



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: MDT
Sagsnr.: 2012-801-0007
Dok.: 559067

Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Sikkerhed ved reparation af havarede køretøjer på motorvej m.v.)

I. Høringen

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatrådet, Dansk Erhverv, Danske Advokater, Danske Regioner, Dansk Industri (DI), 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.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Bilbranchen (DI), Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Datatilsynet, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Institut for Menneskerettigheder, Nordic Assistance Association, Poltiforbundet, præsidenterne for samtlige byretter, præsidenten for Vestre

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Landsret, præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Herudover har Dækbranchens Fællesråd og Rescue Center Denmark sendt bemærkninger til lovforslaget.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringsvar. Justitsministeriets bemærkninger til høringsvarene er anført med *kursiv*.

II. Høringsvarene

1. Generelle bemærkninger

Advokatrådet, Datatilsynet, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Institut for Menneskerettigheder, Politiforbundet, præsidenterne for samtlige byretter, præsidenten for Vestre Landsret, præsidenten for Østre Landsret, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Bilbranchen (DI), Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dækbranchens Fællesråd, Forenede Danske Motororejere (FDM), Nordic Assistance Association og Rescue Center Denmark støtter generelt lovforslaget om at højne sikkerheden i forbindelse med udførelse af reparation mv. af havarerede køretøjer på motorvej.

Bilbranchen (DI), Dansk Metal, Dækbranchens Fællesråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forenede Danske Motorejere (FDM), Nordic Assistance Association og Rescue Center Denmark er fremkommet med bemærkninger til høringsudkastets bilag 2 (udkast til bekendtgørelse om afmærkning ved reparation på motorvejes kørebaneareal). Da bilag 2 imidlertid af lovtekniske grunde ikke indgår i det fremsatte lovforslag, jf. nedenfor under pkt. III, er de modtagne bemærkninger hertil ikke medtaget i høringsoversigten. Bemærkningerne vil imidlertid indgå i Transportministeriets videre arbejde med at udarbejde de administrative regler om afmærkning, som er omtalt i pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

2. Pligtmæssig underretning af politiet mv.

Bilbranchen (DI) foreslår, at politiet altid skal underrettes, når der på motorvej eller motortrafikvej skal ske reparation af køretøjer med en total-

vægt på over 12 ton, idet der i disse situationer er tale om brede køretøjer, hvor en afspærring af den inderste vognbane ofte vil være nødvendig. Der bør desuden altid anvendes tavlevogn ved reparation i nødsporet af køretøjer over 12 ton.

Dansk Metal finder, at den foreslåede regel om forudgående underretning af politiet bør gælde ved alle former for reparation på motorvej og ikke kun, hvor reparationen gør det nødvendigt at inddrage en del af kørebanen. En ansat mekaniker, der skal udføre reparationen, fritages derved for selv af skulle skønne i den konkrete situation, om reparation umiddelbart kan iværksættes. Dermed sikres det, at vedkommende ikke vil kunne føle sig presset af sin arbejdsgiver til at foretage reparation med det samme. Det bør endvidere være lovpligtigt at afmærke med tavlevogn i samtlige tilfælde, hvor mekanikere eller andet personale opholder sig ved et havareret køretøj i nødsporet eller på kørebanen.

Justitsministeriet har ved udformningen af den foreslåede § 47, stk. 2, i færdselsloven tilstræbt en ordning, der sikrer mekanikere og andre, der udfører autohjælp på motorvej, en tilstrækkelig sikkerhed under udførelsen af dette arbejde. Justitsministeriet finder det imidlertid ikke nødvendigt at indføre en ordning om pligtmæssig underretning af politiet forud for enhver reparation på motorvej eller motortrafikvej eller enhver reparation af køretøjer over en bestemt størrelse. En sådan bestemmelse vil efter en samlet vurdering efter Justitsministeriets opfattelse ikke være hensigtsmæssig i lyset af de meget forskelligartede situationer, hvorunder reparation finder sted. Den foreslåede bestemmelse i § 47, stk. 2, er derfor afgrænset til tilfælde, hvor det er nødvendigt at inddrage en del af kørebanen.

Som det i den forbindelse fremgår af bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 47, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 2), vil spørgsmålet om, hvorvidt en reparation på stedet nødvendiggør inddragelse af en del af kørebanen, 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. Om dette er tilfældet vil afhænge af en række forhold, herunder eksempelvis køretøjets størrelse og bredde, dets placering, nødsporets eller rabattens bredde, og hvor på køretøjet reparationen skal udføres.

Efter lovforslaget må reparation på stedet under alle omstændigheder kun udføres, hvis det er den hurtigste måde at få køretøjet fjernet fra motorvejen på, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

Reglerne om, i hvilke tilfælde der vil skulle anvendes tavlevogn, vil blive fastsat administrativt af transportministeren efter forhandling med justitsministeren i medfør af den foreslåede bemyndigelse i færdselslovens § 47, stk. 3.

Fagligt Fælles Forbund (3F) finder, at forslaget til færdselslovens § 47, stk. 2, ikke kun bør gælde ved reparation og bugsering, men også ved klargøring hertil.

Det er med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 47, stk. 2, ikke tilsigtet at begrænse bestemmelsen til kun at gælde visse handlinger i forbindelse med udførelsen af selve reparationen eller bortbugseringen af et havareret køretøj. Bestemmelsen omfatter således f.eks. også klargøring, hvis handlingen må betragtes som et led i udførelsen af reparationen eller bortbugseringen, hvilket er blevet præciseret i bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 47, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 2).

Forenede Danske Motorejere (FDM) anfører, at politiet altid bør inddrage hensynet til fremkommeligheden for den øvrige trafik på motorvejen ved beslutninger om, hvornår og hvordan havarerede køretøjer skal repareres eller fjernes.

Som anført i bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 47, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 2), vil politiets beslutning om, hvorvidt reparation på stedet bør tillades efter bestemmelsen i færdselslovens § 47, stk. 2, 1. pkt., afhænge af den konkrete situation, herunder bl.a. trafikintensiteten, tidspunktet på døgnet og vejr- og vejforhold i øvrigt.

3. Økonomiske konsekvenser

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) anfører, at det bør præciseres, hvem der skal afholde udgifterne til rekvirering af en tavlevogn i de situationer, hvor politiet beslutter, at en sådan bør opstilles.

Der er med lovforslaget ikke tilsigtet ændringer i forhold til, hvad der i dag gælder for afholdelse af udgifter til foranstaltninger, herunder rekvirering af tavlevogne.

rering af tavlevogn, som politiet finder nødvendige at træffe i forbindelse med havari på motorvej og motortrafikvej. Lovforslaget indeholder på den baggrund ikke en nærmere omtale af dette spørgsmål.

Nordic Assistance Association anfører, at et krav om brug af tavlevogn i forbindelse med havari mv. på motorvej eller motortrafikvej vil betyde en meromkostning for disse assistancer sammenholdt med assistancer, hvor der ikke skal anvendes en tavlevogn. Det kan betyde, at kunden (den bilist, der er havareret) kan komme til at betale dobbelt så meget for autohjælp i forhold til i dag. Nordic Assistance Association frygter derfor, at flere fremover fristes til selv at foretage en reparation eller bortbugsering frem for at tilkalde professionel autohjælp.

Den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 47, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 2), og de administrative regler om anvendelse af tavlevogn, herunder uddannelsesmæssige krav mv., som vil blive udstedt i tilknytning hertil, vil gælde for alle, der udfører reparation eller bortbugsering af køretøjer på motorvej eller motortrafikvej. Reglerne vil derfor også gælde, selv om man undlader at tilkalde professionel autohjælp. Den, der foretager reparation eller bortbugsering i strid med de foreslåede regler, vil kunne straffes med bøde.

4. Andet

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) foreslår, at personer, der udfører autohjælp, skal kunne regulere færdslen på stedet, hvor reparationen udføres, hvis de har gennemført en relevant uddannelse.

Som anført i pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er personer, der udfører autohjælp ved havari, ikke bemyndiget til at foretage regulering af færdslen på stedet i forbindelse med arbejdets udførelse. Justitsministeriet finder, at hvis der i forbindelse med havari på motorvej eller motortrafikvej – ud over behovet for at opstille tavlevogn mv. i overensstemmelse med de administrative regler, som vil blive udstedt i medfør af forslaget til færdselslovens § 47, stk. 3 – opstår behov for at foretage færdselsregulering bør en sådan regulering fortsat alene foretages af politiet.

Nordic Assistance Association peger på, at lovforslaget vil kunne have miljømæssige konsekvenser, da et krav om brug af tavlevogn indebærer, at der vil blive behov for mere kørsel i forbindelse med udførelse af reparati-

on. Det skyldes, at et autohjælpskøretøj, der er ude at køre, og som tilkalles til et havari, først vil skulle tilbage til virksomheden og hente tavlevognen, eller at tavlevognen vil skulle køres ud til stedet af et andet køretøj.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at de eventuelle miljømæssige konsekvenser, som Nordic Assistance Association har peget på, i givet fald må vurderes at ville være meget begrænsede.

III. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag adskiller sig fra det udkast, der har været sendt i høring, på følgende punkter:

- Med henblik på tydeliggørelse foreslås præciseringen af, hvornår reparation på stedet af et havareret køretøj på motorvej må finde sted, indsat som et nyt 3. punktum i færdselslovens § 47, stk. 1 (lovforslagets § 1, nr. 1) (frem for som del af den foreslåede bestemmelse til færdselslovens § 47, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 2)).
- Af lovtekniske grunde er bilag 2 (udkast til bekendtgørelse om afmærkning ved reparation på motorvejes kørebaneareal) til det udkast til lovforslag, som har været sendt i høring, ikke medtaget i det fremsatte lovforslag. Det forudsættes imidlertid fortsat med lovforslaget, at transportministeren administrativt fastsætter nærmere regler om brug af tavlevogn mv. Reglerne herom forventes udstedt samtidig med, at loven træder i kraft den 1. juli 2013.
- I bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 47, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 2), er det præciseret, at bestemmelsen også omfatter klargøring og lignede forudgående handlinger, som må betragtes som et led i udførelsen af reparationen eller bortbugseringen.
- Herudover er der foretaget enkelte redaktionelle ændringer i lovforslaget og bemærkningerne.