

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS20000-00140
Dato: 23-04-2018

Høringsnotat

Bekendtgørelse om trafikofficials, race marshals og visse myndighedspersoners regulering af færdslen

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 23. januar 2018 sendt udkast til bekendtgørelse om trafikofficials, race marshalls og visse myndighedspersoners regulering af færdslen i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 20. februar 2018 kl. 12.00.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Aalborg Universitet, AutoBranchen Danmark, Banedanmark, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Kørelærer-Union, Danske MotorCyklister (DMC), Erhvervsministeriet, FDL, Forbrugerrådet Tænk, Justitsministeriet, Politiforbundet og Rigsadvokaten.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Asfaltindustrien, BWM Race Marshalls, Danmarks Cykle Union, DGI, DIF, Foreningen MC Marshalls, Forsikring & Pension, Forsvaret, Hjemmeværnskom-

mandoen, Lars Bolet (lektor Emeritus ved Aalborg Universitet), Rigspolitiets idrætsforening (MC TASK FORCE), Sport Event Denmark, Trafikofficial Svann Vind, Transport DTU og Vejdirektoratet.

2. Generelt om de modtagne høringsvar

Flere af de større sportsorganisationer - Danmarks Idrætsforbund (DIF) og Dansk Cykle Union - udtrykker tilfredshed med initiativet til at ændre reglerne på dette område, hvilket bl.a. indebærer, at det fremadrettet ikke udelukkende er DIF, der kan uddanne og anvende trafikofficials.

Andre organisationer, såsom Sport Event Danmark, kvitterer ligeledes positivt for den foreslåede regelændring.

Der har også været en række forslag om ændringer eller præciseringer. Disse er taget til efterretning og resulterer i mindre justeringer af bekendtgørelsen. Derudover er der stillet en række mere substantielle ændringsforslag, som vil blive belyst og besvaret løbende i høringsnotatet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringsvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger i kursiv.

3. Retningslinjer for anvendelse af bekendtgørelsen

Rigspolitiet finder, at "større sports- og kulturarrangementer" bør defineres nærmere, f.eks. ved forventet publikumsantal eller på anden vis.

Transport DTU vurderer, at nødvendighedskriteriet i § 1 kan defineres mere fyldestgørende. Transport DTU argumenterer for, at det i de enkelte tilfælde vil være op til den enkelte politikreds og den enkelte begivenhedsarrangør at beslutte anvendelse af civil færdselsregulering, hvorved man risikerer, at der opstår forskellige retningslinjer og praksisser rundt omkring i landet.

Transport DTU opfordrer derfor til at tydeliggøre, hvornår man kan/skal anvende civile trafikofficials og race marshals, således at både begivenhedsarrangøren og politikredsen har retningslinjer for deres beslutninger.

Vejdirektoratet bemærker, at det fremgår af bekendtgørelsen, at anvendelse af race marshals til kørende færdselsregulering kan ske fra en motorcykel og undrer sig over, hvorfor det ikke også er muligt fra en bil.

BMW Race Marshalls opfordrer til, at Rigspolitiet fastsætter retningslinjer for anvendelse af bekendtgørelsen, således at der opnås ensartethed ved gennemførelse af sports- og kulturarrangementer. BMW Race Marshalls oplyser, at der ved den samme type arrangement kan

opleves forskelligheder i de tilladelser, der udstedes af lokale politikredse.

Sport Event Denmark udtaler, at det er vigtigt, at politiet bakker op om, at de uddannede trafikofficials kan anvendes til en bred vifte af arrangementer i forskellige størrelser.

Kommentar:

Allerede efter de nuværende regler kan politiet give tilladelse til at anvende trafikofficial til "større idrætsarrangementer", og det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at de nye regler skal administreres på tilsvarende vis.

Bekendtgørelsen gør det muligt at anvende trafikofficials og race marshals til færdselsregulering i forbindelse med afvikling af større arrangementer. Modsat de nuværende regler er det i bekendtgørelsen angivet, at nødvendigheden skal vurderes i forhold til færdselssikkerheden eller en hensigtsmæssig trafikafvikling, hvilket vil være op til arrangøren af arrangementet at vurdere. Denne vurdering kan ske på baggrund af en forudgående dialog med den stedlige politikreds.

Brug af bil i forbindelse med færdselsregulering har ikke været efterspurgt af arrangører af sportsarrangementer. Færdselsstyrelsen vurderer det desuden ikke nødvendigt på nuværende tidspunkt at indføre regler, der gør det muligt at bruge bil i forbindelse med færdselsregulering.

Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med bekendtgørelsens ikrafttræden udarbejde en vejledning om de nye regler, således at Rigspolitiet kan sikre, at reglerne administreres ensartet på tværs af politikredsene.

4. Krav til trafikofficials og race marshals

Rigspolitiet bemærker, at § 12 indholdsmæssigt ikke har noget med færdselsreguleringens udførelse at gøre, hvorfor bestemmelsen bør have en anden overskrift.

Derudover finder Rigspolitiet, at der bør være krav om, at personer, der regulerer færdslen, kan gøre sig forståelig på dansk, da det kan vise sig nødvendigt at kommunikere mundtligt med trafikanter, som er forpligtet til at følge sådanne anvisninger.

Rigspolitiet anbefaler endvidere, at der fastsættes krav om, at personer, som regulerer færdslen, ikke må være frakendt førerretten betinget, og at der først kan udstedes et kursusbevis, når politiet har erklæret, at den pågældende ikke er straffet for forhold, som gør, at beviset ikke bør udstedes.

DIF, Rigspolitiet og trafikofficial Svann Vind anbefaler, at der indføres krav om førstehjælpskursus for at kunne regulere færdslen som trafikofficials og race marshal.

Danmarks Idrætsforening (DIF) foreslår, at man skal være fyldt 21 år for at kunne blive uddannet trafikofficiel og få bemyndigelse til at udføre færdselsregulering.

Trafikofficiel Svann Vind foreslår, at alderskravet på 18 år udskiftes med kravet om at have været i besiddelse af førerret til almindelig bil (kategori B) i mindst 3 år.

BMW Race Marshalls stiller spørgsmålstegn ved, at en race marshal skal have førerret til stor motorcykel (kategori A), medmindre køreefaring er udgangspunktet.

Forsvaret finder, at det ikke er beskrevet, hvilke kvalifikationer man skal have for at kunne føre en motorcykel som race marshal, herunder hvilke kørekurser der skal bestås. Forsvaret finder, at det er uhensigtsmæssigt at give civile rettigheder og kurser i en farlig disciplin, uden at der er beskrevne kørekurser.

Rigspolitiet bemærker, at man som udgangspunkt skal være fyldt 24 år for at erhverve kørekort til kategori A, men at forskellige undtagelser i bekendtgørelse om kørekort kan gøre det muligt at erhverve kørekort til kategori A tidligere, hvorfor det anbefales at anføre, at der ikke må være begrænsninger i førerretten til stor motorcykel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at bekendtgørelsens § 12 indholdsmæssigt ikke omhandler udførelse af færdselsregulering, hvorfor bekendtgørelsen tilpasses for at imødegå dette.

Tilsvarende indsættes der krav om, at personer, som regulerer færdslen efter bekendtgørelsen, skal kunne gøre sig forståelig på dansk.

Ved en betinget frakendelse bevarer personen sin førerret, såfremt der gennemføres en kontrollerende køreprøve, hvorfor det ikke vurderes nødvendigt at hindre mulighederne for at færdselsregulere efter bekendtgørelsen, da personen fortsat er i besiddelse af sine tillærte kundskaber om færdselsregulering. Tilsvarende finder Færdselsstyrelsen det ikke nødvendigt at betinge udstedelse af kursusbevis af et vandelskrav, således at enhver udstedelse af kursusbevis kræver inddragelse af politiet. Den hidtidige praksis videreføres hermed.

Færdselsstyrelsen er enig i, at det er hensigtsmæssigt at stille krav om førstehjælpkursus for at virke som trafikofficiel eller race marshal, hvorfor dette indføres i bekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen er enig i, at der skal være opnået en vis køreefaring, inden man er i stand til at virke som trafikofficiel. Af den grund tilpasses bekendtgørelsen, dog således at der fremfor et alderskrav fastsættes krav om førerret til kategori B (almindelige bil) i de seneste tre år. Det er fortsat Færdselsstyrelsens vurdering, at der skal være

krav om førerret til kategori A (stor motorcykel) for så vidt angår race marshals, hvilket netop er begrundet i førerens køreerfaring.

Det fremgår af bekendtgørelsens bilag 2, at der i kurset som race marshal skal være praktisk undervisning i kørende færdselsregulering, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt, sammenholdt med den erfaring føreren har via køreundervisningen.

Færdselsstyrelsen ser ikke grund til at tilføje, at førerretten til kategori A ikke må være underlagt begrænsninger, da de relevante begrænsninger allerede følger af bekendtgørelse om kørekort, herunder at en førerret kan være begrænset til vedkommendes erhvervsudøvelse.

5. Færdselsreguleringens udførelse

Transport DTU mener, at det er nødvendigt at overveje, hvilken autoritet civilt færdselsregulerende personale vil have over for trafikanter. Transport DTU argumenterer for, at civil færdselsregulering potentielt kan vise sig mindre effektiv end f.eks. politiets færdselsregulering, idet civilt personale har færre sanktionsmuligheder over for trafikanter, som ikke følger deres anvisninger.

Rigspolitiet anbefaler, at det i bekendtgørelsens § 1, stk. 2, præciseres, hvem "den" er, således at det bliver klart, hvem der har og kan have denne forpligtelse. Det anbefales endvidere, at begrebet "fornøden instruktion" i bekendtgørelsens § 2, nr. 3, præciseres nærmere, så den pågældende trafikofficial eller race marshal ved, at tilstrækkelig information er blevet givet. Rigspolitiet anfører, at oplysninger om ledelse, briefing og tilsyn med opgavens udførelse altid bør være beskrevet i ansøgning til politiet.

Rigspolitiet bemærker endvidere, at bekendtgørelse om politiets tegngivning ved færdselsregulering ikke indeholder bestemmelse om, hvilke tegn der kan anvendes ved kørende færdselsregulering. Dette vil efter Rigspolitiets opfattelse have en håndhævelsesmæssig betydning, da manglende efterlevelse i den forbindelse ikke vil kunne sanktioneres.

Rigspolitiet finder, at bekendtgørelsens § 16 skal ændres, således at færdselsregulering ikke skal overlades, men blot udføres i overensstemmelse med de instruktioner, som politiet angiver.

Trafikofficial Svann Vind gør gældende, at der i praksis kan opstå et problem, hvor flere cykelløb krydser hinanden på samme tid. Det sker typisk, hvor "coast to coast"-cykelløb skal krydse et lokalt cykelløb, og hvor det ene dækkes af trafikofficials og det andet af race marshals.

Svann Vind finder, at bekendtgørelsen ikke har taget stilling til, hvem der har forkørselsret i denne situation. Svann Vind foreslår, at stående regulering går forud for kørende regulering.

Kommentar:

Det følger af færdselslovens § 4, stk. 2, at trafikanter både skal efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives af politiet og andre personer, som transport-, bygnings- og boligministeren har bemyndiget til at regulere færdslen efter færdselslovens § 89. Undladelse heraf kan derfor straffes efter færdselsloven, hvorfor Færdselsstyrelsen ikke vurderer, at dette vil udgøre et væsentligt problem.

I forhold til bekendtgørelsens § 2 er det Færdselsstyrelsens vurdering, at det er afgrænset tilstrækkeligt, hvem forpligtelsen påhviler, da dette fremgår ved henvisningen til bekendtgørelsens § 1. Forpligtelsen må som udgangspunkt påhvile den, der har ansøgt politiet om tilladelse til at gennemføre færdselsregulering i forbindelse med afvikling af et arrangement eller i forbindelse med vej-, bro- og anlægsarbejde, og som herved anvender enten trafikofficials eller race marshals.

I forhold til at præcisere begrebet "fornøden instruktion" er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at det ikke er muligt at lave en udtømmende angivelse af, hvilke oplysninger der er relevante i forhold til en given færdselsregulering, da det vil være en konkret vurdering. Færdselsstyrelsen vil dog i forbindelse med bekendtgørelsens ikrafttræden udarbejde en vejledning, hvori der bl.a. vil fremgå, hvilke oplysninger der kan være relevante ift. instruktion.

Færdselsstyrelsen er enig i, at bekendtgørelse om politiets tegngivning ved færdselsregulering alene finder anvendelse for stående regulering. Færdselsstyrelsen vil på baggrund af Rigspolitiets høringssvar gå i dialog med Rigspolitiet med henblik på at vurdere, om og i så fald hvordan bekendtgørelsen bør ændres i forbindelse med indførelsen af regler om kørende civil færdselsregulering.

Færdselsstyrelsen tilpasser formuleringen af bekendtgørelsens § 16, således at færdselsregulering ikke overlades, men blot sker efter politiets anvisninger, såfremt politiet er til stede.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at der er tale om en særlig situation, hvor to løb krydser hinanden, hvilket som udgangspunkt bør være håndteret i forbindelse med politiets tilladelse til at anvende trafikofficials eller race marshals til de pågældende arrangementer.

6. Frivillige foreninger og forbund

Danmarks Cykle Union (DCU) finder, at der er for få uddannede trafikofficials og angiver, at bekendtgørelsen vil medføre en stigende efterspørgsel og skabe en endnu større mangelsituation i forhold til uddannede trafikofficials. DCU finder desuden, at kommercielle interesser kan tilbyde betydeligt større honorarer end foreninger, og at der vil være en støvsugning af markedet, der vil skade det frivillige arbejde i bl.a. DCU's medlemsklubber. DCU foreslår derfor, at der skelnes,

således at kommercielle aktiviteter og arrangører eksempelvis forpligtiges til at betjene sig af professionelle trafikkontrollanter.

DGI finder, at det er væsentligt for DGI, at DGI må anvende alle uddannede trafikofficials, uanset hvor de er uddannede, og at DGI har ret til at benytte trafikofficials i forbindelse med afvikling af diverse motionsløb.

Danmarks Idrætsforbund (DIF) er bekymret for, at arbejdet som trafikofficial gøres til en profession, således at der skabes et egentligt arbejdsmarked herfor, og at reguleringen på området ikke skaber et incitament for kommercielle eventudbydere til selv at udbyde kurser, idet rekruttering af trafikofficials blot kan ske ved at tilbyde honorar til personer, som er uddannet inden for foreningsidrætten. Dermed vil der ikke være adgang til det fornødne antal trafikofficials, da den honorarbetaling, der tilbydes i den kommercielle sektor, ikke kan matches af den frivillige foreningsidræt.

DIF vurderer endvidere, at hensynet til det frivillige foreningsliv kan sikres ved, at det i bekendtgørelsen hjemles, at kursusudbydere kan gøre trafikofficialbemyndigelsen til en områdespecifik bemyndigelse, eksempelvis så bemyndigelsen alene gælder for aktiviteter under den pågældende kursusudbyder.

Trafikofficial Svenn Vind finder med sit kendskab til praksis i forbindelse med trafikregulering, at kommercielle virksomheder kan presse priserne op på honorarerne, hvis de mangler personer til færdselsregulering. Svenn Vind vurderer, at kommercielle virksomheder, såfremt de får adgang til at bruge trafikofficials, vil kvæle de små sportsklubbers brug af trafikofficials. Svenn Vind finder endvidere, at hvis man ikke forlanger, at trafikofficials skal have et organisatorisk forhold, vil man ikke have styr på, hvor de er. Arrangørerne vil blive ansporet til at opsøge diverse facebookgrupper og lignende, som vil have den effekt, at behovet øges, og priserne skrues op.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen anerkender bekymringen, men med de nye regler bliver det langt nemmere at få uddannet et tilstrækkeligt antal trafikofficials, hvorfor Færdselsstyrelsens på nuværende tidspunkt ikke ser behov for at begrænse selve anvendelsen af trafikofficials og race marshals. Formodningen er, at de personer, som gennemfører et kursus i færdselsregulering i foreningsregi, gør dette, fordi den pågældende har en interesse i at deltage i foreningens afvikling af f.eks. sportsarrangementer.

Derudover vil en begrænsning af muligheden for at virke som trafikofficials til den pågældende kursusudbyders arrangementer have den konsekvens, at også eksempelvis mindre idrætsforeninger vil blive ramt heraf, idet de ikke vil kunne anvende trafikofficials og race marshals fra andre foreninger.

På samme vis vil det at begrænse trafikofficials' og race marshals' muligheder for at regulere færdslen til henholdsvis frivilligt idrætsregi eller kommercielt regi bevirke, at idrætsorganisationer og foreninger – i tilfælde af mangel på egne uddannede trafikofficials og race marshals – ikke vil kunne bruge trafikofficials eller race marshals, der er begrænset til at regulere færdslen inden for kommercielt regi.

Færdselsstyrelsen er dog opmærksom på de potentielle udfordringer, der er påpeget i høringssvarene, og vil derfor følge den praktiske udmøntning af reglerne tæt. Færdselsstyrelsen har i den forbindelse noteret sig de forskellige eventuelle løsningsforslag i høringssvarene.

7. Kulturarrangementer

BMW Race Marshalls mener, at det vil være hensigtsmæssigt at tilføje kulturarrangementer i bekendtgørelsens § 1, stk. 2, og i bilag 2, idet man i dag anvender race marshals til flere større arrangementer, der ikke kan kategoriseres som sportsarrangementer, f.eks. optog, hvor deltagerne kører på motorcykler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen anerkender, at behovet for at anvende race marshals nødvendigvis ikke er begrænset til større sportsarrangementer, men også kan være aktuel i forhold til arrangementer, som falder under betegnelsen kulturarrangementer. Bekendtgørelsen tilpasses derfor, således at race marshals vil kunne anvendes hertil.

8. Regulering af færdsel ifm. vejarbejde

Asfaltindustrien oplyser, at færdselsregulering er en naturlig del af vejarbejde og afhænger af de konkrete omstændigheder. Asfaltindustrien mener, at virksomhederne ikke på forhånd kan forudse, om færdselsregulering kan blive aktuelt, hvorfor et krav om forudgående tilladelse vil betyde, at virksomhederne skal søge om tilladelse til hvert eneste vejarbejde.

Asfaltindustrien finder, at det vil være en urimelig stor byrde og opfordrer derfor til, at kravet fjernes. Asfaltindustrien foreslår endvidere, at en tilladelse til færdselsregulering knyttes til entreprenørernes tilladelse til råden over vejareal (rådighedstilladelsen).

Vejdirektoratet spørger til sammenhængen mellem muligheden af at anvende trafikofficials til regulering af færdslen ifm. vej-, bro- og anlægsarbejde og vejmyndighedens adgang til færdselsregulering efter færdselslovens § 90, stk. 1.

Vejdirektoratet anfører endvidere, at færdselsregulering i forbindelse med vejarbejde ved jernbaneoverkørsler kun bør ske efter tilladelse fra jernbaneinfrastrukturforvalterens tilladelse, da det kræver kendskab til jernbanetrafik. Tilsvarende gælder ifølge Vejdirektoratet ved

færdselsregulering ved vejarbejde i større signalregulerede kryds, hvilket dog vil kunne undgås ved, at politiet ikke giver tilladelse til færdselsreguleringen. Vejdirektoratet anbefaler, at det skal kunne stilles som vilkår i en ROV-tilladelse (Råden over Vej), at der skal være en uddannet trafikofficiel på vejarbejdet, hvis vejmyndigheden accepterer en bestemt trafikalløsning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har på baggrund af de modtagne høringssvar om færdselsregulering ved vej-, bro- og anlægsarbejde valgt at lade bestemmelsen herom udgå af bekendtgørelsen. Færdselsstyrelsen vil i stedet se nærmere på, hvordan dette mest hensigtsmæssigt kan reguleres, så der under hensyntagen til færdselssikkerheden skabes så fleksible regler som muligt for de virksomheder, der udfører vej-, bro- og anlægsarbejde.

9. Arrangørernes kompetencer

Trafikofficiel Svenn Vind finder, at der i forbindelse med afvikling af større events med civile til trafikregulering bør være krav til en leder af sådanne events. Svenn Vind vurderer, at der ved arrangementer, hvortil der skal anvendes trafikofficials/race marshals, bør være et krav om, at arrangøren har samme uddannelse.

Svenn Vind foreslår i forlængelse af ovenstående, at man kunne udarbejde en overbygning, så en trafikofficiel kan opgraderes til indsatsleder. Svenn Vind vurderer, at det vil sikre, at arrangøren ikke er i tvivl om gældende lovgivning på området og forsikringsforhold i forhold til brugen af trafikofficials.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer ikke, at der er behov for at indføre en overbygning i form af eksempelvis indsatsleder, for at opgaven med at lede færdselsreguleringsopgaver kan løses på forsvarlig vis. Det vil være op til arrangøren at bemande opgaven hensigtsmæssigt, ligesom det i sidste ende er op til politiets vurdering i forbindelse med ansøgningen at afgøre, om der er behov for at stille betingelser ift. ledelse af opgaven med færdselsreguleringen ved det konkrete arrangement eller vej-, bro- eller anlægsarbejde.

10. Kursus i færdselsregulering

BWM Race Marshalls opfordrer til, at der ved fastsættelse af kursusindholdet søges inspiration i de uddannelser og krav til anvendelse af Race Marshalls, der er udarbejdet af DCU/UCI og National Escort Group (NEG).

Asfaltindustrien anfører, at asfaltarbejdere uddannes til arbejde i og omkring trafik ved gennemførelse af et to-dages AMU-kursus ("Vejen som arbejdsplads"). Asfaltindustrien mener derfor, at kurset i færd-

selsregulering som trafikofficial til vej-, bro- og anlægsarbejde bør være af væsentlig kortere varighed end kurset til trafikofficial ved kultur- og sportsarrangementer.

Asfaltindustrien vurderer, at et kursus i færdselsregulering bør kunne gennemføres på én dag for de medarbejdere, der har gennemført AMU-kurset "Vejen som arbejdsplads", og at kurset bør oprettes i AMU-systemet.

Asfaltindustrien finder, foruden administrative udgifter ved indhentning af tilladelser, at efteruddannelse af de medarbejdere, der skal anvendes som trafikofficials, vil medføre betydelige udgifter til administration og kursusafgifter samt tabt arbejdsfortjeneste.

Sport Event Denmark udtaler, at det er vigtigt, at bekendtgørelsen følges op med tilstrækkelige muligheder for, at man lokalt kan få uddannet de nødvendige trafikofficials.

Transport DTU udtaler, at det er bekymrende, at der på trods af den nye civile uddannelse fortsat vil være flere forskellige uddannelser, idet færdslen fremover kan reguleres af politiet, forsvaret, skat/told eller civile. Transport DTU påpeger, at selvom store dele af uddannelserne antageligvis er ens, vil disse fem uddannelser have hvert deres indhold og udføres i forskellige rammer.

Transport DTU gør derfor gældende, at det med fordel kan overvejes, om det er muligt at standardisere på tværs af disse uddannelser, således at ensartethed og kvalitet af færdselsreguleringen sikres.

Forsvaret stiller spørgsmålstegn ved, hvem der skal/kan undervise forsvarets personel i fremtiden. Der stilles endvidere spørgsmålstegn ved, om Forsvaret bliver ramt af udkastets § 20, hvorefter Forsvaret ikke selv kan uddanne militærpolitiet i færdselsregulering.

Afsluttende henviser Forsvaret til, at kurserne for militærpolitiet genopfriskes senest hvert 5. år, hvorfor der spørges til, om civile kurser skal genopfriskes.

Hjemmeværnskommandoen fortolker § 3, stk. 3, på den måde, at poster og patruljer fra forsvaret kan udføre færdselsregulering som trafikofficials og race marshals uden forudgående uddannelse. Dette vurderes uhensigtsmæssigt, hvorfor Hjemmeværnskommandoen foreslår, at bestemmelsens får en formulering som i § 4.

Hjemmeværnskommandoen foreslår endvidere, at der indføres en bestemmelse om uddannelseskraft for Forsvarets personel.

Rigspolitiet bemærker, at bekendtgørelsen ikke fastlægger uddannelseskraft for de myndighedspersoner, som kan regulere færdslen efter bekendtgørelsen. Det er Rigspolitiets opfattelse, at sådanne krav med undtagelse af funktionsuddannede i politikompagnierne bør være de samme for disse persongrupper. Tilsvarende bør det fastlægges, hvil-

ke uddannelseskrav der skal gælde i forhold til medarbejdere ved SKAT, ligesom der er behov for at fastlægge, hvem der skal udbyde og gennemføre kurserne.

Rigspolitiet anbefaler, at de inddrages i udarbejdelse af en vejledning om kurser i færdselsregulering og ved fastlæggelse af indhold og rammer for kurserne.

Rigspolitiet gør endvidere gældende, at tidsangivelserne i bekendtgørelsens bilag 1 og 2 bør præciseres i forhold til samtidig gennemførelse af begge kurser. Derudover bør kurser som race marshal efter Rigspolitiets opfattelse indeholde lektioner i praktisk MC-køreteknik eller alternativt ved godkendelse af tidligere gennemførte køretekniske kurser.

Rigspolitiet anbefaler, at der fastsættes en gyldighedsperiode for kursusbeviset, ligesom der bør være krav om regelmæssig funktion som trafikofficial eller race marshal som betingelse for bevarelse og fornyelse af beviset. Det bør efter Rigspolitiets opfattelse fremgå om, uddannelsen skal afsluttes med en prøve, eller om der foretages en løbende vurdering af kursisterne, således at der bør fremgå retningslinjerne for formen heraf i bekendtgørelsens bilag.

Rigspolitiet bemærker i forhold til bekendtgørelsens § 10, stk. 2, at formuleringen "unødig fare eller ulempe" bør tilrettes til "fare eller unødig ulempe" i overensstemmelse med færdselslovens formulering.

Trafikofficial Svenn Vind foreslår, at der skal udleveres en trafikofficialhåndbog sammen med kursusbeviset, samt at der i uddannelsen bør indgå kendskab til sikkerhedsbeklædning.

Kommentar:

Krav til indhold af kurser til uddannelse af henholdsvis trafikofficial og race marshal er fastlagt i bekendtgørelsens bilag 1 og 2, og en beskrivelse heraf skal indgå ved ansøgning om godkendelse som kursusudbyder efter bekendtgørelsen. En ansøger kan i den situation lade sig inspirere af uddannelse og erfaringer fra andre lande.

Færdselsstyrelsen har på baggrund af høringssvarene om færdselsregulering ved vej-, bro- og anlægsarbejde valgt at lade dette udgå af bekendtgørelsen. Der henvises til bemærkninger hertil under punkt 7.

De foreninger og virksomheder, som gerne vil anvende trafikofficials og race marshals til færdselsregulering, kan selv bidrage til, at der uddannes et tilstrækkeligt antal trafikofficials ved at blive godkendt som kursusudbyder efter bekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen er enig i, at der skal sikres en ensartethed og kvalitet i færdselsreguleringen. Det indføres derfor i bekendtgørelsen, at de offentlige myndigheder, som kan regulere færdslen efter bekendtgørelsen, skal sikre, at de medarbejdere, som skal forestå dette, får

undervisning i færdselsregulering, som matcher det kursusindhold, der fremgår af bekendtgørelsen om trafikofficials og race marshals.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at Forsvaret også fremadrettet selv kan uddanne militærpoliti i færdselsregulering, såfremt det sikres, at indholdet svarer til indholdet af kurser efter bekendtgørelsen.

Samtidigt med bekendtgørelsens ikrafttræden ophæves de to nuværende bekendtgørelser, hvorfor der i bekendtgørelsens § 20, stk. 3-5 er indsat overgangsbestemmelser, således at trafikofficials og medarbejdere fra skatteforvaltningen, som har gennemført kurser efter de tidligere bekendtgørelser, fortsat kan regulere færdslen, og således at de nuværende uddannelser i færdselsregulering som trafikofficials kan fortsætte i en overgangsperiode, inden kursusudbyderen skal godkendes efter de nye regler. Uddannelser i færdselsregulering inden for Forsvaret er efter Færdselsstyrelsen ikke reguleret i det nuværende regelsæt, hvorfor overgangsbestemmelserne ikke har betydning for disse uddannelser. Med de nye regler skal det blot sikres, at uddannelserne indholdsmæssigt svarer til de kurser, som udbydes efter bekendtgørelsen. Færdselsstyrelsen ændrer ordlyden af bekendtgørelsens § 20, stk. 5, så den ikke giver anledning til misforståelser.

Det har været Færdselsstyrelsens intention at videreføre de nuværende regler for visse myndighedspersoners regulering af færdslen, således at de alene var omfattet af bekendtgørelsens generelle regler om færdselsreguleringens udførelse og de specifikke bestemmelser vedrørende myndigheder. På baggrund af høringssvarene tilpasses bekendtgørelsen, så det fremgår, at de offentlige myndigheder, som vil færdselsregulere efter bekendtgørelse skal sikre, at deres medarbejdere får en undervisning i færdselsregulering, som svarer til det kursusindhold, der fremgår af bekendtgørelsen.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at det fremgår af bilag 1 og 2, at hvert af de to kurser kræver gennemførelse af mindst 16 lektioner af 45 minutters varighed, hvilket gælder uanset om kurserne gennemføres separat eller i forlængelse af hinanden.

For så vidt angår uddannelsen af race marshals, er det Færdselsstyrelsens vurdering, at det fremgår af kursuskravene, at deltagerne skal opnå kendskab til kørende færdselsregulering i praksis. Eftersom der stilles krav om førerret til stor motorcykel (kategori A) vil der allerede af den grund være en vis erfaring, som så igennem kurset skal suppleres med yderligere praksis omkring kørende færdselsregulering.

Færdselsstyrelsen finder det ikke nødvendigt at fastsætte en gyldighedsperiode for et kursusbevis eller krav om regelmæssig funktion som trafikofficial eller race marshal. Således videreføres de nuværende regler. Færdselsstyrelsen har desuden ikke identificeret et behov for en sådan begrænsning.

Der er ikke krav om gennemførelse af en prøve i forbindelse med kursus i færdselsregulering som trafikofficial eller race marshal. Derimod attesterer kursusudbyderen ved udstedelse af kursusbevis, at en kursusedtager har opnået tilstrækkelig viden og kompetencer til at regulere færdslen. Kursusudbyderen har dermed frie rammer til selv at afgøre, hvordan dette bedst sikres.

Færdselsstyrelsen er enig i, at den rette formulering er "fare eller unødigt ulempe", hvorfor bekendtgørelsen tilrettes.

Færdselsstyrelsen ser ingen hindringer for, at kursusudbydere udarbejder en håndbog til de kursister, som gennemfører deres kurser til brug i deres virke som trafikofficial eller race marshal.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at det allerede fremgår af bekendtgørelsens bilag 1 og 2, at undervisning om påklædning skal indgå i kurser som trafik official og race marshal.

11. Tilbagekaldelse af retten til at foretage færdselsregulering

Rigspolitiet og Trafikofficial Svenn Vind, at det bør være muligt at inddrage en tilladelse til at fungere som trafikofficial under nærmere angivne omstændigheder.

Kommentar:

Tilsvarende de nuværende regler fastlægger bekendtgørelsen, at personer, som har gennemført et kursus, kan regulere færdslen efter bekendtgørelsen. Færdselsstyrelsen har ved udarbejdelse af de nye regler i vidt omfang ønsket at videreføre de nuværende regler, som ikke indeholder mulighed for at inddrage retten til at regulere færdslen.

12. Kursusbevis, ID-kort og register

Danmarks Idrætsforbund (DIF) finder, at Færdselsstyrelsen bør udarbejde et regelsæt for udformning af kursusbevis og udformning af ID-kort. DIF har i denne forbindelse fremsendt et ændringsforslag til § 6, hvorefter kursusudbyder skal udstede et kursusbevis og et ID-kort med foto.

DIF foreslår bl.a., at ID-kortet skal have en gyldighedsperiode på eksempelvis 3-5 år, og at fornyelse skal ske ved digital henvendelse til kursusudbyderen inden for 6 måneder fra ID-kortets udløb.

BMW Race Marshalls foreslår, at der udstedes et kursusbevis i A4 format, og at den dokumentation, der medbringes til arrangementet, udstyres med billede-ID og fornøden data i kreditkortformat. BMW Race Marshalls finder ikke, at det nuværende TO-certifikat udstedt af DIF, som et lamineret papirark er holdbart til vedvarende brug på grund af størrelsen.

Sport Event Denmark finder det ønskeligt, at der etableres en national database over uddannede trafikofficials, som arrangørerne kan kon-

takte med henblik på aktivering i forbindelse med nye/kommende events/arrangementer.

Rigspolitiet anbefaler, at der laves et register, så der skabes et samlet nationalt overblik over antallet af trafikofficials og race marshals. Også så det bliver muligt at se status for anvendelse af hver enkelt trafikofficial eller race marshal.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder det ikke nødvendigt at fastsætte specifikke krav til formen for det kursusbevis, som en trafikofficial eller race marshal skal medbringe i forbindelse med færdselsregulering. Det er op til den enkelte udbyder at vurdere udformningen heraf, hvilket godt kan være et kursusbevis i kreditkortformat, som formodes at have en længere holdbarhed end papirdokumenter. Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at kursusudbyderen ofte vil have en interesse i at udstyre en uddannet trafikofficial eller race marshal med et kursusbevis af en vis holdbarhed – enten fordi kursusudbyderen selv udfører færdselsregulering, eller fordi markedet efterspørger en kursusudbyder, som udsteder holdbare kursusbeviser.

Færdselsstyrelsen finder det ikke nødvendigt, at der oprettes et nationalt register over trafikofficials og race marshals, men hvis de organisationer og virksomheder, der anvender trafikofficials og race marshals, vurderer, at der er et behov herfor, vil det naturligvis være muligt, at de indgår i et samarbejde herom.

Færdselsstyrelsen vil på styrelsens hjemmeside offentliggøre en liste over godkendte kursusudbydere, så det bliver muligt at kontrollere om et kursusbevis er udstedt af en godkendt kursusudbyder.

13. Godkendelse som kursusudbyder

DGI henviser til § 7, stk. 3, hvoraf det fremgår, at ansøgeren skal dokumentere, at de undervisere, som forestår kurset, har en særlig viden om færdselsregulering.

DGI spørger, hvordan dette skal praktiseres. DGI forudsætter, at de nævnte kategorier af personer kan opfylde kravet om "særlig viden" og foreslår, at de skrives ind i bekendtgørelsen, hvoraf der bør fremgå "andre med lignende særlig viden."

Rigspolitiet anbefaler, at det præciseres, hvad der forstås ved "særlig viden om færdselsregulering", og hvem undervisere kan være.

Vejdirektoratet finder, at der i bekendtgørelsens § 7, stk. 4, både skal henvises til stk. 1 og 2.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at det hviler på en konkret vurdering, hvorvidt en person har en særlig viden om færdselsregulering.

En sådan viden kan erhverves på flere måde, fx via en tidligere eller nuværende beskæftigelse eller lang erfaring med udførelse af færdselsregulering.

Færdselsstyrelsen er enig i, at der i bekendtgørelsens § 7, stk. 4, skal henvises til både stk. 1 og 2, hvorfor bekendtgørelsen tilpasses herefter.

14. Myndigheders regulering af færdslen

Hjemmeværnskommandoen finder, at "Poster og patruljer fra forsvaret, herunder hjemmeværnets politikompagnier" har en begrænsende effekt på den måde, at kun politikompagnier fra hjemmeværnet må regulere færdslen modsat alle enheder i Forsvaret.

Hjemmeværnskommandoen foreslår derfor at ændre ordlyden i § 3, stk. 1, således at alle hjemmeværnets enheder har samme mulighed for færdselsregulering ved kolonnekørsel.

Forsvaret gør gældende, at militærpolitiet (MP) mangler i bekendtgørelsens § 3. Forsvaret er derfor bekymret for, om militærpolitiet mister retten til at trafikregulere og undervise i trafikregulering.

Rigspolitiet bemærker, at der synes at mangle en bestemmelse om redningsberedskabets regulering af færdslen i forbindelse med ulykkessteder, hvor politiet endnu ikke er til stede.

Kommentar:

Bestemmelserne om forsvarets, hjemmeværnets og redningsberedskabets muligheder for at regulere færdslen var videreført fra den nuværende bekendtgørelse om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen, hvorved det var intentionen at videreføre de samme muligheder for færdselsregulering efter den nye bekendtgørelse, som der er i dag.

Med henblik på at tydeliggøre, at hjemmeværnets mulighed for færdselsregulering ikke er begrænset til hjemmeværnets politikompagnier, ændres ordlyden i § 3, stk. 1, i overensstemmelse med ovenstående bemærkning fra hjemmeværnskommandoen.

Færdselsstyrelsen har ikke modtaget tilkendegivelser om, at de nuværende regler har givet anledning til problemer, hvorfor der på nuværende tidspunkt ikke foretages øvrige ændringer heri.

15. Betegnelser, definitioner og påskrift

Rigspolitiets Idrætsforening finder, at betegnelsen "race marshalls" bør ændres til "motorcykel marshal", da ordet "marshall" primært bruges i forbindelse med navnet på en person eller forening.

Rigspolitiets Idrætsforening opfordrer endvidere til, at ordet "race" slettes fra betegnelsen, idet det fremgår af høringsmaterialet, at race marshals kan anvendes til andre typer af opgaver.

Foreningen MC-Marshals hilser de nye regler velkommen og håber, at de kan godkendes som kursusudbydere. Det anbefales dog, at der anvendes stavemåden "Racemarshals" frem for "Race Marshalls".

Lars Bolet, Lektor Emeritus ved Aalborg Universitet stiller spørgsmålstegn ved anvendelsen af anglofile betegnelser og opfordrer til, at der i stedet anvendes danske betegnelser.

Vejdirektoratet anfører, at det virker inkonsekvent at sammensætte det danske ord "trafik" med det engelske ord "officials", når man samtidigt anvender det engelske begreb "race marshalls".

Rigspolitiet anbefaler, at nye begreber som "kørende færdselsregulering" og "race marshall" defineres i bekendtgørelsen. Det anbefales endvidere at anvende én generel betegnelse "Trafikofficials", som så kan underopdeles i "gående trafikofficials" og "kørende trafikofficials".

Rigspolitiet bemærker endvidere, at påskriften på beklædningen bør ændres til "Trafikofficial" og "Race marshall".

BWM Race Marshalls finder, at det er svært at læse påskriften »Civil færdselsregulering« hurtigt og på afstand. BWM Race Marshalls finder, at betegnelsen "trafikofficial" og "race marshall" er indarbejdet i offentligheden.

BWM Race Marshalls foreslår i stedet, at en vest, der anvendes af en trafikofficial eller race marshall, er påført "Trafikofficial" eller "Race Marshall" på ryg og bryst med reference til teksten i bekendtgørelsens § 1. Det anbefales endvidere, at veste, jakker og heldragter må være påført anden tekst (eksempelvis tilhørsforhold til organisation og ID), men at fokus er på påskriften "Trafikofficial" eller "Race Marshall".

Danmarks Idrætsforening (DIF) anbefaler, at man på påklædningen fortsat anvender betegnelsen "TRAFIKOFFICIAL", hvilket signalerer, at personen har en titel og en myndighed. DIF finder, at betegnelsen "Civil færdselsregulering" vil kunne signalere manglende bemyndigelse.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at der ikke findes en dansk betegnelse, som kan erstatte "race marshall", men anerkender, at det bør staves med kun ét "l", hvorfor bekendtgørelsen tilpasses herefter.

Trafikofficials anvendes allerede i de nuværende regler, hvorfor der ikke ses anledning til at ændre herpå, ligesom det er Færdselsstyrelsens vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt at bevare to betegnelser, som dækker henholdsvis stående og kørende færdselsregulering, fremfor én betegnelse, som underopdeles.

I forhold til påskriften på den påklædning, som trafikofficials og race marshals skal anvende, er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at der bør vælges et ord, som trafikanterne kan forstå, og som beskriver op-

gaven fremfor blot at nævne personens betegnelse, hvilket også er baggrunden for valget af "Civil færdselsregulering". Færdselsstyrelsen ændrer dog dette til "Færdselsregulering", da det ikke vurderes, at ordet "Civil" har en afgørende betydning for trafikanternes forståelse.

16. Beklædning

Rigspolitiet finder, at der bør være en entydig uniformering af alle trafikofficials, hvorfor der bør være krav om anvendelse af en ensartet vest, så der ikke er tvivl om, hvem der har en godkendelse fra politiet. Derudover anfører Rigspolitiet, at beklædningen skal være i overensstemmelse med Arbejdstilsynets regler om afmærkning af personer, der arbejder på vejen.

Asfaltindustrien oplyser, at asfaltarbejdere i forvejen er iklædt reflekstøj i overensstemmelse med arbejdsmiljøreguleringen. Asfaltindustrien anfører i denne forbindelse, at færdselsregulering udgør en lille del af det samlede arbejde og kun vil foregå i meget korte tidsrum, hvorfor det vil være forvirrende for trafikanterne, hvis asfaltarbejderne bærer påskriften »Civil færdselsregulering«.

Asfaltindustrien finder endvidere, at det ikke vil give mening, hvis asfaltarbejderne skulle skifte tøj, når færdselsregulering foretages, idet tøjskiftet vil tage længere tid end færdselsreguleringen. I denne forbindelse vil det reflekstøj, som medarbejderne bærer som følge af arbejdsmiljøreguleringen, være nok til at angive, at de er en del af vejarbejdet, og at trafikanterne skal følge deres anvisninger.

Asfaltindustrien foreslår derfor, at trafikofficials ved vejarbejde skal friholdes fra kravet om at bære påskriften »Civil færdselsregulering«.

Forsvaret finder, at udkastets § 18 ikke er i overensstemmelse med EU-krav på området med den konsekvens, at man går på kompromis med sikkerheden.

Hjemmeværnskommandoen finder, at § 18 skal justeres for at undgå tvivl om påklædning. Hjemmeværnskommandoen gør opmærksom på, at bestemmelsen kan tolkes på den måde, at kravene alene retter sig mod civiles brug af påklædning med tydelige reflekser. Hjemmeværnskommandoen påpeger, at § 18, stk. 3, om påklædning for forsvaret og redningsberedskabet, ikke nævner krav om reflekser.

Hjemmeværnskommandoen foreslår derfor, af hensyn til trafiksikkerheden og Arbejdstilsynets regulering af påklædning ved arbejdsopgaver på gader og veje, at det bør tydeliggøres, at personel fra forsvaret, herunder hjemmeværnet, skal være iført vest af reflekterende materiale ved færdselsregulering.

Trafikofficial Sven Vind anbefaler, at der udarbejdes retningslinjer for påklædningens farve og udseende.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har ved udformningen af krav til påklædning for trafikofficials og race marshals taget udgangspunkt i både de nuværende regler for trafikofficials og de regler, der gælder i forhold til særtransportassistenter efter bekendtgørelse om visse personers adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter. For at sikre, at personer, der kan udføre færdselsregulering efter bekendtgørelsen, har et mere ensartet udtryk, tilføjes det i bestemmelsen, at påklædningen skal være gul, hvilket også fremgår af den tilsvarende bestemmelse for særtransportassistenter. Det centrale er, at det valgte påklædning gør personen synlig for andre trafikanter.

Færdselsstyrelsen har på baggrund af høringssvarene valgt at lade bestemmelserne om færdselsregulering ved vej-, bro- og anlægsarbejde udgå af bekendtgørelsen, jf. bemærkninger til punkt 7.

Det har været tanken med bekendtgørelsens § 18, stk. 1, at kravet om anvendelse af den beskrevne påklædning alene skal finde anvendelse for trafikofficials og race marshals, således at de nuværende regler for blandt andet forsvaret blot videreføres uændret. Det giver dog god mening, at kravet om påklædning gælder for alle som regulerer færdslen efter bekendtgørelsen, hvorfor udkastet tilpasses i overensstemmelse hermed.

17. Afmærkningslygter og reflekser på motorcykler

Forsvaret påpeger, at motorcykler skal have påmonteret afmærkningslygter, men stiller spørgsmålstegn ved, hvilke krav der er stillet til afmærkningslygter, herunder om der gælder de samme regler som ved anvendelse af blå blink. Forsvaret spørger endvidere til, om trafikken kan standses med afmærkningslygter på en lovlig og sikker måde i et tændt lyskryds.

BMW Race Marshalls er positive over for kravet om, at motorcykler skal have påmonteret afmærkningslygter. BMW Race Marshalls foreslår i den forbindelse, at afmærkningslygter kan anvendes ved almindelig opmærksomhedsskabende støtte til sports- og kulturarrangementer generelt, eller at arrangementer, hvortil der anvendes race marshals, per automatik får tilladelse efter retningslinjer fra Rigspolitiet

BMW Race Marshalls oplyser, at flere race marshals har udstyret deres motorcykler med ekstra reflekser, som opfylder kravene hertil i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. BMW Race Marshalls finder, at synligheden ved anvendelse af ekstra reflekser kunne fremhæves.

Vejdirektoratet og Rigspolitiet bemærker, at der i bekendtgørelsens § 17 bør henvises til § 1, stk. 2, i stedet for § 1, stk. 1.

Kommentar:

Afmærkningslygter skal opfylde de krav, som er fastsat for afmærkningslygter i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, hvilket der er henvist til i bekendtgørelsen. Afmærkningslygter er ikke det samme som lygter på udrykningskøretøjer, som kun kan anvendes efter regler for udrykningskøretøjer. Reglerne i bekendtgørelsen handler alene om regulering af færdslen, og formålet er at bemyndige andre end politiet til at regulere færdslen. I forhold hertil fremgår det af færdselslovens § 4, at trafikanter skal følge anvisninger fra personer, som er bemyndiget til at regulere færdslen, og at sådanne anvisninger gælder forud for blandt andet signalanlæg.

Muligheden for at anvende afmærkningslygter efter bekendtgørelsen er tilknyttet funktionen som race marshal og kan derfor alene anvendes af personer, som udfører færdselsregulering i forbindelse med et større arrangement, og som opfylder bekendtgørelsens krav. Det er dog Færdselsstyrelsens opfattelse, at en race marshal kan anvende motorcyklens afmærkningslygter i alle situationer tilknyttet færdselsregulering ved det arrangement, som den pågældende er tilknyttet, hvorfor bekendtgørelsens § 17 tilpasses herefter.

Færdselsstyrelsen finder det ikke nødvendigt at indføre krav om anvendelse af reflekser tilsvarende udrykningskøretøjer. Behovet for at skabe synlighed i trafikken opfyldes på tilstrækkelig vis af, at motorcykler, som anvendes til færdselsregulering efter bekendtgørelsen, skal være udstyret med afmærkningslygter, og at føreren er iført påklædning med tydelige reflekser.

Færdselsstyrelsen er enig i at henvisningen i bekendtgørelsens § 17 ikke er korrekt, men som følge af, at mulighederne for at anvende race marshals udvides til også at omfatte kulturarrangementer, ændres bekendtgørelsen § 1 i overensstemmelse hermed.

18. Forsikring

Forsikring & Pension opfordrer til at overveje, om der skal indføres en lovpligtig forsikring for arrangørerne af større sports- og kulturarrangementer med det formål at dække det ansvar, som trafikofficials og race marshals kan ifalde. Forsikring & Pension har kendskab til situationer, hvor eksempelvis en trafikofficial får anvist grønt for både biler og deltagende cyklister i et motionsløb med uheld til følge.

Rigspolitiet bemærker, at udkastet til bekendtgørelsen ikke indeholder bestemmelser om forsikringsforhold og erstatning for skader, som personer, der udfører færdselsregulering, forvolder. Rigspolitiet anbefaler derfor, at der fastsættes bestemmelser om forsikring i bekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder det ikke nødvendigt at indføre en forsikringspligt for arrangørerne, hvilket er en videreførelse af de nuværende regler.

Sker der et færdselsuheld i forbindelse med færdselsreguleringen, hvor et motordrevet køretøj forvolder skade, vil sådanne skader være dækket af den lovpligtige ansvarsforsikring, jf. færdselslovens § 105.

19. Ikrafttrædelsestidspunktet og evaluering

Danmarks Cykle Union (DCU) bekymrer sig over ikrafttrædelsestidspunktet og vurderer, at den korte frist på ingen måde udviser rettidig omhu og bærer præg af manglende grundighed i embedsværkets arbejde. DCU anser det som uansvarligt at vedtage bekendtgørelsen i sin nuværende form til ikrafttrædelse med en frist, der ikke muliggør sikringen af den nødvendige uddannelse af trafikofficials og race marshals, der kan leve op til kravene.

DCU forudser, at reduceret assistance fra Hjemmeværnet og politiet vil skabe mange trafikfarlige situationer og i værste fald medføre en stigning i antallet af tilskadekomne og dræbte i trafikken – stik mod det generelle trafiksikkerhedsarbejde og -målsætninger, som er opstillet af Færdselssikkerhedskommissionen.

DCU anbefaler, at der laves en plan for uddannelse af flere trafikofficials for at imødekomme og afværge en sådan situation, og en indfasning af bekendtgørelsen bør kun ske i takt med uddannelse af et tilstrækkeligt antal trafikofficials og race marshals.

DCU anmoder kraftigt om, at ikrafttrædelsestidspunktet ændres til tidligst den 1. april 2019, da dette vil give tid til udarbejdelse af en implementeringsplan og uddannelse af flere trafikofficials.

Danmarks Idrætsforbund (DIF) anbefaler, at den nye bekendtgørelse evalueres efter 3 år, således at utilsigtede bivirkninger om muligt forebygges ved ændringer i bekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ikrafttrædelsesdatoen afspejler, at der fra idrætslivets side er udtrykt stort behov for snarlig ikrafttrædelse af nye regler, så kommende sportsarrangementer kan afvikles på sikrest mulig vis med assistance af et tilstrækkeligt antal trafikofficials. Uddannelse af nye trafikofficials inden for andre organisationer end DIF forudsætter ikrafttrædelse af de nye regler, da det er disse regler, der muliggør, at uddannelsen af flere trafikofficials kan finde sted. Det er således ikke muligt at imødegå en større efterspørgsel af trafikofficials ved at ikrafttræden udskydes til et senere tidspunkt.

Det er Færdselsstyrelsens forventning, at de foreninger og virksomheder, som ønsker at anvende trafikofficials og race marshals, vil have et ønske om også selv at bidrage til uddannelsen af flere af disse

med henblik på at kunne imødekomme deres eget behov for færdselsregulering ved diverse arrangementer.

Bekendtgørelse ændrer ikke på, at Hjemmeværnet og politiet fortsat kan bidrage til færdselsregulering ved arrangementer, hvor det er påkrævet.

På baggrund heraf ser Færdselsstyrelsen ikke anledning til at ændre bekendtgørelsens ikrafttræden.

20. Ændring af anden lovgivning og udarbejdelse af vejledning

Rigspolitiet bemærker, at bekendtgørelsen kan have en afledt effekt på bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mv. i forbindelse med færdselsregulering, da denne bekendtgørelse alene indeholder bestemmelser om signalregulering og ikke manuel færdselsregulering, hvorfor der kan være behov for tilpasning i forhold til færdselsregulering ved vej-, bro- og anlægsarbejde.

Rigspolitiet anbefaler endvidere, at der udarbejdes en vejledning til brug for politiets behandling af ansøgninger efter bekendtgørelsen, som beskriver intentionerne med den nye ordning, og som fastlægger en række forhold, herunder at politiet skal kræve deltagelse af tilstrækkeligt mange trafikofficials til at opgaverne kan løses inden for færdselslovens rammer og i forhold til omfang og varighed af en tilladelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vil kontakte Vejdirektoratet for at afklare, om de nye regler om manuel færdselsregulering ifm. vej-, bro- og anlægsarbejde giver anledning til ændring af nævnte bekendtgørelse.

Færdselsstyrelsen vil i tilknytning til reglernes ikrafttræden udarbejde en vejledning herom, og det vil heraf fremgå, at politiets nuværende praksis om godkendelse af civil færdselsregulering ved større arrangementer i vidt omfang kan fortsætte. Ændringen af reglerne har i høj grad haft til formål at udvide, hvem der kan få tilladelse til at færdselsregulere, da det har været efterspurgt gennem længere tid.

21. Øvrige ændringer

Styrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring, herunder har enkelte af bekendtgørelsens bestemmelser ændret placering.

Bilag 1. Høringsliste

Advokatsamfundet
Asfaltindustrien
Autobranchen Danmark
Banedanmark
Beredskabsstyrelsen
Cyklistforbundet
Danmarks Cykle Union
Danmarks Idrætsforbund
Danmarks Motor Union
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Bilforhandler Union
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Dansk Industri
Dansk Kørelærer-Union
Dansk Live
Dansk Metal
Dansk Transport og Logistik
Danske Advokater
Danske Busvognmænd
Danske Kørelæreres Landsforbund
Danske Motorcyklister
Danske Regioner
Den Danske Dommerforening
DGI
Domstolsstyrelsen
DTU Transport
Erhvervsministeriet
Erhvervsstyrelsen
Forbrugerrådet Tænk

Forenede Danske Motorejere
Foreningen af Frie Kørelærere
Forsikring og Pension
Forsvarets Køreskole
Forsvarsministeriet
Frie Danske Lastbilsvogmænd
Hjemmeværnet
International Transport Danmark
Justitsministeriet
Kommunernes Landsforening
Køreprøvesagkyndiges Landsforening
Letbanen
MC-Touring Club
Metroselskabet I/S
Motorcykel Forhandler Foreningen
Politiforbundet i Danmark
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Skatteministeriet
Sport Event Denmark
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Transporterhvervets Uddannelser
Vejdirektoratet