



Lovforslag nr. L 60

Folketinget 2016-17

Fremsat den 9. november 2016 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

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 (broer og tunneler)«.

2. Overskriften til § 123 affattes således:

»Fjernelse og salg af køretøjer«

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

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

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

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

5. I § 123, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »politiets«: »eller vejmyndighedens«.

6. I § 123, stk. 3, 2. pkt., der bliver stk. 4, 2. pkt., ændres »stk. 4« til: »stk. 5«.

7. I § 123, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

8. I § 124 ændres »§ 123, stk. 3 og 4« til: »§ 123, stk. 4 og 5«.

§ 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 (broer og tunneler). Efter gældende ret er det kun muligt at tillade kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej 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. Lovforslaget medfører, at der også vil kunne tillades kørsel med langsomt kørende motordrevne køretøjer på motorvej over Den Nye Lillebæltsbro og andre faste forbindelser (broer og tunneler), hvis transporterne sker som led i erhvervsudøvelse og ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde.

Formålet med lovforslaget er endvidere at give vejmyndigheden for statsvejene mulighed for at fjerne køretøjer, der henstår på statsveje, og som ikke er akut trafikfarlige. Efter gældende ret er det alene politiet, der har denne kompetence. Lovforslaget medfører en mere effektiv udnyttelse af statens ressourcer, idet vejmyndigheden for statsvejene herefter også vil kunne fjerne køretøjer, der henstår på statsveje, og som ikke er akut trafikfarlige.

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 motordrevent køretøj, der hovedsageligt er indrettet til personbefordring eller godstransport. Knallerter anses dog ikke som motorkøretøj. Et motordrevent 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 blokvoerne, 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 motordrevent 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, der er nævnt i stk. 1 og 2, 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. motordrevne køretøjer, der ikke kan og må fremføres med en hastighed af mindst 50 km i timen) på motorvej over Storebælt og Øresund.

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. Det forventedes på daværende tidspunkt, at tilsvarende problemer ville opstå efter den senere åbning af Øresundsforbindelsen.

2.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

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 blokvoerne. 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. Der henvises herved til lovforslagets almindelige bemærkninger punkt 2.1.1.

2.1.3. Den foreslåede ordning

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 Det gives. 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 tilladelsesgivning, herunder de vilkår, som politiet måtte fastsætte for kørselstilladelse (f.eks. tidspunkt for kørslen, politieskorte eller anden eskorte og hastighed), forudsættes ligeledes uændret.

2.2. Fjernelse af køretøjer på statsveje

2.2.1. Gældende ret

Ifølge § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje, er transport- og bygningsministeren vejmyndighed for statsvejene. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2.

Færdselsloven indeholder regler for politiets fjernelse af køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område. Disse regler fremgår af færdselslovens §§ 123 og 124. De pågældende regler giver alene politiet hjemmel til at fjerne køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, 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 ifølge bestemmelsen inddrives ved udpantning.

Ifølge § 123, stk. 3, påhviler det politiet at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis 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.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 3 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 4. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på ud-

betaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 5, kan transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår i den forbindelse af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj som udgangspunkt bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, ellers den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

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 som henstillede på motorvejene.

Størstedelen af statsvejene er så trafikerede, at henstillede eller havarerede 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 havarerede køretøjer være tvunget til at rykke ud i køresporene, hvilket er færdselssikkerhedsmæssigt 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 Vejdirektoratet som administrator for statsvejene 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 som administrator for statsvejene 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 formalisere dette samarbejde med henblik på at sikre, at Vejdirektoratet som administrator for statsvejene ligeledes får kompetence til at fjerne køretøjer, der ikke er akut trafikfarlige.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at vejmyndigheden for statsvejene 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 og 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. Da administrationen af statsvejene i medfør af § 6, stk. 2, i lov om offentlige veje er henlagt til Vejdirektoratet, vil den foreslåede kompetence for vejmyndigheden for statsvejene til også at fjerne køretøjer i praksis blive udøvet af Vejdirektoratet.

Vejmyndigheden skal i forbindelse med fjernelse af køretøjer på statsvejene ifølge lovforslaget følge de samme procedure- og sagsbehandlingsregler, som gælder for politiet ved politiets fjernelse af køretøjer. Dette gælder både i relation til de gældende regler i færdselslovens § 123, stk. 2 og 3, og i relation til de regler, der er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Hvis lovforslaget vedtages, vil transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren derfor foranledige de nødvendige konsekvensændringer i den pågældende bekendtgørelse.

Det er ikke hensigten med lovforslaget, at vejmyndigheden skal have mulighed for at bortsælge de fjernede køretøjer eller sende disse til ophugning. Dette forudsættes fortsat varetaget af politiet. Køretøjerne vil derfor efter en kortere opbevaringstid hos vejmyndighedens entreprenører blive overdraget til politiet, hvis køretøjet ikke er afhentet af ejer.

Lovforslaget vedrører endvidere ikke køretøjer, der er henstillet på en så trafikfarlig måde, at de straks skal fjernes, som f.eks. køretøjer, der står på tværs af vejbanen el.lign. på grund af færdselsuheld. Disse akut trafikfarlige køretøjer har Vejdirektoratet i dag mulighed for at fjerne under henvisning til almindelige nødretsbetragtninger. Det vil Vejdirektoratet fortsat have med den foreslåede ændring.

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 de faste forbindelser (broer og tunneler). 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, Autobranchen 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 Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, 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, Landbrug og Fødevarer, 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/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen af betydning
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
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget har ikke EU-retlige konsekvenser	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

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. § 44, stk. 1, omhandler motorkøretøjer, som må fremføres med en hastighed af mindst 50 km i timen, og § 44, stk. 2, omhandler blokvogne. § 44, stk. 3, er således relevant i forhold til f.eks. langsomt kørende landbrugskøretøjer og visse entreprenørmaskiner.

Den foreslåede ændring af § 44, stk. 3, medfører, at politiets adgang til at give tilladelse efter § 44, stk. 3, udvides til at gælde faste forbindelser (broer og tunneler) generelt, herunder Den Nye Lillebæltsbro.

Der foreslås ingen øvrige ændringer i § 44, stk. 3, hvorfor det fortsat vil være en betingelse, at kørslen sker som led i erhvervsudøvelse, og at kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde. Tilladelse vil endvidere fortsat kun kunne gives fra nærmeste tilkørsel til nærmeste frakørsel på motorveje over den pågældende faste forbindelse.

Det forudsættes endvidere, at politiets administration af tilladelsesgivningen, herunder de vilkår, som politiet måtte fastsætte for kørselstilladelse (f.eks. tidspunkt for kørslen, politeskorte eller anden eskorte og hastighed) forbliver uændret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1. – 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det fremgår af overskriften til færdselslovens § 123, at §§ 123 og 124 vedrører politiets fjernelse og salg af køretøjer.

Ved den foreslåede nyaffattelse af overskriften udgår »Politiets« fra overskriften. Dette er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 3-5, hvor det foreslås, at også vejmyndigheden for statsvejene kan foranledige de i § 123, stk. 1, nævnte køretøjer fjernet fra statsvejene.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 3

Det fremgår af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan fjerne de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, 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 registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader. Bestemmelsen giver kun politiet hjemmel til at fjerne køretøjer i de omfattede tilfælde.

Den foreslåede ændring i § 123, hvorved der indsættes et nyt stk. 2, medfører, at vejmyndigheden for statsvejene også kan fjerne de køretøjer, der er nævnt i § 123, stk. 1, hvis køretøjet henstår på statsvej. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet i medfør af § 6, stk. 2, i lov om offentlige veje. Det vil således være Vejdirektoratet, som i praksis får mulighed for at fjerne køretøjer, der henstår på 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 køretøjer fjernet fra alle øvrige områder, som er omfattet af færdselsloven.

Der foreslås ikke ændringer i de procedure- og sagsbehandlingsregler, som i medfør af § 123, stk. 2 og 3 (der efter lovforslaget bliver stk. 3 og 4), gælder i forbindelse med fjernelse af køretøjer. Disse vil således også finde anvendelse ved fjernelse af køretøjer på statsveje, som sker på foranledning af vejmyndigheden for statsveje. Der henvises herved til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4 og 5.

Det vil endvidere fortsat være politiet, som står for at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller sende det til ophugning i henhold til § 123, stk. 4. § 123, stk. 4 (der efter lovforslaget bliver stk. 5), og § 124 foreslås derfor ikke ændret på dette punkt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1. – 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af § 123, stk. 2, at køretøjet efter fjernelse skal 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 ifølge bestemmelsen inddrives ved udpantning.

Det foreslås med ændringerne i § 123, stk. 2 (der efter lovforslaget bliver stk. 3), at vejmyndigheden tillægges de samme kompetencer, som politiet har efter den gældende bestemmelse i § 123, stk. 2 (der ved lovforslaget bliver stk. 3). De foreslåede ændringer medfører således, at vejmyndigheden kan anviser opbevaringsplads, hvis vejmyndigheden foranlediger et køretøj fjernet fra statsvej, ligesom de af vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren.

Der foreslås ikke øvrige ændringer i bestemmelsen, hvorfor reglen i bestemmelsens 3. pkt. om ejers (brugers) hæftelse i tilfælde, hvor føreren er ukendt, tillige finder anvendelse, hvis køretøjet er foranlediget fjernet fra statsvej af vejmyndigheden. På tilsvarende vis kan de af vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring inddrives ved udpantning i medfør af bestemmelsens 4. pkt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1. – 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Ifølge § 123, stk. 3, påhviler det politiet at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 4 (der efter lovforslaget bliver stk. 5). Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Det foreslås med ændringerne i § 123, stk. 3 (der efter lovforslaget bliver stk. 4), at de sagsbehandlingsregler, som i medfør af bestemmelsen gælder i forbindelse med politiets fjernelse af køretøjer, også skal gælde i tilfælde, hvor vejmyndigheden foranlediger køretøjer fjernet fra statsvej. De foreslåede ændringer medfører således, at det påhviler vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter vejmyndighedens anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares.

Der foreslås ikke øvrige ændringer i bestemmelsen, hvorfor de øvrige krav til meddelelsens indhold i bestemmelsens 2. pkt. tillige finder anvendelse ved meddelelser om fjernelse af køretøjer til ejeren fra vejmyndigheden.

Det vil fortsat være politiet, der har kompetencen til at bortsælge køretøjer, der er foranlediget fjernet af vejmyndigheden 14 dage efter vejmyndighedens fjernelse, hvis underretning af ejeren ikke kan finde sted, jf. § 123, stk. 3, 3. pkt. (der efter lovforslaget bliver stk. 4, 3 pkt.). § 123, stk. 4 (der efter lovforslaget bliver stk. 5), og § 124 foreslås derfor ikke ændret på dette punkt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1. – 2.1.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6-8

De foreslåede ændringer i § 123, stk. 3 og 4 (der efter lovforslaget bliver stk. 4 og 5), og § 124 er en konsekvens af den ændrede styknummerering i § 123, som lovforslagets § 1, nr. 3, medfører.

Ændringerne har således alene lovteknisk karakter.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3

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 vejmyndigheden til at kunne foranledige de i færdselslovens § 123, stk. 1, omfattede køretøjer fjernet fra statsvejene snarest muligt. Dette sker for at sikre, at de pågældende motordrevne køretøjer kan passere Den Nye Lillebæltsbro under de større vejarbejder, som vil skulle udføres på Den Gamle Lillebæltsbro i 2017. Endvide-

re tilsiger hensynet til en effektiv administration af fjernelse af køretøjer på statsvejene, at hjemlen for vejmyndigheden til at kunne fjerne køretøjer tilvejebringes hurtigst muligt.

Til § 3

Det følger af færdselslovens § 143, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

På den baggrund fremgår det af lovforslagets § 3, at de foreslåede ændringer heller ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

§ 44. - - -

Stk. 2. - - -

Stk. 3. 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. 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.

Stk. 2. - - -

§ 123. - - -

Stk. 2. Køretøjet bringes til den af politiet anvisede 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

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 (broer og tunneler)«.

2. Overskriften til § 123 affattes således:

»Fjernelse og salg af køretøjer«

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

»Stk. 2. Hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.«
Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

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

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. - - -

§ 123. - - -

Stk. 2-3. - - -

Stk. 4. Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 3 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 4. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Stk. 5. - - -

§ 124. Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 3 og 4.

5. I § 123, *stk. 3, 1. pkt.*, der bliver stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »politiets«: »eller vejmyndighedens«.

6. I § 123, *stk. 3, 1. pkt.*, der bliver stk. 4, 1. pkt., ændres »stk. 4« til: »stk. 5«.

7. I § 123, *stk. 4*, der bliver stk. 5, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.

8. I § 124 ændres »§ 123, stk. 3 og 4« til: »§ 123, stk. 4 og 5«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.