



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Dato: 3. oktober 2014
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Jacob Guldborg Ras-
mussen
Sagsnr.: 2011-84-0013
Dok.: 1250364

KOMMENTERET OVERSIGT
over
høringssvar om udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven
(Letbaner m.v.)

I. Høringen

1.1. Et udkast til lovforslag om letbaner og konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber (det fremsatte lovforslags § 1, nr. 1-15 og 19-25) har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklisters Råd, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af Forsvars-

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

advokater, MC-Touring Club Danmark, Midttrafik, Motorcykel Forhandler Foreningen, Movia, Odense Kommune, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Ring 3 Letbane I/S, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelsesråd, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Ældre Sagen, Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, Aarhus Letbane Drift I/S og Aarhus Letbane I/S.,

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Østre og Vestre Landsret, byretterne, Advokatrådet, Dansk Byggeri, DI, Dansk Kørelærer-Union, DTL, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, 3F, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, FDM, Danske Motorcyklister Råd, Danske Regioner, Foreningen af offentlige anklagere, FDL, Institut for Menneskerettigheder, Midttrafik, Motorcykel Forhandler Foreningen, Movia, Odense Letbane, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Ring 3 Letbane I/S, Aarhus Letbane I/S, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

1.2. Et udkast til lovforslag, som indeholdt forslag til ændring af reglerne om let gods på blokvogne og regler om gebyr for udstedelse af legitimationskort (det fremsatte lovforslags § 1, nr. 17 og 18), har af Transportministeriet været sendt i høring hos:

Automobilbranchens Handels og Industriforening, Bilbranchen, Campingbranchen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Fodgænger Forbund, DI, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Lokal Syn, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Bilimportører, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Motorcyklister, Danske Synsvirksomheder, Det Centrale Handicapråd, DTU Transport, Erhvervsstyrelsen, 3F, Forbrugerrådet, FDM, Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen af Omsynsvirksomheder, Foreningen Liv og Trafik, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Håndværksrådet, International Transport Danmark, KL, Landbrugsmaskinimportørernes Brancheorganisation af 1919, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Landsforeningen af Ungdomsskoleledere, MC-Touring Club Danmark,

Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, NOAH-Trafik, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, og Ungdomsringsen.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra:

Bilbranchen, CAD, Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Transport og Logistik, Danske Erhverv, Danske Regioner, DI Transport, DTU Transport, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Frie Danske Lastbilvogtmænd, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Motorhistorisk Samråd og Rigspolitiet.

1.3. Et udkast til lovforslag, som indeholder forslag til regler om andre EU- eller EØS-landes elektroniske adgang til oplysninger fra kørekortregistret til brug for behandlingen af sager om kørekort (det fremsatte lovforslags § 1, nr. 16), har været sendt i høring, således at høringsfristen udløber den 10. oktober 2014. En kommenteret høringsoversigt for så vidt angår denne del af lovforslaget vil blive udarbejdet efter høringsfristens udløb.

2. Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar. Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

II. Høringssvar

1. Generelle bemærkninger til lovudkastet

Østre og Vestre Landsret, byretterne, Advokatrådet, Dansk Byggeri, DI, Dansk Kørelærer-Union, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Foreningen af offentlige anklagere, FDL, Danske Regioner, Institut for Menneskerettigheder og Politiforbundet i Danmark har ingen bemærkninger til lovforslaget.

FDM anfører, at de foreslåede regler vedrørende letbaner og deres samspil med det øvrige trafikbillede synes velafbalancerede og fornuftige. Der opfordres til, at der, inden letbanerne indføres i trafikbilledet, gennemføres oplysningskampagner, og at de nye regler evalueres, når der er skabt praktisk erfaring med letbanerne.

Motorcykel Forhandler Foreningen anfører, at de foreslåede regler om konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber giver mulighed for, at kunden har et større modeludvalg til rådighed ved valg af arbejdsredskab.

Justitsministeriet er enig i, at det, når letbanerne sættes i drift i Danmark (forventeligt i 2017), er hensigtsmæssigt at orientere offentligheden om den nye færdselsart og færdselsreglerne herfor.

2. Letbaner

DTL anfører, at der kan opstå problemer for bl.a. høje og omfangsrige særtransporter, herunder vindmølletransporter, og at det bør sikres, at letbanerne ikke kommer til at afskære vigtige havne. Desuden bør ledninger mv. hænges op i så stor højde som muligt, når vigtige veje skal krydse et letbanespor, så adgangen for særtransporter mv. ikke bliver forhindret.

Justitsministeriet bemærker, at den nærmere udformning og projektering af letbanesystemet, herunder i forhold til eksisterende veje og ledninger, foretages af letbaneselskaberne og de myndigheder, som er involveret i projekteringen. Forholdet reguleres derimod ikke i færdselsloven.

3F finder, at kravene til letbaneførere, herunder i forhold til spirituskørsel, ikke bør reguleres i både jernbaneloven og færdselsloven. Enten bør det være færdselsloven, der gælder, som den er, eller også bør man have en lavere grænse for erhvervsførere end for andre førere. Det kan fremadrettet give komplikationer, at der ikke gælder samme regler f.eks. med hensyn til forsikring af letbanekøretøj, uddannelse af letbaneførere og straf i forbindelse med førelse af letbanekøretøj i promilletilstand eller spirituspåvirket tilstand. Det er desuden utilstrækkeligt, at føreren af et letbanekøretøj som minimum skal være i besiddelse af et kørekort til kategori B.

Som anført i pkt. 2.1.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil de nærmere krav til føreren af et letbanekøretøj og særlige forhold vedrørende letbaner (herunder forsikringsforhold) ikke blive reguleret i færdselsloven, idet regler herom i stedet forudsættes fastsat i jernbaneloven og administrative forskrifter udstedt af transportministeren efter forhandling med justitsministeren. Dette skal sikre en samlet og ensartet regulering af kravene til letbaneførere, herunder vedrørende førerens uddannelse, helbred samt kørsel under påvirkning af alkohol, bevidsthedspåvirkende stoffer mv., uanset om letbanen befinder sig på eller uden for færdselslovens område. Justitsministeriet er således enig med 3F i, at en regulering af

disse forhold i både færdselsloven og jernbaneloven ikke er hensigtsmæssig. Der henvises i den forbindelse til bekendtgørelse nr. 891 af 30. juni 2014 om krav til letbaneførere og trafikstyringspersonale på letbaneområdet. Det bemærkes i tilknytning hertil, at transportministeren som anført under pkt. 2.1.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger forventes at fremsætte forslag til en ny jernbanelov senere i denne folketingssamling. Det er alene de adfærdsmæssige regler for kørslen på færdselslovens område samt hjemlen til frakendelse af førerretten af motordrevet køretøj, som foreslås fastsat i færdselsloven. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 22 og 23 (forslaget til færdselslovens § 125, stk. 7, og § 126, stk. 3), og bemærkningerne hertil.

Det bemærkes, at det i § 2, stk. 1, nr. 2 og 3, i bekendtgørelse nr. 891 af 30. juni 2014 om krav til letbaneførere og trafikstyringspersonale på letbaneområdet er fastsat, at der for føreren af et letbanekøretøj – udover som minimum at være indehaver af et gyldigt kørekort til kategori B – kræves et førerbevis udstedt af letbanevirksomheden og en helbredsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen. I § 2, stk. 2, er det fastsat, at såfremt en person er indehaver af et gyldigt kørekort til erhvervmæssig personbefordring til kategori D (stor bus) samt et gyldigt chaufføruddannelsesbevis knyttet til kategori D, jf. bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, kræves alene et førerbevis, jf. stk. 1, nr. 2. Endelig er der i bekendtgørelsens §§ 4 og 5 fastsat krav til letbaneførerens kompetencer og uddannelse. Som anført i pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er Justitsministeriets forudsætning om, at føreren af et letbanekøretøj som minimum skal være i besiddelse af gyldigt kørekort til kategori B (almindelig bil) begrundet i, at det derved sikres, at letbaneføreren har den fornødne indsigt i færdselsreglerne og de øvrige færdselsarters adfærd til sikkert at kunne begå sig i trafikken på færdselslovens område. Modsat den øvrige færdsel, herunder lastbiler (kategori C) og busser (kategori D), vil letbanekøretøjet køre i faste spor og ikke skulle foretage vognbane- eller retningskift. Justitsministeriet finder, at kravet om kørekort til kategori B – sammen med de øvrige krav til letbaneføreren, herunder om førerbevis – er tilstrækkeligt til at sikre førerens indsigt i færdselsreglerne og færdselsarternes adfærd.

Rigsadvokaten anfører, at der i forhold til lovudkastets § 1, nr. 23 og 24 (forslag til færdselslovens § 125, stk. 7, og § 126, stk. 3), hvorefter en letbanefører ”kan” frakendes retten til at føre motordrevet køretøj, mens det i færdselslovens § 125, stk. 1, og § 126, stk. 1, er fastsat, at førerretten i de

opregnede situationer ”skal” frakendes den pågældende fører, bør medtages en nærmere vejledning i bemærkningerne om, i hvilke situationer der f.eks. foreligger sådanne omstændigheder, at der ikke vil være grundlag for betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten for føreren af et letbanekøretøj.

Som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.2.7 overlades der med formuleringen af de foreslåede bestemmelser anklagemyndigheden (i tiltalepraksis) og domstolene en friere vurdering af, om en konkret forseelse skal medføre frakendelse af førerretten, hvor hensynet til letbanens særlige karakter og forhold under kørslen vil kunne indgå. Justitsministeriet finder ikke anledning til at angive nærmere retningslinjer for, hvornår der ikke er grundlag for en frakendelse, idet dette må bero på en konkret vurdering, herunder på baggrund af de erfaringer, som gøres, efter at letbaner er sat i drift i Danmark. Det forudsættes imidlertid, at hvis en forseelse har en sådan karakter, at retten til at føre motordrevet køretøj skulle frakendes, hvis forseelsen var begået under kørsel med motordrevet køretøj, skal der som udgangspunkt også ske en sådan frakendelse, hvis forseelsen er begået under kørsel med letbanekøretøj. Dette forudsættes desuden i alle situationer at være tilfældet ved kørsel under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer mv.

Aalborg Kommune, Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune, Midttrafik, Ring 3 Letbane I/S og Odense Letbane anfører, at der er behov for at præcisere definitionen af letbanekøretøj, bl.a. således, at skinnebårne arbejdskøretøjer omfattes. Det foreslås, at det præciseres, at definitionen af et letbanekøretøj gælder de strækninger til kørsel med letbanekøretøj, der er omfattet af færdselsloven, da letbanen også kan køre på strækninger, der ikke er omfattet af færdselsloven. Det foreslås desuden, at udtrykket ”lukket” i beskrivelsen af banesystemet udgår af definitionsbestemmelsen. Ligeledes foreslås en definition af ”letbanespor”.

Som det fremgår af pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger har de foreslåede ændringer af færdselsloven, herunder definitionen af et letbanekøretøj, alene betydning for letbanekøretøj, som kører på færdselslovens anvendelsesområde. Det vil i almindelighed også gælde, når letbanen kører i et særligt tracé i et reserveret areal i gaden. I det omfang letbanekøretøjet bevæger sig ind i eget, lukket tracé, som ikke er åbent for almindelig færdsel, og som dermed falder uden for færdselslovens område, er letbanen i færdselslovens forstand at betragte som jernbane. Det følger af afgrænsningen for færdselslovens anvendelsesområde i lovens § 1. Sig-

tet med den foreslåede definition af letbanekøretøj i færdselslovens § 1, nr. 11, er således ikke at fastlægge, hvad der kendetegner et letbanekøretøj i forhold til jernbanedrift, som foregår uden for færdselslovens område (bortset fra at et område omfattet af færdselsloven kan krydses af jernbanen). Sigtet er derimod at beskrive, hvilke karakteristika i forhold til de øvrige trafikanter, som bevæger sig på færdselslovens område, der kendetegner letbanekøretøjet med henblik på at sikre, at der ikke er tvivl om, hvem de foreslåede særlige regler for letbanekøretøjer gælder for. Dette er ligeledes baggrunden for, at udtrykket "lukket" anvendes i beskrivelsen af banesystemet, idet letbanekøretøjer herved afgrænses over for øvrige køretøjer på skinner.

Da de foreslåede ændringer af færdselsloven for letbanekøretøjer gælder på ethvert sted, hvor færdselsloven finder anvendelse, og da det følger af den foreslåede definition af letbanekøretøj, at et sådant køretøj kører i spor, finder Justitsministeriet det ufornuddent at definere "letbanespor" nærmere, herunder i forhold til spørgsmål om kørsel på og uden for færdselslovens område.

Justitsministeriet er enig i, at også arbejdskøretøjer, som skal køre på letbanespor, bør omfattes af definitionen af et letbanekøretøj, og har i forhold til lovudkastet, som har været i høring, justeret definitionen i lovforslagets § 1, nr. 1 (forslag til færdselslovens § 2, nr. 11) således, at også transportmidler til udførelse af arbejder på spor mv. omfattes af definitionen.

Aalborg Kommune, Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune, Midttrafik, Ring 3 Letbane I/S og Odense Letbane foreslår desuden, at letbaner skal have forkørselsret i forhold til andre trafikanter samt som konsekvens heraf, at en række af færdselslovens adfærdsbestemmelser ikke sættes i kraft.

Som anført i pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger har det været en overordnet forudsætning ved udformningen af lovforslaget, at letbanekøretøjerne som følge af vægt, dimensioner og manøvredegygtighed tillægges prioritet i trafikken, således at (øvrige) trafikanter som altovervejende udgangspunkt skal afpasse deres adfærd i trafikken efter letbanerne og give letbanekøretøj fri passage.

Lovudkastet indeholder derimod ikke en udtrykkelig bestemmelse om, at trafikanter så vidt muligt skal give fri passage for letbanekøretøj. Justits-

ministeriet finder fortsat ikke grundlag for at indføre en regel herom, idet der bør være rum for at indrette færdselsafviklingen omkring letbanerne på den måde, som konkret er mest hensigtsmæssig.

Det er samtidig – som ligeledes anført i pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger – ved lovforslagets udformning forudsat, at letbanekøretøjets prioritet ved mødet med øvrige trafikanter i høj grad sikres ved projekteringen og en hensigtsmæssig udformning af letbanens forløb samt ved skiltning, afmærkning og lysregulering frem for en generel tildeling af forkørselsret til en enkelt trafikantgruppe. Hvor ingen andre regler eller anvisninger gælder for letbanekøretøj, herunder også f.eks. hvis en lysregulering måtte være ude af drift, vil man også for letbanekøretøjer falde tilbage på færdselslovens grundregler om, at man skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed (færdsel efter forholdene), og om vigepligt for kørende mv., når letbanekøretøjet kører på et område, hvor færdselsloven gælder.

Aalborg Kommune, Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune, Midttrafik, Ring 3 Letbane I/S og Odense Letbane foreslår i forhold til lovforslagets § 1, nr. 11 (forslag til ændring af færdselslovens § 29, stk. 1), en præcisering af, at forbuddet mod standsning og parkering ikke kun gælder på selve letbanespor, men også i øvrigt, hvor det sker til gene for letbanetrafikken. Desuden bør der være skærpede sanktionsmuligheder (øjeblikkelig fjernelse af køretøjet) for parkering i letbanespor, og busser bør i særlige tilfælde være undtaget. Desuden påpeges det, at sanktionsmuligheden i form af en parkeringsafgift ved parkering i et letbanespor ikke er skarp nok.

Justitsministeriet er enig i, at der i forhold til § 1, nr. 11 (forslag til ændring af færdselslovens § 29, stk. 1), i det lovudkast, som har været i høring, bør ske en præcisering, idet standsning og parkering, som ikke nødvendigvis sker på selve letbanespor, også kan være til gene for letbanetrafikken og dermed bør forbydes. Lovforslagets § 1, nr. 11, er justeret således, at bestemmelsen omfatter standsning og parkering på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1 nr. 11, har politiet mulighed for efter færdselslovens § 123, stk. 1, at fjerne køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning og parkering, herunder den foreslåede § 29, stk. 1, nr. 11. Det er i færdselslovens § 123, stk. 2, 2. og 3. pkt., fastsat, at de af politiet afholdte udgifter til trans-

port og opbevaring påhviler føreren eller ejeren (brugeren), og at beløbet kan inddrives ved udpantning. Det vil i alle tilfælde bero på en konkret politifaglig vurdering, om et ulovligt hensat køretøj medfører en sådan fare eller gene, at det bør fjernes. Justitsministeriet finder ikke grundlag for at foreslå disse regler ændret.

Det bemærkes desuden, at overtrædelse af færdselslovens § 29, herunder den foreslåede § 29, stk. 1, nr. 11, udover at være sanktioneret ved kontrolafgift efter den foreslåede tilføjelse til færdselslovens § 121, stk. 1., nr. 3 (lovforslagets § 1, nr. 17), også er strafbelagt med bøde efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1.

Vejmyndigheden kan efter samtykke fra politiet med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, jf. § 92 c, stk. 4, ved offentliggørelse i en lokal bekendtgørelse træffe færdselsmæssig bestemmelse om at udvide det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses. Herved kan forbuddet mod standsning og parkering i den foreslåede § 29, stk. 1, nr. 11, konkret fraviges således, at f.eks. busser kan tillades at standse på letbanespor.

Aalborg Kommune, Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune, Midttrafik, Ring 3 Letbane I/S og Odense Letbane anfører, at det er uklart, i hvilke situationer lovforslagets § 1, nr. 13 (forslag til færdselslovens § 43 b, stk. 1), hvorefter hastigheden for letbanekøretøj ikke må overstige hastighedsgrænsen for busser, er relevant. Det anføres, at fastsættelsen af hastighed bør bero på en risikovurdering, og at begrænsningen ikke bør gælde, hvor letbanekøretøjet kører i et særskilt tracé, hvorved forstås et reserveret areal i gaden.

Som det fremgår af bemærkningerne til § 1, nr. 13 (forslag til færdselslovens § 43 b), er de generelle hastighedsgrænser for busser i tættere bebygget område 50 km i timen og uden for tættere bebygget område som udgangspunkt 80 km i timen. Efter færdselslovens § 42, stk. 4, kan der dog for en vejstrækning fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod, ligesom der efter § 42, stk. 5, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle.

Hensigten med lovforslagets § 1, nr. 13 (forslaget til færdselslovens § 43 b, stk. 1), er at sikre, at den højest tilladte hastighed er den samme for let-

banekøretøjer som for busser. Dette gælder også, hvor den generelle hastighedsgrænse lokalt ved skiltning måtte være fraveget.

Som det fremgår af pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger, jf. herved færdselslovens § 1, har de foreslåede ændringer, herunder den foreslåede § 43 b, stk. 1, alene betydning for et letbanekøretøj, som kører på færdselslovens område. I det omfang letbanekøretøjet bevæger sig ind i eget, lukket tracé, som ikke er åbent for almindelig færdsel, og som dermed ikke er omfattet af færdselslovens område, er letbanen i færdselslovens forstand at betragte som jernbane. Færdselslovens hastighedsgrænser finder i disse situationer ikke anvendelse på letbanekøretøjet.

Movia foreslår, at den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 43 b, stk. 2 – hvorefter der for en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, og hvor letbanekøretøj fremføres klart adskilt fra den øvrige færdsel, kan fastsættes en højere hastighedsgrænse for letbanekøretøj end de generelle hastighedsgrænser, hvis ikke afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod – udvides til også at omfatte busser, der fremføres klart adskilt fra den øvrige trafik.

Som anført i pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger har lovforslaget til formål at skabe de færdselslovmæssige rammer for etableringen af de kommende letbaner. Det er derimod ikke hensigten med lovforslaget at ændre i bestemmelser i færdselsloven, som vedrører særlige spørgsmål om kørsel med bus.

Danske Motorcyklisters Råd ønsker i forhold til den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 43 b, stk. 2, en definition af, hvad der forstås ved en ”klar adskillelse”. Der bør ikke kunne efterlades tvivl om, hvornår hastigheden for letbaner blandt øvrig trafik skal begrænses til dennes maksimale hastighed, og hvornår letbanens hastighed må øges i forhold hertil. Tilsvarende anfører **Aalborg Kommune, Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune, Midttrafik, Ring 3 Letbane I/S og Odense Letbane**, som i øvrigt anfører, at den foreslåede 43 b, stk. 2, er en vigtig bestemmelse, og det foreslås, at begrebet ”klart adskilt” tydeliggøres i bemærkningerne med eksempler som kantsten, hæk, autoværn mv.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets nr. 13 (forslag til færdselslovens § 43 b), vil det være en betingelse for efter den foreslåede bestemmelse at fastsætte differentierede hastighedsgrænser, således at der for letbanekøretøj fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle

hastighedsgrænse, at fremførslen af letbanekøretøjet er klart adskilt fra den øvrige færdsel, og at afgørende færdselsmæssige hensyn ikke taler imod. Det er ved bestemmelsen forudsat, at der er tale om en fysisk adskillelse mellem fremførslen af letbanekøretøjet og den øvrige færdsel, herunder således at der ikke sker fremførsel af letbanekøretøj og den øvrige færdsel i samme vognbane.

Justitsministeriet er enig i, at det kan være nyttigt at eksemplificere, hvornår fremførslen af letbanekøretøjet f.eks. kan anses for klart adskilt fra den øvrige færdsel. Bemærkningerne til lovudkastets § 1, nr. 13 (forslag til færdselslovens § 43 b, stk. 2), er derfor i forhold til det lovudkast, som har været i høring, justeret således, at det tilføjes, at en klar adskillelse f.eks. kan ske ved kantsten, hæk, autoværn mv.

Det bemærkes hertil, at det efter lovforslagets § 1, nr. 16 (forslag til ændring af færdselslovens § 92 a, stk. 2), er politiet (for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejbestyrelsen og for så vidt angår privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, efter forhandling med vejmyndigheden), som træffer afgørelse om at anvende den foreslåede bestemmelse i § 43 b, stk. 2. Politiet vil i den forbindelse skulle vurdere, om adskillelsen konkret er klar, og om afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod.

3. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber

DTL anbefaler, at der gives mulighed for at køre med motorredskaber med en konstruktivt bestemt tophastighed på 40 km/t. Dog bør ændringen give anledning til trafikikkerhedsmæssige overvejelser, herunder om reglerne om kørekort, hvor alderen bør sættes op til 18 år, ligesom der bør være krav om et vist uddannelsesniveau for at kunne føre et traktorvognvogt. Ligeledes bør reglerne for bremses og tilkoblingsanordninger samt andet trafikikkerhedsudstyr ses efter.

Danske Motorcyklisters Råd finder, at hastighedsbegrænsningen bør hæves til 45 km/t, dels af hensyn til den øvrige trafikafvikling, dels for at tage hensyn til, at der også på offentlig vej kører knallert 45, som ved den foreslåede hastighedsgrænse fortsat vil kunne foretage overhalinger.

3F anfører, at lovforslaget vil resultere i en indsnævring af forskellen mellem de almindelige køretøjers tilladte hastighed og motorredskabets tilladte hastighed, eksempelvis ved bymæssig bebyggelse. Det må forudses, at

det bliver sværere at overhale disse køretøjstyper. Derved øges risikoen for u hensigtsmæssige overhalinger, ligesom forbikørselstiden bliver længere eller forbikørsel umulig. Det foreslås i den forbindelse, at politiet får til opgave at være særlig opmærksom på overtrædelse af færdselslovens § 22, stk. 2, om langsomtgående køretøjers særlige forpligtigelser overfor den øvrige trafik. 3F finder endelig, at færdselslovens § 43, stk. 5, som fastsætter en hastighedsgrænse på 30 km i timen for bl.a. traktorer og motorredskaber, bør konsekvensændres som følge af forslaget.

3F anfører desuden, at der bør stilles særlige krav til føreren af motorredskaber således, at der som minimum kræves en føreruddannelse svarende til køretøjer over 3,5 ton, idet de alle har en totalvægt der langt overstiger 3,5 ton. Ligeledes bør der stilles krav om syn af vogne og udstyr i lighed med, hvad der gælder for lastbiler.

Rigspolitiet udtrykker bekymring for, om motorredskaberne vil blive udnyttet til at køre den maksimale konstruktivt bestemte hastighed på 40 km i timen.

Med lovforslagets § 1, nr. 2 og 3 (forslaget til ændring af færdselslovens § 2, nr. 14 og 15), foreslås det, at den maksimale konstruktivt bestemte hastighed for motorredskaber – altså den hastighed redskabet skal være indstillet til højest at kunne køre for at kunne anses for at være et motorredskab i færdselslovens forstand – hæves fra 30 til 40 km i timen.

I forhold til det, som Rigspolitiet har anført, bemærker Justitsministeriet, at der også for traktorer gælder en lavere hastighedsbegrænsning på færdselslovens område end den hastighed på 40 i timen, som traktorer efter færdselslovens § 2, nr. 25, kan være konstruktivt bestemt til.

Som anført i pkt. 4.1 og 4.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det i færdselslovens § 43, stk. 5, fastsat, at hastigheden for såvel traktorer som for motorredskaber aldrig må overstige 30 km i timen. Denne hastighedsgrænse finder Justitsministeriet ikke anledning til at forslå ændret med lovforslaget.

4. Let gods på blokvogne

DTU Transport anfører, at forslaget kan medføre flere specielle transporter, hvilket kan tænkes at have en negativ effekt på trafiksikkerheden. Der

opfordres derfor til, at specielle køretøjer bliver mærket i tilstrækkeligt omfang.

Trafikstyrelsen bemærker, at der for særtransporter er fastlagt særlige krav om afmærkning, jf. herved bilag II til bekendtgørelse nr. 374 af 23. april 2007 om særtransport.

5. Gebyr for udstedelse af legitimationskort

DI og **ATL** er principielt imod nye gebyrer på vejgodstransport og er derfor betænkelige ved, at der indføres gebyrer for udstedelse af legitimationskort. Omkostninger til udstedelse af legitimationskort er opgjort til 108.000 kr. i 2014 og herefter mellem 42.000 kr. og 45.000 kr. de efterfølgende tre år. Det anføres, at det er et begrænset beløb, som det bør være muligt at afholde inden for de nuværende rammer, uden at branchen pålægges gebyrer.

Trafikstyrelsen bemærker hertil, at det under hele arbejdet med at give andre end politiet adgang til at foretage færdselsregulering i forbindelse med særtransporter har været en forudsætning, at ordningen skulle finansieres ved et gebyr på udstedelsen af legitimationskort. Dette fremgik bl.a. af Rapport om færdselsregulering ved særtransporter, som blev sendt i høring af Justitsministeriet den 11. juli 2013.

III. Lovforslaget

Lovforslaget er en sammenskrivning af tre forskellige lovudkast, som har været sendt særskilt i høring. Det drejer sig om henholdsvis § 1, nr. 1-15 og 19-25, § 1, nr. 16, samt § 1, nr. 17 og 18 og bemærkningerne til de pågældende bestemmelser samt de almindelige bemærkninger, som knytter sig hertil.

Det fremsatte lovforslag adskiller sig i øvrigt fra de udkast, der har været sendt i høring, på følgende punkter.

1. I definitionen af et "letbanekøretøj" i forslaget til færdselslovens § 2, nr. 10 (lovforslagets § 1, nr. 1), er "køretøj" ændret til "transportmiddel" og transportmidler "til udførelse af arbejde på spor mv." er tilføjet.

2. Den foreslåede § 29, stk. 1, nr. 11 (lovforslagets § 1, nr. 11), om forbud mod standsning og parkering på letbanespor er ændret til, at parkering ikke må ske på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres.

3. Der er indsat en ny § 1, nr. 19, i lovudkastet, hvorved henvisningen i færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 1, ændres fra § 21, stk. 1-3, til § 21, stk. 1-4. Herved omfattes den foreslåede tilføjelse af § 21, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 6), af reglerne om betinget frakendelse for visse overtrædelser af færdselsloven inden for en periode af 3 år, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten.

4. Den foreslåede § 52 a (lovforslagets § 1, nr. 15), er præciseret til at omfatte letbanespor i stedet for ”letbaner”.

5. Ikrafttrædelsesbestemmelsen (lovforslagets § 2) er omformuleret.

6. Det er i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 6 (forslag til færdselslovens § 21, stk. 2), præciseret, at den agtpågivenhed, som skal udvises ved overhalinger efter § 21, stk. 2, er skærpet i forhold til færdselslovens almindelige pligt til at udvise agtpågivenhed jf. lovens § 3.

7. Det er i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13 (forslag til færdselslovens § 43 b), tilføjet, at en klar adskillelse mellem fremførslen af letbanekøretøjet og den øvrige færdsel f.eks. kan ske ved kantsten, hæk, autoværn mv.

Herudover er der foretaget visse redaktionelle ændringer og præciseringer i lovforslaget samt bemærkningerne hertil.