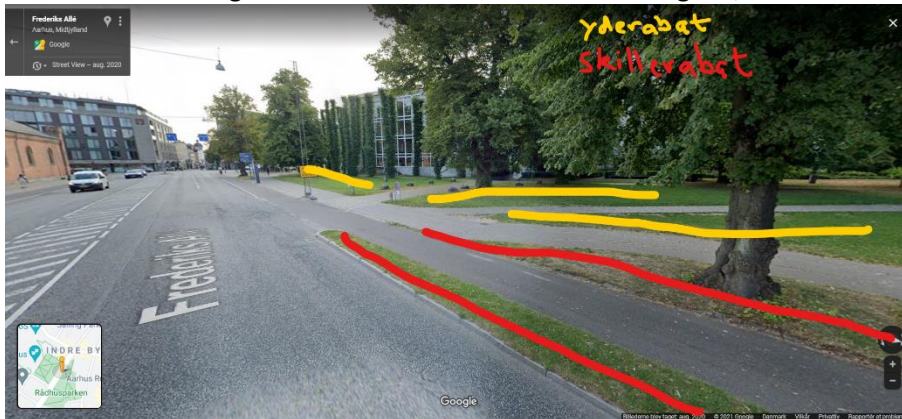
Det vil være vores forståelse af de nye ovenstående definitioner, at de røde arealer er skillerabatter og (dele af) de gule arealer er yderrabat.



Vi definerer i dag de gule arealer som gangarealer, fordi arealet indgår i en park og fordi en bilist ikke lovligt i færdselslovens forstand kan komme ind på arealet.

Hvis bilister parkerer på de gule arealer, så kan vi ikke længere pålægge en p-afgift, da en udefineret del af arealet nu er blevet defineret som yderrabat med fri parkering, og dermed kan vi ikke længere fastholde vores vurdering at disse arealer, som værende gangarealer. Vi vil kunne skilte med UC60,5 eller UC60,6 på hele strækningen, men hvad vil så gælde på arealet i umiddelbar forlængelse af eller rækker skiltet helt indtil grøft/skrænt.

7. december 2021
Side 4 af 9



Botanisk Have

Det vil være vores forståelse af de nye ovenstående definitioner, at de røde arealer er skillerabatter og (dele af) de gule arealer er yderrabat.

Botanisk have er en fredet park og yndet udflugtssted, hvorfor vi definerer de gule arealer som gangarealer.

Hvis bilister parkerer på de gule arealer, så kan vi ikke længere pålægge en p-afgift, da en udefineret del af dette areal nu er blevet defineret som yderrabat med fri parkering til følge, og dermed kan vi ikke længere fastholde vores vurdering at disse arealer, som værende gangarealer. Vi vil kunne skilte med UC60,5 eller UC60,6 på hele strækningen, men hvad vil så gælde på arealet i umiddelbar forlængelse af eller rækker skiltet helt indtil grøft/skrænt.



7. december 2021
Side 5 af 9



Jyllands Allé

Det vil være vores forståelse af de nye ovenstående definitioner, at (dele af) de gule arealer er yderrabat.

Arealet er et mindre rekreativt areal ved sportshal, som huser mange børn. Arealet er afgrænset med fortov på alle tre tilgængelige sider. Vi definerer i dag de gule områder som gangarealer.

Hvis bilister parkerer på de gule arealer, så kan vi ikke længere pålægge en p-afgift, da en udefineret del af dette areal nu er blevet defineret som yderrabat med fri parkering, og dermed kan vi ikke længere fastholde vores vurdering at disse arealer som værende gangarealer.

Alene på dette sted vil vi desuden skulle opsætte 4-5 skilte med forbud mod parkering i yderrabat, for at dække alle "adgangsveje" til arealet og vil skiltene så arealmæssigt dække hele arealet?





7. december 2021
Side 6 af 9

Strandvejen

Vi definerer i dag de gule arealer som gangarealer, fordi arealet indgår i et velbesøgt rekreativt areal som bruges til solbadning og picknick og fordi en bilist ikke lovligt i færdselslovens forstand kan komme ind på arealet.

Hvis bilister parkerer på de gule arealer, så kan vi ikke længere pålægge en p-afgift, da en udefineret del af arealet nu er blevet defineret som yderrabat med fri parkering, og dermed kan vi ikke længere fastholde vores vurdering at disse arealer som værende gangarealer. Vi vil kunne skilte med UC60,5 eller UC60,6 på hele strækningen, men hvad vil så gælde på arealet i umiddelbar forlængelse af eller rækker skiltet helt indtil grøft/skrænt.



Aarhus Stadion (Fredskov) og Marselisborg Skoven

Det vil være vores forståelse af de nye ovenstående definitioner, at (dele af) de gule områder er yderrabat, hvilket vi formoder også har indvirkning på anvendelsesområdet for UC60,5 og UC 60,6 hhv. standsnings- og parkeringsforbud i rabat – både kommende og nuværende parkeringsreguleringer

I den store fredskov ved Marselis Skov og hele vejen igennem Marselisborg Skoven igennem, har vi i dag skiltet med standsningsforbud i rabatten ved UC60,5 af hensyn til bevarelse af de store træer og dermed hindre parkeringer på deres rodnet.



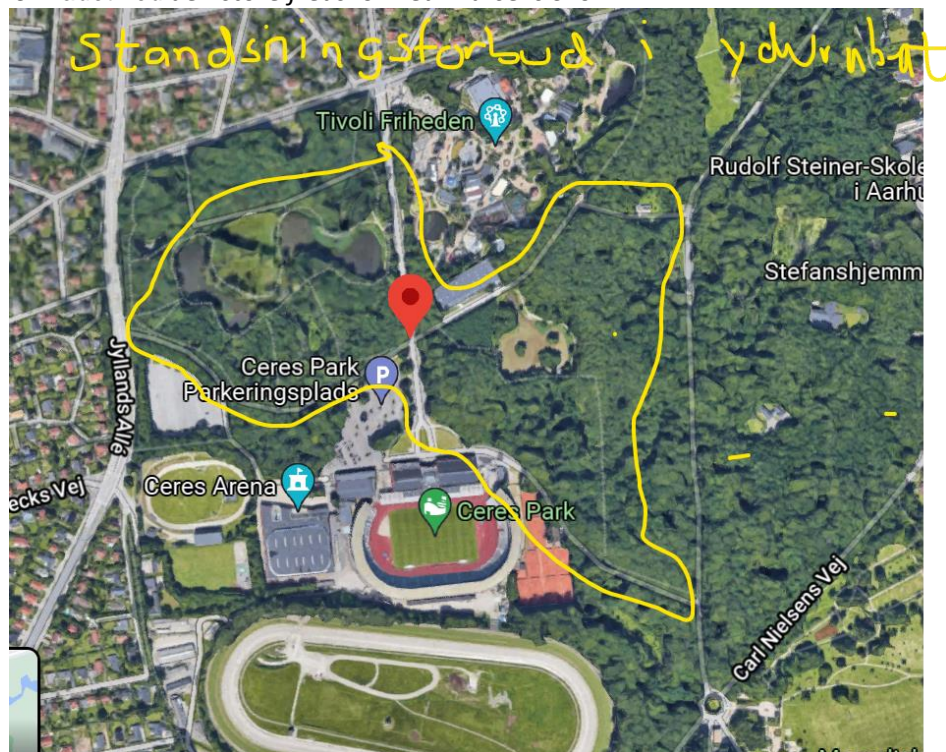
Hvis bilister parkerer på de gule arealer, så kan vi pålægge en p-afgift, da en udefineret del af dette område fremadrettet er yderrabat, men parkeres der på siden ind mod skoven af det gule areal, så vil der igen være fri parkering eller rækker skiltet helt indtil grøft/skrænt.

Aarhus Kommune har brugt mere end 0,5 mio. kr. på skiltningen med forbud mod standsning og parkering i yderrabat disse steder, men den nye definition af yderrabat vil betyde, at disse skilte, ikke længere vil forbyde parkeringer eller standsninger, hvis dette foregår lidt inde i skoven, da dette areal jf. den nye definition af yderrabat nu er et ureguleret areal.

Dette areal vil muligvis kunne reguleres med hjemmel i §17 i Bekendtgørelse af lov om mark- og vejfred, men det vil kræve politiets involvering i enhver regulering af disse steder

7. december 2021
Side 7 af 9

Området ved den store fredskov ved Marselis Skov





Eksempel på skovvej i den store fredskov ved Marselis Skov



7. december 2021
Side 8 af 9

Området ved Marselisborg Skov





Eksempel på skovvej i Marselisborg Skov



7. december 2021

Side 9 af 9

Teknik og Miljø i Aarhus Kommune står til rådighed for supplerende spørgsmål eller ønsker om sparring om dette komplekse juridiske område.

Med venlig hilsen

Joshua Krogager
Afdelingsleder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Fra: aj@itd.dk (aj@itd.dk)
Titel: Journalnr. 2021-1160. Høringssvar om ændring af lov om Færdselsloven samt ændring af lov om private fællesveje
Sendt: 08-12-2021 14:04
Bilag: Høring -TRM - Høring over bekendtgørelse om færdselsloven og private fællesveje.pdf;

Hej med jer,

Hermed fremsendes ITD's høringssvar til supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af Færdselsloven samt ændring af lov om private fællesveje.

Vi henviser til jeres journalnummer **2121-1160**.

Med venlig hilsen | Best regards

Anders Jessen

Chefkonsulent, Politisk afdeling

T: +45 7367 4553 | M: +45 2344 1666 | aj@itd.dk



ITD | BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT

Lyren 1 | DK-6330 Padborg

T: +45 7467 1233 | itd.dk

CVR: 40990917

[Facebook](#) | [Linkedin](#)





Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Journalnummer: 2021-1160

Sendt til trm@trm.dk og cac@trm.dk

Dato: 10-12-2021

Supplerende høring over 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)

ITD kvitterer for den fremsendte høring over udkast til lov om ændring af færdselsloven samt til ændringsforslag til lov om private fællesveje, som vi har følgende bemærkninger til.

ITD ønsker at besvare denne høring ved alene at omtale ét emne, der har været i høring tidligere. Det drejer sig konkret om den del af lovforslaget, der vedrører ændring af lov om private fællesveje. Reglerne i forslaget omfatter private fællesveje i byzone.

Med lovforslaget om ændring af lov om private fællesveje foreslås indført en ny bestemmelse i § 83 a, hvorefter en kommunalbestyrelse får hjemmel i privatvejsloven at indgå aftale med de private grundejere om at forestå udførelse af vintervedligeholdelses – og renholdelsesarbejder for forpligtede grundejeres regning.

Den foreslåede ændring undrer ITD. Ankestyrelsen har truffet afgørelse om, at det er i strid med kommunalfuldmagten, hvis kommunerne rydder sne for private grundejere. At det alligevel er forekommet burde have været stoppet, frem for at det nu lovliggøres.

Hos ITD har vi flere medlemmer, der som en del af deres forretning rydder sne for private grundejere om vinteren. De har investeret i udstyr og ansat mandskab, der er klar til at løse opgaven. ITD finder det derfor ikke rimeligt at lade kommunerne konkurrere med private om disse opgaver og ønsker derfor Ankestyrelsens afgørelse opretholdt. ITD noterer sig, at der er tale om en valgfri ordning, hvilket medfører, at en kommune ikke kan tvinge nogen til at indgå i en kommunal serviceordning og vi håber – hvis ændringen gennemføres – at et flertal af kommuner holder fast i, at private grundejere fortsat skal benytte private udbydere af vintertjeneste ydelser.

Det er et overordnet princip for den danske vejgodsbranche, at der gives fri mulighed for at byde ind på vintervedligeholdelsesarbejder, og at det som udgangspunkt ikke er kommunen selv, der varetager sådanne opgaver. Det er ITD's klare opfattelse, at kommunerne ikke bør agere transportvirksomhed ligesom, at vi ikke anser dette for værende en kernevelfærdsydelse. Alt andet lige bør arbejde udført af private virksomheder foretrækkes frem for, at en kommune selv varetager opgaven.

Vi har i øvrigt ingen bemærkninger til den del af høringen, der vedrører forslag om lovændring af færdselsloven.

ITD står gerne til disposition ved ønske om yderligere dialog om ovennævnte.

Med venlig hilsen

ITD

Anders Jessen
Chefkonsulent, politisk afdeling

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)

Fra: Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe (grfsamgladsaxe@gmail.com)

Titel: Høringssvar til supplerende høring til lov om ændring af Færdselsloven og privatvejsloven

Sendt: 09-12-2021 14:52

Bilag: supplerende_høringssvar_private_fællesveje_dec_2021.docx;

Til transportministeriet

Jeg sender hermed vores høringssvar til den supplerende høring om forslag til lov om ændring af Færdselsloven og privatvejsloven.

--

Med venlig hilsen

Flemming Yssing Hansen, formand

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

9. december 2021.

Supplerende høringssvar til nyt udkast til Lov om ændring af Færdselsloven og privatvejsloven

**Ole Skrald Rasmussen (A) og Martin Skou Heidemann (V), Gladsaxe Byråd
Flemming Yssing Hansen, Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe
kommune**

De positive bemærkninger om baggrunden for forslaget om at give grundejere og kommunen adgang til at indgå en service aftale om Vintervedligeholdelse og Renholdelse ved at tilføje en § 83 a i loven om private fællesveje, gælder i endnu højere grad for vort forslag om at udvide ændringen til også at omfatte Vejvedligeholdelse.

Alle grundejere har en umiddelbar forståelse for, hvornår Vintervedligeholdelse er nødvendig, mens de fleste, hvis ikke alle, ingen erfaring har med vejvedligeholdelse, endsige udarbejdelse af udbudsmateriale til entreprenører. Det har kommunen derimod, og det vil derfor være naturligt at grundejerne også kan indgå en service aftale med kommunen om Vejvedligeholdelse.

Vi har set loven igennem, og det forekommer os at udvidelsen til at omfatte Vejvedligeholdelse kan ske ved for eksempel en tilføjelse af en § 55 a i lighed med tilføjelsen af § 83 a. Men vi overlader det til specialisterne, der arbejder med lovgivningen, til at finde den enkleste måde, hvorpå loven kan udvides. Bare det kommer til at ske.

Med venlig hilsen

På vegne af Ole Skrald Rasmussen og Martin Skou Heidemann

Flemming Yssing Hansen, formand

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Fra: Andreas Skjoldborg Lorentzen (E60A@kk.dk)
Titel: VS: J.nr. 2021-1160
Sendt: 09-12-2021 19:47
Bilag: Svar på høring.pdf;

Prøver igen med rette mail adresse.

Med venlig hilsen

Andreas Skjoldborg Lorentzen
Juridisk konsulent
P-Klager og Jura

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Islands Brygge 37, 4. etage, 414
Postboks 446
2300 København S

Direkte 7080 8090
Mobil 2477 6638
E-mail e60a@kk.dk
EAN 5798009809452

Fra: Andreas Skjoldborg Lorentzen
Sendt: 9. december 2021 19:32
Til: trm@trm.dk
Cc: cas@trm.dk
Emne: J.nr. 2021-1160

Til Transportministeriet

Hermed Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningens svar til høring over 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, standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)

I må have en fantastisk god jul 😊

Med venlig hilsen

Andreas S. Lorentzen
Juridisk konsulent
P-Klager og Jura

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Islands Brygge 37, 4. etage, 414
Postboks 446
2300 København S

Direkte 7080 8090
Mobil 2477 6638
EAN 5798009809452

**Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed
Teknik- og Miljøforvaltningen**



Transportministeriet

Høringssvar

Teknik- og miljøforvaltningen, Københavns Kommunes høringssvar 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, standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Dette høringssvar indeholder Københavns Kommunes bemærkninger til Transportministeriets nye lovforslag om (1) ændring af standsning og parkering i yderrabat, samt (2) fastsættelse af lavere hastighedsgrænse.

1. Overordnet bemærkninger til lovforslag om yderrabat

Københavns Kommune imødeser i høj grad indsættelsen af skillerabat i færdselsloven § 28, stk. 3 og er glade for, at Transportministeriet har lyttet til de udfordringer, som blandt andet Københavns Kommune har med parkering i rabatten. Københavns Kommune er dog ikke enig med Transportministeriet i, at forbuddet kun skal gælde i skillerabat og ikke yderrabat.

Hensynet til de bløde trafikanter i de store byer må, efter Københavns Kommunes klare opfattelse, stå over de relativt få gange, hvor hensynet til at parkere i yderrabat på egen matrikel principielt kunne være relevant. Ønsker man at parkere på sin private matrikel indenfor tættere bebygget område, så kan man eventuelt sikre, at der er de fornødne lovlige adgangsveje, fx en fortovsoverkørsel, og etablere privat skiltning efter reglerne herom. På den måde sikrer man også, at udefrakommende ikke parkerer på ens matrikel, og man minimerer risici ved kørsel over fortov mv. Det bemærkes hertil, at det ikke er korrekt, at der før 2017 var

7. december 2021

Sagsnummer
2021-0394288

Dokumentnummer
2021-0394288-1

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
P-Klager og Jura
Islands Brygge 37
Postboks 446
2300 København S

Direkte telefon
7080 8090
Mobil
2477 6638

EAN-nummer
5798009809452

mange bilister der oplevede problemer med at få en parkeringsafgift på egen grund i yderrabat – hverken i Københavns Kommune eller i andre byer. Der er tværtimod – så vidt Københavns Kommune er bekendt – ingen eksempler herpå. I praksis har det da også vist sig, at parkering i yderrabat oftest foretages for at omgå de eksisterende parkeringsregler eller for at parkere på et offentligt tilgængeligt område, som ikke er tiltænkt parkering med store gener for grønne områder og konkret fare for trafiksikkerheden.

I Justitsministeriets rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fra 2013 anbefalede arbejdsgruppen, at der blev udarbejdet en generel regel i færdselslovens § 28 om forbud mod standsning eller parkering på fortov og skrev endvidere (side 54):

“Da behovet for at tage hensyn til fodgængere som udgangspunkt synes at være størst i byområder, finder arbejdsgruppen imidlertid, at denne generelle regel for så vidt angår personbiler bør nuanceres, så det generelle forbud mod standsning og parkering på fortov begrænses til tættere bebyggede områder, dvs. områder afgrænset med byzonetavler, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 23, E 55.”

Hertil bemærkes, at forhenværende Justitsminister Morten Bødskov i svar fra den 2. december 2013 til Tom Behnke (K) (sagsnummer 2013-0037-0057, dok. 980720), oplyste, at yderabat defineres som *et areal der ligger udenfor det areal, som er beregnet til færdsel med motordrevet køretøj*, og videre at *der således uden for dette areal [vil] kunne forekomme færdsel af andre af færdselselementerne – f.eks. fodgængere.*¹

Det antages derfor, at yderrabat er uden for det areal, der er beregnet til færdsel med motordrevet køretøj, mens der vil kunne forekomme færdsel af, f.eks. fodgængere. Københavns Kommune kan derfor ikke se, hvori hensynet til at biler generelt skal kunne parkere i yderabat ligger. Tværtimod må de samme hensyn, som ligger bag et generelt forbud mod parkering på fortov, også gøre sig gældende i forbindelse med yderrabat i byerne, henset til de faktiske konsekvenser af at lovliggøre parkering i yderrabat og risici for sammenstød med bløde trafikanter.

Nedenfor følger en nærmere gennemgang af lovforslagets forarbejder.

¹ <https://www.ft.dk/samling/20131/lov-forslag/154/spm/11/svar/1094120/1307284/index.htm>

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.

Selvom det giver sig selv, at der er et større parkeringspres i de større byer, hvorved problemstillingen er særligt udtalt i større byer, så er Københavns Kommune ikke bekendt med, at små byer ikke også har samme behov for et forbud mod parkering i yderrabat.

Det er Københavns Kommunes umiddelbare opfattelse, at man i stedet bør sondre mellem "indenfor" og "udenfor tættere bebygget område". Det var også det, arbejdsgruppen kom frem til i Justitsministeriets rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fra 2013 (side 55 ff.), som blev implementeret i de dagældende regler, hvilket også giver god mening, idet parkering i yderrabat ofte er mere uhensigtsmæssig i tættere bebygget område end udenfor tættere bebygget område.

"Arbejdsgruppen mener derfor, at en eventuel generel regel om forbud mod parkering i yderrabatten for så vidt angår personbiler bør afgrænses til tættere bebygget område"

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 medfører ødelæggelse af anlagte rabatmiljøer, som ikke er tiltænkt parkering

[...]

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.

Københavns Kommunes oplever i meget høj grad, at der er bilister, der ulovligt passerer kantsten fra kørebanen og kører over fortov og cykelsti for at parkere i yderrabatter, hvor det kan være vanskeligt eller umuligt at skilte sig ud af. For god ordens skyld er indsat enkelte eksempler på de sidste sider nedenfor.

Det bemærkes, at politiet har oplyst Københavns Kommune, at politiet meget vanskeligt kan håndhæve sådanne overtrædelser, idet politiet

skal "fange" bilisten i selve akten. Bilister har derfor i praksis en meget lille risiko for at blive "fanget" og vælger at overtræde reglerne for at parkere i yderrabat pga. parkeringspresset eller for at omgå eventuel betaling for parkering i p-anlæg.

Københavns Kommune finder det i øvrigt betænkeligt, hvis kommunerne er henvist til at skilte sig ud af udfordringer med bilister, der kører ulovligt over kantsten eller kører på fortovet eller på cykelstien for at parkere i yderrabat. Skilte om standsning og parkering i yderrabat er ikke tiltænkt et sådant formål, som i stedet er en politimæssig opgave.

Københavns Kommune bemærker hertil, at Transportministeriet i høringssvar af 27. februar 2017, fandt det helt usandsynligt, at bilisterne skulle finde på ulovligt at krydse en cykelsti og et fortov for at parkere lovligt ved en yderrabat. Dette viste i praksis ikke at holde stik, hvorfor Transportministeriet denne gang bedes tage den tydelige problemstilling med i sine betragtninger.

Transportministeriet skrev da også i det tidligere høringsbrev følgende:

"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 "skilte sig ud af problemerne" med lokal afmærkning."

Det undrer derfor Københavns Kommune, hvorfor denne passage er taget ud af den nye høring, idet der stadig er tale om en u hensigtsmæssig parkeringsadfærd, der udgør en konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko og det er vanskeligt at skilte sig ud af problemerne med lokal afmærkning. Sondring mellem skillerabat og yderrabat, imødekommer ikke denne problemstilling. Tværtimod kan Københavns Kommune ikke se, hvordan hensynene til at sikre trafikikkerheden (*konkret færdselssikkerhedsmæssig risiko*) i mindre grad gør sig gældende i yderrabat end på skillerabat, henset til, at færdsel i højere grad nødvendigvis må foregå over fortov/cykelsti for overhovedet at kunne komme til yderrabatten. Det understreges, at der også forekommer steder, hvor parkering i yderrabat betyder, at bilister skal bakke ind over fortov eller cykelsti med unødvendig risiko for sammenstød med bløde trafikanter og andre bilister.

Københavns Kommune beder derfor Transportministeriet om at belyse baggrunden for at dette angiveligt ikke længere er opfattelsen og i øvrigt medtage risikoen for ulovlig færdsel over fortov og cykelsti i sin vurdering, samt i den forbindelse oplyse hvorvidt Transportministeriet finder det rimeligt, at kommunerne i stedet er henvist til at skilte sig ud af udfordringer hvor kørsel til området i første omgang er en færdselsforseelse, som falder under politiet.

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

Københavns Kommune hilser i høj grad en nærmere adskillelse mellem yderrabat og skillerabat velkommen. Københavns Kommune finder dog, at en sådan sondring ikke letter forståelsen af parkeringsreglerne, jf. også nedenfor om yderrabat.

Navnlig finder Københavns Kommune det vanskeligt foreneligt med et overordnet ønske om enkle og nemme parkeringsregler for bilisterne, såfremt det i praksis er tilladt at parkere i yderrabat, mens det i skillerabatten - eventuelt på den anden side af et sideliggende fortov - ikke er lovligt at parkere.

Københavns Kommune håber i øvrigt at Transportministeriet vil overveje at indsætte definitionerne i færdselsloven, så det bliver mere tilgængeligt for alle.

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

Københavns Kommune bemærker, at der i dag blandt bilister og håndhævelsesmyndigheder kan være stor tvivl om, hvorvidt et areal i praksis er fortov/gangareal eller yderrabat, hvilket giver anledning til stor frustration fra alle parter. Denne tvivl imødekommer det nuværende forslag ikke.

Københavns Kommune henviser også til udtalelse til Københavns Kommune fra Vejdirektoratet fra den 03. juni 2019 (dok. 19/00117-7), hvor Vejdirektoratet anerkendte, at der var udfordringer med forståelsen af reglerne, idet der nu (efter lovændringen i 2017, hvor yderrabat blev taget ud af bestemmelsen i færdselsloven) skulle aktivt sondres mellem blandt andet fortov og yderrabat herunder skillerabat.

Vejdirektoratet skrev således i sit svar til Københavns Kommune:

“Vejdirektoratet bemærker afslutningsvis, at vi har noteret os de udfordringer, som Københavns Kommune har belyst ved denne henvendelse, såvel som tidligere henvendelser vedrørende parkering i rabat. Vi har i forlængelse heraf forståelsen for, at det er svært for kommunen at administrere, dels som vejmyndighed i relation til anvendelsen af afmærkning, dels som parkeringskontrollerende myndighed i relation til afgiftspålæggelsen.”

Dette medfører stor risiko for at kommunerne administrerer reglerne forskelligt, men også at det i sig selv er vanskeligt at administrere reglerne, idet politiet f.eks. kan have en anden opfattelse af arealets status end vejmyndigheden, hvorved kommunen i første omgang ikke kan skilte sig ud af problemstillingen.

Et generelt forbud mod standsning og parkering i yderrabatten i tættere bebygget område, vil imødekomme sådanne tvivl, idet det herefter ikke er tilladt at standse eller parkere på nogen del af færdselsarealerne.

Konklusion

Københavns Kommune anmoder derfor om, at yderrabat indføres i bestemmelsen igen i tættere bebygget område, som da også blev anbefalet af arbejdsgruppen i rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fra 2013. Navnlige anmoder Københavns Kommune om, at Transportministeriet genovervejer det relativt lille behov, der måtte være for at parkere i yderrabat i tættere bebygget område overfor de konkrete gener der er, fx ødelagte grønne arealer og træer, æstetiske hensyn, og konkrete trafikale sikkerhedsmæssige farer som følge af, at bilister kører over fortovej og cykelsti for at komme til yderrabatten. Københavns Kommune skal hertil henlede opmærksomheden på, at hensynet til at undgå en parkeringsafgift på egen matrikel alene er baseret på principielle forhold og ikke aktuelle forhold. Fjernelsen af yderrabat fra færdselslovens § 28, stk. 3 i 2017 viste sig således at basere sig på en enkelt sag, hvor opfattelsen var, at parkeringen skete på privat matrikel, men senere viste sig at være på offentligt areal.

2. Bemærkninger til lovforslag om hastighedsgrænse

Københavns Kommune vil endnu engang gerne henlede opmærksomheden på den bevægelse, der er i gang i hele Europa om at sænke

hastighedsgrænsen i tættere bebygget område, og opfordrer derfor til at der igangsættes et arbejde med henblik på generel ændring af §42, samt øvrige paragrafer og tilknyttede bekendtgørelser, således at den genelle hastighedsgrænse i tættere bebygget områder sænkes til 40 eller 30 km/t. med mulighed for at hæve hastighedsgrænsen til 50 km/t på strækninger, hvor de trafikale forhold tillader det.

I hele Europa er der en bevægelse i gang for at reducere hastighedsgrænserne i byerne. Flere byer, bl.a. Paris, har indført eller er ved at indføre 30 km/t som den almindelige hastighedsgrænse i boligområder.

Onsdag d. 6. oktober 2021 vedtog Europaparlamentet "Betænkningen om EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer" og opfordrer samtidig Europa-Kommissionen til at implementere en mere sikker hastighedsgrænse på maksimalt 30 km/t i beboelsesområder, samt i områder med mange cyklister og fodgængere.

<https://www.europarl.europa.eu/news/da/press-room/20210930IPR13926/europa-parlamentet-kraever-handling-for-at-forbedre-trafiksikkerheden>



Center Boulevard - skillerabat og yderrabat



Fredens bro -skillerabat eller yderrabat?



Prags Boulevard – yderrabat



Carsten Niebuhrs Gade – skillerabat. Der parkeres også langs med den grønne væg. Yderrabat eller fortov?



Ruten - biler i skillerabat. Bemærk at der er tale om yderrabat forbi gangstien til højre, hvor det i dag og fremover er tilladt at parkere.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk)
Titel: Journalnummer 2021-1160
Sendt: 10-12-2021 08:00
Bilag: Høringssvar 1.0.pdf;

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes FDM's høringssvar, se vedhæftede.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



#meddigpåvejen

T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby



Transportministeriet
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk samt cac@trm.dk

10-12-2021

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S21-7560

Ref: DBL/

Supplerende høring over 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)

FDM takker for muligheden for at komme med bemærkninger til nærværende høring.

FDM har med tilfredshed noteret sig, at man har besindet sig og ikke genindfører forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat, men i stedet indfører et forbud mod standsning og parkering i skillerabat.

FDM kan som udgangspunkt bakke op om det nu foreslåede forbud. Dog synes der at være en uhensigtsmæssighed i, at det uden for tættere bebygget område vil være tilladt at standse eller parkere med køretøjet delvist på kørebanen og delvist på fortovet, men det vil ikke være tilladt tilsvarende at standse eller parkere med køretøjet delvist på kørebanen og delvist på en skillerabat, der adskiller kørebanen og fortovet. FDM vil opfordre til at det overvejes, at det foreslåede forbud mod standsning og parkering i skillerabat ikke skal gælde, når skillerabatten afskiller kørebane og fortov uden for tættere bebygget område.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk), CVV001@politi.dk (CVV001@politi.dk), AMA001@politi.dk (AMA001@politi.dk), TMP005@politi.dk (TMP005@politi.dk), FBR011@politi.dk (FBR011@politi.dk), Jørn Pakula Andresen (JPA001@POLITI.DK), KJO027@politi.dk (KJO027@politi.dk), kos-Direktionssekretariatet@politi.dk (kos-Direktionssekretariatet@politi.dk)
Fra: Rigspolitiet, National Færdselscenter (pol-nfae@politi.dk)
Titel: SV: Supplerende eksternt høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje - j.nr. 2021-1160
Sendt: 10-12-2021 14:02
Bilag: Supplerende eksternt høringsbrev.pdf; Høringsliste 1.pdf; Høringsliste 2.pdf; Nyt udkast til forslag til Lov om ændring af Færdselsloven og privatvejsloven.pdf; Udkast til Lov ændring af færdselsloven - tidligere sendt i eksternt høring (med ændringsmarkeringer).pdf; Rigspolitiets høringssvar vedr. supplerende høring over udkast til lovændring af færdselsloven.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet fremsendes Rigspolitiets høringssvar vedrørende supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og ændring af lov om private fællesveje.

Der henvises til Transportministeriets j.nr. 2021-1160.

Med venlig hilsen

Freja Bruun
Juridisk fuldmægtig

POLITI

Rigspolitiet, Politiorådet
Nationalt Færdselscenter
Polititorvet 14
1780 København V

Mobil 24 59 59 81
E-mail FBR011@politi.dk

Web www.politi.dk
Facebook [facebook.com/politi](https://www.facebook.com/politi)
Twitter twitter.com/rigspolitiet

RIGSPOLITIET 

Fra: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen <cac@TRM.dk>

Sendt: 19. november 2021 16:53

Til: info@advonordic.com; ka@ka.dk; post@bat.dk; bil@di.dk; info@firstcar.dk; booking.limo2you@gmail.com; cud@mail.dk; info@campingbranchen.dk; co10@skaf-net.dk; cowi@cowi.dk; Djøf - Hovedpostkasse <djoef@djoef.dk>; info@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; dst@dst.dk; info@danskerhverv.dk; dhf@dhf-net.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Jakob Svane <JASV@DI.DK>; chris@dki.nu; post@dmoge.dk; info@dasp.dk; ddl@ddl.org; dch@dch.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; fynbus@fynbus.dk; rora@kolding.dk; arkitektsteenkaer@hotmail.com; midttrafik@midttrafik.dk; info@NTmail.dk; KOS FP Direktionssekretariatet Sikker <kos-Direktionssekretariatet@politi.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; mail@sld.nu; post@sydtrafik.dk; trf@trf.dk; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Aarhus letbane - Info <info@aarhusletbane.dk>; aalborg@aalborg.dk; post@aarhus.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; Dansk Industri <di@di.dk>; dv@dv.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; raadhuset@frederiksberg.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; rora@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; odense@odense.dk; post@vejle.dk; Rådet for bæredygtig Trafik <kjeld.a.larsen@lic-mail.dk>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Supplerende eksternt høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud

mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr.: 32...

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Transportministeriet forventer i denne folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Grunden til denne supplerende høring er, at der er foretaget materielle ændringer i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, der giver anledning til høring.

Der gøres opmærksom på, at der ikke er foretaget yderligere ændringer i lovforslaget der giver anledning til supplerende høring. Der gøres ligeledes opmærksom på, at der ikke er foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje.

Herudover er der sket en sammenskrivning af udkast til forslag lov om ændring af færdselsloven og udkast til lov om private fællesveje, da ministeriet finder det hensigtsmæssigt, da begge omhandler vejmyndighedens kompetencer.

Ministeriet anmoder i den forbindelse om hørings svar til ændringen i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, da der alene er sket ændringer i henhold hertil.

Udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje) har været i offentlig høring i perioden 23. november 2020 til 18. december 2020, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64604>. Der er ikke foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Udkast 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, standsning og parkering i skillerabat og yderrabat m.m.) har været i offentlig høring i perioden 5. juli 2021 til 12. august 2021, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65355>.

Udkastet som har været i høring indeholdt i det væsentlige følgende ændringer:

- 1) Indførsel af hjemmel i færdselslovens § 123, stk. 2 (og forarbejder), således at Vejdirektoratet kan fjerne akut trafikfarlige køretøjer fra statsvejene, og få sine udgifter i forbindelse hermed afholdt af ejeren af køretøjet. Relevante cirkulære (cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer) skal også ændres, således at fjernelse kan ske uden forudgående partshøring, hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. Såfremt der er politisk flertal for denne ændring, vil ændring af cirkulæret ske sideløbende.
- 2) Indførsel af hjemmel i færdselslovens § 123, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. 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 tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.

- 3) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 90, stk. 1, således at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene eller vej- eller broejeren kan regulere færdslen ved akutte hændelser på statsvejene og uden for bestemmelsens nuværende rammer, som er relativt restriktive.
- 4) Genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet.
- 5) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 42, stk. 5, således at zoneskiltning uden for tættere bebyggede områder kan etableres.

På baggrund af blandt andet indsendte høringsvar til lovforslaget, har ministeriet efter nærmere overvejelse vurderet at forslaget om genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet ved en dispensationsmulighed bør ændres til et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Dette gøres for at sikre en orden, der ikke er så administrativt tung som først foreslået, og som samtidig håndtere erkendte trafikale problemer med parkering i skillerabatter. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat. Med forslaget 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. Det er således hensigten med forslaget, at imødekomme de forskellige hensyn i større og mindre byer, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabatter.

I lovforslaget indgår i det væsentlige følgende nye ændringer i forhold til det udkast, som har været i høring:

Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., med et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat.

Udkast til lovforslaget er sendt i høring ved de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste og er ligeledes offentliggjort på høringsportalen (hoeringsportalen.dk).

Høringsvar bedes sendt til Transportministeriet til trm@trm.dk samt cac@trm.dk **senest den 10. december 2021 med angivelse af journalnummer 2021-1160 i emnefeltet**. Høringsmaterialet vil blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til fuldmægtig Catherine Sofie Steen Christiansen på mail cac@trm.dk og telefon **21 31 15 31** og fuldmægtig Winnie Rasmussen på mail wra@trm.dk og telefon **30 61 62 07**.

Med venlig hilsen

Catherine Sofie Steen Christiansen
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

[+ 45 21 31 15 31](tel:+4521311531)

cac@trm.dk

www.trm.dk

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

19. november 2021

Supplerende høring over 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)

Transportministeriet forventer i denne folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Grunden til denne supplerende høring er, at der er foretaget materielle ændringer i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, der giver anledning til høring.

Der gøres opmærksom på, at der ikke er foretaget yderligere ændringer i lovforslaget der giver anledning til supplerende høring. Der gøres ligeledes opmærksom på, at der ikke er foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje.

Herudover er der sket en sammenskrivning af udkast til forslag lov om ændring af færdselsloven og udkast til lov om private fællesveje, da ministeriet finder det hensigtsmæssigt, da begge omhandler vejmyndighedens kompetencer.



Ministeriet anmoder i den forbindelse om høringssvar til ændringen i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, da der alene er sket ændringer i henhold hertil.

Udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje) har været i offentlig høring i perioden 23. november 2020 til 18. december 2020, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64604>. Der er ikke foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Udkast 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, standsning og parkering i skillerabat og yderrabat m.m.) har været i offentlig høring i perioden 5. juli 2021 til 12. august 2021, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65355>.

Udkastet som har været i høring indeholdt i det væsentlige følgende ændringer:

- 1) Indførsel af hjemmel i færdselslovens § 123, stk. 2 (og forarbejder), således at Vejdirektoratet kan fjerne akut trafikfarlige køretøjer fra statsvejene, og få sine udgifter i forbindelse hermed afholdt af ejeren af køretøjet. Relevante cirkulære (cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer) skal også ændres, således at fjernelse kan ske uden forudgående partshøring, hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. Såfremt der er politisk flertal for denne ændring, vil ændring af cirkulæret ske sideløbende.
- 2) Indførsel af hjemmel i færdselslovens § 123, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. 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 tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.



- 3) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 90, stk. 1, således at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene eller vej- eller broejeren kan regulere færdslen ved akutte hændelser på statsvejene og uden for bestemmelsens nuværende rammer, som er relativt restriktive.
- 4) Genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet.
- 5) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 42, stk. 5, således at zoneskiltning uden for tættere bebyggede områder kan etableres.

På baggrund af blandt andet indsendte høringssvar til lovforslaget, har ministeriet efter nærmere overvejelse vurderet at forslaget om genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet ved en dispensationsmulighed bør ændres til et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Dette gøres for at sikre en ordning, der ikke er så administrativt tung som først foreslået, og som samtidig håndterer erkendte trafikale problemer med parkering i skillerabatter. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat. Med forslaget 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. Det er således hensigten med forslaget, at imødekomme de forskellige hensyn i større og mindre byer, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabatter.

I lovforslaget indgår i det væsentlige følgende nye ændringer i forhold til det udkast, som har været i høring:

Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., med et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat.



Udkast til lovforslaget er sendt i høring ved de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste og er ligeledes offentliggjort på høringsportalen (hoeringsportalen.dk).

Høringssvar bedes sendt til Transportministeriet til trm@trm.dk samt cac@trm.dk **senest den 10. december 2021 med angivelse af journalnummer 2021-1160 i emnefeltet.** Høringsmaterialet vil blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til fuldmægtig Catherine Sofie Steen Christiansen på mail cac@trm.dk og telefon 21 31 15 31 og fuldmægtig Winnie Rasmussen på mail wra@trm.dk og telefon 30 61 62 07.

Med venlig hilsen

Catherine Sofie Steen Christiansen
Fuldmægtig

HØRINGSLISTE

Dato 9. oktober 2020
J. nr. 2019-5047

Høringsliste

Høringsparter	Mailadresse
Aalborg Kommune	aalborg@aalborg.dk
Aarhus Kommune	post@aarhus.dk
Dansk Erhverv	hoeringssager@danskerhverv.dk
Dansk Industri (DI)	di@di.dk
Dansk Vejforening	dv@dv.dk
Dansk Parkeringsforening	parkering@aarhus.dk
Danske Regioner	regioner@regioner.dk
Domstolsstyrelsen	post@domstolsstyrelsen.dk
Forbrugerrådet	hoeringer@fbr.dk
Frederiksberg Kommune	raadhuset@frederiksberg.dk
KL	kl@kl.dk
Kommunal Vejteknisk Forening	rora@kolding.dk
Københavns Kommune	borgerservice@kk.dk
Odense Kommune	odense@odense.dk
Vejle Kommune	post@vejle.dk
Rådet for Bæredygtig Trafik	Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk
Rådet for Sikker Trafik	info@sikkertrafik.dk



November 2021

Høringsliste

Høringsparter	Mail-adresse
AdvoNordic Advokatfirma	info@advonordic.com
Akademikernes Centralorganisation (AC)	ac@ac.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	ae@ae.dk
Arbejdsgiverforeningen KA	ka@ka.dk
Arriva Danmark A/S	Info@arriva.dk
ATP	pote@atp.dk
AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)	autig@autig.dk
BAT	post@bat.dk
BAT-Kartellet	bat@batkartellet.dk
Bilbranchen	bil@di.dk
Brancheforeningen for Forretningslimousiner	info@firstcar.dk
Brancheforeningen for Limousine Vognmænd	booking.limo2you@gmail.com
Cabin Union Denmark	cud@mail.dk
Campingbranchen	info@campingbranchen.dk
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)	post@cat-taxi.dk
Centralorganisationen af 2010 (CO2010)	Co10@skaf-net.dk
Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU)	info@cfu-net.dk
COWI	cowi@cowi.dk
Danmarks Frie AutoCampere	jj@dfac.dk (Færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private veje og øvrige love, der har eller kan have berøring med parkering)
Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF)	djoef@djoef.dk
Danmarks Motor Union	dmu@dmusport.dk



Danmarks Naturfredningsforening	DN@DN.dk
Danmarks Rederiforening	info@shipowners.dk
Danmarks Rejsebureau Forening	drf@travelassoc.dk
Danmarks Statistik	dst@dst.dk
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	da@da.dk
Dansk Bilbrancheråd	info@dbr.dk
Dansk Bil-Forhandler Union	info@dbfu.dk
Dansk Byggeri	info@danskbyggeri.dk
Dansk Camping Union	info@dcu.dk
Cyklistforbundet	post@cyklistforbundet.dk
Dansk Erhverv – Høringssager	info@danskerhverv.dk hoeringssager@danskerhverv.dk
Dansk Erhvervsfremme	info@danskerhvervsfremme.dk
Dansk Handicap Forbund	dhf@dhf-net.dk
Dansk Industri (DI)	hoering@di.dk
Dansk Kørelærer-Union	dku@dku.dk
Dansk Ledningsejerforum	Jurateamet@danskenergi.dk
Dansk Ornitologisk Forening	dof@dof.dk
Dansk Parkeringsforening	parkering@aarhus.dk
Dansk Transport og Logistik – DTL	dtl@dtl.eu
Dansk Vejforening	dv@dv.dk
Danske Handicaporganisationer	dh@handicap.dk
Danske Havne	danskehavne@danskehavne.dk
Danske Havnevirkksomheder, Brancheforeningen	jasv@di.dk
Danske Kørelæreres Landsforbund	chris@dkl.nu
Danske Maskinstationer og Entreprenører	post@dmoge.dk
Danske Motorcyklister	skovloekke@dmc-org.dk
Danske Regioner	regioner@regioner.dk
Danske Speditører	info@dasp.dk
Datatilsynet	dt@datatilsynet.dk
Den Danske Landinspektørforening	ddl@ddl.org
Det Centrale Handicapråd	dch@dch.dk
DI Transport	transport@di.dk
Domstolsstyrelsen	post@domstolsstyrelsen.dk
FOA	foa@foa.dk
Forbrugerrådet	hoeringer@fbr.dk
Forenede Danske Motorejere - FDM	hoering@fdm.dk
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport	tkvt@typegodkendelse.dk
Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL	fdl@fdl-vm.dk
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd	ftf@ftf.dk



Fynbus	fynbus@fynbus.dk
HK Stat	hkstat@hk.dk
ITD	itd@itd.dk
Kommunal Vejteknisk Forening	Formand Roland Rasmussen: rora@kolding.dk
Kommunernes Landsforening – KL	kl@kl.dk
Kort- og Matrikelstyrelsen (nu Geodatastyrelsen)	gst@gst.dk
Landdistrikternes Fællesråd	mail@landdistrikterne.dk
Landsforeningen Landsbyerne i Danmark	arkitektsteenjaer@hotmail.com
Midttrafik	midttrafik@midttrafik.dk
Movia	movia@moviatrafik.dk
NOAH-Trafik	noahtrafik@noah.dk
Nordjyllands Trafikselskab	info@NTmail.dk
Offentligt Ansattes Organisationer (OAO)	oao@oao.dk
Rigspolitiet	kos-Direktionssekretariatet@politi.dk Høringer, der indeholder retningslinjer af praktisk og/eller teknisk karakter af relevans for Rigspolitiet, må ifølge Anklager Pernille Østergaard i Politikontoret i JM fremover sendes direkte til politiet, og skal ikke som hidtil gå via JM. Hvis det i forbindelse med en konkret høring giver anledning til spm. - kan ringes til: 72 26 85 62
Rigsrevisionen	info@rigsrevisionen.dk
Rådet for Bæredygtig Trafik	Kjeld.allan.larsen@gmail.com (formand)
Rådet for Sikker Trafik	info@sikkertrafik.dk
Sammenslutning af Danske Småøer	sekretariatet@danske-smaaoer.dk
SLD	mail@sld.nu
Sydtrafik	post@sydtrafik.dk
Sund & Bælt Holding A/S	info@sbf.dk
Taxinævnet i Region Hovedstaden	taxi@frederiksberg.dk
Trafikforbundet	trf@trf.dk
Trafikselskaberne i Danmark Kontaktperson: Morten Brønnum Andersen	mba@moviatrafik.dk
Transportbranchens Leverandører, TBL	Mangler mail - har ikke kunnet finde dem på nettet
Transporterhvervets uddannelser, TUR	tur@tur.dk
Aarhus Letbane I/S	info@aarhusletbane.dk



Side 4/4

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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje)

§ 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, 2. pkt.*, indsættes efter »midterrabat«: », skillerabat«.

2. 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.«.

3. 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.«

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

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

» Tilsvarende kan A/S Storebælt og A/S Øresund som vejere 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.«

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

§ 2

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved lov nr. 175 af 21. februar 2017 og lov nr. 2082 af 21. december 2020, foretages følgende ændringer:

1. I § 31, stk. 1, nr. 1, udgår »reglerne i lov om offentlige veje kapitel 4« og i stedet indsættes: »§ 47«.

2. Efter § 83 indsættes:

»§ 83 a. Kommunalbestyrelsen kan indgå aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at kommunen udfører de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter § 79, stk. 1, for grundejernes regning. «

3. I § 99 a, stk. 2, udgår « 21 » og 83 ændres « til: »§ 83 og § 83 a«.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. april 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*
 - 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*
 - 2.6. *Serviceordninger vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse*
 - 2.6.1. *Gældende ret*
 - 2.6.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
3. *Konsekvenser for FN's verdensmål*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
6. *Administrative konsekvenser for borgerne*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Forholdet til EU-retten*
9. *Hørte myndigheder og organisationer*
10. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Med forslag til ændring af lov nr. 1324 af 21. november 2018 om bekendtgørelse af færdselsloven (herefter færdselsloven), jf. lovforslagets § 1, er hensigten 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 infrastrukturanlæg. 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.

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.

Med forslag til ændring af lov nr. 175 af 21. februar 2017 om private fællesveje (herefter privatvejsloven), jf. lovforslagets § 2, er formålet at tilvejebringe et aftalegrundlag for kommunerne og grundejerne om at indgå aftaler om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver af de private fællesveje.

Vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje i byer og bymæssige områder er en del af de forpligtelser, der kan følge med ved at være grundejer op af sådanne veje.

Der har tidligere været en praksis i visse af landets kommuner, at kommunerne mod betaling har indgået aftale med grundejere om, at kommunerne forestod vintervedligeholdelse og renholdelse af

private fællesveje i byer og bymæssige områder for grundejernes regning. Disse aftaler har også været kendt som serviceordninger.

Imidlertid har Ankestyrelsen i en konkret udtalelse af 13. juni 2017 vurderet, at der ikke er hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne for kommunalbestyrelserne til at indgå sådanne serviceordninger, hvorfor sådanne serviceordninger blev underkendt, da privatvejsloven heller ikke indeholder nogen hjemmel til, at kommunerne kan indgå aftaler med grundejerne.

Udtalelsen fra Ankestyrelsen medførte, at kommunerne måtte ophæve de indgåede aftaler.

Der er med nærværende lovforslag udarbejdet en hjemmel for kommunerne til at indgå aftaler med grundejerne om, at kommunen mod betaling kan stå for udførelsen af de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter privatloven.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej

2.1.1. Gældende ret

Færdselsloven 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, stjålne køretøjer, der sættes i nødspor efter brug og biler, der er løbet tør for benzin og efterlades i nødsporet 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 havarerede køretøjer i nødspor, der ikke giver anledning til akut fare.

Derimod falder køretøjer, som henstår akut trafikfarligt, typisk i kørespør, 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 punkteringer 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 sondring 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 nedskilte 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 snæver, 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, havarede 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 Storebæltbroen, 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 ensartes 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

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.

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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” inkluderede 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 færdselsikkerhedsmæssig 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.**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 område, 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 område 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 området.

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 hastighedsbegrænsninger 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.

2.6. Serviceordninger vedrørende vintervedligeholdelse og renholdelse

2.6.1 Gældende ret

Det følger af privatvejlovens § 1, stk. 1, at loven skal medvirke til at sikre, at private fællesveje er indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, og at privates dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning. Loven skal desuden medvirke til at sikre, at almene offentlige hensyn i øvrigt tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer.

Af privatvejslovens § 1, stk. 2, fremgår det, at de offentlige hensyn varetages af kommunalbestyrelsen, der er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for private fællesveje og private fællestier.

En privat fællesvej defineres som en vej, gade, bro eller plads, der ikke er en offentlig vej, jf. nr. 1, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer, jf. privatvejsloven § 10, nr. 3.

Privatvejslovens §§ 25-86 er såkaldte byregler, der alene gælder for private fællesveje i byer og bymæssige områder, jf. § 3.

Byreglerne finder således alene anvendelse for private fællesveje i Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er beliggende i byzone eller i et sommerhusområde, jf. § 3, stk. 1, ligesom at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at byreglerne skal finde anvendelse i afgrænsede områder i landzone, jf. lov om planlægning, når disse områder har bymæssig karakter eller er planlagt hertil, jf. § 3, stk. 2.

Ejere af ejendomme, der grænser til en privat fællesvej i byer og bymæssige områder, antages som udgangspunkt at have vejret til de private fællesveje og private fællestier, som ejendommen grænser til, jf. privatvejslovens § 44. Ved vejret forstås den ret, som den til enhver tid værende ejer

af en ejendom har over en privat fællesvej eller privat fællessti til at benytte den pågældende private fællesvej eller fællessti som færdselsareal for ejendommen, jf. privatvejslovens § 10, nr. 5.

I medfør af privatvejsloven § 79 kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejere af tilgrænsende ejendomme med vejret til vejen skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde hele den private fællesvej.

Disse beslutninger, der træffes for nærmere angivne områder, meddeles og offentliggøres typisk i kommunernes vinterregulativer, som også omfatter kommunevejene og kommunens offentlige stier. Beslutningen efter privatvejslovens § 79 indebærer bl.a., at kommunalbestyrelsen kan føre tilsyn med overholdelsen af de pålagte pligter og meddele påbud i de tilfælde, hvor arbejderne ikke er udført inden for den fastsatte frist.

I henhold til privatvejslovens § 83 kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvist overtager udførelsen af de efter privatvejslovens § 79 pålagte pligter for grundejernes regning.

Bestemmelsen gør det muligt for kommunalbestyrelsen at sikre et ensartet og højt niveau af renholdelse og vintervedligeholdelse, hvor det efter kommunalbestyrelsens vurdering er særligt vigtigt. Beslutningen om at benytte bestemmelsen i privatvejslovens § 83 er således ikke i sig selv udtryk for en kritik af grundejernes udførelse af de pålagte arbejder.

I praksis anvendes bestemmelsen ofte på private fællesveje i bytætte områder, omkring strøggader og trafikknudepunkter, hvorved kommunalbestyrelsen sikrer, at disse gader er sneryddet, glatførebekæmpet og renholdt, således at trafikken på vejene kan afvikles sikkert.

Af privatvejslovens § 99 a, stk. 1, følger det, at når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, skal den sikre, at arbejdet udføres billigst muligt. Dette skal ske ved at indhente tre tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde, eller andet er aftalt.

Af § 99 a, stk. 2, fremgår det, at stk. 1, bl.a. finder anvendelse på de arbejder, som er omtalt i privatvejslovens § 83.

2.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Flere kommuner og borgere har henvendt sig til Transportministeriet med ønske om, at der tilvejebringes en hjemmel i privatvejsloven, der giver mulighed for, at kommunerne og borgerne kan indgå aftaler om serviceordninger, der omfatter vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje, så grundejerne ikke nødvendigvis selv skal stå for udførelsen af opgaven eller selv skal indgå aftaler med en privat aktør om at udføre opgaven.

Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at der ikke er argumenter, som taler imod, at kommunerne kan indgå sådanne aftaler med grundejerne. Tværtimod er det ministeriets

forståelse, at de tidligere serviceordninger har været en fordel for den kommunale opgavevaretagelse samt en administrativ lettelse for de private grundejere.

Det foreslås derfor, at der med lovforslaget gives hjemmel til, at kommunalbestyrelsen kan indgå en aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at kommunen udfører de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter privatvejslovens § 79, stk. 1, for grundejernes regning.

Forslaget skal ses som et supplement til privatvejslovens nuværende regler om, at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at kommunen helt eller delvis sørger for at udføre de pligter, der er pålagt grundejerne efter § 79, for grundejernes regning, jf. § 83.

Såfremt der indgås en aftale, følger det desuden af lovforslaget, at kommunen skal sikre, at arbejdet udføres billigst muligt. Dette skal ske ved at indhente tre tilbud, med mindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde eller andet er aftalt og skal således følge den procedure for konkurrenceudsættelse, der følger af privatvejslovens § 99 a.

3. Konsekvenser for FN's verdensmål

Fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej, A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer fra private broer og veje samt regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser til fare for færdslen på motorveje og motortrafikveje vurderes at understøtte delmål 3.6., hvorefter at inden 2020 skal antallet af globale dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker halveres. Initiativerne vurderes alt andet lige at kunne medvirke til trafiksikkerheden. Ved den foreslåede ændring om fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer fra statsvej, i en situation hvor et køretøj går i stå pga. af motorsvigt, punktering eller ved mindre harmonikasammenstød, hvor der ikke sker personskade, men hvor køretøjet ikke kan fortsætte, er det særligt kritisk, hvis køretøjet holder i køresporet. Af hensyn til både sikkerheden for de implicerede samt for øvrige trafikanter er der således behov for at agere hurtigt og få flyttet køretøjerne væk fra køresporet for at undgå følgeuheld. Sådanne køretøjer anses derfor for akut trafikfarlige. En klar hjemmel for Vejdirektoratet til at udføre opgaven med fjernelse af akut trafikfarlige køretøjer på den måde, som giver størst sikkerhed for trafikanterne vurderes således at understøtte delmål 3.6.

Ved den foreslåede ændring om A/S Storebælts og A/S Øresunds fjernelse af køretøjer fra private broer og veje vurderes det, at der sikres en hurtigere og mere effektiv fjernelse af køretøjer, som henstår til ulempe og fare for færdslen på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. Den foreslåede ændring hvor 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 selskabet ejet vejareal, vurderes herefter ligeledes at understøtte delmål 3.6 i forhold til bl.a. genopretningen af trafikken, fremkommeligheden samt trafiksikkerheden.

Ved den foreslåede ændring om regulering af færdslen ved pludseligt opståede hændelser til fare for færdslen på motorveje og motortrafikveje, indebærer ændringen således, at akutte hændelser, f.eks. tabt gods, havarede køretøjer, påkørte dyr og lignende også bliver omfattet, hvorefter vejmyndigheden eller vej- og broejeren kan foretage den nødvendige regulering af færdslen. Dette vurderes ligeledes at understøtte delmål 3.6 i forhold til trafiksikkerheden.

4. 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 lovforslagets § 1, nr. 5, hvorefter A/S Storebælt og A/S Øresund kan fjerne køretøjer på Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, vurderes det i forhold til den foreslåede klageadgang, at forslaget kun har få økonomiske og administrative konsekvenser for politiet. Dette vurderes på baggrund af oplysningerne fra Sund & Bælt Holding A/S til ministeriet om, at selskabet fjerner omkring 90 køretøjer om året fra Storebæltsbroen, hvorfor det er Transportministeriets forventning, at der vil være meget få klagesager om året. Sund & Bælt Holding A/S har ikke en opgørelse over antallet af havarede køretøjer på Øresundsmotorvejen.

For så vidt angår lovforslaget § 2, nr. 2 om aftalegrundlaget for kommunerne til indgå aftaler om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, pålægges de kommunale vejmyndigheder ikke en pligt til at tilbyde serviceordninger, når de forpligtigede grundejere anmoder om det. Lovforslaget kan derimod bidrage til en mere smidig administration, herunder tilsyn, med opfyldelsen af de pålagte pligter, hvorved det mulige administrative merarbejde opvejes af et mindre administrativt arbejde med at behandle klager over manglende udførelse af de pålagte pligter.

Hvis kommunalbestyrelsen vælger at indgå en aftale efter forslaget til § 83 a, vil kommunens direkte og indirekte administrative udgifter i forbindelse med ordningen være udgifter, der afholdes af de ved aftalen forpligtigede grundejere.

Lovforslaget vurderes samlet set ikke at pålægge det offentlige øgede økonomiske eller administrative pligter.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

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

For så vidt angår lovforslagets §1, nr. 5 om indførsel af hjemmel, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, vurderes det, at der kan være administrative konsekvenser forbundet med A/S Storebælt og A/S Øresunds underretning af ejeren af køretøjet, om hvornår køretøjet er fjernet og hvor det opbevares. De administrative konsekvenser for A/S Storebælt og A/S Øresund vurderes at

være under 4 mio. kr., hvorfor disse vurderes at have meget begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Det vurderes, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget.

Med den foreslåede ændring af privatvejslovens § 99 a, jf. lovforslagets § 2 nr. 3, sikres, at de arbejder, der er omfattet af forslaget til § 83 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, konkurrenceudsættes.

Kommunen kan således efter vejlovens almindelige regler byde på de konkurrenceudsatte opgaver, hvorfor det ikke kan udelukkes, at kommunerne selv vil kan varetage de nævnte arbejder. Lovforslaget vurderes dog ikke at medføre væsentlige negative konsekvenser for erhvervslivet, idet der vil være tale en om konkurrencesættes efter privatvejslovens sædvanelige procedure.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes at være en positiv administrativ konsekvens for de forpligtende grundejere at indgå serviceordninger med kommunerne om vintervedligehold-og renholdelse af de private fælleveje, da grundejerne ikke nødvendigvis selv skal stå for udførelsen af opgaven eller selv skal indgå aftaler med en privat aktør om at udføre opgaven., jf. lovforslagets § 2.

7. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer

Der har været to separate høringer af lovforslaget, idet lovforslaget oprindeligt blev skrevet som to særskilte lovforslag. Transportministeriet har efterfølgende besluttet, at det er hensigtsmæssigt at sammenskrive de to lovforslag, idet begge regulerer vejmyndighedens kompetencer.

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

Bilbranchen, Danmarks Frie AutoCampere, Dansk Bilforhandler Union, Datatilsynet, DTL – Danske Vognmænd, Forenede Danske Motorejere (FDM), Movia, Rigspolitiet og Sammenslutningen af Danske Småøer. Aarhus Letbane, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, Danske Speditører, Rigsrevisionen, Transporterhvervets Uddannelser. AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen KA, Arriva Danmark, ATP, AUTIG, BAT, BAT-Kartellet, Brancheforeningen for Forretninglimousiner, Brancheforeningen for Limousinevognmænd, Cabin Union Danmark, Campingbranchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Centralorganisationen af 2010, COWI, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Statistik, Dansk Byggeri, Dansk Campingforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Kørelærer Union, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Parkeringsforening, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Den Danske Landinspektørforening, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DJØF, Domstolsstyrelsen, FOA, Forbrugerrådet, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Frie Danske Lastbilvognmænd, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fynbus, HK Stat, ITD, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening, Geodatastyrelsen, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Midttrafik, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Offentligt Ansatte Organisationer, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SLD, Sydtrafik, Sund og Bælt Holding, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

Et udkast til lovforslaget om ændring af lov om private fællesveje har i perioden 23. november 2020 til 18. december 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, COWI, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv - Høringssager, Danske Boligadvokater, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Danske Boligadvokater, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, De praktiserende landinspektører, Den Danske Dommerforening, Den danske landinspektørforening, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Fritidshusejernes Landsforening, Geodatastyrelsen, Grundejeren.dk, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring - Roskilde Universitet, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening KL, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Parcelhusejernes Landsforening, Sammenslutning af Danske Småøer, Udviklingsselskabet By & Havn og Sund & Bælt Holding A/S.

10. 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	Ændring af privatvejsloven, lovforslagets § 2, medfører administrativ lettelse for de private grundejere, da de får mulighed for at indgå aftaler med kommunen om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, fremfor selv at skulle udføre disse eller selv skulle indgå aftale med en privat aktør om at udføre opgaven.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	Ingen
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU- regulering/Går videre end	Ja	Nej X

minimumskrav i EU-regulering (sæt 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.

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.

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

Til nr. 2

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. 3

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 slaghul, 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. Oplistingen 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 vejejerer for disse veje har hjemmel til at foretage den fornødne færdselsregulering.

Det vil være op til vejmyndigheden eller vejejerer 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. 4

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 fjernelsen af køretøjerne.

Selvom det er vurderingen, at der som udgangspunkt ikke skal ske partshøring af føreren eller ejeren, når der fjernes et køretøj, der henstår akut trafikfarligt, bør føreren, når denne er til stede, blive orienteret om fjernelsen 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 fjernelsen, eller om fjernelsen 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 fjernelsen af køretøjet.

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

Til nr. 5

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,

havarede 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. 6

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

Til nr. 1

Det følger af privatvejslovens § 31, stk. 1, at i forbindelse med vejudlæg udlægges 1) hjørnearealer efter reglerne i lov om offentlige veje kapitel 4 om hjørneafskæring og 2) de skråningsarealer, der er nødvendige til vejens anlæg, jf. § 36, stk. 2.

Det foreslås med § 2, nr. 1, at henvisningen i § 31, stk. 1, nr. 1, ændres fra kapitel 4 til § 47.

Med forslaget henvises til den konkrete bestemmelse i § 47, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler om hjørneafskæring af ejendomme, når dette er nødvendigt til sikring af færdslen.

Ændringen medfører ikke nogen materiel ændring af gældende ret, idet der er tale om en præcisering af hjemmelsgrundlaget.

Til nr. 2

I medfør af privatvejslovens § 79 kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejere af tilgrænsende ejendomme med vejret til vejen skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde hele den private fællesvej.

Disse beslutninger, der træffes for nærmere angivne områder, meddeles og offentliggøres typisk i kommunernes vinterregulativer, som også omfatter kommunevejene og kommunens offentlige stier.

Beslutningen efter privatvejslovens § 79 indebærer bl.a., at kommunalbestyrelsen kan føre tilsyn med overholdelsen af de pålagte pligter og meddele påbud i de tilfælde, hvor arbejderne ikke er udført inden for den fastsatte frist.

Efter privatvejsloven § 83 kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvist overtager udførelsen af de efter privatvejsloven § 79 pålagte pligter for grundejernes regning.

I praksis anvendes bestemmelsen ofte på private fællesveje i bytætte områder, omkring strøggader og trafikknudepunkter, hvorved kommunalbestyrelsen sikrer, at disse gader er sneryddet, glatførebekæmpet og renholdt, således at trafikken på vejene kan afvikles sikkert.

Privatvejsloven indeholder i dag ikke en hjemmel til, at kommunerne og grundejerne kan indgå aftaler om serviceordninger om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver af private fællesveje for grundejernes regning.

Det foreslås, at der i privatvejsloven indsættes en ny bestemmelse § 83 a, stk. 1, hvorved kommunalbestyrelsen kan indgå en aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at denne udfører de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der skal udføres efter privatvejsloven § 79, stk. 1, for grundejernes regning.

Ved aftaleindgåelse efter den foreslåede bestemmelse skal kommunalbestyrelsen forinden sikre sig, at aftalen alene vedrører udførelsen af de vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver, der følger af § 79, stk. 1. Der vil således ikke med hjemmel i den foreslåede bestemmelse kunne indgås aftale om udførelse af arbejder, der ligger uden for anvendelsesområdet af § 79, stk. 1.

Det vil være op til grundejerne selv at beslutte, om de ønsker at anmode kommunalbestyrelsen om at indgå en aftale. Lovforslaget indeholder ikke særskilt begrænsninger for, hvor mange grundejere

på en vejstrækning, der skal anmode herom, før der vil kunne indgås en aftale om vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver af en vejstrækning. Lovforslaget forholder sig således ikke til i hvilke tilfælde, en grundejerforening på vegne af foreningens medlemmer kan indgå aftale med kommunen om udførelse af vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver. Spørgsmål af den karakter kan i sidste ende alene indbringes for domstolene.

Det bemærkes videre, at lovforslaget ikke medfører, at grundejere har et retskrav på, at kommunen skal indgå en aftale om udførelse af vintervedligeholdelses- og renholdelsesopgaver efter den foreslåede ordning. Kommunen har dertil mulighed for helt at undlade at benytte ordningen, ligesom kommunen frit kan tilrettelægge en praksis, hvorefter der kun indgås aftaler, hvis der eksempelvis enstemmigt blandt grundejerne er ønske om det. Med andre ord indebærer ordningen alene en mulighed for, at kommunen – hvis den ønsker det – kan tilbyde grundejerne en serviceordning.

Tilsvarende har grundejerne ikke pligt til at acceptere kommunens forslag til aftale om en serviceordning. Der er dog intet til hinder for, at en eller flere grundejere af egen drift opfordrer kommunen til indgåelse af aftale om en serviceordning.

Da der er tale om en aftalebaseret ordning, vil det nærmere indhold af aftalen afhænge af, hvad kommunalbestyrelsen og grundejerne kan blive enige om. Det betyder også, at den pågældende aftale om en serviceordning ikke udgør en afgørelse i forvaltningslovens forstand og således ikke vil kunne blive påklaget til transportministeren.

Eventuelle uenigheder om forståelsen af aftalens indhold vil på tilsvarende vis heller ikke kunne blive prøvet administrativt, men vil derimod være et aftaleretligt spørgsmål mellem aftalens parter. Derfor vil det i sidste ende være op til domstolene at tage stilling hertil.

Såfremt en kommunalbestyrelse i sin administration stiller et krav om et flertal på f.eks. trefjerdedele eller fuld opbakning, vil det være op til grundejerne på vejstrækningen selv at sikre sig denne opbakning, og herunder kunne dokumentere det over for kommunalbestyrelsen. Opstår der uenighed blandt grundejerne om, hvorvidt det fornødne flertal står bag, herunder i forhold til evt. grundejerforeningsvedtægter, er det et privatretligt anliggende, som i sidste ende også vil være op til domstolene at afgøre.

Til nr. 3

Det fremgår af privatvejsloven § 99 a, stk. 1, at når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, skal den sikre, at arbejdet udføres billigst muligt. Dette skal ske ved at indhente 3 tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde, eller andet er aftalt.

Af § 99 a, stk. 2, fremgår det, at bestemmelsen i stk. 1 finder anvendelse på de arbejder, der er omtalt i § 9, stk. 1, § 15, stk. 1 og 2, §§ 21, 24, 39 og 45 a, 55, stk. 1 og 2, § 57, stk. 3, §§ 59 og 60, 61, stk. 4, § 62, stk. 4 og § 83.

Endelig følger det af § 99 a, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om at visse påbudte arbejder ikke skal konkurrenceudsættes, jf. stk. 1.

Det foreslås med § 2, nr. 3, at § 21, udgår, idet bestemmelsen er ophævet. Ændringen medfører ikke nogen materiel ændring af gældende ret, idet der er tale om en konsekvensrettelse af formel karakter.

Det foreslås videre med § 2, nr. 3, at privatvejslovens § 99 a, stk. 2, ændres, så der tilføjes en henvisning til § 83 a.

Forslaget medfører således, at anvendelsesområdet for privatvejslovens § 99 a, stk. 2, om konkurrenceudsættelse af de arbejder, som en kommunalbestyrelse udfører efter loven for en vedligeholdelsesforpligtiget grundejers regning, udvides til også at gælde for arbejder omfattet af den foreslåede aftaleordning i forslaget til en ny § 83 a.

Som det fremgår af ordlyden af privatvejslovens § 99 a, stk. 1, er det muligt at aftale, at der ikke skal indhentes 3 tilbud. Det betyder i forhold til den foreslåede ordning, at det står grundejerne og kommunalbestyrelsen frit for at aftale sig ud af kravet om indhentelse af 3 tilbud.

Til § 3

Loven træder i kraft den 1. april 2022.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	<p style="text-align: center;">§ 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 style="padding-left: 40px;">»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>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved lov nr. 175 af 21. februar 2017, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 31</p> <p>I forbindelse med vejudlæg udlægges 1)hjørnearealer efter reglerne i lov om offentlige veje kapitel 4 om hjørneafskæring og</p>	<p>1. § 31 affattes således:</p> <p style="padding-left: 40px;">» I forbindelse med vejudlæg udlægges 1)hjørnearealer efter reglerne i lov om offentlige veje § 47 om hjørneafskæring og «</p>
	<p style="text-align: center;">1. § 83 a. affattes således:</p> <p style="padding-left: 40px;">» Kommunalbestyrelsen kan indgå aftale med grundejerne af en vejstrækning om, at kommunen udfører de vintervedligeholdelses- og</p>

	renholdelsesopgaver, der skal udføres efter § 79, stk. 1, for grundejernes regning. «
--	---

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 »ejeren«: », klageadgang«, og efter »for«: »fjernelse og«.

§ 2

Loven træder i kraft den ~~1. april 2022~~ 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 vejejereren 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 nødspor efter brug og biler, der er løbet tør for benzin og efterlades i nødsporet 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 kørselsområdet, 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 punkteringer eller ved mindre harmonikasammenstød, hvor der ikke er personskaade, 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 folgeuheld. 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 sondring 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 passeres, 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, indeklemt 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 uhensigtsmæssig 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 "skilte 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 vejsiderrabatter 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 vejsiderrabatter 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 område 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 zonerens 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	Ingen	Ingen
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 helleanlæg 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 forslaget § 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 cykler og tønjulede 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. Oplistingen 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 fjernelsen af køretøjerne.

Selvom det er vurderingen, at der som udgangspunkt ikke skal ske partshøring af føreren eller ejeren, når der fjernes et køretøj, der henstår akut trafikfarligt, bør føreren, når denne er til stede, blive orienteret om fjernelsen 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 fjernelsen, eller om fjernelsen 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 fjernelsen 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~~, ~~januar 2022~~.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	<p style="text-align: center;">§ 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 style="padding-left: 40px;">»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>

Transportministeriet
Sendt pr. mail til trm@trm.dk
cc. cac@trm.dk

10-12-2021
J.nr.: 2021-082644
Sagsbehandler: FBR

POLITIOMRÅDET
Nationalt Færdselscenter

Politortorvet 14
1780 København V
Telefon: 3314 8888

E-mail: pol-nfae@politi.dk
Web: www.politi.dk

Vedrørende supplerende høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og ændring af lov om private fællesveje - j.nr. 2021-1160

Transportministeriet har ved e-mail af 19. november 2021 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til nyt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og ændring af lov om private fællesveje.

Rigspolitiet har følgende bemærkninger til lov om ændring af færdselsloven:

I § 28, stk. 3, 2. pkt., i udkastet til ændring af færdselsloven indføres et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat, mens det fortsat vil være tilladt at parkere i yderrabat.

I bemærkningerne defineres det endvidere, hvad der fremadrettet skal forstås ved henholdsvis ”yderrabat” og ”skillerabat”.

Rigspolitiet skal i den forbindelse bemærke, at den i lovforslaget anvendte terminologi vedrørende definition på ”yderrabat” og ”skillerabat” vurderes som sprogligt svært tilgængeligt, for personer, der ikke har forudgående faglig indsigt på området.

Rigspolitiet skal derfor anbefale, at definitionerne i bemærkningerne illustreres med skitser eller billeder, for at sikre forståelse og efterlevelse af reglerne for såvel borgere som myndigheder.

Rigspolitiet kan herudover henvise til tidligere fremsendte bemærkninger af 21. juni 2021 vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven.

Med venlig hilsen

Camilla Voss
Leder af Juridisk Færdselssektion



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@TRM.dk)
Fra: Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Titel: journalnummer 2021-1160
Sendt: 10-12-2021 15:26

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at denne konkrete høring ligger uden for vores for tiden prioriterede arbejdsområder og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte. For en god ordens skyld skal det understreges, at Forbrugerrådet Tænk stadig er interesseret i at modtage høringer inden for området.

Med venlig hilsen

Helen Amundsen
Seniorrådgiver

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7732 / ha@fbr.dk / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K



Fra: TRM Catherine Sofie Steen Christiansen [<mailto:cac@TRM.dk>]

Sendt: 19. november 2021 16:53

Til: info@advonordic.com; ka@ka.dk; post@bat.dk; bil@di.dk; info@firstcar.dk; booking.limo2you@gmail.com; cud@mail.dk; info@campingbranchen.dk; co10@skaf-net.dk; cowi@cowi.dk; Djøf - Hovedpostkasse; info@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; dst@dst.dk; info@danskerhverv.dk; dhf@dhf-net.dk; 'hoering@di.dk'; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Havne; Jakob Svane; chris@dki.nu; post@dmoge.dk; info@daspa.dk; ddl@ddl.org; dch@dch.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; fynbus@fynbus.dk; rora@kolding.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; midttrafik@midttrafik.dk; info@NTmail.dk; Rigspolitiet; Rigsrevisionen - Info; mail@sld.nu; post@sydtrafik.dk; trf@trf.dk; Movia Trafik; Aarhus letbane - Info; aalborg@aalborg.dk; post@aarhus.dk; Dansk Erhverv; Dansk Industri; dv@dv.dk; parkering@aarhus.dk; Danske Regioner; Domstolsstyrelsen; Forbrugerrådet Tænk Hoeringer; raadhuset@frederiksberg.dk; Kommunernes Landsforening; rora@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; odense@odense.dk; post@vejle.dk; Rådet for bæredygtig Trafik; Rådet for Sikker Trafik

Emne: Supplerende ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Fjernelse a..., forbud mod standsning og parkering i skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på priva (Id nr.: 32...

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Transportministeriet forventer i denne folketingsssamling at fremsætte vedlagte udkast 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 skillerabat m.m.) og ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Grunden til denne supplerende høring er, at der er foretaget materielle ændringer i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, der giver anledning til høring.

Der gøres opmærksom på, at der ikke er foretaget yderligere ændringer i lovforslaget der giver anledning til supplerende høring. Der gøres ligeledes opmærksom på, at der ikke er foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje.

Herudover er der sket en sammenskrivning af udkast til forslag lov om ændring af færdselsloven og udkast til lov om private fællesveje, da ministeriet finder det hensigtsmæssigt, da begge omhandler vejmyndighedens kompetencer.

Ministeriet anmoder i den forbindelse om høringssvar til ændringen i udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven vedrørende forbud mod standsning og parkering i skillerabat, da der alene er sket ændringer i henhold hertil.

Udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje) har været i offentlig høring i perioden 23. november 2020 til 18. december 2020, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64604>. Der er ikke foretaget materielle ændringer i udkast til ændring af lov om private fællesveje (vintervedligeholdelsesordninger på private fællesveje).

Udkast 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, standsning og parkering i skillerabat og yderrabat m.m.) har været i offentlig høring i perioden 5. juli 2021 til 12. august 2021, via <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65355>.

Udkastet som har været i høring indeholdt i det væsentlige følgende ændringer:

- 1) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 123, stk. 2 (og forarbejder), således at Vejdirektoratet kan fjerne akut trafikfarlige køretøjer fra statsvejene, og få sine udgifter i forbindelse hermed afholdt af ejeren af køretøjet. Relevante cirkulære (cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer) skal også ændres, således at fjernelse kan ske uden forudgående partshøring, hvis færdselssikkerhedsmæssige eller trafikafviklingsmæssige hensyn taler for, at fjernelsen skal ske straks. Såfremt der er politisk flertal for denne ændring, vil ændring af cirkulæret ske sideløbende.
- 2) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 123, således at A/S Storebælt og A/S Øresund som privat bro- og vejejer, kan fjerne køretøjer fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen. 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 tilsvarende kompetence som politiet og Vejdirektoratet til at fjerne køretøjer, når disse står henstillet på et af selskaberne ejet vejareal.
- 3) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 90, stk. 1, således at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene eller vej- eller broejeren kan regulere færdslen ved akutte hændelser på statsvejene og uden for bestemmelsens nuværende rammer, som er relativt restriktive.
- 4) Genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet.
- 5) Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 42, stk. 5, således at zoneskiltning uden for tættere bebyggede områder kan etableres.

På baggrund af blandt andet indsendte høringssvar til lovforslaget, har ministeriet efter nærmere overvejelse vurderet at forslaget om genindførelse af parkeringsforbud i yderrabatter i færdselslovens § 28, stk. 3, og en bemyndigelsesbestemmelse hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen med samtykke fra politiet kan bestemme, at parkering på privat grund kan undtages fra forbuddet ved en dispensationsmulighed bør ændres til et

generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Dette gøres for at sikre en ordening, der ikke er så administrativt tung som først foreslået, og som samtidig håndtere erkendte trafikale problemer med parkering i skillerabatter. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat. Med forslaget 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. Det er således hensigten med forslaget, at imødekomme de forskellige hensyn i større og mindre byer, hvorfor der indføres et forbud mod standsning og parkering i skillerabatter.

I lovforslaget indgår i det væsentlige følgende nye ændringer i forhold til det udkast, som har været i høring:

Indførelse af hjemmel i færdselslovens § 28, stk. 3, 2. pkt., med et generelt forbud mod standsning og parkering i skillerabat. Ved lovændringen præciseres eksplicit definitionen af skillerabat og yderrabat.

Udkast til lovforslaget er sendt i høring ved de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste og er ligeledes offentliggjort på høringsportalen (hoeringsportalen.dk).

Høringssvar bedes sendt til Transportministeriet til trm@trm.dk samt cac@trm.dk **senest den 10. december 2021 med angivelse af journalnummer 2021-1160 i emnefeltet**. Høringsmaterialet vil blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til fuldmægtig Catherine Sofie Steen Christiansen på mail cac@trm.dk og telefon 21 31 15 31 og fuldmægtig Winnie Rasmussen på mail wra@trm.dk og telefon 30 61 62 07.

Med venlig hilsen

Catherine Sofie Steen Christiansen
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31
cac@trm.dk
www.trm.dk