



HØRINGSNOTAT

September 2022

2022-4168

Høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Undtagelse til hegningspligt i områder med udsatte dyr og ophævelse af særlige regler om sluttet optog m.v.)

1. Indledning

Transportministeriet har den 8. juli 2022 sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven (Undtagelse til hegningspligt i områder med udsatte dyr og ophævelse af særlige regler om sluttet optog m.v.) i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Aage V. Jensen Naturfond, Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AUTIG - Autobranchens Handels- og Industrieforening, AutoBranchen Danmark, Beredskabsstyrelsen, BilsynsBranchen, Biologiforbundet, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Kyst og Natur Turisme, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Mobilitet, Dansk, PersonTransport, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske MotorCyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Den Danske Naturfond, Det Centrale Handicapråd, De Unge Biodiversitetsambassadører, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Dækbranchen Danmark, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring & Pension, Forsvarets Færdselscenter, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Friluftsrådet, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Helsingør Kørelærere Forening, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Jægerforbundet, KLIKO – Kørelærere i Køge og omegn, KL, Kørelærerforeninge, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd,



Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkeskadede, Midtsjællands Kørelærerforening, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Motorstyrelsen, Nationalpark Kongens Nordsjælland, Nationalpark Mols bjerge, Nationalpark Skjoldungernes land, Nationalpark Thy, Nationalpark Vadehavet, NOAH-Trafik, Politiforbundet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for bæredygtig trafik, Rådet for Sikker Trafik, Samtlige byretter, Sikre Veje, SKAD arbejdsgiver- og brancheforening, Skovdyrkerforeningen, SLD, Småskovforeningen, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser, UlykkesPatientforeningen, Vestre Landsret, Veteranknallertklubben Aktiv, Østre Landsret, 15. juni fonden og 92-gruppen.

Forslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 18. august 2022.

Transportministeriet har modtaget hørings svar fra følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Dansk Cykel Union (DCU)
DGI
Cyklistforbundet
Beredskabsstyrelsen
Danske Motor Cyklister (DMC)
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Rigspolitiet
Aage V. Jensen Naturfond
De Unge Biodiversitetsambassadører
Foreningen af Offentlige Anklagere
Østre Landsret
Motorcykel Forhandler Foreningen
Vestre Landsret
Rigsadvokaten
Forbrugerombudsmanden
FDM
Motorstyrelsen
Friluftsrådet
Forbrugerrådet Tænk
Danske PersonTransport
Politiforbundet



Beredskabsstyrelsen, Danske Motor Cyklister, Transporterhvervets Uddannelser, Foreningen af Offentlige Anklagere, Motorcykel Forhandler Foreningen, Rigsadvokaten, Forbrugerombudsmanden, FDM, Motorstyrelsen, Danske PersonTransport og Politiforbundet har anført, at lovforslaget ikke har givet anledning til bemærkninger.

Østre Landsret og Vestre Landsret har meddelt, at de ikke har ønsket at udtale sig om lovforslagsudkastet.

Forbrugerrådet Tænk har meddelt, at høring ligger uden for deres prioriterede arbejdsområder, og at de derfor har undladt at forholde sig til høringen.

2. Høringssvar

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Transportministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Cyklistforbundet, DGI og Danmarks Cykel Union

Cyklistforbundet, DGI og Danmarks Cykel Union (DCU) anerkender det store fokus på at styrke naturværdien, og at udsætning af større dyr kan være et væsentlig redskab i naturplejen, men er bekymrede for, at der med lovforslaget sker en forringelse af trykningen og sikkerheden for de cyklister og gående, der opholder sig i områder med udsatte dyr, hvor der ikke er krav om hegning. Der er især en bekymring for, at idræts- og foreningslivets adgang forringes i de områder, hvor der udsættes større dyr.

Blandt andet er det anført, at det på mange cykelruter og MTB-spør i naturen kan være besværligt eller umuligt at passere de større dyr i sikker afstand. Cyklister kan derfor være nødsaget til at finde alternative ruter eller helt fravælge områderne, fordi de føler sig utrygge ved at opholde sig i områder med udsatte dyr.

Det er af DCU anført, at det forekommer dem at være i modstrid med statens og kommunernes ønsker om at sikre bedre vilkår for cyklister, at understøtte foreningslivet, at få flere børn og unge til at være aktive i naturen, m.v., at der ikke skal foretages en grundig



analyse af konsekvenserne ved, at cykelstier og –ruter indgår i områder udtaget fra hegningspligten med udsatte dyr. DCU anbefaler at et sådan krav medtages i lovforslaget.

Cyklistforbundet har anført, at forbundet ingen bemærkninger har til de færdselssikkerhedsmæssige hensyn som lovforslagets bemærkninger omhandler.

Det er Transportministeriets vurdering, at der ikke er færdselssikkerhedsmæssige udfordringer forbundet med, at cyklister og gående færdes i områder med udsatte dyr. Dette skyldes navnlig, at gående og cyklister i de pågældende områder vil færdes ved naturligt lave hastigheder, hvorfor der ved krydsning af veje og stier vil være en lav kollisionsrisiko.

Transportministeriet kan i øvrigt oplyse, at afvejningen af de mere miljø- og naturmæssige fordele og ulemper ved udsætning af større dyr varetages af Miljøministeriet. Miljøministeriet har i den forbindelse oplyst følgende:

”Naturstyrelsen rådgiver løbende om færdsel på statens naturarealer, hvor der er udsat store dyr til naturplejformål, og Miljøministeriet og Naturstyrelsen arbejder løbende med at udvikle gode råd og formidling omkring, hvordan man færdes på disse arealer på en hensigtsmæssig måde. Formålet er bl.a. at skabe tryghed og formidle viden om færdsel i områderne. I arbejdet inddrages bl.a. friluftorganisationer, som har praktisk viden og erfaring med at dyrke friluftaktiviteter i naturområder, hvor der er udsat store dyr. Disse gode råd og formidlingsindsatser for færdsel på statens naturområder kan have generel relevans for færdsel i lignende områder og kan således fungere som inspiration til anvendelse på øvrige naturarealer, hvor der er store dyr.”

Aage J. Larsen Naturfond

Naturfonden bakker op om lovforslaget og anfører, at der med lovforslaget er foretaget væsentlige skridt til at løse udfordringer for lodsejere uden for danske nationalparker, som ønsker at forvalte store områder med sammenhængende natur, også når det må ske på tværs af veje og stier.

Transportministeriet har noteret sig Aage J. Larsens Naturfonds bemærkninger.



De Unge Biodiversitetsambassadører

De Unge Biodiversitetsambassadører anfører, at der med de foreslåede undtagelser til hegningspligten kan skabes mere sammenhængende natur, og at særligt mindre naturområder vil få gavn af at blive forbundet.

De Unge Biodiversitetsambassadører opfordrer til, at det undersøges om også områder med adgang for motordrevne køretøjer kan undtages fra hegningspligten.

Transportministeriet bemærker, at bestemmelserne i lovforslaget vil føre til, at færdselslovens hegningspligt i vidt omfang ikke vil være gældende i områder med adgang for motoriseret kørsel. Det gælder navnlig, hvis kørslen kun foretages af ejeren eller forpagteren af området, herunder hvis kørslen foregår på ejerens eller forpagterens foranledning, og personer med et gyldigt handicap parkeringskort. Selv i områder, hvor der er almindelig offentlig adgang for motoriseret kørsel, finder undtagelserne til hegningspligten anvendelse, dog under betingelse af, at vejstrækningerne ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre, og at der laves en trafiksikkerhedsrevision.

Hvis der imidlertid er almindelig offentlig adgang for motoriseret færdsel, og de pågældende vejstrækninger må anses for væsentlige færdselsårer, er det Transportministeriets vurdering, at det ikke vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at ophæve hegningspligten.

Friluftsrådet

Friluftsrådet støtter lovforslaget, og bemærker at der med udkastet er lagt op til, at andre områder med udsatte dyr og områder, hvor der ikke er adgang for motordrevne køretøjer, kan undtages fra færdselslovens hegningspligt.

Transportministeriet har noteret sig Friluftsrådets bemærkninger.

Rigspolitiet

Rigspolitiet har anført, at der i forhold til sluttede optog fortsat skønnes at være situationer, hvor det kan være nødvendigt, at et optog samlet kan krydse vejkryds, mens øvrig færdsel holder tilbage. Rigspolitiet har bemærket, at forslaget imidlertid forstås således, at ophævelsen ikke er til hinder for, at politiet i øvrigt ved



skiltning eller politimæssig tilstedeværelse, kan dirigere trafikken efter behov.

Transportministeriet skal henviser til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, hvoraf fremgår, at ophævelsen af færdselslovens § 7, stk. 6, ikke ændrer i den gældende retstilstand, da bestemmelsen ikke har et reelt indhold, idet den ikke fritager sluttede optog m.v. for at overholde færdselslovens almindelige bestemmelser. Det fremgår endvidere, at ophævelsen af § 7, stk. 6, ikke ændrer ved de regler, der i øvrigt gælder i medfør af færdselsloven. Dette gælder også i forhold til færdselslovens § 4, stk. 2, hvorefter trafikanter skal efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives af politiet. Som hidtil vil politiet derfor kunne regulere færdslen i de situationer, hvor politiet konkret skønner det nødvendigt, at sluttede optog m.v. skal færdes samlet.