

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Fjernelse af køretøjer på statsveje og kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over faste forbindelser)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 44, stk. 3, 1. pkt., ændres »Storebælt og Øresund« til: »faste forbindelser«.
2. Overskriften til § 123 affattes således:
»Fjernelse og salg af køretøjer«
3. I § 123 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»Stk. 2. Hvis køretøj efter stk. 1 henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.«
Stk. 2, 3, 4 og 5 bliver herefter stk. 3, 4, 5 og 6.
4. To steder i § 123, stk. 2, der bliver til stk. 3, og to steder i § 123, stk. 3, der bliver til stk. 4, indsættes efter »politiet«: »eller vejmyndigheden«.
5. I § 123, stk. 3, der bliver til stk. 4, indsættes efter »politiets«: »eller vejmyndighedens«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at give politiet mulighed for at tillade kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over faste forbindelser samt at give Vejdirektoratet mulighed for at fjerne køretøjer, der henstår på vejnettet, og som ikke er akut trafikfarlige. Efter gældende ret er det kun muligt at tillade kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer over Storebælt og Øresund. Dette har betydet, at visse transportopgaver efter gældende lovgivning ikke eller kun med store transportomkostninger til følge har kunnet gennemføres i forbindelse med større vejarbejder på Den Gamle Lillebæltsbro. For så vidt angår muligheden for at fjerne køretøjer, der henstår på vejnettet, er det i dag alene politiet, der kan vurdere, om et køretøj skal fjernes, og der er ikke hjemmel til at videredelegere denne kompetence, hvilket i nogle tilfælde medfører, at redningskøretøjer må køre i køresporene.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over faste forbindelser

2.1.1 Gældende ret

Ifølge færdselslovens § 44, stk. 1, må færdsel på motorvej samt på tilkørsels- og frakørselsvej hertil kun ske med motorkøretøjer, som på vandret vej kan og må fremføres med en hastighed af mindst 50 km i timen. Et motorkøretøj (bil og motorcykel) er i henhold til færdselslovens § 2, nr. 15, defineret som et motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til personbefordring eller godstransport. Knallerter anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj (traktor, motorredskab, knallert og motorkøretøj), som er indrettet til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes ifølge bestemmelsen for motorkøretøj.

Det fremgår af færdselslovens § 44, stk. 2, at politiet uanset stk. 1 kan tillade kørsel på motorvej med blokvogne, der ikke er motorkøretøjer, hvis en transport ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde. En blokvogn er i færdselslovens § 2, nr. 3, defineret som et motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering, og som er beregnet til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods.

Politiet kan endvidere i medfør af § 44, stk. 3, tillade kørsel som led i erhvervsudøvelse fra nærmeste tilkørsel til nærmeste frakørsel på motorveje over Storebælt og Øresund med andre motordrevne køretøjer end de i stk. 1 og 2 nævnte, hvis kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde. Der kan ikke gives tilladelse til kørsel med knallert på de nævnte vejstrækninger.

Færdselslovens § 44, stk. 3, giver alene mulighed for at tillade kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer (dvs. motorkøretøjer, der ikke kan og må fremføres med en hastighed af mindst 50 km i timen) på motorvej over Storebælt og Øresund.

2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Muligheden i færdselslovens § 44, stk. 3, for politiet til at tillade kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over Storebælt og Øresund blev indsat i færdselsloven ved § 1, nr. 2, i lov nr. 473 af 31. maj 2000.

Baggrunden for ændringen var, at der efter åbningen af Storebæltsforbindelsen havde vist sig en række tilfælde, hvor erhvervslivet var blevet belastet af de manglende færgeforbindelser mellem Fyn og Sjælland. I praksis betød det, at flere langsomt kørende motordrevne køretøjer, der ønskedes bragt over Storebælt, enten skulle anbringes på en blokvogn og transporteres over, sejles over med færger eller transporteres på jernbaner. Der forekom på daværende tidspunkt typisk problemer med kørsel med store entreprenørmaskiner, cirkustransport samt kørsel med landbrugsmaskiner. Ifølge forarbejderne til lov nr. 473 af 31. maj 2000 forventedes det, at tilsvarende problemer ville opstå efter den senere åbning af Øresundsforbindelsen.

I forbindelse med udførelse af større vejarbejder på Den Gamle Lillebæltsbro i sommeren 2016, har broen måttet lukkes for brede køretøjer i en længere periode. Dette har især skabt problemer for landbrugskøretøjer, idet disse i medfør af færdselslovens gældende regler kun har kunnet krydse Den Nye Lillebæltsbro ved at blive fragtet på blokvogne. Vejdirektoratet har planlagt yderligere vejarbejder på Den Gamle Lillebæltsbro i 2017, og erhvervslivet vil derfor blive udsat for de samme problemer i 2017.

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at de hensyn, der ligger bag den gældende undtagelsesbestemmelse i færdselslovens § 44, stk. 3, hvorefter politiet kan tillade kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over Storebælt og Øresund, gør sig tilsvarende gældende i forbindelse med øvrige faste forbindelser med motorvej, herunder Den Nye Lillebæltsbro.

2.1.3. Forslagets indhold

Det foreslås, at den gældende undtagelsesbestemmelse i færdselslovens § 44, stk. 3, udvides til at gælde faste forbindelser (broer og tunneler) generelt. Det er i den forbindelse Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at der ikke herudover skal ændres i de betingelser, hvorefter tilladelse gives. Det generelle forbud mod kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej i færdselslovens § 44, stk. 1, skyldes færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Tilladelse vil derfor fortsat alene kunne gives, hvis kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde, jf. herved ordlyden af færdselslovens § 44, stk. 3. Politiets administration af tilladelsesgivningen, herunder de vilkår, som politiet måtte fastsætte for kørseltilladelserne (f.eks. tidspunkt for kørslen, politi- eller anden eskorte og hastighed), forudsættes ligeledes uændret.

2.2. Fjernelse af køretøjer på statsveje

2.2.1. Gældende ret

Ifølge færdselslovens § 123, stk. 1, kan politiet foranledige de i bestemmelsen nævnte køretøjer fjernet, hvis de henstår på et af færdselsloven omfattet område. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller

defekte køretøjer og registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Der er i stadig stigende grad pres på de danske statsveje. Langt størstedelen af trafikarbejdet foregår på statsvejnettet, hvor der også ses en stor mængde henstillede køretøjer, der står henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning og parkering. Gennemsnitligt registreres ca. 175 biler om måneden, der er henstillet på motorvejene. Størstedelen af statsvejene er så trafikerede, at henstillede eller havarede biler bør fjernes alene af hensyn til risikoen for, at disse afleder andre bilisters opmærksomhed fra trafikken på vejen. Derudover skal nødsporene kunne bruges til redningskørsel eller til bilister i akut nød. Hvis pladsen i nødsporene derimod optages af efterladte køretøjer, vil redningskøretøjer og havarede køretøjer være tvunget til at rykke ud i køresporene, hvilket er u hensigtsmæssigt.

Der føres i dag jævnligt tilsyn på alle statens veje. Da sikkerhedsvurderingen i størstedelen af tilfældene er enkel, ses der ingen grund til, at vejmyndigheden skal hidkalde politiet for at træffe beslutning om at fjerne køretøjet. Det vurderes derfor samlet set at være en mere effektiv udnyttelse af statens ressourcer, hvis Vejdirektoratet får hjemmel til at træffe disse beslutninger. Der er desuden allerede i dag et samarbejde mellem Politiet og Vejdirektoratet om fjernelse af havarede køretøjer, og dette lovforslag har således til formål at kodificere dette samarbejde med henblik på at sikre, at Vejdirektoratet ligeledes får kompetence til at fjerne køretøjer, der ikke er akut trafikfarlige.

2.2.3. Forslagets indhold

På den baggrund foreslås det, at Vejdirektoratet får hjemmel til at fjerne køretøjer, der ikke umiddelbart er akut trafikfarlige, herunder f.eks. udbrændte biler, stjålne køretøjer, der sættes i nødspor efter brug, biler, der er løbet tør for benzin og efterlades i nødsporet m.m. Formålet med lovforslaget er således at skabe mulighed for, at også vejmyndigheden for statsvejene kan foranledige de i færdselslovens § 123, stk. 1, nævnte køretøjer fjernet fra statsvejene, idet det efter gældende lovgivning alene er politiet, som har kompetencen.

Lovforslaget vedrører ikke køretøjer, der er henstillet på en så trafikfarlig måde, at de straks skal fjernes. Disse akut trafikfarlige køretøjer har Vejdirektoratet i dag hjemmel til at fjerne, og det vil Vejdirektoratet fortsat have med den foreslåede ændring.

Borgerne vil med forslaget fortsat være omfattet af de retssikkerhedsgarantier, som gælder, når politiet fjerner køretøjer. Det vil sige, at der f.eks. skal foretages partshøring, inden køretøjet fjernes. Kun hvis ejeren af køretøjet ikke kan findes, eller hvis køretøjets placering er så trafikfarlig, at det skal fjernes akut, kan partshøring undlades. På den måde vil køretøjer ikke blive behandlet anderledes end andre genstande på statsveje, som vejmyndigheden fjerner af sikkerhedshensyn.

Køretøjerne vil efter en kortere opbevaringstid hos vejmyndighedens entreprenører blive overdraget til politiet, hvis køretøjet ikke er afhentet af ejer. Rent praktisk forventes det, at vejmyndigheden og Rigspolitiet vil lave et fælles udbud herom, så der vil være ens procedurer for fjernelse og opbevaring af køretøjer.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer ikke økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne og regionerne.

Lovforslaget forventes alene at medføre en mindre administrativ belastning af politiet ved behandling af ansøgninger om tilladelse til at køre på forbindelserne. For staten samlet set medfører forslaget ikke øgede udgifter.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget forventes at medføre positive økonomiske konsekvenser for dele af erhvervslivet som følge af, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at udføre visse transporter på faste forbindelser udover Storebælt og Øresund. Der vil foreligge såvel en tids- og transportbesparelse som en økonomisk besparelse for disse virksomheder ved at kunne køre over alle faste forbindelser, hvis kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde, i stedet for at skulle benytte færge, jernbane eller blokvogne.

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser af betydning for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at indebære administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 21. september 2016 til den 6. oktober 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranschen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Standard, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dømmerforening, Dømmerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervs- og Vækstministeriet, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD),

Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark og Veteranknallertklubben Aktiv.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget vil medføre mulighed for kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over faste forbindelser. Erhvervsdrivende vil hermed opnå en besparelse ved ikke at skulle benytte færge, jernbane eller blokvogne.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter færdselslovens § 44, stk. 3, kan politiet tillade kørsel som led i erhvervsudøvelse fra nærmeste tilkørsel til nærmeste frakørsel på motorveje over Storebælt og Øresund med andre motordrevne køretøjer end de i stk. 1 og 2 nævnte, hvis kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde. Der kan ikke gives tilladelse til kørsel med knallert på de nævnte vejstrækninger.

Det foreslås, at denne undtagelsesbestemmelse udvides til at gælde faste forbindelser (broer og tunneler) generelt, herunder Den Nye Lillebæltsbro.

Det foreslås herudover ikke, at bestemmelsen ændres, herunder politiets administration af tilladelsesgivningen.

Til nr. 2

Da § 123 med forslaget ikke længere kun omhandler *politiets* fjernelse og salg af køretøjer er afsnittets overskrift misvisende. Med bestemmelsen fjernes »Politiets« derfor fra overskriften.

Til nr. 3

Den foreslåede bestemmelse i § 123, stk. 2, medfører, at vejmyndigheden for statsvejene kan foranledige de i § 123, stk. 1, nævnte køretøjer fjernet fra statsvejene.

Herefter vil både politiet og vejmyndigheden have kompetencen til at fjerne køretøjer fra statsveje, hvorimod det stadig kun vil være politiet, som har kompetencen til at foranledige køretøjerne fjernet fra alle øvrige områder, som er omfattet af færdselsloven.

Til nr. 4 og 5

Som en naturlig konsekvensændring af forslaget til ny § 123, stk. 2, foreslås det, at vejmyndigheden tillægges de samme rettigheder og forpligtelser, som politiet har efter den nuværende § 123, stk. 2-3. Således foreslås det, at vejmyndigheden for statsvejen indsættes i disse bestemmelser.

Det er med forslaget ikke tilsigtet, at der i øvrigt sker ændringer i bestemmelsernes indhold.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende for at tilvejebringe hjemlen for politiet til at tillade kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over faste forbindelser udover Storebælt og Øresund samt hjemlen for Vejdirektoratet til at kunne foranledige de i færdselslovens § 123, stk. 1, omfattede køretøjer fjernet fra statsvejene snarest muligt. Dette sker for at sikre, at sådanne køretøjer kan passere Den Nye Lillebæltsbro under de større vejarbejder, som vil skulle udføres på Den Gamle Lillebæltsbro i 2017 samt af hensyn til trafiksikkerheden.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

§ 44. ---

Stk. 3, 1. pkt. Uanset stk. 1 kan politiet tillade kørsel som led i erhvervsudøvelse fra nærmeste tilkørsel til nærmeste frakørsel på motorveje over Storebælt og Øresund med andre motordrevne køretøjer end de i stk. 1 og 2 nævnte, hvis kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde.

Stk. 4. ---

Politiets fjernelse og salg af køretøjer

§ 123.---

§ 123. Politiet kan foranledige de nedenfor under nr. 1-3 nævnte køretøjer fjernet, såfremt de henstår på et af færdselsloven omfattet område:

- 1) køretøj, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering,
- 2) havareret eller i øvrigt defekt køretøj og
- 3) registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

1. I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 660 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

I § 44, *stk. 3, 1. pkt.*, ændres »Storebælt og Øresund« til: »faste forbindelser«.

2. Overskriften til § 123 affattes således:

»Fjernelse og salg af køretøjer«

2. I § 123 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Hvis køretøj efter stk. 1 henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.«

Stk. 2, 3, 4 og 5 bliver herefter til stk. 3, 4, 5 og 6.

Stk. 2. Køretøjet bringes til den af politiet anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De af politiet afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Beløbet kan inddrives ved udpantning.

Stk. 3. Det påhviler politiet at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 4. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Stk. 4-5.---

3. To steder i § 123, *stk. 2*, der bliver til *stk. 3*, og to steder i § 123, *stk. 3*, der bliver til *stk. 4*, indsættes efter »politiet«: »eller vejmyndigheden«.

4. I § 123, *stk. 3*, der bliver til *stk. 4*, indsættes efter »politiets«: »eller vejmyndighedens«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

