



Lovforslag nr. L 62

Folketinget 2012-13

Fremsat den 14. november 2012 af justitsministeren (Morten Bødskov)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Sikkerhed ved reparation af havarerede køretøjer på motorvej m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 565 af 18. juni 2012 og lov nr. 570 af 18. juni 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 47 indsættes efter 2. pkt.:

»Reparation af køretøjet på stedet må kun udføres, hvis det er nødvendigt for, at køretøjet snarest muligt kan fjernes fra motorvejen.«

2. I § 47 indsættes som *stk. 2* og *3*:

»*Stk. 2.* Hvis det for at kunne udføre reparation på stedet, jf. stk. 1, 3. pkt., er nødvendigt at inddrage en del af køreba-

nen, skal der forinden ske underretning af politiet, som beslutter, om reparation på stedet kan iværksættes. Der skal endvidere ske forudgående underretning af politiet, hvis fjernelse af et køretøj i øvrigt vil skulle foregå ved inddragelse af en del af kørebanen.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om brug af tavlevogn og anden afmærkning ved fjernelse af et køretøj og ved udførelse af reparation på stedet.«

§ 1

Loven træder i kraft den 1. juli 2013.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund
2. Reparation af havarerede køretøjer på motorvej
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Justitsministeriets overvejelser
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder, organisationer mv.
9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund

Lovforslaget har til formål at øge sikkerheden for mekanikere og andre servicearbejdere, der udfører bjergning (bortbugsering) af køretøjer, der er havareret på motorvej, eller foretager reparation på stedet.

Det sker jævnlige, at lastbiler, busser og personbiler på grund af havari er nødsaget til at standse i nødsporet eller rabatten på en af landets motorveje. En fjernelse af køretøjet fra motorvejen vil ofte kræve, at køretøjet enten bortbugseres, eller at der på stedet udføres en mindre reparation af køretøjet. Dette arbejde udføres normalt af professionelle autohjælpsvirksomheder eller lignende.

Det er forbundet med betydelig fare at udføre arbejde på motorvej, uanset om der er tale om bjergning eller reparation af et havareret køretøj.

Med lovforslaget foreslås det derfor dels, at det præciseres, hvornår der må iværksættes reparation på stedet af et havareret køretøj på motorvej, dels at der indføres regler om, at iværksættelse af reparation på stedet eller bortbugsering i visse tilfælde forudsætter, at politiet inddrages. Hermed sikres, at politiet får mulighed for at træffe de nødvendige sikkerhedsmæssige foranstaltninger, f.eks. at sikre, at der sker afspærring af en eller flere vognbaner, inden reparationsarbejdet påbegyndes.

Endvidere foreslås der indført en bemyndigelse til, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om brug af tavlevogn og anden afmærkning ved bjergning af et køretøj og ved udførelse af reparation på stedet.

2. Reparation af havarerede køretøjer på motorvej

2.1. Gældende ret

Færdselsloven indeholder i §§ 44-47 særlige regler for færdsel på motorvej.

Det fremgår af færdselslovens § 47, 1. pkt., at hvis et køretøj på grund af færdselsuheld, motorfejl eller af anden årsag tvinges til at standse på en motorvej, skal køretøjet så vidt muligt placeres uden for kørebanen og derefter snarest muligt fjernes fra motorvejen. Er der tale om et færdselsuheld med dræbte eller alvorligt tilskadekomne, følger det dog af færdselslovens § 9, stk. 3, at et involveret køretøj af hensyn til havariundersøgelse mv. ikke umiddelbart må flyttes, medmindre dets placering er til fare for færdslen.

Bestemmelsen i § 47, 1. pkt., om, at køretøjet skal fjernes snarest muligt, gælder, uanset om der er tale om en lastbil, bus eller personbil, og uanset om køretøjet holder i nødsporet, rabatten eller helt eller delvist inde på kørebanen.

Det følger endvidere af færdselslovens § 47, 2. pkt., at hvis køretøjet ikke straks kan fjernes fra kørebanen, skal føreren træffe foranstaltninger for at advare andre trafikanter i overensstemmelse med reglerne om anvendelse af advarselstrekanter, jf. færdselslovens § 31, stk. 2, 3.-5. pkt. Under brug af nødtelefon skal køretøjet så vidt muligt placeres uden for kørebanen, jf. § 47, 3. pkt.

Det er ikke i færdselsloven eller i administrative regler udstedt i medfør heraf nærmere reguleret, hvordan kravet om, at et havareret køretøj snarest muligt skal fjernes fra motorvejen, skal opfyldes. Om kravet bedst opfyldes ved, at der rekvireres assistance (autohjælp eller lignende) til at bortbugserer køretøjet, eller ved at der foretages en (mindre) reparation – f.eks. et hjulskifte – på stedet, må derfor bero på en konkret vurdering. I den forbindelse lægges der – ud over det forventede tidsforbrug ved henholdsvis bortbugsering eller reparation – også vægt på den sikkerhedsmæssige risiko i den konkrete situation ved at gennemføre en reparation på stedet.

Personer, der udfører autohjælp ved havari, er ikke bemyndiget til at foretage regulering af den øvrige færdsel på stedet i forbindelse med arbejdets udførelse, jf. færdselslovens § 89, stk. 1, hvorefter det som udgangspunkt kun er politiet, der må foretage færdselsregulering. Justitsministeren kan dog fastsætte bestemmelser om andre personers adgang til at regulere færdslen, jf. § 89, stk. 2. Justitsministeren har i medfør af denne bemyndigelse udstedt bekendtgørelse nr. 732 af 11. juli 2005 om forsvarrets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen samt bekendtgørelse nr. 582 af 8. juni 2011 om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol.

Det er i færdselslovens § 48 fastsat, at den ovenfor nævnte bestemmelse i færdselslovens § 47 finder tilsvarende anvendelse på motortrafikvej samt på tilkørsels- og frakørselsvej til en sådan vej.

2.2. Justitsministeriets overvejelser

Efter Justitsministeriets opfattelse bør grundprincippet i færdselslovens § 47 om, at et havareret køretøj snarest muligt skal fjernes fra motorvejen med de undtagelser, der følger af færdselslovens § 9, fastholdes.

Justitsministeriet finder i den forbindelse, at der er behov for i færdselslovens § 47 at præcisere, at reparation på stedet kun må finde sted, når reparation skønnes at være den hurtigste måde at få fjernet køretøjet fra motorvejen på.

Endvidere finder Justitsministeriet, at der er tilfælde, hvor udførelse af reparation på stedet indebærer en sådan risiko for den eller de personer, der udfører arbejdet, at beslutningen om at iværksætte reparation på stedet bør træffes af politiet. Det drejer sig om tilfælde, hvor udførelse af reparationen nødvendiggør, at en del af kørebanen inddrages. Det kan f.eks. skyldes, at reparationen skal udføres på venstre side af et køretøj, som holder i nødsporet, eller at køretøjet holder helt eller delvist inde på kørebanen.

I disse tilfælde vil den, der skal foretage reparationen – ofte en professionel autohjælp eller lignende – forinden skulle underrette politiet, som herefter på baggrund af de konkrete forhold vil træffe beslutning om, hvorvidt reparationen kan iværksættes. Hermed får politiet samtidig mulighed for at sikre, at der sker den fornødne afspærring af en eller flere vognbaner, og at der i øvrigt er etableret den fornødne afmærkning på stedet, inden reparationsarbejdet påbegyndes.

Herudover finder Justitsministeriet, at i de tilfælde, hvor en bortbugsering vil skulle foregå ved, at en del af kørebanen inddrages, bør der ligeledes ske forudgående underretning af politiet.

Endelig foreslås der indsat en bemyndigelse i færdselslovens § 47, således at transportministeren efter forhandling med justitsministeren administrativt kan fastsætte regler om brug af tavlevogn og anden afmærkning i forbindelse med udførelse af autohjælp, uanset om der er tale om bortbugsering af et køretøj eller udførelse af reparation på stedet.

Der vil i medfør af bemyndigelsen f.eks. kunne fastsættes nærmere regler om, i hvilke tilfælde der enten skal eller kan anvendes en tavlevogn til at advare de øvrige trafikanter. Li-

geledes vil der kunne fastsættes nærmere regler for placering mv. af tavlevogne samt regler om brug af anden afmærkning på stedet.

De administrative regler om brug af tavlevogn og anden afmærkning forventes at blive udstedt af transportministeren, så de i givet fald kan træde i kraft samtidig med de foreslåede nye bestemmelser i færdselslovens § 47.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige af betydning.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet af betydning.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Advokatrådet, Dansk Erhverv, Danske Advokater, Danske Regioner, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Institut for Menneskerettigheder, KL (Kommunernes Landsforening), Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Nordic Assistance Association, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, præsidenterne for samtlige byretter, præsidenten for Vestre Landsret, præsidenten for Østre Landsret, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen af betydning.

Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen af betydning.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen af betydning.
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 (færdselslovens § 47, stk. 1)

Det foreslås, at det i færdselslovens § 47, som med lovforslaget bliver til § 47, stk. 1, præciseres, at reparation af et havareret køretøj på stedet kun må udføres, hvis det skønnes at være nødvendigt for, at køretøjet snarest muligt kan fjernes fra motorvejen, herunder kan fjernes hurtigere end ved bjergning (bortbugsering).

Til nr. 2 (færdselslovens § 47, stk. 2 og 3)

Det foreslås, at der i færdselslovens § 47 som *stk. 2, 1. pkt.*, indsættes en bestemmelse om, at hvis reparation på stedet af et havareret køretøj nødvendiggør, at en del af motorvejens kørebane inddrages, skal der forinden ske underretning af politiet, som herefter beslutter, om reparation på stedet kan iværksættes.

Bestemmelsen regulerer de situationer, hvor det efter færdselslovens § 47 (som bliver til § 47, stk. 1) undtagelsesvis vil være tilladt at foretage reparation på stedet, fordi det skønnes at ville være den hurtigste måde at få fjernet køretøjet fra motorvejen på, men hvor reparationen ikke kan gennemføres, uden at en del af kørebanen inddrages.

Hvorvidt en reparation på stedet nødvendiggør inddragelse af en del af kørebanen, må bero på en konkret vurdering af, om reparationen kun vil kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt ved at afspærre en eller flere vognbaner eller på anden måde regulere færdslen på kørebanen. Klargøring til reparation og lignende forudgående handlinger skal i denne sammenhæng anses som et led i udførelsen af reparationen.

Inddragelse af en del af kørebanen under reparationen vil f.eks. kunne være nødvendig, hvis reparation af et havareret køretøj, der holder i nødsporet, nødvendiggør, at reparatøren opholder sig på den side af køretøjet, der vender ud mod den inderste vognbane. Er der eksempelvis tale om et bredt køretøj (f.eks. en lastbil eller bus), vil en afspærring af vognbanen ofte være nødvendig.

Politiets beslutning om, hvorvidt reparation på stedet bør tildeles, vil afhænge af forholdene i den konkrete situation,

herunder bl.a. trafikintensiteten, tidspunktet på døgnet og vejr- og vejforhold i øvrigt.

Hvis politiet i forvejen er til stede ved havariet, vil den pågældende patrulje kunne træffe beslutning om, hvorvidt reparation kan iværksættes. Er politiet ikke på stedet, skal der ske underretning af politiet, som så vurderer, om der umiddelbart kan træffes beslutning om reparation, eller om der er behov for, at politiet kommer til stedet, inden beslutningen træffes.

Politiet vil i forbindelse med beslutningen kunne bestemme, at der skal træffes nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, inden reparationen kan påbegyndes, f.eks. at der sker afspærring af en eller flere vognbaner, eller at der etableres anden afmærkning på stedet.

Det påhviler den eller de personer, der udfører reparationen, at sikre sig, at politiet er underrettet om det pågældende havari og har meddelt, at reparationen kan iværksættes. Det gælder, uanset om det er føreren selv, en tilkaldt reparatør eller andre, der foretager reparationen.

Herudover foreslås det, at der i færdselslovens § 47 som *stk. 2, 2. pkt.*, indsættes en bestemmelse om, at hvis fjernelse af et køretøj i øvrigt kræver, at en del af kørebanen inddrages, skal politiet underrettes om havariet. Der sigtes her til de tilfælde, hvor det havarerede køretøj holder på (en del af) kørebanen, eller hvor bjergningskøretøjet vil skulle holde på (en del af) kørebanen i forbindelse med bortbugsering.

Underretningen af politiet skal ske, inden bortbugseringen – herunder klargøring mv. hertil – iværksættes, så det sikres, at politiet får kendskab til havariet og kan disponere i forhold hertil.

Underretningspligten påhviler den eller de personer, der udfører bortbugseringen.

Overtrædelse af bestemmelserne i stk. 2 kan straffes med bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1.

Som *stk. 3* i færdselslovens § 47 foreslås der indsat en bemyndigelse til transportministeren til administrativt – efter forhandling med justitsministeren – at kunne fastsætte nærmere regler om anvendelse af tavlevogn og anden afmærkning i forbindelse med fjernelse af havarerede køretøjer fra motorvejen og ved udførelse af reparation på stedet.

Bemyndigelsen vil f.eks. kunne anvendes til at fastsætte regler om, i hvilke tilfælde der ved udførelse af autohjælp enten skal eller kan anvendes tavlevogn for at advare øvrige trafikanter samt nærmere krav til selve tavlevognen og opstillingen af denne. Der vil i den forbindelse også kunne fastsættes uddannelsesmæssige krav til personer, der opstiller og betjener sådanne tavler. Herudover vil der kunne fastsættes regler om brug af anden afmærkning på stedet.

Det forudsættes med bemyndigelsen, at der vil kunne fastsættes administrative regler om, at private (autohjælpsvirksomheder mv.) kan – og i nogle tilfælde skal – anvende tavlevogn eller anden afmærkning på en sådan måde, at det har karakter af færdselsregulering, jf. færdselslovens § 89.

De foreslåede bestemmelser vil også finde anvendelse ved havari på motortrafikvej, jf. færdselslovens § 48. Ved ud-

stedelse af administrative regler om anvendelse af tavlevogn og anden afmærkning i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse (færdselslovens § 47, stk. 3) vil det dog samtidig kunne bestemmes, i hvilket omfang de administrative regler også skal finde anvendelse ved bjergning og reparation af havarede køretøjer på motortrafikvej.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2013.

De administrative regler om brug af tavlevogn og anden afmærkning, som vil blive udstedt af transportministeren i medfør af loven, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, forventes ligeledes at træde i kraft den 1. juli 2013.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 47. Tvinges et køretøj til standsning på grund af færdselsuheld, motorfejl eller af anden årsag, skal køretøjet så vidt muligt placeres uden for kørebanen og derefter snarest muligt fjernes fra motorvejen, medmindre andet følger af bestemmelserne i § 9. Såfremt køretøjet ikke straks fjernes fra kørebanen, skal føreren træffe foranstaltninger for at advare andre trafikanter, jf. § 31, stk. 2, 3.-5. pkt. Under brug af nødtelefon skal køretøjet så vidt muligt placeres uden for kørebanen.

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 565 af 18. juni 2012 og lov nr. 570 af 18. juni 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 47 indsættes efter 2. pkt.:

»Reparation af køretøjet på stedet må kun udføres, hvis det er nødvendigt for, at køretøjet snarest muligt kan fjernes fra motorvejen.«

2. I § 47 indsættes som *stk. 2* og *3*:

»*Stk. 2.* Hvis det for at kunne udføre reparation på stedet, jf. stk. 1, 3. pkt., er nødvendigt at inddrage en del af kørebanen, skal der forinden ske underretning af politiet, som beslutter, om reparation på stedet kan iværksættes. Der skal endvidere ske forudgående underretning af politiet, hvis fjernelse af et køretøj i øvrigt vil skulle foregå ved inddragelse af en del af kørebanen.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om brug af tavlevogn og anden afmærkning ved fjernelse af et køretøj og ved udførelse af reparation på stedet.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2013.