



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Asger Weber
Sagsnr.: 2012-84-0163
Dok.: 841988

**Udførelse af
FÆRDSELSREGULERING
i forbindelse med
SÆRTRANSPORTER**

**RAPPORT AFGIVET AF EN ARBEJDSGRUPPE BESTÅENDE AF
REPRÆSENTANTER FOR JUSTITSMINISTERIET, TRAFIK-
STYRELSEN OG RIGSPOLITIET, JULI 2013.**

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

1. Indledning

1.1. En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Trafikstyrelsen, Rigspolitiet og Justitsministeriet har overvejet spørgsmålet om indførelse af regler om, at andre end politiet kan foretage færdselsregulering i forbindelse med særtransporter, og hvordan sådanne regler i givet fald skal udformes.

Det følger af § 1 i bekendtgørelse nr. 374 af 23. april 2007 om særtransport (særtransportbekendtgørelsen), at der ved en særtransport forstås transport af udeleligt gods, der nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), samt kørsel med ubelæsset blokvogn. Kørsel med mobilkraner anses også som særtransport.

Det følger af særtransportbekendtgørelsens § 14, at der for kørsel med visse nærmere opregnede særtransporter kræves udstedt en særtransporttilladelse efter reglerne i kapitel 3. Tilladelsesfrie særtransporter skal dog stadig opfylde kravene i særtransportbekendtgørelsen i det omfang, reglerne er relevante for den pågældende særtransport.

Det bemærkes i den forbindelse, at langt de fleste særtransporter – uanset om der efter særtransportbekendtgørelsen kræves særtransporttilladelse eller ej – i praksis ikke kan udføres, uden at der sker brud på ikke blot de regler, der er nævnt i § 1 i dimensionsbekendtgørelsen, men også en række færdselsregler i øvrigt. Det kan f.eks. dreje sig om overskridelse af spærrelinjer eller kørsel i strid med regler om køretøjers placering på kørebanen. Arbejdsgruppen forudsætter, at sådanne brud på færdselsloven efter forholdets natur som altovervejende hovedregel ikke søges strafforfulgt, hvis de må anses for nødvendige for særtransportens rimelige gennemførelse.

Arbejdsgruppen forudsætter samtidig, at visse overtrædelser af færdselsreglerne i forbindelse med særtransporter – f.eks. kørsel mod færdselsretningen i rundkørsler – af færdselssikkerhedsmæssige grunde vil nødvendiggøre en færdselsregulering, da andre trafikanter i særlig høj grad vil skulle indrette deres færdsel efter særtransportens særlige udførelse. Hvis sådanne overtrædelser konstateres, uden at det sker som led i konkret færdselsregulering efter reglerne herom, vil de efter arbejdsgruppens opfattelse skulle søges strafforfulgt.

1.2. Efter færdselslovens § 89, stk. 1, kan som udgangspunkt alene politiet

regulere færdslen på steder, hvor det skønnes nødvendigt. Efter færdselslovens § 89, stk. 2, kan justitsministeren dog fastsætte bestemmelser om andre personers adgang til at regulere færdslen. Med hjemmel i denne bestemmelse er der udstedt bekendtgørelse nr. 732 af 11. juli 2005 om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen og bekendtgørelse nr. 582 af 8. juni 2011 om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol.

Det følger nærmere af § 1 i bekendtgørelsen om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen, at poster og patruljer fra forsvaret, herunder hjemmeværnets politikompagnier, og redningsberedskabet kan regulere færdsel på vej i et nærmere fastsat omfang. Efter forudgående godkendelse fra det stedlige politi kan medlemmer af foreninger, der er godkendt af Danmarks Idræts-Forbund, og medlemmer af specialforbund under Danmarks Idræts-Forbund desuden i det omfang, det skønnes nødvendigt, regulere færdslen i forbindelse med afvikling af større idrætsarrangementer i Danmarks Idræts-Forbunds regi. Endelig er der i bekendtgørelsen fastsat nærmere krav til færdselsreguleringen og de bemyndigede personer. Det drejer sig navnlig om krav til tegngivning, påklædning, uddannelse og medbringelse af et legitimationskort.

Der er med § 1 i bekendtgørelsen om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol fastsat en bemyndigelse til, at medarbejdere fra told- og skatteforvaltningen i forbindelse med gennemførelse af toldkontrol kan foretage den fornødne regulering af færdslen. Der er også i denne bekendtgørelse fastsat nærmere krav om tegngivning, påklædning, uddannelse og medbringelse af et kursusbevis.

1.3. Arbejdsgruppen har indhentet oplysninger om den svenske ordning med såkaldte ”vægtransportledere”.

Der blev således i Sverige i 2005 indført en ordning, hvorefter en ”vægtransportledar” kan erstatte politiet i forbindelse med afviklingen af vejtransporter, som udføres under ledsagelse af en såkaldt eskorte. Ved en eskorte forstås i den forbindelse medvirken af en person, som har ret til at give anvisninger for trafikken på vej. Eskorte af vejtransporter kræves i Sverige ved kørsel med lange, brede og tunge vejtransporter, der overstiger nærmere fastsatte dimensioner og vægt.

Indtil 2005 varetog svensk politi opgaven med ledsagelse i forbindelse med afviklingen af vejtransporter, men den øgede mængde af transporter

betød, at politiet ikke længere kunne deltage i det omfang, som industrien og vejmyndighederne ønskede.

Godkendelse/autorisation af en ”vægtransportleder” meddeles af den svenske Rikspolisstyrelse for et tidsrum af op til 5 år. Godkendelse/autorisation kan meddeles personer, som har gennemgået en særlig uddannelse, som opfylder krav om egnethed ud fra hensyn om lovlydighed og andre omstændigheder (vandelskrav), og som har kørekort til kategori C eller er i besiddelse af et ligeværdigt udenlandsk kørekort, der gælder i Sverige. Der er ikke krav om, at den pågældende skal have svensk statsborgerskab, men den pågældende skal kunne forstå svensk både i tale og skrift.

Uddannelsen til vejtransportleder består i en grunduddannelse på mindst 30 timer og en videre-/efteruddannelse. Det er den svenske Transportstyrelse, der godkender uddannelsesudbydere. De svenske regler indeholder endvidere nærmere krav til uddannelsens indhold samt bestemmelser om vejtransportlederens påklædning, tegngivning og udrustning. Endelig er der fastsat bestemmelser om mærkning/skiltning af det køretøj, som vejtransportlederen anvender, samt om, hvordan denne skal planlægge og gennemføre ledsagelsen.

En vægtransportleder er underlagt politiet i den politikreds, hvor han befinder sig under eskorten, og skal følge anvisninger, som gives af politiet.

Rikspolisstyrelsen foretager en årlig vandelsprøvning af vejtransportlederne og kan tilbagekalde godkendelsen/autorisationen, hvis vejtransportlederen ikke længere opfylder vandelskravet, eller der i øvrigt findes særlige grunde hertil.

1.4. Justitsministeriet har i sin besvarelse af 26. maj 2011 af spørgsmål nr. 737 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del) om regulering af færdslen i forbindelse med særtransporters gennemførelse anført følgende:

”Politiet medvirker i dag ved særtransporter, hvor dette efter en konkret vurdering skønnes at være nødvendigt. Det vil navnlig være tilfældet, hvor der i forbindelse med særtransportens gennemførelse er behov for, at politiet foretager regulering af færdslen, jf. færdselslovens § 89, stk. 1. Det skyldes, at der i dag ikke er hjemmel til, at andre end politiet, eksempelvis førere af ledsagebiler, foretager færdselsregulering i forbindelse med særtransporter.

De nærmere regler om særtransporter og brug af ledsagebiler er i øvrigt fastsat i Transportministeriets bekendtgørelse nr. 374 af 23. april 2007 om særtransport.

Justitsministeren kan i medfør af færdselslovens § 89, stk. 2, fastsætte regler om, at andre personer end politiet skal have adgang til at regulere færdslen. I medfør af denne bestemmelse er der fastsat regler om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds adgang til at regulere færdslen, jf. bekendtgørelse nr. 732 af 11. juli 2005.

Spørgsmålet om, hvorvidt der også bør indføres hjemmel til, at førere af ledsagebiler eller andre uddannede personer, der medvirker ved særtransporten, kan regulere færdslen, har tidligere været drøftet med bl.a. Rigspolitiet og Transportministeriet (Trafikstyrelsen). I den forbindelse har Justitsministeriet tilkendegivet, at såfremt der i Transportministeriets bekendtgørelse om særtransport indsættes fornødne regler om uddannelse i færdselsregulering mv., er Justitsministeriet indstillet på at foretage de nødvendige ændringer i bekendtgørelse nr. 732 af 11. juli 2005, således at førere af ledsagebiler og eventuelt passagerer bemyndiges til at foretage færdselsregulering.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet oplyst, at Rigspolitiet finder det hensigtsmæssigt, at førere af ledsagebiler samt eventuelt andre uddannede personer kan bemyndiges til at foretage regulering af færdslen i forbindelse med gennemførelse af særtransporter med henblik på at minimere politiets ressourceforbrug.

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har Justitsministeriet endvidere via Transportministeriet indhentet en udtalelse fra Trafikstyrelsen, som har oplyst, at styrelsen generelt er positiv over for at gøre det lettere for virksomhederne at gennemføre særtransporter ved, at der ved disse kan anvendes andre ledsagere end politiet.

Trafikstyrelsen vil derfor være indstillet på at ændre i særtransportbekendtgørelsen, så politiet ved udstedelse af særtransporttilladelser kan indsætte vilkår om, at transporten skal ledsages af en person, der er bemyndiget til at regulere færdslen. Til dette formål vil der skulle udvikles et uddannelsesforløb, som vedkommende skal have gennemført, og Trafikstyrelsen bidrager gerne til arbejdet med at udvikle en sådan uddannelse.

Justitsministeriet vil derfor tage initiativ til en drøftelse med Rigspolitiet, Transportministeriet og Trafikstyrelsen om, hvordan de nødvendige ændringer af de omtalte bekendtgørelser, herunder indførelse af den nævnte uddannelse, kan gennemføres, så særtransporter, der kræver regulering af færdslen, fremover vil kunne gennemføres uden politiets medvirken.”

2. Arbejdsgruppens overvejelser

2.1. Arbejdsgruppen finder, at den færdselsregulering, som vil skulle foretages i forbindelse med særtransporter, er af en anden og mere omfattende karakter, end den færdselsregulering, som forudsættes at ske efter bekendtgørelsen om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen eller bekendtgørelse om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen, jf. pkt. 1.2. ovenfor. På den baggrund vurderes det – på trods af det anførte i besvarelsen af det spørgsmål

fra Folketingets Retsudvalg, som er nævnt under pkt. 1.3, om ændring af den eksisterende bekendtgørelse – at være mest hensigtsmæssigt, at Justitsministeriet udsteder en ny bekendtgørelse med hjemmel i færdselslovens § 89, stk. 2, som særskilt giver adgang til på nærmere angivne betingelser at bemyndige andre end politiet til at regulere færdslen i forbindelse med udførelsen af særtransporter.

Det er endvidere arbejdsgruppens opfattelse, at det ikke skal være afgørende, om de personer, som regulerer færdslen i forbindelse med særtransporter, er førere af eller passagerer i en ledsagebil. Dette må i praksis forventes oftest at være tilfældet, men det afgørende må være, at de opfylder de betingelser, herunder til uddannelse, som arbejdsgruppen anbefaler, jf. den nærmere beskrivelse i det følgende.

2.2. Efter arbejdsgruppens opfattelse skal der ved udstedelse af en ny bekendtgørelse om regulering af færdslen i forbindelse med udførelse af særtransporter tages stilling til nærmere regler om:

- 1) Anvendelsesområde.
- 2) Hel eller delvis overladelse af færdselsreguleringen til politiet.
- 3) Krav til tegngivningen ved færdselsreguleringen.
- 4) Nærmere krav til personerne, der kan foretage færdselsreguleringen, herunder krav til:
 - a) Kørekort
 - b) Uddannelse
 - c) Legitimationskort
 - d) Sprogkundskaber
 - e) Vandel mv.
 - f) Påklædning
 - g) Forsikring
 - h) Kendskab til relevante dele af eventuel særtransporttilladelse
- 5) Pligt til underretning af politiet ved uheld
- 6) Straf.

Reglerne skal dels sikre, at de omfattede personer besidder de fornødne kundskaber og egenskaber (kørekort, vandel, sprogkundskaber, uddannelse, og indsigt i færdselsmæssige forhold), dels sikre, at det er umiddelbart konstaterbart for andre trafikanter, at de pågældende har den fornødne kompetence til færdselsregulering (påklædning). Endelig skal kravet om forsikring sikre, at der er den fornødne sikkerhed for dækning af skader, som måtte blive forårsaget som følge af færdselsreguleringen.

Et udkast til en bekendtgørelse er vedlagt som bilag A.

Ad 1) Anvendelsesområde

En ny bekendtgørelse skal indeholde en afgrænsning af, hvilke typer transporter bekendtgørelsen giver hjemmel til at foretage færdselsregulering i forbindelse med. En ny bekendtgørelse vil skulle henvise til særtransportbekendtgørelsen, således at der under en særtransport omfattet af særtransportbekendtgørelsen kan foretages færdselsregulering af andre end politiet.

Særtransportbekendtgørelsen regulerer spørgsmålet om forudgående tilladelse fra politiet til udførelse af særtransporter, jf. ovenfor under pkt. 1.1. Bekendtgørelsen indeholder i § 14 en nærmere opregning af, hvilke transporter der forudsætter, at der er udstedt særtransporttilladelse. Det forudsættes med udstedelse af en ny bekendtgørelse, at andre end politiet kan foretage færdselsregulering efter bekendtgørelsen både i forbindelse med tilladelseskrævende og tilladelsesfrie særtransporter, hvis særtransporten har en karakter, som konkret gør færdselsregulering nødvendig.

Det foreslås i den forbindelse, at føreren af en særtransport og ejeren eller brugeren af det køretøj, som udfører transporten, skal sikre, at en eller flere personer, der er bemyndiget til at regulere færdslen, deltager under særtransporten, hvis det må forudsættes, at færdselsregulering kan blive nødvendig. Dette vil også kunne være tilfældet, hvor udførelsen af særtransporten ikke kræver tilladelse efter særtransportbekendtgørelsen. Dette foreslås fastsat i særtransportbekendtgørelsens § 23, stk. 9, jf. herom nærmere bilag B til denne rapport. Der foreslås i den forbindelse også fastsat et krav om, at der er det fornødne udstyr til kommunikation mellem føreren og personer, som er bemyndiget til at foretage færdselsregulering.

Samtidig foreslås straffebestemmelsen i § 42, stk. 3, ændret, således at også overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 23, stk. 9, kan straffes med bøde. Det forudsættes, at strafansvar i alle tilfælde vil være betinget af, at overtrædelsen kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Der er allerede i § 42, stk. 4, hjemmel til at pålægge juridiske personer strafansvar.

Det anses ikke for nødvendigt at fastsætte regler om en egentlig anmeldelsespligt (ud over den gældende ansøgningsprocedure for særtransporttilladelse efter særtransportbekendtgørelsen) i forhold til en påtænkt færdsels-

regulering. Det bemærkes i den forbindelse, at der i medfør af særtransportbekendtgørelsens § 22, stk. 4, allerede i dag til en særtransporttilladelse kan fastsættes supplerende vilkår om konkret underretning af politiet forud for hver kørsel. Af hensyn til klarhed bør særtransportbekendtgørelsen i § 22, stk. 4, dog udtrykkeligt fastsætte, at politiet som supplerende vilkår kan fastsætte krav om, at der under transporten deltager en person, som er bemyndiget til at foretage færdselsregulering. Der henvises herom nærmere til bilag B. Denne bestemmelse ændrer dog ikke på, at det i hvert enkelt tilfælde er føreren samt ejeren eller brugeren, som har ansvaret for at vurdere, om færdselsregulering kan blive nødvendig i forbindelse med særtransporten, jf. ovenfor.

Det anses ikke for nødvendigt eller formålstjenligt, at politiet anviser en bestemt person eller et bestemt firma til at forestå en færdselsregulering i forbindelse med en konkret særtransport, idet det bemærkes, at det må antages at være forbundet med unødige vanskeligheder i alle tilfælde at skulle tage stilling hertil allerede i forbindelse med, at ansøgning om særtransporttilladelse indleveres. Det afgørende bør efter arbejdsgruppens opfattelse være, om den pågældende person, der skal forestå færdselsreguleringen, opfylder kravene i den foreslåede nye bekendtgørelse.

Ad 2) Hel eller delvis overladelse af færdselsreguleringen til politiet

Det følger af § 1, stk. 5, i bekendtgørelse om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen, at hvis uniformeret politi er til stede, skal reguleringen af færdslen normalt overlades til politiet eller foretages i samarbejde med politiet.

En tilsvarende bestemmelse bør indsættes i en ny bekendtgørelse om færdselsregulering i forbindelse med særtransporter.

Ad 3) Krav til tegngivningen ved færdselsreguleringen

Det følger af § 3 i bekendtgørelse om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen, at færdselsregulering efter denne bekendtgørelse skal finde sted ved tydelig tegngivning i overensstemmelse med de bestemmelser, som Justitsministeriet har fastsat herom. Et tilsvarende krav er fastsat i § 4 i bekendtgørelsen om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol.

En bestemmelse af samme karakter bør efter arbejdsgruppens opfattelse også indsættes i en ny bekendtgørelse om færdselsregulering i forbindelse med særtransporter. De nugældende regler om tegngivning er fastsat i be-

kendtgørelse nr. 251 af 15. september 1955 om politiets tegngivning ved færdselsregulering.

Herudover vil der i forbindelse med særtransporten kunne opstå behov for kørende trafikregulering (færdselsregulering i forbindelse med, at den der er bemyndiget til at foretage færdselsregulering, befinder sig i en ledsagebil, hvorfra der foretages skiltning eller anden markering). En ny bekendtgørelse bør derfor indeholde hjemmel til at foretage færdselsregulering under anvendelse af ledsagebil efter de regler herom, der findes i særtransportbekendtgørelsen. Kravene til en ledsagebil fremgår af bilag 3 til særtransportbekendtgørelsen, hvor bilag 3, pkt. 3 b, i dette lys foreslås justeret, jf. herom nærmere nedenfor under bilag B. Det er i den forbindelse forudsat, at de skilte, som der stilles krav om, at en ledsagebil skal være udstyret med, også lovligt kan anvendes på ledsagebilen, når der er et konkret behov herfor i forbindelse med en særtransport.

Arbejdsgruppen foreslår nærmere, at bilag 3, pkt. 3 b ændres således, at skiltene ”overhaling forbudt” og ”overhaling med lastbil forbudt” (henholdsvis C51 og C52 i bekendtgørelse nr. 802 af 4. juli 2012 om vejafmærkning med senere ændring) må anvendes på ledsagebil af en person, som er bemyndiget til at regulere færdslen i forbindelse med særtransport, og som i den anledning ledsager særtransporten. Arbejdsgruppen forudsætter i den forbindelse, at der vil skulle foreligge ganske særlige omstændigheder, før den, der regulerer færdslen, kan forbyde overhalinger over lange strækninger.

Ad 4) Nærmere krav til personer, der kan foretage færdselsregulering

Der bør i en ny bekendtgørelse fastsættes nærmere krav til de personer, som bemyndiges til at foretage færdselsregulering i forbindelse med særtransporter.

Ad 4 a) Kørekort

Der bør – bl.a. for at sikre, at den, der har adgang til at regulere færdslen i forbindelse med en særtransport, har den fornødne forståelse for, hvordan det er at føre det køretøj, som anvendes til udførelse af særtransporten – stilles krav om, at de omfattede personer har gyldigt kørekort til samme kategori(er), som er krævet for føreren af den ledsagede særtransport.

I lighed med bestemmelsen i færdselslovens § 56, stk. 1, 2. pkt., bør det være et krav, at den pågældende under transporten skal have kørekortet hos sig og på forlangende skal vise det til politiet.

Ad 4 b) Uddannelse

Det følger af § 4, stk. 1, i bekendtgørelse om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen, at de personer, der efter denne bekendtgørelse kan foretage regulering af færdslen, skal have gennemgået en særlig uddannelse i færdselsregulering. Uddannelsen skal omfatte teoretisk og praktisk undervisning i færdselsregulering og gives efter retningslinier udfærdiget af Danmarks Idræts-Forbund efter forhandling med Rigspolitiet. Det følger nærmere af lektionsplanen, at uddannelsen indeholder følgende lektioner:

- Formålet med uddannelsen samt den overordnede opgave som trafikofficials (30 minutter)
- Ansvar og kompetence (45 minutter)
- Adfærd og påklædning (45 minutter)
- Samspil med Hjemmeværnet og politiet (45 minutter)
- Trafikregulering, teori – Regelgrundlaget (135 minutter/3 lektioner)
- Trafikregulering praktik (180 minutter/4 lektioner)
- Når ulykken er sket – hvad så? (45 minutter)
- Forsikrings- og erstatningsregler (45 minutter)
- Dansk Idræts-Forbunds organisation, struktur, interne regler og procedure (45 minutter)

Der er også fastsat regler om uddannelseskraft i § 2, stk. 1, i bekendtgørelsen om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol.

I lighed hermed bør der i en ny bekendtgørelse være krav om gennemført uddannelse for personer, der skal foretage færdselsregulering i forbindelse med særtransporter. Der bør stilles krav om, at den enkelte uddannelsesudbyder godkendes af Trafikstyrelsen, og at der kan knyttes vilkår til godkendelsen. Der kan i den forbindelse f.eks. fastsættes vilkår om Trafikstyrelsens adgang til at føre tilsyn med den godkendte uddannelsesudbyder eller tilbagekalde godkendelsen.

Desuden skal udbyderens konkrete uddannelse godkendes af Rigspolitiet efter nærmere angivne retningslinjer for uddannelsen udfærdiget efter forhandling mellem Rigspolitiet og Trafikstyrelsen. Der vil i den forbindelse også kunne stilles krav til undervisernes kvalifikationer på uddannelsens forskellige moduler.

Afviklingen af en særtransport stiller store krav til den person, der skal forestå en færdselsregulering i forbindelse hermed. Det kræver stor indsigt i de særlige forhold omkring en særtransport og de afledte færdselssikkerhedsmæssige aspekter heraf. Eventuelle fejl kan få store konsekvenser både for omgivelserne og af økonomisk karakter. Uddannelsen skal derfor efter arbejdsgruppens opfattelse være af mere omfattende karakter end efter bekendtgørelsen om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen. Det foreslås i den forbindelse, at der indsættes et bilag til bekendtgørelsen, som angiver rammerne for indholdet af uddannelsen. Det foreslås i den forbindelse, at en uddannelse som minimum skal give deltagerne kendskab til følgende emner:

- Relevant lovgivning
- Adfærd, roller og ansvarsfordeling
- Færdselsregulering og anvisninger for trafikken i teori og praksis
- Planlægning og gennemførelse af en særtransport
- Anvendte køretøjer og materiel
- Vejens opbygning og beskaffenhed
- Håndtering af uheld og ulykker

Bilaget bør endvidere regulere minimumskravet til uddannelsens tidsmæssige omfang, som arbejdsgruppen foreslår skal være i alt 37 timer, der skal bestå af enheder af minimum én dags varighed (7,4 timer). Arbejdsgruppen foreslår i forlængelse heraf, at der yderligere fastsættes et krav om deltagelse i to dages supplerende kursus mindst hvert femte år. Det foreslås således, at suppleringskurserne forlænger uddannelsens gyldighed i yderligere fem år.

Herudover bør bilaget fastsætte regler om mulighed for genopfriskningskurser, som kan ”genoplive” en udløbet uddannelse. Arbejdsgruppen foreslår, at dette kan ske indtil to år efter udløbet af uddannelsens gyldighed (fem år) i tilfælde af, at der ikke er taget de fornødne suppleringskurser.

Desuden foreslår arbejdsgruppen, at det fremgår af bilaget, at Rigspolitiet på baggrund af en ansøgning kan meddele dispensation fra kravene, i det omfang en ansøger kan dokumentere at have gennemført relevant uddannelse i et andet land end Danmark. Det forudsættes i den forbindelse, at dispensationen kan meddeles på betingelse af deltagelse i visse dele af uddannelsen.

Der henvises nærmere til bilag 1 til forslag til ny bekendtgørelse, jf. bilag A.

Arbejdsgruppen har overvejet, om der bør ske en ændring af færdselslovens § 86, således at der bliver mulighed for at køre med blokvogn under uddannelsen. Det er imidlertid vurderingen, at det er tilstrækkeligt, at der indgår kørsel med lange køretøjer i undervisningen. Der vil blive fastsat nærmere krav hertil i de angivne retningslinjer for uddannelsen. Da kørsel med blokvogne kun bør forekomme, hvor der ikke findes andre muligheder, finder arbejdsgruppen således ikke grundlag for at foreslå, at der skal indgå kørsel med blokvogn i uddannelsen. Der er derfor ikke anledning til at ændre færdselsloven på denne baggrund. Arbejdsgruppen foreslår imidlertid, at der indsættes en hjemmel i særtransportbekendtgørelsen til at få udstedt særtransporttilladelse til brug for øvelseskørsel. Der henvises nærmere til forslag til ændring af § 16 i bekendtgørelsen, jf. bilag B.

Arbejdsgruppen forudsætter i den forbindelse, at kørsel i uddannelsesøjemed vil kunne ske inden for rammerne af særtransportbekendtgørelsen. Det følger af bekendtgørelsens § 1, stk. 1, at bekendtgørelsen fastsætter regler for særtransport, hvorved, med mindre andet er bestemt, forstås transport af udeleligt gods, der nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), samt kørsel med ubelæsset blokvogn. Det bemærkes i den forbindelse, at denne bestemmelse ikke er til hinder for kørsel i uddannelsesøjemed.

Ad 4 c) Legitimationskort

Efter § 4, stk. 2, i bekendtgørelsen om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen udsteder Danmarks Idræts-Forbund et legitimationskort, hvoraf det fremgår, at den pågældende har gennemført uddannelse i færdselsregulering. Legitimationskortet skal medbringes, når den pågældende udfører færdselsregulering, og skal på forlangende forevises politiet. Et tilsvarende krav er fastsat i § 2, stk. 2, i bekendtgørelsen om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol, hvor der dog er tale om et kursusbevis.

I lighed hermed bør der i en ny bekendtgørelse være en bestemmelse om, at Trafikstyrelsen udsteder et legitimationskort, hvoraf det fremgår, at den pågældende har gennemført den nødvendige uddannelse. Legitimationskortet skal angive gyldighedsperioden, som bør knyttes til intervallet for efteruddannelse, dvs. (som udgangspunkt) fem år. Arbejdsgruppen be-

mærker i den forbindelse, at begrebet udstedelse både dækker over førstegangsudstedelse og udstedelse på baggrund af et tidligere legitimationskort (fornyelse).

Der bør endvidere være krav om besiddelsen af gyldigt legitimationskort under transporten, og at dette skal forevises på forlangende af en myndighed. Trafikstyrelsen vil oprette og vedligeholde en database, som indeholder oplysninger om, hvem der er i besiddelse af et gyldigt legitimationskort.

Arbejdsgruppen foreslår, at denne ordning med uddannelse og udstedelse af legitimationskort gebyrfinansieres. Trafikstyrelsen har i den forbindelse oplyst, at det er nødvendigt, at gebyret fastsættes til 250 kr. Arbejdsgruppen skal derfor foreslå, at der etableres en hjemmel til at opkræve et sådant gebyr i tide til, at de foreslåede regler i øvrigt kan træde i kraft snarest.

Ad 4 d) Sprogkunderskaber

Det bør – for at sikre, at de andre trafikanter, som den pågældende måtte få behov for at kommunikere med, forstår denne – i en ny bekendtgørelse kræves, at den, der regulerer færdslen, kan gøre sig forståelig på dansk.

Det bør desuden kræves, at den, der regulerer færdslen, kan gøre sig forståelig på et sprog, som føreren af det køretøj, som udfører særtransporten, taler (uden at dette behøver at være den pågældendes modersmål).

Ad 4 e) Vandel mv.

Da der vil gælde et krav om gyldigt kørekort for den, der regulerer færdslen, jf. ad 4 a ovenfor, vil der allerede være sikkerhed for, at den pågældende ikke er ubetinget frataget kørekortet på grund af færdselslovsovertrædelser.

Af hensyn til de skærpede krav, der bør stilles til personer, der udfører færdselsregulering i forbindelse med særtransporter, bør der endvidere efter arbejdsgruppens opfattelse gælde et krav om, at førerretten ikke må være betinget frataget den pågældende efter færdselslovens § 125. Der ses ikke at være grundlag for nærmere at begrænse de fratagelsesudløsende overtrædelser, idet en betinget fratagelse (uanset årsagen til fratagelsen) i almindelighed må give anledning til tvivl om den pågældendes vilje eller evne til at udføre opgaven forsvarligt.

Arbejdsgruppen foreslår, at indehaveren af et legitimationskort som nævnt under ad 4 c, skal have pligt til at aflevere kortet til politiet senest 14 dage efter, at disse betingelser ikke længere er opfyldt.

Arbejdsgruppen har overvejet, om der – for at der er den fornødne grad af sikkerhed for, at den pågældende er i stand til at medvirke til, at særtransporten afvikles på forsvarlig vis – enten bør indføres en ordning, hvorefter hver enkelt person, som skal bemyndiges til at foretage færdselsregulering, skal godkendes af politiet, eller at det skal være en betingelse for, at et legitimationskort kan udstedes eller fornyes, at politiet har erklæret, at den pågældende ikke er straffet for lovovertrædelser, som gør, at legitimationskortet ikke bør udstedes. Arbejdsgruppen bemærker i den forbindelse, at der på visse områder findes godkendelses- og autorisationsordninger for personer, der bestrider funktioner, der har karakter af en myndighedsudøvelse, som tilkommer en offentlig myndighed – typisk politiet.

Der kan i den forbindelse nævnes, at efter § 2 i lov om vagtvirksomhed, jf. lovbekendtgørelse nr. 149 af 16. marts 1999 med senere ændringer, skal den, der udøver vagtvirksomhed, have autorisation hertil, og personalet i en vagtvirksomhed skal være godkendt efter nærmere fastsatte regler. Det følger af § 7, at godkendelse af en ansættelse kan nægtes under de omstændigheder, der er nævnt i straffelovens § 78, stk. 2, eller såfremt den pågældende i stilling eller erhverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at vedkommende ikke vil udøve hvervet på forsvarlig måde. En lignende ordning findes i lov nr. 319 af 14. maj 1997 om inkasovirksomhed med senere ændringer for den, der udøver inkasovirksomhed (autorisation) og dets personale (godkendelse).

Endvidere følger det af § 4, stk. 1, i lov nr. 307 af 30. april 2008 om sikkerhed ved bestemte idrætsbegivenheder, at kontrollører ved bestemte idrætsbegivenheder skal være autoriserede. Det følger i den forbindelse bl.a. af § 4, stk. 2, at autorisation kan meddeles personer, der ikke er dømt for strafbart forhold, der indebærer en nærliggende fare for misbrug af hvervet, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og ikke har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at den pågældende ikke vil udøve hvervet på forsvarlig måde.

Arbejdsgruppen har ved vurderingen af, om der skal indføres en lignende godkendelses- eller autorisationsordning eller en ordning med forudgående erklæring fra politiet om vedkommendes strafbare forhold, lagt vægt på

karaktern af den myndighedsudøvelse, som skal foretages i forbindelse med denne færdselsregulering.

På den ene side kan det i den forbindelse anføres, at der er tale om funktioner, som normalt varetages af politiet og således indebærer et betydeligt ansvar. På den anden side er den direkte kontakt med borgerne begrænset, og risikoen for misbrug af bemyndigelsen forekommer begrænset. Samtidig kan det anføres, at der ikke er fastsat krav af den nævnte karakter i bekendtgørelse om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen eller bekendtgørelse om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol. Endelig må det antages, at der vil være en vis selvregulering af spørgsmålet i branchen, da der vil være tale om, at de pågældende får en del af ansvaret for ofte meget dyre transporter.

Arbejdsgruppen finder på den baggrund ikke, at der på dette område bør indføres en egentlig godkendelsesordning, men finder, at politiet til brug for, at Trafikstyrelsen træffer afgørelse om udstedelse eller fornyelse legitimationskort til dokumentation for gennemført uddannelse, jf. nr. 4 c ovenfor, bør påse, om den pågældende på det tidspunkt er straffet for noget, som gør, at vedkommende ikke bør stå for færdselsregulering i forbindelse med særtransporter. Arbejdsgruppen forudsætter i den forbindelse, at det altid vil bero på en konkret vurdering, om dette er tilfældet, men at f.eks. ikke-bagatelagtige overtrædelser af lovgivningen om euforiserende stoffer og våben samt overtrædelser af straffelovens 25. kapitel om forbrydelser mod liv og legeme som udgangspunkt må antages at udgøre en hindring.

Arbejdsgruppen forudsætter i den forbindelse, at der vil være mulighed for at indhente en sådan erklæring, inden vedkommende påbegynder uddannelsen eller suppleringskursus, således at kursisterne har mulighed for at indrette sig herefter. Det bør i den forbindelse fastsættes som krav, at erklæringen skal være afgivet højst seks måneder inden udstedelsen af legitimationskortet. Arbejdsgruppen forudsætter desuden, at Rigspolitiet træffer nærmere bestemmelser om, hvordan anmodning om en sådan erklæring indleveres, og hvordan den udformes. Hvis erklæringen sendes direkte til Trafikstyrelsen til brug for deres endelige afgørelse om udstedelse af legitimationskort, forudsætter arbejdsgruppen, at den, erklæringen angår, modtager en kopi af den.

Arbejdsgruppen bemærker i den forbindelse i øvrigt, at der efter straffelovens § 79, stk. 2, er mulighed for ved dom, og når særlige omstændigheder taler derfor, at fratage en person retten til at udøve virksomhed, der ikke kræver en særlig offentlig autorisation eller godkendelse.

Ad 4 f) Påklædning

Efter § 2, stk. 1, i bekendtgørelse om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen, skal personalet fra forsvaret og redningsberedskabet, der regulerer færdslen, være uniformeret og reglementeret afmærket. Efter § 2, stk. 2, skal medlemmer af foreninger, der er godkendt af Danmarks Idræts-Forbund, og medlemmer af specialforbund under Danmarks Idræts-Forbund, der udfører færdselsregulering, bære en vest af reflekterende materiale med påskriften »Trafikofficial«. Efter § 3 i bekendtgørelsen om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol, skal medarbejdere fra told- og skatteforvaltningen, der regulerer færdsel i forbindelse med toldkontrol, være uniformeret og bære en vest af reflekterende materiale, hvorefter det fremgår, at der er tale om toldkontrol.

Af hensyn til andre trafikanters mulighed for at kunne identificere personer, der er bemyndiget til at foretage færdselsregulering i forbindelse med særtransporter, bør de pågældende efter arbejdsgruppens opfattelse have en påklædning, der tydeligt tilkendegiver denne kompetence. De skal således bære en gul vest eller jakke med tydelige reflekser. Vesten eller jakken skal foran og bagpå med let læselig skrift alene bære påskriften

”SPECIAL-
TRANSPORT
ASSISTANCE”

Ad 4 g) Forsikring

I forbindelse med færdselsuheld, der sker som følge af den foretagne færdselsregulering, vil der som udgangspunkt altid være et motordrevet køretøj involveret, som er dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring. Skader forvoldt i denne forbindelse vil derfor i første omgang skulle dækkes via en sådan ansvarsforsikring.

Det ansvarsforsikringssselskab, som har dækket skader i den forbindelse, vil derefter efter de almindelige erstatningsregler efter omstændighederne have mulighed for at rette et (regres)krav mod den person, som har udført færdselsreguleringen, hvis den pågældende har handlet ansvarspådragende.

Med henblik på at sikre, at der er dækning for et sådant krav, og at risikoen for skader i forbindelse med særtransporter ikke indregnes i præmien for almindelige ansvarsforsikringer, bør der indsættes en bestemmelse i en ny bekendtgørelse om, at der skal være tegnet en forsikring, som dækker skader, som forårsages som følge af færdselsreguleringen. Forsikringspligten bør påhvile den person, som regulerer færdslen, eller dennes arbejdsgiver.

Det bør være et krav, at den, der regulerer færdslen, på forlangende af en myndighed kan fremvise fornøden dokumentation for, at forsikring er tegnet i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelsen.

Det bør i en ny bekendtgørelse fastsættes, hvilke beløb forsikringen skal dække. Det følger af færdselslovens § 105, stk. 2, at lovpligtig ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. pr. den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Beløbene i en ny bekendtgørelse kan passende fastsættes og reguleres i overensstemmelse hermed.

Ad 4 h) Kendskab til relevante dele af eventuel særtransporttilladelse

I forbindelse med udførelse af en særtransport vil der ofte foreligge en tilladelse efter særtransportbekendtgørelsen til den pågældende særtransport, som kan indeholde oplysninger – f.eks. om ruten – som det kan være nyttigt, at den, der skal regulere færdslen, har gjort sig bekendt med på forhånd.

Der bør derfor i en ny bekendtgørelse være krav om, at en person, der skal udføre færdselsregulering i forbindelse med en særtransport, inden særtransportens påbegyndelse gør sig bekendt med indholdet af en udstedt særtransporttilladelse til brug for vurderingen af nødvendigheden, karakteren og omfanget af færdselsreguleringen under transporten.

Ad 5) Pligt til underretning af politiet ved uheld

Arbejdsgruppen har overvejet, i hvilket omfang der er behov for, at der fastsættes nærmere regler om en særlig pligt til at underrette politiet om uheld, der sker i forbindelse med særtransporter.

Der gælder imidlertid efter færdselslovens § 9, stk. 2, nr. 5, en almindelig pligt for en trafikant til snarest muligt at underrette politiet, hvis denne har forvoldt ikke ubetydelig skade på en anden person, ligesom der efter færdselslovens § 9, stk. 2, nr. 6, gælder en almindelig pligt for en trafikant til snarest muligt – under visse nærmere forudsætninger – at underrette skade-

lidt eller politiet, hvis trafikanten har forvoldt skade på ejendom eller ting. Det følger nærmere af færdselslovens § 2, nr. 24, at som trafikant anses enhver, der færdes eller i øvrigt opholder sig på vej eller i køretøj på vej. Den person, der forestår færdselsreguleringen i forbindelse med særtransporten, vil således også – enten som passager i særtransporten, eller som fører eller passager af en ledsagebil eller i de tilfælde, hvor vedkommende opholder sig på vejen – blive anset som en trafikant i færdselslovens forstand.

Yderligere gælder der efter færdselslovens § 8 en almindelig pligt for den, der med eller uden egen skyld beskadiger færdselstavler og anden afmærkning, til at underrette politiet snarest muligt og i øvrigt foretage, hvad der er nødvendigt for at advare andre trafikanter, hvis det ikke er muligt at bringe afmærkningen i orden igen.

Arbejdsgruppen har ikke anset det for nødvendigt at fastsætte regler om en særlig underretningspligt til politiet eller anden offentlig myndighed, som i forbindelse med afvikling af særtransporter går videre end de nugældende forpligtelser efter færdselsloven.

Ad 6) Straf

Der er hverken i bekendtgørelse om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen eller i bekendtgørelse om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol indsat strafbestemmelser. Det bemærkes i den forbindelse, at medarbejdere fra told- og skatteforvaltningen i kraft af deres ansættelse i en offentlig myndighed allerede er underlagt en række krav til adfærd mv., som kan have afledte ansættelsesretlige konsekvenser. Det bemærkes desuden, at den færdselsregulering, som foretages af Danmarks Idræts-Forbund, i sammenligning med den nødvendige færdselsregulering i forbindelse med særtransporter, er af mindre indgribende karakter.

På den baggrund og af hensyn til, at der i forbindelse med færdselsregulering ved særtransporter er tale om professionelle og private aktører, bør en ny bekendtgørelse efter arbejdsgruppens opfattelse således have en strafbestemmelse, der pålægger bødestraf for overtrædelse af visse af bestemmelserne i bekendtgørelsen.

Hertil skal der være knyttet en bestemmelse, der giver mulighed for at pålægge selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det bemærkes, at det følger af færdselslovens § 4, stk. 2, at trafikanter skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet eller andre, som justitsministeren har bemyndiget til at regulere færdslen, jf. § 89. Efter denne bestemmelse vil der således også være pligt til at efterkomme anvisninger fra personer, der regulerer færdslen i forbindelse med særtransporter efter den foreslåede nye bekendtgørelse. Overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 2, straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde. Det fremgår af Rigsadvokatens Meddelelse nr. 4/2000, at bødepåstanden for manglende efterkommelse af politiets anvisninger i forbindelse med kørsel med motorkøretøj som udgangspunkt er 1.500 kr. (dog 2.000 kr. hvis forseelsen samtidig er klipudløsende).

Bilag

- Som **bilag A** er vedlagt udkast til bekendtgørelse om visse persons adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter.
- Som **bilag B** er vedlagt udkast til ændringer i særtransportbekendtgørelsen.

Bilag A

Udkast til bekendtgørelse om visse personers adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter

I medfør af § 89, stk. 2, og § 118, stk. 7, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1055 af 9. november 2012, fastsættes:

Kapitel 1

Anvendelsesområde og reguleringens form

§ 1. Der kan under en transport, som er omfattet af bekendtgørelse om særtransporter, ske regulering af færdslen af andre end politiet, når det er påkrævet af hensyn til transportens hensigtsmæssige gennemførelse.

Stk. 2. Hvis uniformeret politi er til stede, skal reguleringen af færdslen overlades til politiet eller foretages i samarbejde med politiet.

§ 2. Færdselsregulering efter denne bekendtgørelse skal finde sted ved tydelig tegngivning i overensstemmelse med de bestemmelser, som er fastsat herom.

Stk. 2. Kørende færdselsregulering ved anvendelse af tavler eller anden lignende markering skal ske i ledsagebil, som opfylder kravene fastsat i bekendtgørelse om særtransporter.

Kapitel 2

Krav til personer, som udfører færdselsregulering

§ 3. Personer, der regulerer færdslen efter denne bekendtgørelse, skal have gyldigt kørekort til samme kategori(er), som er krævet for føreren af den ledsagede særtransport. Førerretten må ikke være betinget frakendt den pågældende.

Stk. 2. Kørekortet skal medbringes, når den pågældende under særtransport skal udføre færdselsregulering, og skal på forlangende forevises politiet.

§ 4. Personer, der regulerer færdslen efter denne bekendtgørelse, skal have gennemgået en særlig uddannelse i færdselsregulering, som opfylder kravene i bilag 1.

Stk. 2. Til personer, der har gennemført uddannelse i færdselsregulering, jf. stk. 1, udsteder Trafikstyrelsen et legitimationskort, hvoraf det fremgår, at den pågældende har gennemført uddannelsen. Det er en betin-

gelse for, at legitimationskortet kan udstedes, at politiet har erklæret, at den pågældende ikke er straffet for forhold, som gør, at legitimationskortet ikke bør udstedes. Erklæringen skal være afgivet højst 6 måneder inden udstedelsen af legitimationskortet.

Stk. 3. Legitimationskortet er gyldigt i højst fem år fra udstedelsen.

Stk. 4. Legitimationskortet skal medbringes, når den pågældende under særtransport skal udføre færdselsregulering, og skal på forlangende forevises politiet.

Stk. 5. Legitimationskortet skal afleveres til politiet senest 14 dage efter, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 3, stk. 1.

§ 5. Trafikstyrelsen godkender udbydere af uddannelser omfattet af § 4. Der kan i den forbindelse fastsættes vilkår for godkendelsen.

Stk. 2. Uddannelsen godkendes af Rigspolitiet efter retningslinjer, der er udfærdiget af Rigspolitiet efter forhandling med Trafikstyrelsen.

§ 6. Personer, der regulerer færdslen efter denne bekendtgørelse, skal kunne gøre sig forståelig på dansk og på et sprog, som også tales af særtransportens fører.

Stk. 2. Den pågældende skal inden særtransportens påbegyndelse gøre sig bekendt med den planlagte rute, dimensionerne på det køretøj, der skal udføre transporten, samt indholdet af en eventuel særtransporttilladelse til brug for vurderingen af nødvendigheden, karakteren og omfanget af færdselsreguleringen under transporten.

§ 7. I forbindelse med færdselsregulering efter denne bekendtgørelse skal den pågældende bære en gul vest eller jakke med tydelige reflekser. Vesten eller jakken skal foran og bagpå med let læselig skrift alene bære påskriften

»SPECIAL-
TRANSPORT
ASSISTANCE«.

Kapitel 3 *Forsikring*

§ 8. Krav om erstatning, som kan gøres gældende for skader forvoldt i forbindelse med regulering af færdslen i forbindelse med en særtransport, skal være dækket af en ansvarsforsikring.

Stk. 2. Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger og tingsskade på indtil de til enhver tid gældende beløb fastsat i færdselslovens § 105, stk. 2.

Stk. 3. Forsikringspligten påhviler den person, der regulerer færdslen efter denne bekendtgørelse eller dennes arbejdsgiver.

Stk. 4. Dokumentation for, at forsikring efter denne bestemmelse er tegnet og i kraft, skal medbringes, når den pågældende under særtransport skal udføre færdselsregulering, og skal på forlangende forevises politiet.

Kapitel 4

Straf

§ 9. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder §§ 1-3, § 4, stk. 1 og stk. 4-5, samt §§ 5-7 og § 8, stk. 4.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 5

Ikrafttræden

§ 10. Bekendtgørelsen træder i kraft den [...].

Bilag 1

Bestemmelser for uddannelse i færdselsregulering i forbindelse med særtransporter

I. Uddannelsens indhold

- 1) Uddannelsen skal omfatte teoretisk og praktisk undervisning i færdselsregulering i forbindelse med særtransporter.
- 2) Uddannelsen skal som minimum give deltagerne kendskab til følgende emner:
 - Relevant lovgivning
 - Adfærd, roller og ansvarsfordeling
 - Færdselsregulering og anvisninger for trafikken i teori og praksis
 - Planlægning og gennemførelse af en særtransport
 - Anvendte køretøjer og materiel
 - Vejens opbygning og beskaffenhed
 - Håndtering af uheld og ulykker

II. Uddannelsens omfang

- 1) Uddannelsens omfang skal som minimum udgøre 37 timers undervisning.
- 2) Uddannelsen skal afsluttes inden for 3 måneder fra første kursusdag.
- 3) Uddannelsen kan deles op i enheder, der dog som minimum skal være af én dags varighed (7,4 timer).

III. Krav om suppleringskurser

- 1) Gyldigheden af uddannelsen kan maksimalt udgøre 5 år fra uddannelsens afslutning.
- 2) Gyldigheden af uddannelsen forlænges i yderligere 5 år ved deltagelse i to dage (to gange 7,4 timer) suppleringskurser.
- 3) Suppleringskurser kan tidligst påbegyndes 6 måneder før gyldigheden af uddannelsen udløber og skal være afsluttet inden udløbet.

IV. Genopfriskningskurser

- 1) Såfremt gyldig uddannelse har været udløbet i mere end 2 år, skal ny uddannelse gennemføres, jf. afsnit II ovenfor.

- 2) En udløbet uddannelse kan få gyldighed på ny ved deltagelse i 3 dages (3 gange 7,4 timer) genopfriskningskurser.
- 3) Genopfriskningskurser skal omfatte både teoretisk og praktisk undervisning.

V. Dispensation

Rigspolitiet kan på baggrund af en ansøgning meddele dispensation fra kravene i dette bilag, i det omfang en ansøger kan dokumentere at have gennemført relevant og sammenlignelig uddannelse i et andet land end Danmark. Rigspolitichefens afgørelser om dispensation kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Bilag B

Udkast til ændring af særtransportbekendtgørelsen og bilag hertil (ændringer fremgår med kursiv)

§ 1

I bekendtgørelse nr. 374 af 23. april 2007 om særtransport, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1457 af 11. december 2007 og senest ændret ved bekendtgørelse nr. 551 af 27. maj 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 16 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

”Stk. 2. Politiet kan desuden udstede tilladelse til, at uddannelsesinstitutioner i fornødent omfang kan udføre øvelseskørsel efter reglerne i §§ 24-28.”

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.

2. § 22, *stk. 4*, affattes således:

*”Stk. 4. Tilladelsen skal indeholde vilkår om, at der i det trækkende køretøj skal forefindes en højst 1 måned gammel udskrift fra Vejdirektoratets hjemmeside www.trafikken.dk, vedrørende spærretider og eventuelle særlige meddelte vilkår, samt krav om at de spærretider og særlige meddelte vilkår, som fremgår af udskriften, skal overholdes. Tilladelsen kan indeholde supplerende vilkår. Der kan eksempelvis fastsættes vilkår med hensyn til område, tidspunkt, hastighed, rute, særlig afmærkning og ledsagelse, *herunder vilkår om at transporten skal ledsages af en eller flere personer, der er bemyndiget til at regulere færdsel i forbindelse med særtransport*, ligesom der i øvrigt kan fastsættes andre vilkår, som politiet af hensyn til færdselssikkerheden og vejforholdene anser for påkrævet. I generelle tilladelser og strækningstilladelser kan der endvidere fastsættes vilkår om, at politiet og/eller vej- eller brobestyrelserne skal underrettes forud for hver kørsel i henhold til tilladelsen.”*

3. I § 23 indsættes efter stk. 8, som nyt stykke:

”Stk. 9. Såfremt gennemførelse af særtransporten nødvendiggør regulering af færdslen, skal føreren af særtransporten og ejer/bruger af det trækkende køretøj, som udfører særtransporten, sikre sig, at særtransporten ledsages af politiet eller af en eller flere personer, der er bemyndiget til at regulere færdsel i forbindelse med særtransport, samt at der er det fornødne udstyr til kommunikation mellem føreren og den eller de bemyndigede.”

4. I § 42, stk. 3, 2. pkt., ændres ”§ 23, stk. 3 og 4” til: ”§ 23, stk. 3, 4 og 9”.

5. Bilag 3, pkt. 3 b), affattes således:

”b) Bagudvendende færdselstavle, der angiver ”anden fare” (A99 i bekendtgørelse om *vejafmærkning*). Færdselstavlen skal være belyst, eller den kan være sammensat af lyskilder således, at *trianglen lyser rødt og udråbstegnet lyser hvidt på sort baggrund. Belysningen skal kunne tilpasses, så den er tilstrækkelig kraftig til at kunne ses om dagen, og så den ikke vil blænde om natten.* Færdselstavlen må ikke være blinkende eller med rulletekst. Længden af trekantens sider skal være mindst 0,60 m. Færdselstavlen skal placeres i en højde på minimum 1,50 m fra vejbanen til tavlens midte. *Færdselstavlen må også kunne angive overhaling forbudt og overhaling med lastbil forbudt (C51 og C52 i bekendtgørelse om vejafmærkning).* Anvendelse af disse skilte forudsætter, at særtransporten ledsages af en eller flere personer, der er bemyndiget til at regulere færdsel i forbindelse med særtransport. Skiltene skal afmonteres, klappes væk eller til-dækkes, når bilen ikke anvendes til at ledsage en særtransport.”

§ 2

Bekendtgørelsen træder i kraft den [...].