

UDKAST

Forslag

til

lov om ændring af færdselsloven

(Undtagelse til hegningspligt i områder med udsatte dyr og ophævelse af særlige regler om sluttet optog m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1710 af 13. august 2021, som ændret ved § 1 i lov nr. 2396 af 14. december 2021, § 22 i lov nr. 2601 af 28. december 2021, § 1 i lov nr. 480 af 26. april 2022 og ved § 3 i lov nr. 897 af 21. juni 2022, foretages følgende ændringer:

1. § 7, *stk. 6*, ophæves.

2. I § 88, *stk. 1, 3. pkt.*, erstattes »jf. dog stk. 3« med: »jf. dog stk. 3 og 4«

3. § 88, *stk. 3*, affattes således:

»Kravet til indhegning efter stk. 1 gælder ikke for vejstrækninger i en nationalpark omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse og vejstrækninger i andre områder, hvis der ikke er adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre end ejer eller forpagter, herunder kørsel der foregår på ejerens eller forpagterens foranledning, og personer med gyldigt parkeringskort og institutionskort udstedt i medfør af bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort. For vejstrækninger med adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre personer end de i 1. pkt. nævnte gælder kravet til indhegning efter stk. 1 endvidere ikke, hvis vejstrækningen ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre. «

4. I § 88 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Kravet til indhegning efter stk. 1 gælder ikke dyreparker omfattet af bekendtgørelse om zoologiske haver m.v. «

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

5. I § 88, *stk. 4*, der bliver *stk. 5*, indsættes efter »naturnationalparker«: »og andre områder«, »*stk. 3*« ændres til: »*stk. 3, 2. pkt.*« og efter »lov om naturbeskyttelse« indsættes: »og forud for udsættelse af dyr omfattet af *stk. 1* i andre områder«.

6. *Bilag 1* ophæves.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2023, jf. dog *stk. 2*.

Stk. 2. § 1, nr. 1 og 6, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

§ 3

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Ophævelse af særlige regler om sluttede optog m.v.

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Hegningspligt

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Klimamæssige konsekvenser

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

8. Forholdet til EU-retten

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

1. Indledning og baggrund

Ifølge den gældende færdselslov skal større dyr, der udsættes, indhegnes, hvis der i områderne er det, der efter færdselsloven defineres som "vej". Færdselslovens definition af vej er meget bred og omfatter både offentlige og private veje og stier. Det er derfor ikke muligt at lade større dyr gå frit rundt i sammenhængende områder, hvor der samtidig via veje og stier er adgang for almindelig færdsel, medmindre der er tale om naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse.

Den adgang, der er til at undtage vejstrækninger i naturnationalparker, som ikke fungerer som væsentlige færdselsårer, for færdselslovens hegningspligt, bør også være gældende for andre områder, hvor der er udsat dyr.

Samtidig kan der også findes områder, hvor der som udgangspunkt slet ikke er adgang for motordrevne køretøjer, men hvor der alene er adgang for gående og cyklister. I sådanne tilfælde tilsiger færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke, at udsatte dyr skal indhegnes, ligesom der ikke vil være behov for, at der foretages trafiksikkerhedsrevision som betingelse for den manglende hegning.

Formålet med lovforslaget er derfor at ensrette færdselslovens hegningsregler for alle områder med udsatte dyr. Formålet er endvidere at indføre en undtagelsesbestemmelse til færdselslovens hegningspligt uden krav om trafiksikkerhedsrevision for områder, hvor der som udgangspunkt ikke er adgang for motordrevne køretøjer.

Lovforslaget indeholder endvidere en præcisering af færdselslovens regler for sluttede optog mv., idet lovens § 7, stk. 6, foreslås ophævet, for at undgå tvivl om, hvorvidt forsvarets og redningsberedskabets kolonner, grupper af børn under opsyn af leder, ligtog eller andet sluttet optog skal efterleve færdselslovens almindelige bestemmelser om blandt andet vigepligter og anvisninger, som gives ved signalanlæg.

Endeligt foreslås bilag 1 til færdselsloven ophævet, da bilaget, som er en indholdsfortegnelse over færdselslovens kapitler og undertitler m.v., har mistet sin anvendelighed.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Ophævelse af særlige regler om sluttede optog m.v.

2.1.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 7, stk. 6, at trafikanter skal give fri passage for forsvarets og redningsberedskabets kolonner, grupper af børn under opsyn af leder, ligtog eller andet sluttet optog.

Bestemmelsen blev indført i færdselsloven ved lov nr. 153 af 24. maj 1955, som § 26. Her var den suppleret af en bestemmelse i den tidligere gældende færdselslovs § 37, der fritog sluttede optog m.v. fra at iagttage færdselslovens vigepligtsregler med undtagelse af første led i et optog. Det har således tidligere fulgt af færdselsloven, at første led i et sluttet optog m.v. skulle iagttage de sædvanlige vigepligtsregler, men at de øvrige led derefter frit kunne køre eller gå frem, jf. bemærkningerne i betænkning nr. 91 angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer 1954, side 69 og Folketingstidende 1954-55, tillæg A, L 93 som fremsat, spalte 276.

Bestemmelsen i § 26 om sluttede optog m.v. blev ved lov nr. 287 af 10. juni 1976 flyttet til færdselslovens § 7, stk. 6. Samtidig udgik den særlige vigepligtsbestemmelse i tidligere gældende færdselslovs § 37.

Færdselslovens § 7, stk. 6, fastsætter hverken en fortrinsret for sluttede optog m.v., eller en forpligtigelse for øvrige trafikanter til at holde tilbage eller på anden vis give plads for sluttede optog m.v. Den fortrinsret, der tidligere gjaldt for sluttede optog m.v. har således kun eksisteret i kraft af vigepligtsbestemmelsen, om at vigepligter kun skulle iagttages af første led i et sluttet optog m.v.

Sluttede optog m.v. har derfor ikke i medfør af færdselsloven været fritaget for at efterkomme færdselslovens bestemmelser, herunder bestemmelsen i færdselslovens § 4, stk. 1, om at trafikanter skal efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives ved færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg eller på anden måde,

jf. færdselslovens § 95, siden 1976, hvor vigepligtsbestemmelsen blev ophævet.

Idet færdselslovens § 7, stk. 6, ikke indeholder hjemmel til at fravige færdselslovens øvrige bestemmelser, kan én kolonne ikke betragtes som ét langt køretøj.

Der kan herved også henvises til Østre Landsrets dom af 6. oktober 2003, hvor landsretten fandt, at færdselslovens § 7, stk. 6, ikke fritog deltagere i et sluttet optog for at overholde færdselslovens almindelige bestemmelser, herunder bestemmelsen i færdselslovens § 4, stk. 1, om at trafikanter skal efterkomme anvisninger for færdsel, som gives ved signalanlæg.

Det følger af færdselslovens § 3, stk. 1, at trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Færdselslovens § 7, stk. 6, har siden ophør af den særlige vigepligtsbestemmelse i 1976 ikke haft et reelt indhold, idet bestemmelsen ikke fritager deltagere i sluttede optog m.v. fra at overholde færdselslovens almindelige bestemmelser.

Transportministeriet modtager løbende henvendelser, der viser, at bestemmelsen i § 7, stk. 6, giver anledning til tvivl, i forhold til om sluttede optog m.v. er undtaget fra at efterkomme færdselslovens bestemmelser, herunder om øvrige trafikanter er forpligtiget til at holde tilbage for sluttede optog m.v.

Som det fremgår af pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret, så er sluttede optog m.v. ikke fritaget for at efterkomme færdselslovens bestemmelser, hvorfor sluttede optog m.v. ikke kan betragtes som ét langt køretøj. Alle led i et sluttet optog m.v. er derfor forpligtet til at iagttage blandt andet signalregulering og vigepligter, og øvrige trafikanter vil ikke være forpligtet til at holde tilbage eller på anden måde give plads for et sluttet optog m.v. Efter færdselslovens grundregel i § 3, stk. 1, skal trafikanter dog altid optræde hensynsfuldt og udvide agtpågivenhed over for andre trafikanter. Dette gælder også ved trafikanters passage af et sluttet optog m.v.

Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at det er forbundet med væsentlige færdselssikkerhedsmæssige risici, når køretøjer undtages fra at efterkomme færdselslovens bestemmelser, herunder bestemmelsen i færdselslovens § 4, stk. 1, om at trafikanter skal efterkomme anvisninger for færdslen, som gives ved færdselstavler, afmærkning på kørebanen eller cykelsti, signalanlæg m.v. Det er blandt andet begrundet i, at trafikanter som udgangspunkt har en forventning om, at krydsende trafikanter holder tilbage ved vigepligter, og når der ved signalregulering vises rødt lys. Det vil derfor kunne medføre trafikfarlige situationer, såfremt et sluttet optogs øvrige led fortsætter frem i sådanne situationer. Af hensyn til sluttede optogs og øvrige trafikanters sikkerhed bør der, derfor ikke være tvivl om, at sluttede optog m.v. skal overholde færdselslovens bestemmelser.

På den baggrund foreslås det, at bestemmelsen i færdselslovens § 7, stk. 6, om at trafikanter skal give fri passage for forsvarets og redningsberedskabets kolonner, grupper af børn under opsyn af leder, ligtog eller andet sluttet optog, ophæves.

Ophævelsen af § 7, stk. 6, ændre ikke ved de særlige regler, der gælder for forsvaret og redningsberedskabets køretøjer, herunder færdselslovens § 39, om at forsvarets og redningsberedskabets køretøjer kan fravige færdselsreglerne, hvor dette er nødvendigt af hensyn til forsvars- og redningsberedskabets opgaver, herunder nødvendige funktioner under øvelser.

Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at hvis der foretages udrykningskørsel med forsvarets og redningsberedskabets køretøjer eller andet udrykningskøretøj, så gælder reglerne for udrykningskørsel fastsat i medfør af færdselslovens § 7, herunder blandt andet at trafikanter skal holde tilbage og give plads for udrykningskøretøjer.

I øvrigt vil færdselslovens grundregel i § 3, stk. 1, om at trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvide agtpågivenhed over for andre trafikanter, fortsat være gældende.

2.2. Undtagelse til hegningspligt i områder med udsatte dyr

2.2.1. Gældende ret

Færdselsloven indeholder i § 2 en række definitioner, som har betydning for anvendelsen af loven. Efter færdselslovens § 2, nr. 28, defineres ”vej” som vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. Lovens definition af, hvad der anses for at være en vej, er således bred, og der lægges ved fastlæggelsen heraf ikke større vægt på det pågældende areals fysiske fremtræden, herunder kørebanens beskaffenhed.

Færdselslovens regler om dyr på vej fremgår af lovens § 88. Ifølge § 88, stk. 1, 1. pkt., skal heste, kreaturer m.v. være forsvarligt bevogtet, når de færdes på vej. Det fremgår af § 88, stk. 1, 2. pkt., at dyrene ikke må være tøjret således, at de kan nå ind på vejen. Ifølge § 88, stk. 1, 3. pkt., skal dyr, der ikke er tøjret, være adskilt fra vej ved en forsvarlig indhegning, jf. dog stk. 3.

Bestemmelsen omfatter efter sin ordlyd heste, kreaturer m.v. Ifølge bestemmelsens forarbejder (Folketingstidende 1931-32, tillæg A, spalte 3643-44) skal ordet ”kreatur” forstås i overensstemmelse med almindeligt sprogbrug og omfatter de større husdyr, det vil sige hornkvæg, får, geder og svin. Fjerkræ falder således ikke ind under betegnelsen.

Bestemmelsens angivelse af, hvilke dyr der er omfattet af hegnspligten, er ikke udtømmende. Under henvisning til bestemmelsens formål om beskyttelse af færdselssikkerheden er det Transportministeriets vurdering, at større dyr, som ikke kan betragtes som husdyr i traditionel forstand, men som dog er undergivet tilsyn og med afgrænsede leveområder, er omfattet af færdselslovens § 88, stk. 1, og hermed undergivet kravet om hegnspligt. F.eks. er hjorte, elge og europæisk bison efter Transportministeriets vurdering omfattet af kravet om hegnspligt i færdselslovens § 88, stk. 1, i det omfang de udsættes i et afgrænset område og med jævne mellemrum tilses med henblik på at sikre, at dyrene klarer sig i det naturlige miljø, hvor de er blevet udsat.

Overtrædelse af færdselslovens § 88, stk. 1, straffes med bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1.

Det følger af færdselslovens § 88, stk. 3, at kravet til indhegning efter stk. 1 ikke gælder for vejstrækninger i nationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse, hvis vejstrækningen ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre.

Med en væsentlig færdselsåre menes en vej, der er klassificeret som en gennemfartsvej eller en fordelingsvej, og som har afvikling af gennemgående trafik som det primære formål. Derimod vil man ikke anse en vej, der er klassificeret som en lokalvej, og som har til formål at sikre god tilgængelighed og betjene trafikken det sidste stykke frem til målet, for at være en væsentlig færdselsåre.

Fastlæggelse af vejklassificering foretages af vejmyndigheden. Det vil efter en konkret vurdering af lokale forhold være muligt at nedklassificere en vej fra en fordelingsvej til en lokalvej. Nedklassificeringen sikres ved, at vejens udformning tilpasses en lav hastighed, og at der sker omlægning af gennemgående trafik til det omkringliggende vejnet, uden at dette medfører store gener.

Efter færdselslovens § 88, stk. 4, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om tiltag til at sikre færdselssikkerheden i naturnationalparker, hvor kravet til indhegning ikke gælder i medfør af stk. 3, herunder krav om trafiksikkerhedsrevision forud for meddelelse af tilladelse til etablering af en naturnationalpark efter lov om naturbeskyttelse.

Sådanne regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1728 af 27. august 2021 om trafiksikkerhedsrevision af naturnationalparker. Efter bekendtgørelsens § 1 skal der ved udsættelse af dyr omfattet af færdselslovens § 88, stk. 1, i naturnationalparker, forud for meddelelse af tilladelse til etablering af hver enkel naturnationalpark efter lov om naturbeskyttelse gennemføres en trafiksikkerhedsrevision af det pågældende projekt om etablering af en naturnationalpark.

Trafiksikkerhedsrevisionen skal gennemføres med deltagelse af mindst én uddannet trafiksikkerhedsrevisor, som er certificeret til at foretage trafiksikkerhedsrevisioner.

Ejeren af arealet er ansvarlig for, at trafiksikkerhedsrevisionen foretages forud for meddelelse af tilladelse til etablering af naturnationalparken. Ifølge bekendtgørelsens § 5 skal anmodningen om gennemførelse af trafiksikkerhedsrevision indeholde en række nærmere bestemte oplysninger, herunder blandt andet en projektbeskrivelse af naturnationalparken, beskrivelse af de trafikale forhold, plantegning, tekniske skitse- eller detailtegninger og politiets eventuelle bemærkninger.

Trafiksikkerhedsrevisor skal endvidere besigtige arealet, hvor der skal etableres naturnationalpark.

På baggrund af oplysningerne om og besigtigelse af arealet udarbejder trafiksikkerhedsrevisor en skriftlig rapport, der skal indeholde en vurdering af de trafikale forhold og anbefalinger til, hvordan eventuelle færdselssikkerhedsmæssige udfordringer kan afhjælpes. Rapporten fremsendes til ejeren af det areal, hvortil der ansøges om tilladelse til etablering af en naturnationalpark.

Anbefalingerne i en trafiksikkerhedsrevision kan f.eks. være at nedsætte hastighedsgrænsen efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, med tilhørende hastighedsdæmpende foranstaltninger eller etablering af færister. Vejmyndigheden har dog ikke pligt til at følge de anbefalinger, som trafiksikkerhedsrevisionen munder ud i.

De pågældende tiltag i anbefalingerne skal iværksættes af den relevante vejmyndighed i det omfang vejmyndigheden vælger at følge anbefalingerne fra trafiksikkerhedsrevisionen. Tiltagene vil endvidere skulle fastsættes efter de regler, der i øvrigt måtte finde anvendelse herfor i den færdsels- og vejretlige lovgivning. F.eks. træffes afgørelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, af politiet efter forhandling med vejmyndigheden. Etablering af vejbump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger vil endvidere skulle ske i overensstemmelse med reglerne herfor i bekendtgørelse nr. 620 af 17. juni 2019 om vejbump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger, ligesom skiltning og andre former for vejafmærkning vil skulle ske i overensstemmelse med reglerne herfor i bl.a. bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning med senere ændringer.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

De gældende undtagelsesbestemmelser til hegningspligten i § 88, stk. 3 og 4, blev indsat i færdselsloven ved lov nr. 1177 af 8. juni 2021, hvor der ved ændringer af en række forskellige love blev indført mulighed for at etablere statslige naturnationalparker efter lov om naturbeskyttelse.

Undtagelsesbestemmelserne blev indført af hensyn til etableringen af naturnationalparkerne, hvor der var et ønske og at udsætte større fritgående dyr, og idet det var vurderingen, at det ville være

færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at ophæve færdselslovens hegningspligt i de kommende naturnationalparker under visse betingelser.

Der findes mange andre områder rundt omkring i Danmark, hvor der er udsat større dyr, og hvor trafikmængden på de vejstrækninger, der findes i området, er af en så begrænset karakter, at færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler for at opretholde færdselslovens hegningspligt.

Der bør derfor også for sådanne områder være mulighed for efter de samme betingelser, som gælder for naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse, at undtage fra færdselslovens hegningspligt. I det omfang der i de pågældende områder er vejstrækninger, som ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre, bør færdselslovens hegningspligt derfor efter Transportministeriets opfattelse ikke være gældende, hvis der samtidig foretages en trafiksikkerhedsrevision med henblik på at sikre, at den manglende hegning sker færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Derudover kan der være områder, hvor der som udgangspunkt slet ikke er adgang for motordrevne køretøjer, men hvor der alene er adgang for gående og cyklister. I sådanne områder er det Transportministeriets vurdering, at færdselslovens hegningspligt ikke bør finde anvendelse, og at der ikke er færdselssikkerhedsmæssige behov for, at der foretages en trafiksikkerhedsrevision som betingelse for, at hegningspligten ikke skal være gældende.

Selv i områder, hvor der som udgangspunkt ikke er adgang for motordrevne køretøjer, vil der dog kunne forekomme nødvendig færdsel med motoriserede køretøjer, der foretages af ejeren selv eller en eventuel forpagter, enten for at fragte ejeren eller forpagteren frem til en beboelsejendom eller driftsbygninger eller kørsel, der er nødvendig for at varetage arbejdsopgaver vedrørende pleje af eller tilsyn med f.eks. beplantning, vandløb eller de udsatte dyr. Det er Transportministeriets opfattelse, at færdsel i et sådant begrænset omfang ikke af færdselssikkerhedsmæssige hensyn nødvendiggør hegning.

For at sikre personer med handicap adgang til den danske natur, kan der samtidig i områder, hvor der ellers ikke er adgang for motordrevne køretøjer, være sikret mulighed for, at personer med handicap kan færdes i områderne ved hjælp af motordrevne køretøjer. Hvis der i områderne måtte være etableret en sådan adgang, er det Transportministeriets

opfattelse, at denne form for motoriseret kørsel heller ikke af færdselssikkerhedsmæssige hensyn nødvendiggør hegning.

Som nævnt ovenfor er det Transportministeriets opfattelse, at der bør gælde de samme regler med hensyn til hegning i naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse og i andre områder med udsatte dyr. Derfor bør der også være mulighed for i naturnationalparker med udsatte dyr at undlade hegning uden foretagelse af trafiksikkerhedsrevision, hvis der i disse parker ikke er adgang for kørsel med motordrevne køretøjer med undtagelse af ejerens eller en eventuel forpagters arbejdskørsel og kørsel af personer med parkeringskort for personer med handicap og institutionskort.

Det foreslås derfor, at undtagelsesbestemmelsen i færdselslovens § 88, *stk.* 3, affattes således, at kravet til indhegning efter *stk.* 1 ikke vil gælde for vejstrækninger i en naturnationalpark omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse og vejstrækninger i andre områder, hvis der ikke er adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre end ejer eller forpagter, herunder kørsel der foregår på ejerens eller forpagterens foranledning, og personer med gyldigt parkeringskort og institutionskort udstedt i medfør af bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort.

Af den foreslåede nyaffattelse fremgår endvidere, at for vejstrækninger med adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre end de i 1. pkt. nævnte vil kravet til indhegning efter *stk.* 1 endvidere ikke gælde, hvis vejstrækningen ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre.

For så vidt angår den nærmere forståelse af begrebet ”væsentlig færdselsåre”, og hvad der vil være omfattet af kørsel, der foretages af ejeren eller forpagteren eller på dennes foranledning, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Som en konsekvens af den foreslåede nyaffattelse af § 88, *stk.* 3, foreslås det, at § 88, *stk.* 4, der med lovforslaget bliver *stk.* 5, ændres, således at andre områder tilføjes i ordlyden, at henvisningen til *stk.* 3 ændres til *stk.* 3, 2. pkt., og at det tilføjes, at trafiksikkerhedsrevision vil skulle foretages forud for udsættelse af dyr for så vidt angår andre områder end naturnationalparker.

De foreslåede ændringer af § 88, stk. 3 og 4, der med lovforslaget bliver stk. 5, indebærer således, at der vil gælde de samme regler vedrørende hegningspligt for naturnationalparker og andre områder, hvor der måtte være større udsatte dyr.

For såvel naturnationalparker som andre områder med udsatte dyr vil hegningspligten i § 88, stk. 1, således ikke gælde, hvis der ikke er adgang for færdsel med motordrevne køretøjer med undtagelse af ejerens eller forpagterens egen kørsel, herunder kørsel der foregår på ejerens eller forpagterens foranledning, og med undtagelse af kørsel af personer med gyldigt parkeringskort og institutionskort udstedt i medfør af bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort.

Hvis der er almindelig adgang for kørsel med motordrevne køretøjer, vil hegningspligten endvidere ikke gælde i naturnationalparker og andre områder med udsatte dyr, hvis de pågældende vejstrækninger ikke fungerer som væsentlige færdselsårer, og hvis der er foretaget en trafiksikkerhedsrevision af området i medfør af bekendtgørelse om trafiksikkerhedsrevision af naturnationalparker.

Transportministeriet vil foranledige, at bekendtgørelsen om trafiksikkerhedsrevision af naturnationalparker ændres, således at andre områder end naturnationalparker omfattes af bekendtgørelsens regler med de nødvendige tilpasninger og behørig hensyntagen til, at der kan være tale om mindre arealer.

Rundt om i landet findes endvidere en række dyreparker, også kaldet safariparker, hvor besøgende enten i egen bil eller parkens køretøjer kører rundt i parkens anlæg på veje og stier og betragter fritgående dyr. Som eksempler herpå kan nævnes Knuthenborg Safaripark, Ree Park Safari og Givskud Zoo.

På trods af, at sådanne parker vil være omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, og færdselslovens regler derfor i øvrigt er gældende, er det Transportministeriets opfattelse, at det ikke har været tiltænkt, at hegningspligten i færdselslovens §88, stk. 1, har skulle finde anvendelse i sådanne parker. Dyreparker af den pågældende karakter vil endvidere være omfattet af bekendtgørelse nr. 1397 af 2. december 2015 om zoologiske haver m.v., der blandt andet indeholder regler om indretning af dyreanlæggene. Samtidig vil de trafikale forhold i dyreparkerne generelt

være indrettet netop under hensyntagen til samspillet mellem besøgstrafikken og de fritgående dyr, herunder navnlig at der alene må køres med meget lave hastigheder.

Transportministeriet finder på den baggrund, at det bør fremgå udtrykkeligt af færdselsloven, at hegningspligten i § 88, stk. 1, ikke finder anvendelse i de nævnte tilfælde.

Det foreslås på den baggrund, at der tilføjes et *nyt stykke 4* i § 88, hvoraf fremgår, at kravet til indhegning efter stk. 1 ikke vil gælde dyreparker omfattet af bekendtgørelse om zoologiske haver m.v.

Der vil med den foreslåede ændring ikke være krav om gennemførelse af trafiksikkerhedsrevision som betingelse for, at hegningspligten i § 88, stk. 1, ikke finder anvendelse for de pågældende dyreparker.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslagets § 1, nr. 3, hvorefter områder uden almindelig adgang for færdsels med motordrevne køretøjer undtages fra hegningspligten, indeholder en besparelse for offentlige ejere, idet der ikke med lovforslagets regler skal afholdes udgifter til hegning.

For områder med almindelig adgang for færdsel med motordrevne køretøjer, vil lovforslaget medføre udgifter til trafiksikkerhedsrevision. Udgifterne til selve trafiksikkerhedsrevisionen vil påhvile ejeren af det areal, hvor der ikke ønskes hegning. I det omfang staten, kommunerne eller regionerne måtte eje områder med udsatte dyr, eller hvor der ønskes udsat dyr, vil lovforslaget dermed medføre udgifter til trafiksikkerhedsrevision, hvis der er almindelig adgang for færdsel med motordrevne køretøjer. For så vidt angår naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse følger kravet om trafiksikkerhedsrevision allerede af gældende ret.

Udgifterne til trafiksikkerhedsrevision vil variere væsentligt afhængig af det enkelte områdes størrelse. Udgifterne til trafiksikkerhedsrevision af en større naturnationalpark er i forbindelse med den seneste ændring af færdselslovens hegningsregler ved § 5 i lov nr. 1177 af 8. juni 2021 skønsmæssigt vurderet til 225.000 kr. pr. naturnationalpark. Det må dog antages, at de områder, der med nærværende lovforslag, vil få mulighed

for at blive undtaget fra færdselslovens hegningspligt på baggrund af en trafikikkerhedsrevision, som udgangspunkt vil være mindre arealmæssigt og med betydeligt færre vejstrækninger.

Udgifterne til trafikikkerhedsrevision afholdes af den statslige ejers ressortministerium, og af den enkelte kommune eller region, hvis ejer af arealet er kommunal eller regional. Det vurderes herved, at udgifterne til trafikikkerhedsrevision vil være mindre end udgifterne til hegning, som ellers vil være et krav både efter lovforslagets regler og efter den gældende færdselslov, hvis der er udsatte dyr i et område omfattet af færdselslovens anvendelsesområde. Lovforslaget vurderes derfor også i denne sammenhæng at ville medføre mindre udgifter for det offentlige.

De anbefalinger, som en eventuel trafikikkerhedsrevision måtte indeholde, vil kunne indebære udgifter til nedskiltning og etablering af færdselskompenserende foranstaltninger samt udgifter til eventuel nedklassificering af veje. Udgifterne til sådanne kompenserende foranstaltninger afholdes af vejmyndigheden for de vejstrækninger, der løber igennem det pågældende område. Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsveje og kommunalbestyrelsen for kommuneveje og private fællesveje. De potentielle udgifters størrelse vil afhænge af de konkrete forhold på vejnettet i de enkelte områder, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere dette nærmere.

Lovforslaget indebærer ikke en udpegning af områder til særlige formål, ligesom lovforslaget ikke indebærer en pligt til at udsætte dyr i bestemte områder. Det er samtidig frivilligt om ejer af arealet vil følge de anbefalinger, som en eventuel trafikikkerhedsrevision måtte munde ud i. Udgifterne til eventuelle kompenserende foranstaltninger afholdes derfor af den enkelte statslige eller kommunale vejmyndighed inden for de eksisterende budgetmæssige rammer.

Lovforslaget medfører ingen implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Principperne for digitaliseringsklar lovgivningen er ikke relevant for lovforslaget.

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

Lovforslagets § 1, nr. 3, hvorefter områder uden almindelig adgang for færdsel med motordrevne køretøjer undtages fra hegningspligten, indeholder en besparelse for private erhvervsdrivende ejere af områder, hver der ikke ønskes hegning, idet der efter lovforslagets regler ikke skal afholdes udgifter til hegning.

For områder med almindelig adgang for færdsel med motordrevne køretøjer, hvor der er udsat eller ønskes udsat dyr, vil lovforslaget medføre udgifter til trafikikkerhedsrevision for ejeren af det areal, hvor der ikke ønskes hegning.

Udgifterne til trafikikkerhedsrevision vil variere væsentligt afhængig af det enkelte områdes størrelse. Udgifterne til trafikikkerhedsrevision af en større naturnationalpark er i forbindelse med den seneste ændring af færdselslovens hegningsregler ved § 5 i lov nr. 1177 af 8. juni 2021 skønsmæssigt vurderet til 225.000 kr. pr. naturnationalpark. Det må dog antages, at de områder, der med nærværende lovforslag, vil få mulighed for at blive undtaget fra færdselslovens hegningspligt på baggrund af en trafikikkerhedsrevision, som udgangspunkt vil være mindre arealmæssigt og med betydeligt færre vejstrækninger.

Det vurderes herved, at udgifterne til trafikikkerhedsrevision vil være mindre end udgifterne til hegning, som ellers vil være et krav både efter lovforslagets regler og efter den gældende færdselslov, hvis der er udsatte dyr i et område omfattet af lovens anvendelsesområde. Lovforslaget vurderes derfor også i denne sammenhæng at ville medføre mindre udgifter for erhvervslivet m.v.

De anbefalinger, som en eventuel trafikikkerhedsrevision måtte indeholde, vil kunne indebære udgifter for den private vejejer til nedskiltning og etablering af færdselskompenserende foranstaltninger. De potentielle udgifters størrelse vil afhænge af de konkrete forhold på vejnettet i de enkelte områder, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere dette nærmere.

Lovforslaget indebærer ikke en udpegning af områder til særlige formål, ligesom lovforslaget ikke indebærer en pligt til at udsætte dyr i bestemte områder. Det er samtidig frivilligt om ejer vil følge de anbefalinger, som en eventuel trafikikkerhedsrevision måtte munde ud i.

Lovforslagets § 1, nr. 3, vil kunne medføre mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. til foranledning af foretagelse af trafiksikkerhedsrevision i visse tilfælde.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslagets § 1, nr. 3, vil kunne medføre, at borgere, der er ejere af områder med almindelig adgang for færdsel med motordrevne køretøjer, hvor der er udsat eller ønskes udsat dyr, skal foranledige foretagelse af trafiksikkerhedsrevision, hvis dyrene i området ikke ønskes indhegnet.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at medføre klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at medføre miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 8. juli 2022 til den 18. august 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Aage V. Jensen Naturfond, Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening, AutoBranchen Danmark, Beredskabsstyrelsen, BilsynsBranchen, Biologiforbundet, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring

(DFIM), Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri , Dansk Kyst og Natur Turisme, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Mobilitet, Dansk, PersonTransport, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske MotorCyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Den Danske Naturfond, Det Centrale Handicapråd, De Unge Biodiversitetsambassadører, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Dækbranchen Danmark, Falck Danmark A/S, ,Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring & Pension, Forsvarets Færdselscenter, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Friluftsrådet, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Helsingør Kørelærer Forening, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Jægerforbundet, KLIKO – Kørelærere i Køge og omegn, KL, Kørelærerforeninge, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Midtsjællands Kørelærerforening, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Motorstyrelsen, Nationalpark Kongens Nordsjælland, Nationalpark Mols bjerge, Nationalpark Skjoldungernes land, Nationalpark Thy, Nationalpark Vadehavet, NOAH-Trafik, Politiforbundet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for bæredygtig trafik, Rådet for Sikker Trafik, Samtlige byretter, Sikre Veje, SKAD arbejdsgiver- og brancheforening, Skovdyrkerforeningen, SLD, Småskovsforeningen, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser, UlykkesPatientForeningen, Vestre Landsret, Veteranknallertklubben Aktiv, Østre Landsret, 15. juni fonden, 92-gruppen

10. Sammenfattende skema

| | Positive konsekvenser/mindredgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) |
|--|--|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Lovforslagets § 1, nr. 3, vil medføre færre udgifter til hegning i områder, hvor der | Det kan ikke udelukkes, at lovforslagets § 1, nr. 3, i særlige tilfælde vil kunne |

| | | |
|---|---|---|
| | <p>ikke er almindelig adgang for kørsel med motordrevne køretøjer. Lovforslagets § 1, nr. 3, vil endvidere som udgangspunkt medføre mindreudgifter i områder, hvor trafikikkerhedsrevision er påkrævet, da udgifterne til selve trafikikkerhedsrevisionen sammen med udgifter til eventuelle kompenserende foranstaltninger skønsmæssigt i mange tilfælde vurderes at være mindre end udgifterne til hegning.</p> | <p>medføre merudgifter i områder, hvor trafikikkerhedsrevision er påkrævet, da udgifterne til selve trafikikkerhedsrevisionen sammen med udgifter til eventuelle kompenserende foranstaltninger i konkrete tilfælde vil kunne overstige udgifterne til hegning. De potentielle udgifters størrelse kan ikke kvantificeres nærmere. Udgifterne til trafikikkerhedsrevisionen afholdes af arealejer, men udgifterne til eventuel kompenserende færdselsmæssige foranstaltninger afholdes af den enkelte statslige eller kommunale vejmyndighed inden for de eksisterende budgetmæssige rammer</p> |
| <p>Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner</p> | <p>Ingen</p> | <p>Ingen</p> |
| <p>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.</p> | <p>Lovforslagets § 1, nr. 3, vil medføre besparelser på udgifter til hegning i områder, hvor der ikke er almindelig adgang for kørsel med motordrevne køretøjer. Lovforslagets § 1, nr. 3, vil endvidere som udgangspunkt medføre mindreudgifter i områder, hvor trafikikkerhedsrevision er påkrævet, da udgifterne til selve trafikikkerhedsrevisionen</p> | <p>Det kan ikke udelukkes, at lovforslagets § 1, nr. 3, i særlige tilfælde vil kunne medføre merudgifter i områder, hvor trafikikkerhedsrevision er påkrævet, da udgifterne til selve trafikikkerhedsrevisionen sammen med udgifter til eventuelle kompenserende foranstaltninger i konkrete tilfælde vil kunne overstige udgifterne til hegning. De</p> |

| | | |
|---|---|---|
| | sammen med udgifter til eventuelle kompenserende foranstaltninger skønsmæssigt i mange tilfælde vurderes at være mindre end udgifterne til hegning. | potentielle udgifters størrelse vil afhænge af de konkrete forhold på vejnettet i de enkelte områder, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere dette nærmere. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Ingen | Lovforslagets § 1, nr. 3, vil kunne medføre mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. til foranledning af foretagelse af trafikikkerhedsrevision i visse tilfælde. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Lovforslagets § 1, nr. 3, vil kunne medføre, at borgere, der er ejere af områder med almindelig adgang for færdsel med motordrevne køretøjer, hvor der er udsat eller ønskes udsat dyr, skal foranledige foretagelse af trafikikkerhedsrevision, hvis dyrene i området ikke ønskes indhegnet. |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Forholdet til EU-retten | Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter. | |
| Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X) | Ja | Nej X |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 7, stk. 6, at trafikanter skal give fri passage for forsvarets og redningsberedskabets kolonner, grupper af børn under opsyn af leder, ligtog eller andet sluttet optog.

Færdselslovens § 7, stk. 6, fritager ikke deltagere i sluttede optog m.v. for at efterkomme færdselslovens almindelige bestemmelser, herunder anvisninger for færdsel, som gives ved signalanlæg, vigepligter m.v.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 7, stk. 6, ophæves.

Da færdselslovens § 7, stk. 6, ikke har et reelt indhold, idet bestemmelsen ikke fritager sluttede optog m.v. for at overholde færdselslovens almindelige bestemmelser, indebærer ophævelsen af § 7, stk. 6, ikke ændringer i den gældende retstilstand. Ophævelse af bestemmelsen har således en præciserende karakter. Ophævelse af § 7, stk. 6, ændrer ikke ved de regler, der i øvrigt gælder i medfør af færdselsloven, herunder de særlige regler i lovens §§ 30, 39, 55a og 68 for forsvarets og redningsberedskabets køretøjer, regler for udrykningskørsel i § 7 og andre trafikanters forpligtelser ved udrykningskørsel i § 7, stk. 2 og 5, og færdselslovens grundregler, herunder bestemmelsen i færdselslovens § 3, om at trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed over for andre trafikanter.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger om Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Til nr. 2

Efter færdselslovens § 88, stk. 1, 1. pkt., skal heste, kreaturer m.v. være forsvarligt bevogtet, når de færdes på vej. Dyrene må ikke være tøjret således, at de kan nå ind på vejen, jf. § 88, stk. 1, 2. pkt. Ifølge § 88, stk. 1, 3. pkt., skal dyr, der ikke er tøjret, være adskilt fra vej ved en forsvarlig indhegning, jf. dog stk. 3.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås indsat et nyt stykke 4 i § 88, hvorefter kravet til indhegning efter stk. 1, ikke gælder for dyreparker omfattet af bekendtgørelse om zoologiske haver m.v.

Der henvises nærmere til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 4.

For at sikre, at opmærksomheden henledes på den foreslåede undtagelsesregel i færdselslovens § 88, stk. 4, foreslås det, at henvisningen til stk. 3 i § 88, *stk. 1, 3. pkt.*, erstattes med en henvisning til stk. 3 og 4.

Til nr. 3

Ifølge § 88, stk. 1, 1. pkt., skal heste, kreaturer m.v. være forsvarligt bevogtet, når de færdes på vej. Det fremgår af § 88, stk. 1, 2. pkt., at dyrene ikke må være tøjret således, at de kan nå ind på vejen. Ifølge § 88, stk. 1, 3. pkt., skal dyr, der ikke er tøjret, være adskilt fra vej ved en forsvarlig indhegning, jf. dog stk. 3.

Bestemmelsens angivelse af, hvilke dyr der er omfattet af hegnspligten, er ikke udtømmende, jf. brug af ordet ”m.v.”. Større husdyr, det vil sige hornkvæg, får, geder og svin anses for omfattet. Derudover er større dyr, som f.eks. hjorte, elge og europæisk bison omfattet af kravet om hegning i § 88, stk. 1, idet omfang de udsættes i et afgrænset område og med jævne mellemrum tilses med henblik på at sikre dyrenes velbefindende.

Det følger af færdselslovens § 88, stk. 3, at kravet til indhegning efter stk. 1 ikke gælder for vejstrækninger i nationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse, hvis vejstrækningen ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at § 88, *stk. 3*, affattes, således at kravet til hegning efter stk. 1 ifølge den foreslåede bestemmelses *1. punktum* ikke vil gælde for vejstrækninger i en nationalpark omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse og vejstrækninger i andre områder, hvis der ikke er adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre end ejer eller forpagter, herunder kørsel der foregår på ejerens eller forpagterens foranledning, og personer med gyldigt parkeringskort og institutionskort udstedt i medfør af bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort.

Motordrevet køretøj skal forstås i overensstemmelse med definitionen i den gældende færdselslovs § 2, nr. 14. Det følger heraf, at et motordrevet køretøj er et køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. En kørestol, som er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen, og som kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed, betragtes efter bestemmelsen som cykel, hvor intet andet er bestemt.

Motordrevet køretøj omfatter således efter den foreslåede bestemmelse motorkøretøj – det vil sige bil (herunder lastbil, bus og varevogn) og motorcykel – traktor, motorredskab og knallert. Små motoriserede køretøjer, herunder blandt andet motoriseret løbehjul, speedpedelec, selvbalerende køretøj og motoriseret skateboard betragtes også som motordrevet køretøj i henhold til færdselslovens § 2, nr. 14. En almindelige el-cykler, der er omfattet af reglerne om el-cykler i bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v. med senere ændringer betragtes som en cykel i færdselslovens forstand og er dermed ikke omfattet af definitionen motordrevet køretøj.

Kørsel med motordrevet køretøj vil kunne foretages af det pågældende areals ejer eller en eventuel forpagter. Kørslen vil enten kunne være for at fragte ejeren eller forpagteren frem til en beboelsejendom på arealet eller mellem driftsbygninger, eller kørsel, der er nødvendig for at varetage arbejdsopgaver vedrørende pleje af eller tilsyn med f.eks. beplantning, vandløb eller de udsatte dyr eller reparation og vedligeholdelsesopgaver på arealets bygninger. Kørsel med motordrevet køretøj vil ifølge den foreslåede bestemmelse også kunne foretages med de nævnte formål, hvis kørslen sker på ejers eller forpagters foranledning. Dette vil f.eks. kunne være ansattes eller andre tredjemænds kørsel ved varetagelse af arbejdsopgaver med tilknytning til arealet eller bygninger herpå, eller levering af varer, så længe kørslen sker på ejers eller forpagters foranledning. Dette gælder også politiets og det øvrige beredskabs nødvendige kørsel samt renovation, forsyningstjenesters og postbefordringens nødvendige arbejdsmæssige kørsel.

Som kørsel, der foretages af ejer eller forpagter, anses også kørsel, der foretages af ejers eller forpagters gæster i privat social anledning. Kørsel, der foretages af gæster eller andre personer uden en privat relation til ejer eller forpagter, som f.eks. kunder til kommercielle aktiviteter eller besøgende, der benytter vederlagsfrie opholds- og rekreative muligheder, anses derimod ikke som kørsel, der foretages af ejer eller forpagter eller på disses foranledning.

Kørsel med motordrevet køretøj vil også kunne foretages af personer med gyldigt parkeringskort for personer med handicap og institutionskort udstedt i medfør af bekendtgørelse nr. 782 af 7. august 2019 om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort.

Hvis betingelserne i den foreslåede bestemmelse i § 88, stk. 3, 1. pkt., er opfyldte, vil vejstrækninger i en naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse eller i andre områder uden videre være undtaget fra hegningspligten i § 88, stk. 1. Der vil ikke i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i § 88, stk. 4, der med lovforslaget bliver stk. 5, kunne fastsættes regler om foretagelse af trafikikkerhedsrevision som betingelse for undtagelse fra hegningspligten.

Da den foreslåede undtagelsesbestemmelse alene finder anvendelse i områder, hvor der ikke er almindelig adgang for kørsel med motordrevet køretøj, vil bestemmelsen imidlertid medføre, at det vil være nødvendigt at sikre, at udsatte dyr ikke bevæger sig uden for det pågældende område, idet der her vil kunne være vejstrækninger med almindelig adgang for kørsel med motordrevet køretøj. Det er derfor afgørende, at det ydre hegn, som anvendes i den enkelte naturnationalpark eller andet område, er af en type, som kan holde de konkret udsatte dyr inden for det pågældende område. I tilfælde af, at en naturnationalpark eller andet område helt eller delvist ikke hegnes med ydre hegn, fordi der i området er naturlige barrierer i form af kyststrækninger eller ferske vande, er det endvidere afgørende, at disse er tilstrækkelig omfangsrige til, at de udsatte dyr ikke kan forcere barriererne.

Det følger af den foreslåede bestemmelses 2. *punktum*, at for vejstrækninger med adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre personer end de i 1. pkt. nævnte vil kravet til hegning efter stk. 1 endvidere ikke gælde, hvis vejstrækningen ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre.

Med en væsentlig færdselsåre menes en vej, der er klassificeret som en gennemfartsvej eller en fordelingsvej, og som har afvikling af gennemgående trafik som det primære formål. Derimod vil man ikke anse en vej, der er klassificeret som en lokalvej, og som har til formål at sikre god tilgængelighed og betjene trafikken det sidste stykke frem til målet, for at være en væsentlig færdselsåre.

Fastlæggelse af vejklassificering foretages af vejmyndigheden. Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsvejene, mens kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje og private fællesveje.

Det vil efter en konkret vurdering af lokale forhold være muligt at nedklassificere en vej fra en fordelingsvej til en lokalvej. Nedklassificeringen sikres ved, at vejens udformning tilpasses en lav hastighed, og at der sker omlægning af gennemgående trafik til det omkringliggende vejnet, uden at dette medfører store gener.

Privatveje, det vil sige veje, der ikke administreres af staten eller en kommune efter lov om offentlige veje, er ikke åben for offentlig færdsel, og det er derfor vejejerens selv, som bestemmer, hvem der har adgang. Privatveje vil derfor som det klare udgangspunkt ikke anses for væsentlige færdselsåre.

Hvis en vej anses for at være en væsentlig færdselsåre, vil strækningen ikke være omfattet af undtagelsesbestemmelsen i det foreslåede stk. 3, 2. pkt. Det betyder, at hegnspligten i færdselslovens § 88, stk. 1, i så fald vil gælde, og der vil ikke kunne udsættes større dyr op til en sådan vejstrækning, uden at dyrene indhegnes.

Da den foreslåede undtagelsesbestemmelse alene finder anvendelse i områder, hvis vejstrækninger ikke fungerer som væsentlige færdselsåre, vil bestemmelsen medføre, at det vil være nødvendigt at sikre, at udsatte dyr ikke bevæger sig uden for det pågældende område, idet der her vil kunne være vejstrækninger, der er væsentlige færdselsåre. Det er derfor afgørende, at det ydre hegn, som anvendes i den enkelte naturnationalpark eller andet område, er af en type, som kan holde de konkret udsatte dyr inden for det pågældende område. I tilfælde af, at en naturnationalpark eller andet område helt eller delvist ikke hegnes med ydre hegn, fordi der i området er naturlige barrierer i form af kyststrækninger eller ferske vande, er det endvidere afgørende, at disse er tilstrækkelig omfangsrige til, at de udsatte dyr ikke kan forcere barriererne.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5, for så vidt angår spørgsmålet om trafiksikkerhedsrevision.

Til nr. 4

Efter færdselslovens § 88, stk. 1, 1. pkt., skal heste, kreaturer m.v. være forsvarligt bevogtet, når de færdes på vej. Dyrene må ikke være tøjret således, at de kan nå ind på vejen, jf. § 88, stk. 1, 2. pkt. Ifølge § 88, stk. 1, 3. pkt., skal dyr, der ikke er tøjret, være adskilt fra vej ved en forsvarlig indhegning, jf. dog stk. 3.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at der indsættes et *nyt stykke 4* i § 88, hvorefter kravet til indhegning efter stk. 1, ikke gælder for dyreparker omfattet af bekendtgørelse om zoologiske haver m.v.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at hegningspligten i færdselslovens § 88, stk. 1, uden videre ikke vil være gældende for dyreparker omfattet af bekendtgørelse om zoologiske haver m.v. Dette gælder uanset arten og mængden af trafik i de enkelte parker. Det vil endvidere ikke være et krav, at der er foretaget en trafiksikkerhedsrevision i medfør af de administrative regler udstedt i medfør af § 88, stk. 4, der med lovforslaget bliver stk. 5.

Til nr. 5

Efter færdselslovens § 88, stk. 4, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om tiltag til at sikre færdselssikkerheden i naturnationalparker, hvor kravet til indhegning ikke gælder i medfør af stk. 3, herunder krav om trafiksikkerhedsrevision forud for meddelelse af tilladelse til etablering af en naturnationalpark efter lov om naturbeskyttelse.

Sådanne regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1728 af 27. august 2021 om trafikikkerhedsrevision af naturnationalparker.

I lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås en nyaffattelse af § 88, stk. 3, hvorefter kravet til indhegning efter stk. 1 ikke vil gælde for vejstrækninger i en naturnationalpark omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse og vejstrækninger i andre områder, hvis der ikke er adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre end ejer eller forpagter, herunder kørsel der foregår på ejerens eller forpagterens foranledning, og personer med gyldigt parkeringskort og institutionskort udstedt i medfør af bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort. Det følger af den foreslåede nyaffattede bestemmelses 2. punktum, at for vejstrækninger med adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre end de i 1. pkt. nævnte gælder kravet til indhegning efter stk. 1 endvidere ikke, hvis vejstrækningen ikke fungerer som en væsentlig færdselsåre.

Det er hensigten med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 3, at kravet om trafikikkerhedsrevision efter regler udstedt i medfør af § 88, stk. 4, der med lovforslagets bliver stk. 5, som betingelse for undtagelse fra hegningspligten i § 88, stk. 1, alene skal gælde for de naturnationalparker og andre områder, hvor der er adgang for almindelig færdsel med motordrevne køretøjer, det vil sige vejstrækninger i naturnationalparker og andre områder, der er omfattet af 2. punktum i den foreslåede nyaffattede bestemmelse i § 88, stk. 3.

Der henvises nærmere til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 3.

Det foreslås derfor, at der i § 88, *stk. 4*, der med lovforslaget bliver *stk. 5*, efter »naturnationalparker« indsættes: »og andre områder«, at »*stk. 3*« ændres til: »*stk. 3, 2. pkt.*«, og at der efter »lov om naturbeskyttelse« indsættes: »og forud for udsættelse af dyr omfattet af *stk. 1* i andre områder«.

Transportministeriet vil foranledige, at bekendtgørelsen om trafikikkerhedsrevision af naturnationalparker ændres, således at andre områder end naturnationalparker omfattes af bekendtgørelsens regler med de nødvendige tilpasninger og behørig hensyntagen til, at der kan være tale om mindre arealer.

De foreslåede tilføjelser og ændring af § 88, *stk. 4*, der med lovforslaget bliver *stk. 5*, samt den ovennævnte ændring af bekendtgørelse om trafikikkerhedsrevision af naturnationalparker vil medfører, at der i tilfælde, hvor der er almindelig adgang for færdsel med motordrevne køretøjer i naturnationalparker og i andre områder vil skulle foretages trafikikkerhedsrevision af arealernes vejstrækninger som betingelse for undtagelse fra hegningspligten i § 88, *stk. 1*. Det er fortsat en betingelse, at der alene er tale om vejstrækninger, der ikke fungerer som væsentlige færdselsårer. Vejstrækninger i naturnationalparker og i andre områder med udsatte dyr, der fungerer som

væsentlige færdselsårer, vil fortsat ikke kunne undtages fra færdselslovens hegningspligt i § 88, stk. 1.

De foreslåede ændringer vil endvidere medføre, at der ikke er krav om trafiksikkerhedsrevision af arealernes vejstrækninger som betingelse for undtagelse fra hegningspligten i § 88, stk. 1, hvis der er tale om vejstrækninger på arealer omfattet af den foreslåede § 88, stk. 3, 1. pkt., det vil sige arealer, hvor der ikke er adgang for kørsel med motordrevne køretøjer for andre end ejer eller forpagter, herunder kørsel der foregår på ejerens eller forpagterens foranledning, og personer med gyldigt parkeringskort og institutionskort udstedt i medfør af bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort. Dette gælder både for vejstrækninger i naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse og andre områder med udsatte dyr.

Da de andre områder, der med lovforslagets § 1, nr. 3, bliver omfattet af undtagelsesbestemmelsen i § 88, stk. 3, ikke vil være områder omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse, følger det af de foreslåede ændringer af § 88, stk. 4, der med lovforslaget bliver stk. 5, at bemyndigelsesbestemmelsen giver mulighed for at fastsætte regler om trafiksikkerhedsrevision forud for udsættelsen af dyr. Den foreslåede bestemmelse medfører ikke ændringer i bemyndigelsesbestemmelsens indhold i forhold til naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse. Bestemmelsen vil derfor fortsat give mulighed for at fastsætte regler om trafiksikkerhedsrevision forud for meddelelse af tilladelse til etablering af en naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse.

Det er endvidere ikke hensigten med den foreslåede bestemmelse, at der skal ske ændringer i de regler, der er udstedt i medfør af den gældende bestemmelse i § 88, stk. 4, for så vidt angår trafiksikkerhedsrevision af naturnationalparker omfattet af en tilladelse efter lov om naturbeskyttelse.

Til nr. 6

Ved lov nr. 287 af 10. juni 1976 blev der indsat en indholdsfortegnelse i færdselsloven. Indholdsfortegnelsen fremgår af bilag 1 til den gældende færdselslov, og indeholder en fortegnelse over færdselslovens kapiteloverskrifter, inklusiv underafsnit, og de herunder hørende paragraffer. Ved senere ændringer af færdselsloven, som har medført ændringer i lovens kapiteloverskrifter, underafsnit og placeringen af de herunder hørende paragraffer, er indholdsfortegnelsen ikke blevet opdateret. Indholdsfortegnelsen i bilag 1 har derfor mistet sin anvendelighed.

Det foreslås derfor, at *bilag 1* til færdselsloven ophæves. Da bilag 1 alene er en indholdsfortegnelse, har ophævelse af bilaget ikke materiel betydning for færdselslovens indhold.

Transportministeriet har i forbindelse med udstedelse af love bekendtgørelser, der er en administrativ sammenskrivning af færdselsloven med senere ændringer, løbende ajourført indholdsfortegnelsen over færdselslovens kapiteloverskrifter og tilhørende underafsnit og paragrafhenvisninger, som et bilag til love bekendtgørelsen. Transportministeriet vil som hidtil fortsætte denne praksis.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2023.

Det foreslås endvidere, at lovforslagets § 1, nr. 1 og 6, skal træde i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Herved sikres det, at der hurtigt skabes klarhed over reglerne om sluttede optog m.v., og at bilag 1, der har mistet dets anvendelighed, ophæves hurtigst muligt.

Til § 3

Bestemmelsen fastsætter lovens territoriale anvendelsesområde.

Ifølge § 143 i færdselsloven gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslaget vil derfor ikke finde anvendelse eller kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland