



Fremsat den 8. oktober 2014 af justitsministeren (Karen Hækkerup)

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven<sup>1)</sup>

(Letbaner m.v.)

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 169 af 26. februar 2014, lov nr. 373 af 14. april 2014, lov nr. 457 af 14. maj 2014 og senest ved § 12 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 indsættes efter nr. 10 som nyt nummer:

»11. Letbanekøretøj:

transportmiddel, som er indrettet til befordring af passagerer eller til udførelse af arbejde på letbanespor m.v., og som kører i eget letbanespor på vej i et lukket letbanesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.«

Nr. 11-29 bliver herefter nr. 12-30.

2. § 2, nr. 14, 3. pkt., der bliver nr. 15, 3. pkt., affattes således:

»Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj.«

3. I § 2, nr. 15, 1. pkt., der bliver nr. 16, 1. pkt., ændres »30« til: »40«, og »og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed« udgår.

4. I § 2, nr. 24, der bliver nr. 25, indsættes efter »køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

5. I § 5, stk. 4, indsættes efter »derfra«: », men dog ikke for letbanespor«.

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

»Stk. 2. Uanset stk. 1 kan overhaling under iagttagelse af særlig agtpågivenhed ske højre om letbanekøretøj, hvis let-

banekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebanen i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre.«

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

7. I § 21, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »det køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

8. I § 27, stk. 4, indsættes efter »busstoppested«: »eller letbanestoppested«.

9. I § 29, stk. 1, nr. 9, ændres »krybespor eller« til: »krybespor.«.

10. I § 29, stk. 1, nr. 10, ændres »hyrevogne« til: »hyrevogne eller«.

11. I § 29, stk. 1, indsættes som nr. 11:

»11) på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres.«

12. I § 41, stk. 2, nr. 9, indsættes efter »bus«: »eller letbanekøretøj«.

13. Efter § 43 a indsættes i *kapitel 5*:

»§ 43 b. Hastigheden for letbanekøretøj må ikke overstige hastighedsgrænsen for busser, jf. § 42 og § 43, stk. 1 og 10.

Stk. 2. For en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, og hvor letbanekøretøj fremføres klart adskilt fra den øvrige færdsel, kan der for letbanekøretøj fastsættes en højere hastighedsgrænse end de generelle hastighedsgrænser, hvis ikke afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod.«

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning), EU-Tidende 2006, nr. L 403, s. 18.

14. To steder i § 49, stk. 6, og to steder i § 51, stk. 5, indsættes efter »andet køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

15. Efter kapitel 9 indsættes:

»Kapitel 9 a

*Særlige regler for letbanekøretøjer*

§ 52 a. § 6, stk. 1 og 2, § 9, stk. 3, § 10, stk. 4-7, §§ 24 og 25, § 26, stk. 1, 2, 4, 5 og 7, § 27, stk. 1, 3 og 5-8, § 32, stk. 1, 1., 2. og 4. pkt., §§ 33 og 34 samt § 82 finder tilsvarende anvendelse i forhold til letbanespor og kørsel med letbanekøretøj.

§ 52 b. Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om særlige forhold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.«

16. Efter § 61 indsættes før overskriften før § 62:

»Udenlandske myndigheders behandling af oplysninger om kørekort

§ 61 a. Rigspolitiet kan give den kompetente myndighed i et andet EU- eller EØS-land elektronisk adgang til oplysninger fra kørekortregisteret til brug for behandlingen af sager om kørekort, herunder til brug for behandlingen af sager om udstedelse og inddragelse af kørekort.«

17. § 86, stk. 1, 1. og 2. pkt., ophæves og i stedet indsættes:

»Kørsel med blokvogn, som medfører overskridelse af bestemmelser fastsat i medfør af §§ 84 og 85, må kun ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.«

18. I § 89, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om gebyr for udstedelse af legitimationskort til personer, der har gennemført uddannelse i at regulere færdsel i forbindelse med gennemførelse af særtransporter.«

19. I § 92 a, stk. 2, indsættes efter »§ 42, stk. 4 og 5,«: »og § 43 b, stk. 2,«.

20. I § 121, stk. 1, nr. 3, ændres »9 og 10,« til: »9, 10 og 11,«.

21. I § 121, stk. 1, nr. 9, indsættes efter »§ 107, stk. 2«: »og 3«.

22. I § 125, stk. 2, nr. 1, ændres »§ 21, stk. 1-3,« til: »§ 21, stk. 1-4,«.

23. I § 125 indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-6. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.«

24. I § 126 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-2. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.«

25. I § 133 a, stk. 8, nr. 2, ændres »førerretten« til: »retten til at føre lille knallert«.

## § 2

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 1-15, 17-20 og 22-24, træder i kraft den 1. januar 2015.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
  - 2.1. Letbaner
  - 2.2. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber
  - 2.3. Kørsel med let gods på blokvogne
  - 2.4. Gebyr for udstedelse af legitimationskort til personer, der bliver bemyndiget til at regulere færdsel ved gennemførelse af særtransporter
  - 2.5. Udenlandske myndigheders behandling af oplysninger om kørekort
3. Færdselslovens anvendelse på letbanekøretøj
  - 3.1. Gældende ret
  - 3.2. Justitsministeriets overvejelser
4. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber
  - 4.1. Gældende ret
  - 4.2. Justitsministeriets overvejelser
5. Kørsel med let gods på blokvogne
  - 5.1. Gældende ret
  - 5.2. Justitsministeriets overvejelser
6. Gebyr for udstedelse af legitimationskort til personer, der bliver bemyndiget til at regulere færdsel ved gennemførelse af særtransporter
  - 6.1. Gældende ret
  - 6.2. Justitsministeriets overvejelser
7. Udenlandske myndigheders behandling af oplysninger om kørekort
  - 7.1. Gældende ret
    - 7.1.1. Kørekortbekendtgørelsen og kørekortcirkulæret
    - 7.1.2. Persondataloven
  - 7.2. Indholdet af tredje kørekortdirektiv
  - 7.3. Justitsministeriets overvejelser
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
10. Administrative konsekvenser for borgerne
11. Miljømæssige konsekvenser
12. Forholdet til EU-retten
13. Hørte myndigheder, organisationer mv.
14. Sammenfattende skema

#### 1. Indledning

I en række af landets større byer er man i gang med anlægsarbejdet med henblik på etablering af letbaner i Danmark. Den første letbane forventes at blive sat i drift i Danmark i 2017. Letbanerne forventes til dels at komme til at køre i den almindelige trafik på færdselslovens anvendelsesområde. Lovforslaget har til formål at skabe de færdselslovmæssige rammer for etableringen af de kommende letbaner.

Lovforslaget indeholder desuden en ændring af færdselslovens § 2, nr. 14 og 15, som sikrer, at der gælder ens regler for motorredskaber og traktorer for så vidt angår den maksimale konstruktivt indstillede hastighed.

Derudover foreslås kravet om, at der skal indhentes forudgående tilladelse fra politiet til kørsel med blokvogn ophævet i tilfælde, hvor blokvognen eller vogntoget opfylder de krav til dimensioner, som efter særtransportbekendtgørelsen gælder for tilladelsesfri særtransporter foretaget med almindelige lastbiler eller vogntog.

Endvidere foreslås der indført hjemmel for transportministeren til at fastsætte bestemmelser om opkrævning af gebyr for udstedelse af legitimationskort til personer, der bliver bemyndiget til at regulere færdsel ved gennemførelse af særtransporter.

Det er endelig formålet med lovforslaget at foretage de ændringer af færdselsloven, som er nødvendige for at gennemføre de dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (tredje kørekortdirektiv), som pålægger medlemsstaterne at udveksle oplysninger om udstedte, ombyttede, erstattede, forlængede eller annullerede kørekort via det europæiske kørekortnetværk, RESPER (*RESeau PERmis de Conduire*).

#### 2. Lovforslagets baggrund

##### 2.1. Letbaner

2.1.1. I Baggrundsrapport for vejregulararbejdet med BRT og letbaner, Vejdirektoratet, marts 2012, er letbanetog (letbanekøretøj) beskrevet som en moderne sporvogn, hvor letbanemateriellets kapacitet kan sammenlignes med et tog og bremseegenskaber afhængig af materiel med en bus. En af de væsentlige forskelle mellem et letbanekøretøj og et almindeligt tog er, at letbanekøretøjet kan blandes med anden trafik på en smidig måde.

Det er kendetegnende for de kommende letbanekøretøjer i Danmark, at de vil køre på skinner, og at de må forventes dels at ville skulle køre i eget, lukket tracé (hvor letbanen kører gadeafhængigt og på jernbanelignende vilkår), som vil være afskærmet fra den øvrige trafik, og hvor der ikke vil finde anden færdsel sted, dels at ville skulle køre på steder, der benyttes til almindelig færdsel af bilister, cyklister, fodgængere mv. Det må således forventes, at en del af kørslen vil skulle ske på områder, der ligger inden for færdselslovens anvendelsesområde.

2.1.2. Med etableringen af letbaner i Danmark introduceres således en ny færdselsart på færdselslovens område, og der er ikke i færdselslovens gældende regler om lovpligtig adfærd taget højde for andre trafikanters møde med en letbane.

Med lovforslaget foreslås færdselslovens regler om, hvilke regler der gælder for de enkelte færdselsarter, herunder ved

færdselsarternes møde med hinanden (færdselsadfærdsreglerne), justeret for at gøre kørsel med letbanekøretøjer på færdselslovens område så smidigt og sikkert som mulig. Det sker – med inspiration fra de gældende regler i Norge og fra de tidligere danske regler om sporvogne – ved at tilpasse en række regler i forhold til kørsel med letbanekøretøjer og ved at sætte en række regler udtrykkeligt i kraft for letbanekøretøjer. Samtidig sker der med lovforslaget en tilpasning af færdselslovens bestemmelser om frakendelse af førerretten. Der henvises herom til pkt. 3 nedenfor.

2.1.3. Færdselsloven indeholdt tidligere regler for vejfarendes møde med sporvogne, jf. herved den tidligere gældende § 26, stk. 1, 1. pkt., jf. lovbekendtgørelse af 27. juni 1961 af færdselsloven, hvorefter vejfarende (trafikanter) så vidt muligt skulle give fri passage for sporvogn og andet skinnekøretøj.

Lovforslaget indeholder ikke en sådan udtrykkelig bestemmelse om, at trafikanter så vidt muligt skal give fri passage for letbanekøretøjer. Det har imidlertid været en overordnet forudsætning ved udformningen af lovforslaget, at letbanekøretøjerne som følge af vægt, dimensioner og manøvreredygtighed tillægges prioritet i trafikken, således at (øvrige) trafikanter som altovervejende udgangspunkt skal afpasse deres adfærd i trafikken efter letbanerne og give letbanekøretøj fri passage.

Det er samtidig 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. Hvor ingen andre regler eller anvisninger gælder for letbanekøretøj, herunder også f.eks. hvis en lysregulering måtte være ude af drift, vil man dog også for letbanekøretøj falde tilbage på færdselslovens grundregler om, at man skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed (færdsel efter forholdene), om vigepligt for kørende mv., når letbanekøretøjet kører på et område, hvor færdselsloven gælder.

2.1.4. De nærmere krav til føreren af et letbanekøretøj og særlige forhold vedrørende letbaner (herunder forsikringsforhold) foreslås ikke reguleret i færdselsloven, men forudsættes derimod nærmere reguleret i jernbaneloven og administrative forskrifter udstedt af transportministeren efter forhandling med justitsministeren. Det 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. Det bemærkes i den forbindelse, at transportministeren forventes at fremsætte et forslag til en ny jernbanelov senere i denne folketingssamling.

## 2.2. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskab

Motorredskaber, som f.eks. anvendes i landbruget, må efter færdselslovens § 2, nr. 15, ikke have en konstruktivt bestemt maksimal hastighed, der overstiger 30 km i timen.

Som følge af den almindelige tekniske udvikling producerer stadig færre fabrikanter imidlertid motorredskaber, som opfylder denne betingelse, og udbuddet af motorredskaber, der lovligt kan benyttes i Danmark, er som en konsekvens heraf faldende.

Med lovforslaget ønsker regeringen på denne baggrund desuden at forbedre rammevilkårene for operatører inden for entreprenør- og landbrugsbranchen ved at muliggøre anvendelse i Danmark af motorredskaber, som har konstruktivt bestemt hastighed på 40 km i timen. Der henvises herom til pkt. 4 nedenfor.

## 2.3. Kørsel med let gods på blokvogne

Efter færdselsloven skal der indhentes forudgående tilladelse fra politiet, før der kan køres med en blokvogn, også i de tilfælde, hvor blokvognen eller vogntoget opfylder de krav til dimensioner, som efter særtransportbekendtgørelsen gælder for tilladelsesfri særtransporter foretaget med almindelige lastvogne eller vogntog.

Regeringen ønsker med dette forslag at fremme udnyttelsen af den eksisterende vognpark til transport af gods og samtidig reducere den administrative byrde for virksomhederne ved i sådanne tilfælde at muliggøre anvendelse af blokvogne uden forudgående tilladelse fra politiet.

## 2.4. Gebyr for udstedelse af legitimationskort til personer, der bliver bemyndiget til at regulere færdsel ved gennemførelse af særtransporter

Det følger af færdselslovens § 89, stk. 2, at justitsministeren kan bemyndige andre end politiet til at regulere færdslen.

En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Justitsministeriet, Trafikstyrelsen og Rigspolitiet afgav i juli 2013 en rapport, som anbefalede, at der indføres regler om, at andre end politiet kan foretage færdselsregulering i forbindelse med særtransporter.

Det følger af § 1 i bekendtgørelse om særtransport, at der ved en særtransport forstås transport af udeleligt gods, der nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), samt kørsel med ubelæst blokvogn.

På baggrund af anbefalingerne i rapporten har justitsministeren udstedt bekendtgørelse om visse personers adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter, som trådte i kraft den 1. april 2014, og som bl.a. indeholder regler om de nærmere krav til personer, der kan foretage færdselsreguleringen i forbindelse med særtransporter, herunder krav om, at de pågældende skal gennemføre og bestå en forudgående uddannelse i færdselsregulering samt være i be-

siddelse af et særligt legitimationskort, når de foretager færdselsregulering. Der kan således først foretages færdselsregulering efter bekendtgørelsen, når personer efter bekendtgørelsens ikrafttræden er uddannet hertil.

Den nævnte arbejdsgruppe foreslog, at ordningen med uddannelse og udstedelse af legitimationskort, som varetages af Trafikstyrelsen under Transportministeriet, gebyrfinansieres. Med dette lovforslag foreslås der etableret hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om opkrævningen af et sådant gebyr.

### *2.5. Udenlandske myndigheders behandling af oplysninger om kørekort*

Tredje kørekortdirektiv har bl.a. til formål at mindske mulighederne for forfalskning af kørekort og kørekortturisme og indeholder bestemmelser om udveksling af oplysninger om kørekort, kørekorts udseende og indhold samt om kørekorts administrative gyldighedstid.

Direktivets bestemmelser om administrativ gyldighedstid for kørekort er gennemført ved lov nr. 1551 af 21. december 2010 om ændring af færdselsloven (Implementering af dele af tredje kørekortdirektiv, ændring af gyldighedstid for kørekort), mens direktivets bestemmelser om kørekortets udseende er gennemført ved bekendtgørelse nr. 12 af 10. januar 2013 om kørekort med senere ændringer (kørekortbekendtgørelsen).

Med lovforslaget etableres det retlige grundlag for gennemførelsen af de dele af direktivet, som pålægger medlemsstaterne at udveksle oplysninger om kørekort via det europæiske kørekortnetværk, RESPER.

Med lovforslaget foreslås det således at indføre en bestemmelse i færdselsloven, som giver kompetente myndigheder i andre EU- og EØS-lande adgang til oplysninger fra kørekortregisteret til brug for behandlingen af sager om kørekort, herunder til brug for behandlingen af sager om udstedelse og inddragelse af kørekort i det pågældende land.

### *3. Færdselslovens anvendelse på letbanekøretøj*

#### *3.1. Gældende ret*

*3.1.1.* Det følger af færdselslovens § 1, at loven – hvor ikke andet er bestemt – gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Det er almindeligt antaget, at det afgørende for, om et areal er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, jf. § 1, er, om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Der lægges således vægt på de faktiske forhold, og der kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne – f.eks. fodgængere, cyklister eller bilister – benytter arealet.

Definitionen af vej i færdselslovens forstand er efter § 2, nr. 27, vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat.

*3.1.2.* Det følger af færdselslovens § 2, nr. 10, at et køretøj er en indretning på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner.

Efter færdselslovens § 2, nr. 24, skal enhver, der færdes eller i øvrigt opholder sig på vej eller i køretøj på vej, anses som trafikant.

*3.1.3.* Færdselslovens kapitel 2 (§§ 3-9) indeholder de grundlæggende regler for al færdsel. Det følger heraf, at alle trafikanter skal overholde færdselslovens grundregler i §§ 3 og 4 om hensynsfuld optræden og agtpågivenhed samt efterkommelse af anvisninger for færdslen. Desuden er der i §§ 7-9, fastsat regler om bl.a. trafikanters ageren i forhold til udrykningskøretøjer og forpligtelser ved færdselsuheld mv.

Færdselslovens § 5, stk. 1, indeholder en bestemmelse om, at trafikanter, der skal passere en jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed, og at færdsel over jernbaneoverkørsel ikke må finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Det følger af § 5, stk. 4, at § 5, stk. 1, også gælder for passage af andre overkørsler samt for kørsel på eller over spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden af være afgrænset derfra.

*3.1.4.* Færdselsloven indeholder i kapitel 3-9 (§§ 10-52) en række regler, som indgående regulerer den lovpligtige adfærd for de enkelte færdselsarter i forskellige situationer, herunder ved mødet med andre færdselsarter, og regler om hastighed. Færdselslovens § 82 indeholder regler om køretøjers belæsning. Der er i § 82 nærmere fastsat bl.a., at personer eller gods ikke må være anbragt på en sådan måde, at føreren ikke har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere køretøjet. Desuden må passagerer ikke medtages i et sådant antal eller være anbragt på en sådan måde, at der kan opstå fare for dem selv eller andre. Endelig skal gods være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom.

*3.1.5.* Færdselslovens kapitel 10 (§§ 53-66 a) om førere af køretøjer mv. indeholder bl.a. – i §§ 53 og 54 – regler om forbud mod at føre motordrevet køretøj mv. under påvirkning af alkohol, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv.

*3.1.6.* Færdselslovens kapitel 17 (§§ 117-124) indeholder bl.a. regler om straf, og kapitel 18 (§§ 125-133) indeholder regler om frakendelse af førerret mv.

#### *3.2. Justitsministeriets overvejelser*

*3.2.1.* Letbanekøretøj vil bl.a. skulle køre på letbanespor i vej som afgrænset i færdselslovens § 2, nr. 27, og vil dermed køre på steder, som er omfattet af færdselslovens område, jf. ovenfor under pkt. 3.1.1. Letbanekøretøjet vil under kørslen på færdselslovens område være omfattet af færdselslovens bestemmelser, og letbaneføreren vil skulle overholde disse i det omfang, de gælder for letbanekøretøjet.

Letbanekøretøj falder ikke ind under færdselslovens definition af et køretøj, jf. pkt. 3.1.2 ovenfor om § 2, nr. 10, da letbanekøretøj vil komme til at køre på skinner. Bestemmelserne i færdselsloven, som omhandler føreren af et køretøj eller kørende, finder derfor ikke anvendelse på føreren af letbanekøretøj. I det omfang reglerne for kørende er relevante for kørsel med letbanekøretøj på færdselslovens område, er det derfor nødvendigt at sætte disse særskilt i kraft for letbanekøretøj.

For at undgå tvivl om, hvad der forstås ved en letbane, foreslås der indsat en definition af "letbanekøretøj" i færdselsloven, hvorefter der ved letbanekøretøj forstås et transportmiddel, som er indrettet til befordring af passagerer eller til udførelse af arbejde på letbanespor mv., og som kører i eget letbanespor på vej i et lukket letbanesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.

Der foreslås indsat en bestemmelse, hvorefter transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætter bestemmelser om særlige forhold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.

Det forudsættes herunder, at det administrativt vil blive fastsat, at føreren af et letbanekøretøj som minimum skal være i besiddelse af gyldigt kørekort til kategori B (almindelig bil). Derved sikres det, at letbaneføreren har den fornødne indsigt i færdselsreglerne og de øvrige færdselsarters adfærd til sikkert at kunne begå sig i trafikken på færdselslovens område.

Der henvises i øvrigt til § 1, nr. 1 og nr. 15 (forslag til færdselslovens § 2, nr. 11, og § 52 b), og bemærkningerne hertil.

3.2.2. Justitsministeriet finder, at det er behæftet med en vis tvivl, om føreren af et letbanekøretøj – i det omfang letbanekøretøjet befinder sig på færdselslovens område – vil kunne anses som trafikant efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 2, nr. 24, jf. herom ovenfor under pkt. 3.1.2.

Det kan i den forbindelse anføres, at det i den dagældende § 26 i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse af 27. juni 1961 af færdselsloven, synes forudsat, at førere af sporvogne ikke var omfattet af begrebet "vejfarende" (trafikant). Der ses imidlertid ikke i øvrigt at være faste holdepunkter for at antage, at en letbanefører ikke skulle være omfattet af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 2, nr. 24, som efter sin brede formulering må antages at skulle fortolkes udvidende.

For at undgå usikkerhed om, hvorvidt en letbanefører er omfattet af færdselslovens definition af en trafikant, og dermed usikkerhed om, hvorvidt færdselslovens bestemmelser om trafikanters lovpligtige adfærd gælder for letbaneføreren, foreslås det med lovforslaget, at bestemmelsen i færdselslovens § 2, nr. 24, ændres således, at det udtrykkeligt kommer til fremgå af bestemmelsen, at enhver, der opholder sig i et letbanekøretøj (som fører, passager mv.) på færdselslovens område, er at betragte som en trafikant.

Det indebærer bl.a., at letbaneføreren som trafikant skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, jf. færdselslovens § 3, stk. 1, og at letbaneføreren skal efterkomme anvisninger for færdslen, som er givet ved færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg eller på anden måde, jf. færdselslovens § 4, stk. 1, jf. § 95. Letbaneføreren vil desuden skulle holde vejen åben for udrykningskøretøjer samt give fri passage for bl.a. forsvarets og redningsberedskabets kolonner, jf. færdselslovens § 7, stk. 2 og 6. Ligeledes vil reglerne om trafikanters forpligtelser ved uheld komme til at gælde for førere af letbaner, jf. færdselslovens § 9, stk. 1 og 2.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 4 (forslag til ændring af færdselslovens § 2, nr. 24, der bliver nr. 25), og bemærkningerne hertil.

3.2.3. Det foreslås i tilknytning hertil, at der sker en tilpasning af en række af de færdselsadfærdsregler i færdselslovens kapitel 3-9, som ikke gælder for alle "trafikanter", men alene for "kørende" eller enkelte færdselsarter, jf. ovenfor under pkt. 3.1.4. Det drejer sig om f.eks. færdselslovens § 10, stk. 4-7, om regler for gåendes passage over kørebane eller cykelsti og § 26, stk. 1, 2, 4, 5 og 7 om kørendes vigepligt.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 8, 11, 12, 14 og 15 (forslag til ændring af færdselslovens § 27, stk. 4, § 29, stk. 1, § 41, stk. 2, nr. 9, § 49, stk. 6, § 51, stk. 5, og § 52 a), samt bemærkningerne hertil.

Færdselslovens §§ 21 og 22 indeholder nærmere bestemmelser om overhaling, herunder om den agtpågivenhed den overhalende skal udvise. Det er herunder i færdselslovens § 21, stk. 1, fastsat, at overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling ske højre om et køretøj, hvis fører svinger til venstre eller tydeligt forbereder et sådant sving.

Det vurderes, at letbanens faste sporføring i vej gør det forsvarligt at tillade overhaling til højre om letbanekøretøjet, og at det vil være med til at sikre en smidig afvikling af trafikken. Det sidstnævnte er navnlig relevant i tilfælde, hvor letbanen måtte blive ført med en lavere hastighed end den øvrige trafik.

Det foreslås, at reglen om overhaling "venstre om" i færdselslovens § 21, stk. 1, fraviges i forhold til letbanekøretøj, således at overhaling kan ske højre om letbanekøretøj under iagttagelse af særlig agtpågivenhed, hvis letbanekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebane i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre.

Der henvises til § 1, nr. 6 og 7 (forslag til færdselslovens § 21, stk. 2, og ændring af færdselslovens § 21, stk. 4, 1. pkt.), samt bemærkningerne hertil.

Derudover foreslås det med lovforslaget fastsat, at hastighedsgrænsen for letbanekøretøj som udgangspunkt skal være den samme som for busser, men at der for en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrev-

ne 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.

Der henvises herved til lovforslagets § 1, nr. 13 og 19 (forslag til færdselslovens § 43 b og ændring af færdselslovens § 92 a, stk. 2), samt bemærkningerne hertil.

Desuden foreslås det, at færdselslovens § 6, stk. 1, om forbud mod spring af eller på et køretøj, også skal gælde i forhold til kørsel med letbanekøretøj. Endelig foreslås det, at færdselslovens § 82 om køretøjets belæsning, jf. pkt. 3.1.4 ovenfor, også skal gælde herfor.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 15 (forslag til færdselslovens § 52 a), og bemærkningerne hertil.

3.2.4. Færdselslovens § 29 indeholder en række standsnings- og parkeringsforbud, og overtrædelse heraf kan pålægges afgift efter § 121, stk. 1, nr. 3 og 4. Det er herunder i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 3, fastsat, at standsning og parkering ikke må ske på jernbanelinje eller anden overkørsel.

Det må anses for tvivlsomt, om det efter § 29 også vil være forbudt at parkere på et letbanespor, som løber i vej, eller i øvrigt på en sådan måde, at letbanekøretøj ikke uhindret kan køre i sporet. Der bør imidlertid efter Justitsministeriets opfattelse gælde et forbud mod parkering og standsning sådanne steder. Derfor foreslås det fastsat, at standsning og parkering ikke må ske på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres, og at der ved overtrædelse heraf kan pålægges en kontrolafgift.

Det bemærkes, at det i færdselslovens § 31, stk. 1 (som ikke foreslås ændret), er fastsat, at føreren af et køretøj, der er standset eller parkeret på spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende, eller inden for 2 meter fra nærmeste skinne, ikke må fjerne sig længere fra køretøjet, end at vedkommende til enhver tid kan være opmærksom på eventuel trafik ad sporet. Som en konsekvens af den foreslåede bestemmelse vil § 31, stk. 1, ikke gælde i forhold til letbanespor.

Justitsministeriet har vurderet, at det ikke er relevant, at færdselslovens § 29, stk. 2 (som ikke foreslås ændret), om forbud mod standsning og parkering på den afmærkede strækning på hver side af stoppestedsskiltet ved et busstoppested, skulle finde tilsvarende anvendelse på letbanestoppesteder, da parkering ved et letbanestoppested vil være omfattet af det foreslåede forbud imod parkering på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 11 og 20 (forslaget til færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 11, og § 121, stk. 1, nr. 3), samt bemærkningerne hertil.

3.2.5. Justitsministeriet har vurderet, at det ikke er relevant at sætte færdselslovens øvrige adfærdsregler særskilt i kraft i forhold til letbanespor og letbanekøretøjer. Det gælder f.eks. bestemmelserne i § 18 om vending, bakning og vognbane-

skift mv., § 20 om kørendes møde med hinanden og § 28-30 om standsning og parkering.

Justitsministeriet har herunder også overvejet, hvorvidt færdselslovens § 19 om kørendes nedsætning af hastighed og standsning ved igangsættende busser ligeledes burde gælde for letbanekøretøjer. Under henvisning til den overordnede forudsætning om letbanekøretøjers almindelige forrang for den øvrige trafik, jf. ovenfor under pkt. 2.1.3, og idet denne forudsætning også gælder i forhold til igangsættende busser, er dette fundet unødvendigt. Justitsministeriet vurderer, at muligheden for sikker igangsætning fra stoppested for et letbanekøretøj, som kører i egen linjeføring, mest hensigtsmæssigt sikres ved udformningen og projekteringen af letbanestoppestederne, og der foreslås derfor ikke en regel som § 19 for så vidt angår letbanestoppested.

Det bemærkes, at færdselslovens § 23 om forbud mod overhaling i visse nærmere angivne tilfælde ikke foreslås ændret, idet bestemmelsen er køretøjsneutral og således også vil omfatte overhalinger af og med letbanekøretøj. Det indebærer bl.a., at overhaling af og med letbanekøretøj med undtagelse af nærmere angivne tilfælde ikke må foretages umiddelbart foran eller i vejkryds eller når oversigten foran eller på uoverskuelig bakke eller vejkurve er begrænset, med mindre kørebanen i kørselsretningen har mindst to vognbaner, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme.

Endelig bemærkes, at færdselslovens § 67 indeholder nærmere regler om, at et køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene, og at ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand. Som følge af letbanernes særlige karakter finder Justitsministeriet ikke, at det er relevant at sætte denne bestemmelse i kraft for letbanespor og letbanekøretøj.

3.2.6. Færdselslovens almindelige bestemmelser om straf i §§ 118-118 b og om straffesagernes behandling ved domstolene i §§ 119-119 b vil også – uden behov for ændringer – finde anvendelse såvel i forhold til overtrædelse af de grundlæggende regler og de eksisterende adfærdsregler, som med lovforslaget foreslås sat i kraft for letbanespor og kørsel med letbanekøretøj, som i forhold til overtrædelse af de foreslåede nye regler om adfærd.

Det bemærkes desuden, at det i den forbindelse forudsættes, at jernbaneloven vil indeholde regler om forbud mod kørsel med letbanekøretøj under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. og om straf herfor. Disse bestemmelser vil i givet fald også komme til at gælde ved kørsel med letbanekøretøj på færdselslovens område. Der henvises om en kommende ny jernbanelov til pkt. 2.1.4 ovenfor. Det forudsættes i den forbindelse, at straffen for forseelser begået i forbindelse med kørsel med letbanekøretøj under sådanne omstændigheder skal have indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til forseelser begået i forbindelse med kørsel med motordrevet køretøj under tilsvarende om-

stændigheder i strid med færdselslovens §§ 53 og 54. Det gælder, uanset at promillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2 promille eller derover) ikke er den samme, som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilmælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj, og herefter foretager spirituskørsel i et motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om straf bedømmes som et 2. gangstilmælde med den efter praksis skærpene virkning det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel foretaget i henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

3.2.7. Med lovforslaget foreslås en ændring af færdselslovens regler i § 125, stk. 7, og § 126, stk. 3, om betinget og ubetinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, således at frakendelse – under samme omstændigheder som for førere af motordrevne køretøjer – også kan ske ved en letbaneførers overtrædelse af de relevante bestemmelser i færdselsloven.

Det foreslås samtidig, at færdselslovens bestemmelser om frakendelse skal finde tilsvarende anvendelse, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven, jf. pkt. 3.2.6 ovenfor. Det forudsættes i den forbindelse, at der er indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til forseelser begået i forbindelse med henholdsvis kørsel med letbanekøretøj og kørsel med motordrevet køretøj.

De foreslåede bestemmelser for så vidt angår frakendelse som følge af forseelser begået under kørsel med letbanekøretøj er formuleret således, at førerretten ”kan” frakendes, mens det i de gældende bestemmelser om frakendelse af førerretten i § 125, stk. 1, og § 126, stk. 1, er fastsat, at førerretten i de opregnede situationer ”skal” frakendes i de omfattede tilfælde.

Med formuleringen af de foreslåede bestemmelser overlades der således 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.

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. Det bemærkes i den forbindelse, at jernbanelovens lavere promillegrænse medfører, at letbaneføreren kan straffes for kørsel med letbanekøretøjet efter jernbanelovens bestemmelser ved en promille på 0,2

eller derover, men at en betinget frakendelse af førerretten til motordrevet køretøj først sker ved en promille over 0,5, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 8, jf. § 53, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 23 og 24 (forslag til færdselslovens § 125, stk. 7, og § 126, stk. 3), samt bemærkningerne hertil.

Justitsministeriet har også overvejet, om færdselslovens § 127 om kørselsforbud burde gælde for føreren af letbanekøretøjet. Det må antages, at letbaneføreren ved erhvervelse af førerbevis til letbanekøretøj typisk vil have mere end 3 års erfaring fra førstegangserhvervelsen af førerretten til kategori B (almindelig bil), samt at frakendelse af førerretten som følge af færdselslovsovertrædelser begået i letbanekøretøj vil være relativt sjældent forekommende. Justitsministeriet har derfor vurderet, at det er tilstrækkeligt, at reglerne om straf og frakendelse finder anvendelse på føreren af letbanekøretøj.

3.2.8. Letbanespor, som ligger i vej, må anses for at være omfattet af færdselslovens § 5, stk. 4, om ”spor, der ligger i vej”. Det indebærer bl.a., at trafikanter som en følge af færdselslovens § 5, stk. 1, ikke må færdes over letbanespor, når det kan ses eller høres, at et letbanekøretøj nærmer sig, jf. pkt. 3.1.3 ovenfor.

Kørsel på og over spor i vej i forbindelse med letbaner må imidlertid antages at blive ofte forekommende visse steder i byerne. En smidig afvikling af trafikken taler i den forbindelse for, at den øvrige trafik (biler, busser, gående mv.) bør kunne passere letbanens spor, selv om det kan ses eller høres, at et letbanekøretøj nærmer sig, så længe passagen sker hensynsfuldt og med den fornødne agtpågivenhed, jf. herved færdselslovens § 3. Der ses i den situation ikke at være behov for at fastholde udgangspunktet om prioritet for letbanekøretøj frem for den øvrige trafik på samme måde, som den traditionelle jernbanetrafik har prioritet.

På den baggrund foreslås § 5, stk. 4, ændret således, at letbanespor udtrykkeligt undtages fra bestemmelsen, hvorved passage af sporet kan ske, uanset at letbanekøretøjet kan ses eller høres.

Om (forbud mod) standsning og parkering ved letbanestoppested eller på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres, henvises til pkt. 3.2.4 ovenfor.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 5 (forslaget til færdselslovens § 5, stk. 4), og bemærkningerne hertil.

3.2.9. Det bemærkes, at de foreslåede ændringer af færdselsloven alene har betydning for letbanekøretøj, som kører på færdselslovens anvendelsesområde. I det omfang letbanekøretøjet bevæger sig ind i eget, lukket tracé, som ikke er åbent for almindelig færdsel, jf. pkt. 3.1.1, og som dermed falder uden for færdselslovens område, er letbanen i færdselslovens forstand at betragte som jernbane.

#### 4. Konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber



#### 4.1. *Gældende ret*

Det er i færdselslovens § 2, nr. 13, fastsat, at der i færdselsloven ved ”motordrevet køretøj” forstås køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert.

Det er i færdselslovens § 2, nr. 14, tillige fastsat, at der i færdselsloven ved ”motorkøretøj” forstås motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, og motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.

Det er desuden i færdselslovens § 2, nr. 25, fastsat, at der i færdselsloven ved ”traktor” forstås motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen.

Endvidere er det i færdselslovens § 2, nr. 15, fastsat, at der i færdselsloven ved ”motorredskab” forstås motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gående, anses som motorredskab.

Efter færdselslovens § 2, nr. 15, 1. pkt., må et motorredskab således have en konstruktiv bestemt hastighed, der ikke overstiger 30 km i timen, og således at hastigheden kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en større hastighed.

Det er i færdselslovens § 43, stk. 5, fastsat, at hastigheden for såvel traktorer som for motorredskaber aldrig må overstige 30 km i timen.

#### 4.2. *Justitsministeriets overvejelser*

4.2.1. Reglerne om indretningen af køretøjer mv. hører under Transportministeriet, der har oplyst, at de fleste motorredskaber, som udbydes på markedet i dag, har en konstruktiv bestemt hastighed på 40 km i timen og derover, hvilket betyder, at landbrugs- og entreprenørhvervet kan opleve et begrænset udbud af motorredskaber, der lovligt kan benyttes i Danmark.

Transportministeriet foreslår derfor, hvilket Justitsministeriet kan tilslutte sig, at den lovlige maksimale konstruktiv bestemte hastighed for motorredskaber, jf. ovenfor under pkt. 4.1, ændres fra 30 til 40 km i timen, så den svarer til den for traktor gældende. Det bemærkes i den forbindelse, at bestemmelsen i færdselslovens § 2, nr. 25, om, at den konstruktiv bestemte hastighed for traktorer ikke må overstige

40 km i timen, på samme måde skal ses i lyset af, at stadig færre nye traktormodeller er konstrueret til en hastighed på højst 30 km i timen.

På grund af den hastighedsgrænse på 30 km i timen, der er fastsat i færdselslovens § 43, stk. 5, jf. pkt. 4.1 ovenfor, vurderer Trafikstyrelsen, at ændringen i praksis ikke vil få anden virkning end, at udbuddet af køretøjer, der kan sælges på det danske marked, bliver større. Det vurderes at ville kunne forbedre konkurrencevilkårene for operatørerne på det danske marked.

Lovforslaget indeholder på den baggrund en ændring af færdselslovens definition af et ”motorredskab”.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslag til ændring af færdselslovens § 2, nr. 15, der bliver nr. 16), og bemærkningerne hertil.

4.2.3. Det gældende krav i færdselslovens § 2, nr. 15, om, at en ændring af køretøjets hastighed skal forudsætte en væsentlig konstruktiv forandring, er en god sikring mod, at køretøjet, efter at det er taget i brug, bliver modificeret, så det kan køre hurtigere.

Trafikstyrelsen har imidlertid oplyst, at fabrikanterne gennem en længere årrække har fastsat køretøjers hastighed ved hjælp af elektronisk motorstyring. Principielt kan et lille elektronisk styremodul således være tilstrækkeligt til at ændre hastighed og ydelse.

Hvis kriteriet ”væsentlig konstruktiv forandring” i færdselslovens § 2, nr. 15, fastholdes, vil den eksisterende motorredskabsvognpark derfor over tid blive defineret som biler i færdselslovens forstand. Det foreslås på denne baggrund, at det pågældende kriterium udgår af bestemmelsen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 3 (forslag til ændring af færdselslovens § 2, nr. 15, der bliver nr. 16), og bemærkningerne hertil.

4.2.4. Som en konsekvens af de foreslåede ændringer i færdselslovens § 2, nr. 15, af definitionen af motorredskab foreslås definitionen af motorkøretøj i § 2, nr. 14, ændret, da grænsen for største konstruktiv bestemte hastighed anvendes til at adskille motorredskab fra bil.

Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 2, nr. 14), og bemærkningerne hertil.

### 5. *Kørsel med let gods på blokvogne*

#### 5.1. *Gældende ret*

Det er i færdselslovens § 86, stk. 1, 1. pkt., fastsat, at kørsel med blokvogn i belæsset stand kun må ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse, og i § 86, stk. 1, 2. pkt., er det fastsat, at det samme gælder kørsel med blokvogn i ubelæsset stand, hvis blokvognens, herunder blokvogntogets, dimensioner overskrider reglerne om dimensioner, totalvægt og akseltryk,

som gælder for ordinære lastbiler og lastbilvogntog, og som er fastsat i dimensionsbekendtgørelsen med hjemmel i færdselslovens §§ 84 og 85.

Det følger af disse regler, at enhver transport af gods på blokvogn – herunder når transporten holder sig inden for de dimensionsgrænser for særtransporter foretaget med almindelige lastvogne eller vogntog, der er fastsat i særtransportbekendtgørelsen – kræver politiets forudgående tilladelse.

Reglerne om transport af gods hører under Transportministeriet, der har oplyst, at overdimensioneret, udeleligt gods i dag uden forudgående tilladelse kan transporteres på ordinære lastbilvogntog med dimensioner op til 3,30 m i bredden, 4,10 m i højden og 30 m i længden (de normale grænser for vogntog er 2,55 m, 4,00 m og 18,75 m), hvis der ikke sker overskridelse af vægte og akseltryk. Politiet meddeler i praksis rutinemæssigt tilladelse til sådanne transportere også med blokvogn, uden at der er behov for at opstille særlige vilkår.

## 5.2. Justitsministeriets overvejelser

Det foreslås med lovforslaget, at færdselslovens § 86 ændres, så kørsel med belæssede blokvogne, når transporten holder sig inden for de dimensionsgrænser for tilladelsesfri særtransporter foretaget med almindelige lastvogne eller vogntog, der er fastsat i særtransportbekendtgørelsen, på samme måde som ved kørsel med ubelæssede blokvogne kan foretages uden forudgående tilladelse fra politiet. Det er dog en forudsætning, at dimensionsbekendtgørelsens grænser for totalvægt og akseltryk er overholdt.

Transportministeriet vurderer, at den foreslåede ændring vil gøre det muligt at forbedre udnyttelsen af den eksisterende vognpark, da vognmandsbranchen i øget omfang vil kunne gøre brug af blokvogne uden at skulle søge om tilladelse, før kørslen kan udføres. Det er således en lettelse i den administrative byrde for vognmændene ved, at der bliver mindre behov for forudgående planlægning, og at der i færre tilfælde skal bruges tid på at ansøge om særtransporttilladelse.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 17 (forslaget til færdselslovens § 86, stk. 1), og bemærkningerne hertil.

## 6. Gebyr for udstedelse af legitimationskort til personer, der bliver bemyndiget til at regulere færdsel ved gennemførelse af særtransporter

### 6.1. Gældende ret

I forbindelse med gennemførelse af store særtransporter (f.eks. af vindmølledele) er der jævnligt trafikale situationer, som forudsætter regulering af færdslen.

Efter færdselslovens § 89, stk. 1, kan politiet regulere færdslen på steder, hvor det skønnes nødvendigt. Desuden kan justitsministeren efter § 89, stk. 2, fastsætte bestemmelser om andre personers adgang til at regulere færdslen. Det er i færdselslovens § 4, stk. 2, fastsat, at trafikanter skal efter-

komme anvisninger i forbindelse med færdselsregulering, som foretages af politiet eller andre, som efter § 89, stk. 2, er bemyndiget til at regulere færdslen. Overtrædelse af færdselslovens § 4, stk. 2, straffes efter færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, med bøde.

Ved bekendtgørelse nr. 1282 af 12. november 2013 om visse personers adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter er det med hjemmel i færdselslovens § 89, stk. 2, fastsat, at visse andre personer end politiet kan regulere færdsel i forbindelse med særtransporter. En sådan adgang forudsætter bl.a., at de pågældende personer har gennemført og bestået en uddannelse.

Efter gennemført og bestået uddannelse udstedes et legitimationskort til dokumentation for, at den pågældende person er bemyndiget til at regulere færdsel i forbindelse med gennemførelse af særtransporter. Opgaven med udstedelse af legitimationskortet varetages af Trafikstyrelsen. I perioden frem til, at der er etableret hjemmel i færdselsloven til at kræve gebyr, vil Trafikstyrelsen udstede et kursusbevis, der midlertidigt, sammen med personens kørekort udgør dokumentation for, at personen har gennemført uddannelsen og opfylder vandelskravet. Dette bevis udgør indtil videre dokumentation for, at vedkommende har gennemgået den nævnte uddannelse og kan udføre færdselsregulering efter bekendtgørelsen i forbindelse med særtransporter. Såfremt personen ikke længere opfylder kravet om at være i besiddelse af et gyldigt kørekort, herunder i tilfælde af betinget frakendelse af førerretten, skal pågældende aflevere kursusbeviset til Trafikstyrelsen eller politiet inden 14 dage efter, at denne betingelse ikke længere er opfyldt.

Trafikstyrelsen fører et register over personer, der er i besiddelse af gyldig legitimation til at kunne udføre færdselsregulering i forbindelse med særtransporter.

### 6.2. Justitsministeriets overvejelser

Opgaven med udstedelse af legitimationskort til personer, som har bestået den særlige uddannelse, der er en betingelse for kunne regulere færdsel i forbindelse med gennemførelse af særtransporter, jf. ovenfor under pkt. 6.1, administreres af Trafikstyrelsen under Transportministeriet.

I tillæg til udstedelse af legitimationskort, skal Trafikstyrelsen føre et register over personer, der er bemyndiget til at regulere færdsel. Endvidere varetager styrelsen opgaverne med at godkende og føre tilsyn med uddannelsesinstitutioner, som forestår uddannelse i regulering af færdslen i forbindelse med gennemførelse af særtransporter, herunder fastsætte rammer for udarbejdelse og vedligeholdelse af uddannelsesplaner samt udarbejdelse og afvikling af prøver. Endelig behandler styrelsen klagesager og besvarer henvendelser fra chauffører og politi. Disse opgaver medfører, at Trafikstyrelsen skal afholde udgifter.

Med forslaget bemyndiges transportministeren til at fastsætte bestemmelser om betaling af et gebyr til dækning af ud-

gifterne i forbindelse med administrationen af ordningen, når der udstedes legitimationskort.

Udgifterne foreslås finansieret ved et omkostningsdækkende gebyr i forbindelse med udstedelse af legitimationskort. Gebyret, som er fastsat ud fra en forudsætning om et minimumsscenario for omkostninger til udførelse af opgaverne og er baseret på, at ansøger selv skal indhente straffeattest, forudsættes foreløbig fastsat til 380 kr. Transportministeriet har oplyst, at gebyrets størrelse vil blive tilpasset løbende med udviklingen, således at gebyret sættes ned, hvis de samlede udgifter falder, og sættes op, hvis den samlede udgift stiger.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 18 (forslaget til færdselslovens § 89, stk. 2, 2. pkt.), og bemærkningerne hertil.

## *7. Udenlandske myndigheders behandling af oplysninger om kørekort*

### *7.1. Gældende ret*

#### *7.1.1. Kørekortbekendtgørelsen og kørekortcirkulæret*

Det fremgår af § 1 i bekendtgørelse nr. 12 af 10. januar 2013 om kørekort med senere ændringer (kørekortbekendtgørelsen), at ingen person må være i besiddelse af mere end ét kørekort.

Det fremgår endvidere af § 4, stk. 1, i cirkulære nr. 9045 af 1. februar 2013 om kørekort (kørekortcirkulæret), at hvis der i forbindelse med udstedelse af kørekort er begrundet mistanke om, at ansøgeren har et kørekort i forvejen, har kommunen som ansvarlig for behandlingen af ansøgninger om kørekort pligt til via Rigspolitiet at forespørge hos andre EU- eller EØS-lande med henblik på at undersøge, om ansøgeren har et kørekort i forvejen.

Hvis der er begrundet mistanke om, at ansøgeren er underlagt restriktioner eller er frataget førerretten i et EU- eller EØS-land, har kommunen pligt til via Rigspolitiet at forespørge hos andre EU- eller EØS-lande, om dette er tilfældet, jf. kørekortcirkulærets § 4, stk. 2.

Hverken kørekortbekendtgørelsen eller kørekortcirkulæret indeholder regler om videregivelse af oplysninger til brug for andre landes behandling af sager om kørekort.

#### *7.1.2. Persondataloven*

Der er i persondatalovens § 5 fastsat en række grundlæggende principper for behandling af personoplysninger, herunder at behandling af personoplysninger skal ske i overensstemmelse med god databehandlingsskik, jf. § 5, stk. 1.

Persondatalovens § 6, stk. 1, indeholder de generelle betingelser for, hvornår behandling, herunder videregivelse, af personoplysninger må finde sted. Af bestemmelsen følger, at behandling af personoplysninger kun må finde sted, hvis en af de betingelser, der er angivet i bestemmelsens nr. 1-7,

er opfyldt, herunder at den registrerede har givet sit samtykke, at behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave i samfundets interesse, eller at behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave, der henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige eller en tredjemand, til hvem oplysningerne videregives, har fået pålagt.

Anden behandling af oplysninger, herunder videregivelse af oplysninger om enkeltpersoners rent private forhold er reguleret i persondatalovens §§ 7 og 8.

For så vidt angår oplysninger om strafbare forhold, fremgår det af lovens § 8, stk. 2, at sådanne oplysninger ikke må videregives. Videregivelse kan dog bl.a. finde sted, hvis den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke til videregivelsen, jf. bestemmelsens nr. 1, hvis videregivelsen sker til varetagelse af private eller offentlige interesser, der klart overstiger hensynet til de interesser, der begrunder hemmeligholdelse, herunder hensynet til den oplysningens angår, jf. bestemmelsens nr. 2, eller hvis videregivelsen er nødvendig for udførelsen af en myndigheds virksomhed eller påkrævet for en afgørelse, som myndigheden skal træffe, jf. bestemmelsens nr. 3.

### *7.2. Indholdet af tredje kørekortdirektiv*

7.2.1. Tredje kørekortdirektivs artikel 7, stk. 5, indeholder de nærmere regler om udstedelse af kørekort og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne.

Det følger af artikel 7, stk. 5, litra b, at en medlemsstat skal nægte at udstede et kørekort, hvis den konstaterer, at ansøgeren har et kørekort i forvejen.

Medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger i forbindelse med udstedelse, erstatning, fornyelse eller udskiftning af et kørekort ved at forhøre sig hos andre medlemsstater, når der er begrundet mistanke om, at ansøgeren har et andet kørekort i forvejen, jf. artikel 7, stk. 5, litra c.

Med henblik på at lette kontrollen skal udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ske gennem EU's kørekortnetværk RESPER, når det er operativt, jf. artikel 7, stk. 5, litra d.

Ifølge direktivets artikel 11, stk. 4, skal en medlemsstat desuden nægte at udstede et kørekort til en ansøger, hvis kørekort er begrænset, suspenderet eller inddraget i en anden medlemsstat. En medlemsstat skal endvidere nægte gyldigheden af ethvert kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat til en person, hvis kørekort er begrænset, suspenderet eller inddraget på den førstnævnte medlemsstats område. En medlemsstat kan også nægte at udstede et kørekort til en ansøger, hvis kørekort er annulleret i en anden medlemsstat.

Direktivets artikel 15 indeholder herudover en generel forpligtelse for medlemsstaterne til at bistå hinanden ved gennemførelsen af direktivet og til at udveksle oplysninger om udstedte, ombyttede, erstattede, forlængede eller annullerede

kørekort. I bestemmelsen gentages forpligtelsen om, at udvekslingen af oplysninger skal ske gennem EU's kørekortnetværk, RESPER, når det er operativt.

7.2.2. Rigspolitiet er i øjeblikket ved at forberede den tekniske tilknytning til RESPER netværket. Tilknytningen foregår via det europæiske køretøjs- og kørekortsinformations-system EUCARIS, der indeholder standarder for udveksling af kørekortinformationer.

Det er Rigspolitiets forventning, at den tekniske tilslutning til RESPER vil være på plads i løbet af efteråret 2014.

Når RESPER er fuldt operativt, vil myndighederne i EU- og EØS-lande via netværket kunne søge oplysninger i andre EU- og EØS-landes kørekortregistre om, hvorvidt et kørekort er gyldigt eller ugyldigt.

Hvis søgningen viser, at kørekortet er ugyldigt, vil svaret på søgningen bestå af en såkaldt RESPER-kode, som angiver årsagen til, at kørekortet er ugyldigt, herunder f.eks. om kørekortet er stjålet, frakendt, suspenderet, udløbet eller indtaget.

Videregivelse af oplysninger om kørekort sker således udelukkende gennem RESPER-koder, og der skabes ikke direkte online adgang til de andre EU- og EØS-landes kørekortregistre. Andre landes myndigheder vil ligeledes ikke få direkte online adgang til det danske kørekortregister efter dansk tilslutning til RESPER.

Der kan ikke gennem RESPER videregives nærmere oplysninger om baggrunden for, at et kørekort er ugyldigt (f.eks. oplysninger om årsagen til, at førerretten er frakendt). Sådanne oplysninger vil derfor skulle indhentes på baggrund af en almindelig forespørgsel hos myndighederne i det land, hvor afgørelsen er truffet.

### 7.3. Justitsministeriets overvejelser

Tredje kørekortdirektiv pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at udveksle oplysninger om udstedte, ombyttede, erstattede, forlængede eller annullerede kørekort.

Videregivelse af oplysninger til brug for andre EU- og EØS-landes behandling af sager om kørekort sker i dag på baggrund af en anmodning fra de pågældende landes myndigheder og i overensstemmelse med persondatalovens almindelige regler om videregivelse, jf. nærmere ovenfor under pkt. 7.1.2.

Med tilslutningen til EU's kørekortnetværk, RESPER, vil andre EU- og EØS-landes myndigheder fremover få elektronisk adgang til en række oplysninger, som findes i kørekortregisteret. Nogle af disse oplysninger er afgørelseskoder, som stammer fra Kriminalregisteret (kørekortet frakendt, førerretten ikke generhvervet, kørselsforbud, kørekort ej fornyet - udskudt frakendelse og kørekort administrativt indtaget).

Som det fremgår af pkt. 7.2.2 gives der ikke direkte online adgang til kørekortregisteret, men adgangen via RESPER indebærer en automatisk videregivelse af såkaldte RESPER-koder på baggrund af oplysninger, som findes i kørekortregisteret, herunder som anført af oplysninger, som stammer fra Kriminalregisteret.

På grund af den automatiske videregivelse af oplysninger og karakteren af de oplysninger, der videregives, er det Justitsministeriets opfattelse, at der bør fastsættes en udtrykkelig hjemmel til videregivelse af oplysninger fra kørekortregisteret via RESPER til de kompetente myndigheder i andre EU- og EØS-lande.

Det foreslås derfor, at der indsættes en bestemmelse i færdselsloven, hvorefter Rigspolitiet kan give den kompetente myndighed i et andet EU- eller EØS-land elektronisk adgang til oplysninger fra kørekortregisteret til brug for behandlingen af sager om kørekort, herunder til brug for behandlingen af sager om udstedelse og inddragelse af kørekort.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 16, og bemærkningerne hertil.

### 8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

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

Udstedelse af legitimationskort, registrering af personer, der er bemyndiget til at regulere færdsel, godkendelse af- og tilsyn med uddannelsesinstitutioner, som forestår uddannelse i regulering af færdslen i forbindelse med gennemførelse af særtransporter, fastsættelse af rammer for udarbejdelse og vedligeholdelse af uddannelsesplaner, udarbejdelse af- og afvikling af prøver og tilsyn med uddannelsesinstitutioner, samt behandling af klagesager og besvarelse af henvendelser fra borgere, virksomheder og politi, foreslås finansieret ved et omkostningsdækkende gebyr. Denne opgave vil således være udgiftsneutral.

Tabel 1 nedenfor viser Transportministeriets opgørelse over udvikling i opsparing, omkostninger, indtægter og resultat ved en pris pr. legitimationskort på 380 kr.

Tabel 1): Udvikling i opsparing, omkostninger, indtægter og resultat (pris 380 kr. pr. legitimationskort)

I kr.	2014	2015	2016	2017
Opsparing primo	0	-70.063	-45.494	-21.073
Omkostninger	108.043	41.897	42.046	45.393
Indtægter	37.981	66.466	66.466	66.466
Resultat	-70.063	24.569	24.421	21.073
Opsparing ultimo	-70.063	-45.494	-21.073	0

### 9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervs-livet mv.

Lovforslaget reducerer transporterhvervets udgifter til administration af særtransportansøgninger til blokvognskørsel.

Indførelse af gebyr i forbindelse med udstedelse af legitimationskort og regler om, at kursisterne efterfølgende skal ansøge om legitimationskort, vil medføre en besynderlig administrativ byrde for virksomheder, som skal have personale uddannet. Transportministeriet vil dog søge de administrative byrder for de berørte virksomheder begrænset mest muligt, eventuelt gennem indførelse af en elektronisk ansøgnings-procedure via uddannelsescentre.

Lovforslaget har ikke i øvrigt erhvervsøkonomiske konsekvenser af betydning og har ikke i øvrigt erhvervsadministrative konsekvenser.

### 10. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser af betydning for borgerne.

### 11. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

### 12. Forholdet til EU-retten

Lovforslagets § 1, nr. 16, indeholder de lovændringer, som er nødvendige for at gennemføre de dele af tredje kørekortdirektiv, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort, som pålægger medlemsstaterne at udveksle oplysninger om udstedte, ombyttede, erstattede, forlængede eller annullerede kørekort via det europæiske kørekortnetværk, RESPER.

### 13. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Et udkast til forslag til de bestemmelser om letbaner og konstruktivt bestemt hastighed for motorredskaber, som findes i lovforslagets § 1, nr. 1-15 og 19-25, har i perioden fra den 9. juli 2014 til den 20. august 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, 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, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister 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, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Motorcykelforhandlerforeningen, 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 og Aarhus Letbane I/S.

Et udkast til de bestemmelser om let gods på blokvogne og gebyr for udstedelse af legitimationskort, som findes i lovforslagets § 1, nr. 17 og 18, har i perioden fra den 8. juli 2014 til den 18. august 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

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, Dansk Industri, 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, Dansk Industri, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (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, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og Ungdomsringen.

Et udkast til bestemmelsen om udenlandske myndigheders behandling af oplysninger om kørekort, som findes i lovforslagets § 1, nr. 16, har i perioden fra den 11. september 2014 til den 10. oktober 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Chaufførernes Fagforening, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk

Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Transport & Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, 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, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, KL, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, MC-Touring Club Danmark, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

### 13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reducerede udgifter til transporterhervets administration af særtransportansøgninger til blokvognskørsel	Beskednen administrativ byrde for visse transportvirksomheder og i øvrigt ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslagets § 1, nr. 16, indeholder de lovændringer, som er nødvendige for at gennemføre de dele af tredje kørekortdirektiv, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort, som pålægger medlemsstaterne at udveksle oplysninger om udstedte, ombyttede, erstatte, forlængede eller annullerede kørekort via det europæiske kørekortnetværk, RESPER).	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

###### Til nr. 1

Med etableringen af letbaner i Danmark introduceres en ny færdselsart på færdselslovens område, og der foreslås med lovforslaget fastsat nærmere regler herfor. For at undgå tvivl om, hvad der i færdselsloven forstås ved letbanekøretøj, foreslås det at tilføje et nyt nummer (som nr. 11) til færdselslovens § 2, der indeholder definitionen af en række centrale begreber i loven. Med det foreslåede nye nr. 11 fastsættes det, at der i færdselsloven ved et letbanekøretøj forstås et transportmiddel, som er indrettet til befordring af passagerer eller til udførelse af arbejde på letbanespor mv., og som kører i eget letbanespor (skinessystem) på vej i et lukket letbanesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.

”Vej” er i færdselslovens § 2, nr. 27, der med det nye nr. 11 bliver nr. 28, defineret som vej, gade, cykelsti, fortov, plads,

bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat, og letbanekøretøj vil med den foreslåede bestemmelse være et køretøj, som kører i eget spor sådanne steder.

Det er efter den foreslåede definition af et letbanekøretøj en forudsætning, at letbanekøretøjet er indrettet til personbefordring eller til udførelse af arbejde på spor mv.. Det indebærer, at tog indrettet til godstransport på f.eks. havnearealer ikke er omfattet af definitionen, uanset at de kører i et lukket banesystem.

Hvis letbanekøretøjet kører i eget, lukket tracé på et sted, hvor der ikke finder almindelig færdsel sted, er letbanen i færdselslovens forstand at betragte som en jernbane og vil ikke være reguleret af færdselslovens regler, jf. pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Der er tale om en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 1, nr. 3 (forslag til ændring af færdselslovens § 2, nr. 15, 1. pkt., der bliver nr. 16, 1. pkt.).

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det foreslås, at den maksimale konstruktivt bestemte hastighed for motorredskaber ændres fra 30 til 40 km i timen, så den svarer til den for traktor gældende.

Det foreslås desuden, at kravet i den gældende bestemmelse i færdselslovens § 2, nr. 15, om, at ændring af køretøjets hastighed skal forudsætte en væsentlig konstruktiv forandring, ophæves.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det foreslås i færdselslovens definition af en "trafikanter" i § 2, nr. 24 (der med det foreslåede nye nr. 11 bliver nr. 25, jf. lovforslagets § 1, nr. 1), præciseret, at også personer, der på færdselslovens område opholder sig på et letbanekøretøj, herunder føreren, er trafikanter i færdselslovens forstand.

Den foreslåede ændring indebærer bl.a., at letbaneføreren skal overholde alle regler, som gælder for trafikanter, herunder de grundlæggende regler for al færdsel i færdselslovens kapitel 2, jf. pkt. 3.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

I færdselslovens § 5, stk. 1, er det fastsat, at trafikanter, der skal passere en jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed, og at færdsel over jernbaneoverkørsel ikke må finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. § 5, stk. 2 og 3, indeholder regler om pligt til standsning ved signalanlæg og bomme. Det følger af § 5, stk. 4, at § 5, stk. 1-3, også gælder for passage af andre overkørsler samt for kørsel på eller over spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden af være afgrænset derfra.

Det foreslås præciseret, at færdselslovens § 5, stk. 4, ikke gælder for letbanespor. Andre trafikanter vil derfor kunne passere letbanespor i vej, selv om det kan ses eller høres, at et letbanekøretøj nærmer sig. Herved tilgodeses fremkommeligheden for den øvrige trafik, som kan afvikles mere smidigt, end hvis passage skulle afvente letbanekøretøjet, når blot køretøjet kan ses eller høres.

Den foreslåede ændring indebærer desuden, at andre trafikanters pligt efter § 5, stk. 1, 1. pkt., til at udvise særlig forsigtighed ved passage af jernbanespor mv. ikke gælder ved passage af letbanespor. Andre trafikanter vil dog fortsat ved passage af et letbanespor på færdselslovens område være omfattet af den almindelige pligt til at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, jf. færdselslovens § 3.

Den foreslåede ændring omfatter letbanespor på færdselslovens område. I det omfang letbanekøretøjet kører i eget, lukket tracé uden for færdselslovens område, er letbanekøretøjet i færdselslovens forstand at betragte som en jernbane, jf. pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det indebærer også, at en overkørsel uden for færdselslovens område for et letbanekøretøj er at betragte som en jernbaneoverkørsel omfattet af § 5, stk. 1-3, og at trafikanter i sådanne tilfælde skal overholde de pågældende bestemmelser.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

I færdselslovens § 21, stk. 1, er det fastsat, at overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling ske højre om et køretøj, hvis fører svinger til venstre eller tydeligt forbereder et sådant sving. Cyklist og fører af lille knallert kan overhale køretøjet af andre arter til højre.

Det foreslås med den nye bestemmelse i § 21, stk. 2, fastsat, at overhaling kan ske højre om letbanekøretøj under iagttagelse af særlig agtpågivenhed, hvis letbanekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebanen i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre. Formuleringen "særlig agtpågivenhed" indebærer en skærpelse af den almindelige pligt til at udvise agtpågivenhed, som påhviler alle trafikanter, jf. færdselslovens § 3.

Pligten til at udvise særlig agtpågivenhed skal bl.a. ses i lyset af, at det overhalende køretøj under overhalingen vil kunne være skjult for andre trafikanter på højre side af letbanekøretøjet, hvor det ikke i andre sammenhænge end ved letbanekøretøj kan forventes, at der sker overhaling.

Overhaling efter den foreslåede bestemmelse vil desuden skulle ske under iagttagelse af de almindelige regler om overhaling i § 21, stk. 2, der bliver stk. 3, hvorefter kørende, der vil overhale, skal sikre sig, at dette kan ske uden fare, herunder særligt, at den vognbane, hvor overhalingen skal foregå, på en tilstrækkeligt lang strækning er fri for modkørende færdsel, og at der ikke er anden hindring for overhalingen, at den foran kørende ikke giver tegn til overhaling af et andet køretøj, at bagfra kommende køretøjer ikke har påbegyndt overhaling, og at det, bortset fra tilfælde, hvor overhaling sker i en vognbane, hvor modkørende færdsel ikke må forekomme, efter overhalingen utvivlsomt er muligt atter at føre køretøjet ind i trafikstrømmen uden at være til ulempe for denne.

Den overhalende vil desuden efter § 21, stk. 3 – der med en mindre ændring, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, bliver stk. 4 – skulle holde tilstrækkelig afstand til siden mellem sit køretøj og det letbanekøretøj, der overhales.

Herudover gælder de almindelige overhalingsforbud i færdselslovens § 23 (der ikke foreslås ændret) og forbud mod overhaling angivet ved skiltning eller afmærkning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Med ændringen foreslås det præciseret i færdselslovens § 21, stk. 3, 1. pkt. (der bliver § 21, stk. 4, 1. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 6), at den almindelige forpligtelse til at holde passende afstand mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales, også gælder i forhold til letbanekøretøj, der overhales. Færdselslovens § 21, stk. 3, 2. pkt. (der bliver § 21, stk. 4, 2. pkt.), hvorefter den, der overhaler til venstre, skal holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe, er køretøjsneutral, og vil således også gælde ved overhaling af letbanekøretøj.

Tilsvarende vil færdselslovens øvrige bestemmelser om forbud mod overhaling i visse nærmere angivne tilfælde også gælde i forhold til overhaling af letbanekøretøj, i det omfang bestemmelserne er køretøjsneutrale, jf. herved færdselslovens § 23, som er omtalt under pkt. 3.2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 6, og bemærkningerne hertil samt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 27, stk. 4, skal de kørende på cykelsti ved busstoppested beliggende ved kanten af cykelsti, hvor passagererne ikke optages fra eller afsættes på et areal, der er særligt indrettet for dem, holde tilbage og om fornødent standse for på- eller afstignende passagerer.

Med den foreslåede ændring ligestilles stoppesteder for letbanekøretøj med stoppesteder for busser i færdselslovens § 27, stk. 4. De samme færdselssikkerhedsmæssige hensyn, som begrunder vigepligt over for buspassagerer, gør sig således også gældende over for passagerer, som optages til og afsættes fra letbanekøretøj.

En tilsvarende ændring foreslås af færdselslovens § 41, stk. 2, nr. 9, jf. lovforslagets § 1, nr. 12.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9-10

Der er tale om konsekvensændringer som følge af lovforslagets § 1, nr. 11 (forslag til færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 11).

Til nr. 11

Det foreslås, at det almindelige forbud mod standsning og parkering i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1-10, suppleres med en bestemmelse i § 29, stk. 1, nr. 11, hvorefter standsning og parkering ikke må ske på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres. Forbuddet omfatter både standsning og parkering på selve letbanesporet samt standsning og parkering så tæt på letbanesporet, at et letbanekøretøj ikke uhindret kan køre i sporet.

Det foreslås samtidig med lovforslagets § 1, nr. 20 (forslag til ændring af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 3), at der kan pålægges kontrolafgift for overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 29, stk. 1, nr. 11.

Politiet vil i sådanne tilfælde desuden kunne foranledige køretøjet fjernet efter færdselslovens § 123, som ikke foreslås ændret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

Efter færdselslovens § 41, stk. 2, nr. 1-13, skal kørende holde en efter forholdene passende lav hastighed i en række tilfælde, herunder hvor køretøjet nærmer sig bus, der holder for at optage eller afsætte passagerer, jf. nr. 9.

Det foreslås, at stoppestederne for letbanekøretøj – på samme måde som i § 27, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, og bemærkningerne hertil – på dette punkt ligestilles med busstoppestederne.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

I færdselslovens §§ 42, 43 og 43 a er der fastsat generelle hastighedsgrænser samt hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer. I tættere bebygget område er hastighedsgrænsen 50 km i timen, jf. § 42, stk. 1, nr. 1. Efter § 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. Ligeledes kan der efter § 42, stk. 5, fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle. Sådanne lokale hastighedsbegrænsninger skal tilkendegives ved afmærkning, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 4, jf. § 95. Uden for tættere bebygget område er den højest tilladte hastighed for busser som udgangspunkt 80 km i timen, jf. færdselslovens § 43, stk. 1.



Det foreslås i tilknytning til ovennævnte bestemmelser, at der indsættes en ny bestemmelse i færdselsloven (som § 43 b) om særlige hastighedsgrænser for letbanekøretøj.

Med forslaget til færdselslovens § 43 b, *stk. 1*, fastsættes, at hastigheden for letbanekøretøj ikke må overstige den hastighedsgrænse, som på det pågældende sted gælder for busser. I det omfang letbanekøretøjet vil komme til at køre i tættere bebygget område, vil hastighedsgrænsen for letbanekøretøjet således – hvis der ikke ved skiltning er fastsat en højere eller lavere lokal hastighedsbegrænsning – være 50 km i timen.

Hastighedsgrænserne i færdselsloven gælder som udgangspunkt for alle køretøjer på den pågældende vejstrækning – og altså i alle vognbaner i samme retning. Efter den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 43 b, *stk. 2*, foreslås det imidlertid, at der på en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, kan indføres differentierede hastighedsgrænser, således at der for letbanekøretøj kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse.

Det er af hensyn til færdselssikkerheden en betingelse herfor, at fremførslen af letbanekøretøjet er klart adskilt fra den øvrige færdsel f.eks. ved kantsten, hæk, autoværn m.v. 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.

Om kompetencen til at fastsætte en anden hastighedsgrænse efter den foreslåede § 43 b henvises til lovforslagets § 1, nr. 19 (forslag til ændring af færdselslovens § 92 a, *stk. 2*).

I det omfang letbanekøretøjet bevæger sig uden for færdselslovens område, er det i færdselslovens forstand at betragte som en jernbane, jf. pkt. 3.2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger. I de tilfælde gælder færdselslovens generelle hastighedsgrænser derfor ikke for letbanekøretøjet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bestemmelser.

Til nr. 14

Efter færdselslovens § 49, *stk. 6*, og § 51, *stk. 5*, må cyklister og knallertkørere under kørslen ikke holde fast i andet køretøj eller i fører af eller passager på andet køretøj. Det foreslås, at tilsvarende skal gælde i forhold til letbanekøretøj.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 15

Det foreslås at indsætte et særskilt kapitel (kapitel 9 a) om særlige regler for letbanekøretøj.

#### Til § 52 a

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 52 a udstrækkes en række af færdselslovens bestemmelser om lovpligtig adfærd for kørende og visse andre færdselsarter til også at finde anvendelse i forhold til letbanespor og kørsel med letbanekøretøj. Det drejer sig om følgende bestemmelser:

§ 9, *stk. 3*, om flytning af køretøjer der har været indblandet i uheld, hvis placering er til fare for færdslen.

§ 10, *stk. 4-7*, om visse regler for gåendes passage af kørebanelen.

§§ 24 og 25 samt § 26, *stk. 1, 2, 4, 5 og 7*, om regler for kørende ved forbikørsel, overhaling og vigepligt.

§ 27, *stk. 1, 3 og 5-8*, om kørendes forpligtelser over for gående.

§ 32, *stk. 1, 1. 2. og 4. pkt.*, om kørendes signal- og tegngivning.

§§ 33 og 34 om regler for kørendes lygteføring.

Samtidig foreslås færdselslovens § 6, *stk. 1 og 2*, om bl.a. forbud mod spring af og på køretøj i bevægelse, ophold på trinbræt og forbud mod at hænge slæde eller lignende efter køretøj samt § 82 om køretøjers belæsning også at skulle finde anvendelse i forhold til letbanespor og kørsel med letbanekøretøj.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### Til 52 b

Det foreslås, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om særlige forhold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.

Det forudsættes herunder med hjemmel i bestemmelsen fastsat, at føreren af et letbanekøretøj som minimum skal være i besiddelse af et gyldigt kørekort til kategori B (almindelig bil). Derved sikres det, at letbaneføreren har den fornødne indsigt i færdselsreglerne og de øvrige færdselsarters adfærd til sikkert at kunne begå sig i trafikken på færdselslovens område.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.4 og pkt. 3.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 16

Bestemmelsen fastsætter det retlige grundlag for, at andre EU- eller EØS-landes myndigheder kan få adgang til oplysninger fra det danske kørekortregister gennem søgninger foretaget i EU's kørekortnetværk, RESPER.

Adgangen til oplysningerne gives af Rigspolitiet, som er ansvarlig for den tekniske tilslutning til RESPER.

Der vil med hjemmel i bestemmelsen blive givet elektronisk adgang til visse oplysninger fra kørekortregisteret til brug for behandlingen af sager om kørekort, herunder til brug for behandlingen af sager om udstedelse og inddragelse af kørekort. Opregningen af sager er ikke udtømmende, og det forudsættes i overensstemmelse med tredje kørekortdirektiv, at der via RESPER gives adgang til kørekortoplysninger til brug for myndighedernes behandling af sager om f.eks. ombygning, erstatning og fornyelse af kørekort.

Med bestemmelsen sikres det således i overensstemmelse med direktivets hensigt, at netværket generelt kan anvendes til at kontrollere gyldigheden af kørekort, som er udstedt i et andet EU- eller EØS land.

Der henvises i øvrigt til pkt. 7.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 17

Med den foreslåede ændring af færdselslovens § 86, stk. 1, kan der gennemføres særtransport med belæssede såvel som ubelæssede blokvogne uden forudgående tilladelse fra politiet på samme vilkår, som allerede gælder for almindelige lastvogne og vogntog efter særtransportbekendtgørelsen.

Det indebærer efter de gældende regler, herunder navnlig i bekendtgørelsens §§ 24-28, samt bilag 1 om almindelige betingelser for særtransport og bilag 2 om afmærkning, at blokvogne, der i belasset stand ikke overskrider dimensionerne op til 3,30 m i bredden, 4,10 m i højden og 30 m i længden, kan køre uden forudgående tilladelse fra politiet, som der stilles krav om efter de hidtil gældende regler, når dimensionsbekendtgørelsens grænser for totalvægt og akseltryk er overholdt (56 ton totalvægt for vogntog, 10 ton akseltryk og 11,5 ton drivakseltryk).

Der henvises i øvrigt til pkt. 5.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 18

Med den foreslåede ændring af færdselslovens § 89, stk. 2, indføres en bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte regler om et omkostningsdækkende gebyr i forbindelse med udstedelse af legitimationskort til personer, der har gennemført og bestået uddannelse i at regulere færdsel i forbindelse med gennemførelse af særtransporter.

Gebyrindtægterne skal dække de langsigtede gennemsnitsomkostninger i forbindelse med udstedelse af legitimationskort, godkendelse af uddannelsescentre, herunder fastsættelse af rammer for udarbejdelse og vedligeholdelse af uddannelsesplaner samt afvikling og udarbejdelse af prøver, tilsyn med godkendte uddannelsessteder og administration af ordningen, ligesom det skal dække sikring af registrering og ud-

stedelses af beviser, samt behandling af klagesager og henvendelser fra chauffører og politi.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 og pkt. 6.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 19

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 43 b, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 13, kan der for en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, og hvor letbanekøretøj fremføres klart adskilt fra den øvrige færdsel, for letbanekøretøj fastsættes en højere hastighedsgrænse end de generelle hastighedsgrænser, hvis ikke afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod.

Det foreslås i tilknytning hertil, at det i færdselslovens § 92 a, stk. 2, fastsættes, at det – på samme måde som ved udnyttelsen af den almindelige adgang i færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, til at fastsætte lokale højere eller lavere hastighedsgrænser end dem, der er fastsat i færdselsloven – 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, til at fastsætte en højere hastighedsgrænse end de generelle hastighedsgrænser for en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer.

Der henvises til pkt. 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 20

Den gældende bestemmelse i færdselslovens § 121, stk. 1, angiver, hvilke overtrædelser af standsnings- og parkeringsforseelser i færdselsloven som politiet kan afgiftspålægge. Kompetencen er i medfør af færdselslovens § 122 a, stk. 1 (som ikke foreslås ændret), overladt til kommunalbestyrelsen jf. bekendtgørelse nr. 972 af 17. oktober 2005 om kommunal parkeringskontrol.

Med den foreslåede ændring af § 121, stk. 1, nr. 3, kan der ske afgiftspåleggelse af en overtrædelse af det samtidig foreslåede forbud mod standsning og parkering på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres i § 29, stk. 1, nr. 11, jf. herom lovforslagets § 1, nr. 11, og bemærkningerne hertil.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 21

Der er tale om en konsekvensændring som følge af indføjel- sen af stk. 3 i vejlovens § 107 ved lov nr. 169 af 26. februar 2014 om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje (Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet).

## Til nr. 22

Der er tale om en konsekvensændring som følge af den foreslåede § 21, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 6), hvorved der under iagttagelse af særlig agtpågivenhed kan ske overhaling højre om letbanekøretøj.

Med ændringen omfattes overtrædelse af den foreslåede bestemmelse i § 21, stk. 2, af klippekortordningen i færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 1. Efter denne bestemmelse skal der ske betinget frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten efter § 125, stk. 1. Med forslaget ligestilles overtrædelse af den foreslåede § 21, stk. 2, i denne sammenhæng med overtrædelse af de gældende bestemmelser om overhaling i § 21, stk. 1-3, som bliver § 21, stk. 1, 3 og 4.

## Til nr. 23

Færdselslovens § 125, stk. 1-6, indeholder nærmere regler om, under hvilke betingelser overtrædelsen af færdselslovens bestemmelser medfører, at den pågældende frakendes retten til at føre motordrevet køretøj betinget og retsvirkningerne af en sådan betinget frakendelse.

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 125, stk. 7, kan retten til at føre motordrevet køretøj frakendes føreren af et letbanekøretøj efter § 125, stk. 1-6. Det indebærer f.eks., at retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj betinget, såfremt føreren under kørslen med letbanekøretøjet under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor, jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1.

Det foreslås desuden, at det anførte om betinget frakendelse skal gælde, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.

Bestemmelsen er formuleret således, at førerretten ”kan” frakendes, mens det i § 125, stk. 1, er fastsat, at førerretten i de opregnede situationer ”skal” frakendes i de omfattede tilfælde. Med formuleringen overlades der således anklagemyndigheden (i tiltalepraksis) og domstolene en friere vurdering af, om en konkret forseelse skal medføre betinget frakendelse af førerretten, hvor hensynet til letbanens særlige karakter og forhold under kørslen vil kunne indgå.

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.

Det forudsættes, at færdselslovsforseelser begået med letbanekøretøj har indbyrdes gentagelsesvirkning med forseelser begået i motordrevet køretøj. Dette gælder også ved spirituskørsel, uanset at promillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2 promille eller derover) ikke er den samme som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilfælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj og herefter foretager spirituskørsel i et motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten bedømmes som et 2. gangstilfælde med den efter praksis skærpene virkning, det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel foretaget i henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

Den foreslåede bestemmelse indebærer desuden, at den såkaldte klippekortordning i færdselslovens § 125, stk. 2 og 3 (hvorefter der skal ske betinget frakendelse af førerretten, hvis føreren inden for en periode af tre år har gjort sig skyldig i som udgangspunkt tre nærmere opregnede typer forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten), også finder anvendelse ved kørsel med letbanekøretøj og med indbyrdes gentagelsesvirkning i forhold til kørsel med motordrevet køretøj. Det anførte indebærer, at f.eks. fremkørsel mod rødt lys i letbanekøretøjet medfører et klip i kørekortet, jf. færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 2.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.2.6.

Det bemærkes, at en række af de bestemmelser, der er henvist til i færdselslovens § 125, stk. 1, ikke er relevante for førere af letbanekøretøj, idet bestemmelserne forudsætter kørsel i et særligt køretøj. Det drejer sig om f.eks. § 125, stk. 1, nr. 4-7, som vedrører busser og lastbiler, og § 125, stk. 1, nr. 10, om stor knallert.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.6 og 3.2.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

## Til nr. 24

Færdselslovens § 126, stk. 1 og 2, indeholder nærmere regler om, under hvilke betingelser overtrædelsen af færdselslovens bestemmelser medfører, at den pågældende frakendes retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget.

Med den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 3, kan retten til at føre motordrevet køretøj frakendes føreren af et letbanekøretøj efter § 126, stk. 1 og 2. Dette indebærer f.eks., at retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj ubetinget, såfremt føreren under kørslen med letbanekøretøjet har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter kørslen over 0,60 mg pr. liter luft, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, eller hvis føreren af letbanen forsætligt har voldt skade på

andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført letbanekøretøj på særlig hensynsløs måde, jf. § 126, stk. 1, nr. 5.

Det anførte om ubetinget frakendelse gælder desuden, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.

Bestemmelsen er formuleret således, at førerretten ”kan” frakendes, mens det i § 126, stk. 1, er fastsat, at førerretten i de opregnede situationer ”skal” frakendes i de omfattede tilfælde. Med formuleringen overlades der således anklagemyndigheden (i tiltalepraksis) og domstolene en friere vurdering af, om en konkret forseelse skal medføre betinget frakendelse af førerretten, hvor hensynet til letbanens særlige karakter og forhold under kørslen vil kunne indgå.

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 – ligesom betinget frakendelse, jf. lovforslagets § 1, nr. 23 (forslaget til færdselslovens § 125, stk. 7), og bemærkningerne hertil – 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.

Det forudsættes, at færdselslovsforseelser begået i letbanekøretøj har indbyrdes gentagelsesvirkning med forseelser begået i motordrevet køretøj. Det gælder, uanset at promillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2 promille eller derover) ikke er den samme som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilfælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj og herefter foretager spirituskørsel i et motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten bedømmes som et 2. gangstilfælde med den efter praksis skærpende virkning, det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel foretaget i henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

Der henvises i den forbindelse til pkt. 3.2.6 og pkt. 3.2.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det bemærkes, at en række af de bestemmelser, der er henvist til i færdselslovens § 126, stk. 1, ikke er relevante for førere af letbanekøretøj, idet bestemmelserne forudsætter kørsel i et særligt køretøj.

Til nr. 25

Færdselslovens § 133 a, stk. 8, nr. 2, fik sin nuværende affattelse ved lov nr. 457 af 14. maj 2014 (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.), som trådte i kraft den 1. juli 2014. Der foreslås med bestemmelsen en redaktionel ændring heraf under hensyn til terminologien i færdselslovens § 2, nr. 6, og § 129, således at der, når der er tale om lille knallert, ikke tales om frakendelse af førerretten men om retten til at føre (lille knallert).

#### Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Dog foreslås det i *stk. 2*, at § 1, nr. 1-15, 17-20 og 22-24 træder i kraft den 1. januar 2015.

Dette indebærer, at kun § 1, nr. 16, 21 og 25 (forslag til færdselslovens § 61 a, samt ændring af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 9 og § 133 a, stk. 8, nr. 2) træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Baggrunden for det foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt for § 1, nr. 16 er, at det retlige grundlag for Danmarks tilslutning til RESPER, der forventes at være på plads i løbet af efteråret 2014, tilvejebringes snarest muligt. Der henvises til pkt. 7.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Baggrunden for det foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt for § 1, nr. 21 og nr. 25 er, at der med disse to ændringer er tale om en konsekvensændring som følge af lov nr. 169 af 26. februar 2014 om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje (Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet), som trådte i kraft den 1. marts 2014, samt en redaktionel ændring af en bestemmelse vedtaget ved lov nr. 457 af 14. maj 2014 (Skærpet indsats mod kørsel i påvirket tilstand m.v.), som trådte i kraft den 1. juli 2014.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 169 af 26. februar 2014, lov nr. 373 af 14. april 2014, lov nr. 457 af 14. maj 2014 og senest ved § 12 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 2 indsættes efter nr. 10 som nyt nummer:

»11. *Letbanekøretøj*:

transportmiddel, som er indrettet til befordring af passagerer eller til udførelse af arbejde på letbanespor m.v., og som kører i eget letbanespor på vej i et lukket letbanesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur.«

Nr. 11-29 bliver herefter nr. 12-30.

§ 2. I denne lov forstås ved:

[...]

14. *Motorkøretøj*:

motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Knallert anses dog ikke som motorkøretøj. Motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, og motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.

15. *Motorredskab*:

motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 30 km i timen og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed. Motordrevet køretøj, der er bestemt til at føres af en gående, anses som motorredskab.

[...]

24. *Trafikant*:

enhver, der færdes eller i øvrigt opholder sig på vej eller i køretøj på vej.

§ 5. Trafikanter, der skal passere jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over jernbaneoverkørsel må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Kørende skal afpasse hastigheden således, at standsning om nødvendigt kan ske før sporene. Når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Trafikanter må ikke passere jernbaneoverkørsel, når:

1) pligt til standsning er tilkendegivet ved signalanlæg,

2. § 2, nr. 14, 3. pkt., der bliver nr. 15, 3. pkt., affattes således:

»Motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen, anses ligeledes for motorkøretøj.«

3. I § 2, nr. 15, 1. pkt., der bliver nr. 16, 1. pkt., ændres »30« til: »40«, og »og kun med en væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til større hastighed« udgår.

4. I § 2, nr. 24, der bliver nr. 25, indsættes efter »køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

- 2) bomme er lukkede, eller medens bomme lukkes eller åbnes, eller
- 3) jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

*Stk. 3.* Standsning skal ske i betryggende afstand fra sporene og før signal eller bom.

*Stk. 4.* Stk. 1-3 gælder også for passage af andre overkørsler samt for kørsel på eller over spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden at være afgrænset derfra.

#### § 21. [...]

*Stk. 3.* Den overhalende skal holde tilstrækkelig afstand til siden mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales. Sker overhaling til venstre, skal den overhalende holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe. Køretøjet behøver dog ikke at blive ført tilbage i vognbanen til højre, hvis den overhalende efter overhalingen har til hensigt straks at overhale endnu et køretøj, og betingelserne for at foretage overhaling i øvrigt er opfyldt.

#### § 27. [...]

*Stk. 4.* Ved busstoppested, beliggende ved kanten af cykelsti, hvor passagererne ikke optages fra eller afsættes på et areal, der er særligt indrettet for dem, skal de kørende på cykelstien holde tilbage og om fornødent standse for på- eller afstigende passagerer.

§ 29. Standsning eller parkering må ikke ske: [...]

- 9) i krybespor eller
- 10) på afmærket holdeplads for hyrevogne.

#### § 41. [...]

*Stk. 2.* Kørende skal holde en efter forholdene passende lav hastighed:

[...]

- 9) hvor køretøjet nærmer sig bus, der holder for at optage eller afsætte passagerer,

5. I § 5, *stk. 4*, indsættes efter »derfra«: », men dog ikke for letbanespor«.

6. I § 21 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Uanset *stk. 1* kan overhaling under iagttagelse af særlig agtpågivenhed ske højre om letbanekøretøj, hvis letbanekøretøjet ikke spærrer for udsynet over kørebanen i en sådan grad, at overhaling ikke kan ske uden fare eller ulempe for andre.«

Stk. 2-4 bliver herefter *stk. 3-5*.

7. I § 21, *stk. 3, 1. pkt.*, der bliver *stk. 4, 1. pkt.*, indsættes efter »det køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

8. I § 27, *stk. 4*, indsættes efter »busstoppested«: »eller letbanestoppested«.

9. I § 29, *stk. 1, nr. 9*, ændres »krybespor eller« til: »krybespor,«.

10. I § 29, *stk. 1, nr. 10*, ændres »hyrevogne.« til: »hyrevogne eller«.

11. I § 29, *stk. 1*, indsættes som *nr. 11*:

»11) på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres.«

12. I § 41, *stk. 2, nr. 9*, indsættes efter »bus«: »eller letbanekøretøj«.

13. Efter § 43 a indsættes i *kapitel 5*:

»§ 43 b. Hastigheden for letbanekøretøj må ikke overstige hastighedsgrænsen for busser, jf. § 42 og § 43, *stk. 1* og 10.

*Stk. 2.* For en vejstrækning, hvor der fremføres både letbanekøretøj og motordrevne køretøjer, og hvor letbanekøretøj fremføres klart adskilt fra den øvrige færdsel, kan der for letbanekøretøj fastsættes en højere hastighedsgrænse end de generelle hastighedsgrænser, hvis ikke afgørende færdselsmæssige hensyn taler imod.«

**§ 49.** [...]

*Stk. 6.* Cyklist må ikke under kørslen holde fast i andet køretøj eller i fører af eller passager på andet køretøj.

**§ 51.** [...]

*Stk. 5.* Knallertkører må ikke under kørslen holde fast i andet køretøj eller i fører af eller passager på andet køretøj.

**§ 86.** Kørsel med blokvogn i belæst stand må kun ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse. Tilsvarende gælder for kørsel med blokvogn i ubelæst stand, hvis blokvognen overskrider de i medfør af §§ 84 og 85 fastsatte bestemmelser om køretøjers bredde, længde og højde samt om køretøjers største tilladte totalvægt og akseltryk. Tilladelse gives til en enkelt kørsel eller til kørsel på en bestemt strækning eller inden for et bestemt område. Blokvogn må kun anvendes til transport, som ikke med rimelighed vil kunne gennemføres på anden måde.

[...]

**§ 89.** Politiet kan regulere færdslen på steder, hvor det skønnes nødvendigt.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om andre personers adgang til at regulere færdslen.

**14.** To steder i § 49, *stk. 6*, og to steder i § 51, *stk. 5*, indsættes efter »andet køretøj«: »eller letbanekøretøj«.

**15.** Efter kapitel 9 indsættes:

»Kapitel 9 a

*Særlige regler for letbanekøretøjer*

**§ 52 a.** § 6, *stk. 1* og 2, § 9, *stk. 3*, § 10, *stk. 4-7*, §§ 24 og 25, § 26, *stk. 1, 2, 4, 5* og 7, § 27, *stk. 1, 3* og 5-8, § 32, *stk. 1, 1., 2.* og 4. *pkt.*, §§ 33 og 34 samt § 82 finder tilsvarende anvendelse i forhold til letbanespor og kørsel med letbanekøretøj.

**§ 52 b.** Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om særlige forhold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.«

**16.** Efter § 61 indsættes før overskriften før § 62:

»Udenlandske myndigheders behandling af oplysninger om kørekort

**§ 61 a.** Rigspolitiet kan give den kompetente myndighed i et andet EU- eller EØS-land elektronisk adgang til oplysninger fra kørekortregisteret til brug for behandlingen af sager om kørekort, herunder til brug for behandlingen af sager om udstedelse og inddragelse af kørekort.«

**17.** § 86, *stk. 1, 1.* og 2. *pkt.*, ophæves og i stedet indsættes:

»Kørsel med blokvogn, som medfører overskridelse af bestemmelser fastsat i medfør af §§ 84 og 85, må kun ske med politiets tilladelse, der meddeles efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.«

**18.** I § 89, *stk. 2*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om gebyr for udstedelse af legitimationskort til personer, der har gennemført uddannelse i at regulere færdsel i forbindelse med gennemførelse af særtransporter.«

**§ 92 a.** Politiet kan med samtykke fra vejbestyrelsen, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, træffe bestemmelse om

- 1) indførelse af ubetinget vigepligt og
- 2) påbud om ensrettet færdsel.

*Stk. 2.* Politiet træffer afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, om lokale hastighedsbegrænsninger, 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.

[...]

**§ 121.** Politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af:

[...]

- 3) § 29, stk. 1, nr. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9 og 10, og stk. 2, [...]
- 9) de bestemmelser om benyttelse af parkometre, parkeringsautomater eller lignende, der udfærdiges i medfør af § 107, stk. 2, i lov om offentlige veje.

**§ 125.** [...]

*Stk. 2.* Føreren skal endvidere betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis føreren inden for en periode af 3 år har gjort sig skyldig i tre forhold, der ikke i sig selv medfører frakendelse af førerretten efter stk. 1, men som er omfattet af

- 1) § 5, stk. 2, § 15, stk. 3, 1. pkt., og stk. 4, § 16, stk. 2, § 18, stk. 1 og 2, § 21, stk. 1-3, § 22, stk. 1, § 24, stk. 1, § 25, § 37, stk. 4, § 51, stk. 7, § 52, stk. 5, § 80, stk. 4, 1. pkt., § 80 a, stk. 1 og 2, jf. stk. 6, 1. pkt., § 80 b, stk. 4, 2. pkt., og § 81, stk. 3,

**§ 133 a.** [...]

*Stk. 8.* Konfiskation af lille knallert skal endvidere ske, hvis

- 1) ejeren har gjort sig skyldig i et forhold, der medfører ubetinget frakendelse af retten til at føre lille knallert efter § 129, stk. 3, nr. 1 eller 2, og

**19.** I § 92 a, stk. 2, indsættes efter »§ 42, stk. 4 og 5,«: »og § 43 b, stk. 2,«.

**20.** I § 121, stk. 1, nr. 3, ændres »9 og 10,« til: »9, 10 og 11,«.

**21.** I § 121, stk. 1, nr. 9, indsættes efter »§ 107, stk. 2«: »og 3«.

**22.** I § 125, stk. 2, nr. 1, ændres »§ 21, stk. 1-3,« til: »§ 21, stk. 1-4,«.

**23.** I § 125 indsættes som *stk. 7*:

»*Stk. 7.* Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-6. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.«

**24.** I § 126 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Retten til at føre motordrevet køretøj kan frakendes føreren af et letbanekøretøj efter stk. 1-2. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom mv. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.«



- 2) den pågældende tidligere, inden for de seneste 3 år før det nye forhold er begået, har gjort sig skyldig i spirituskørsel eller overtrædelse af § 54, stk. 1 eller 2, der har medført betinget frakendelse af førerretten efter § 129, stk. 1, nr. 4 eller 5, eller § 129, stk. 5.

**25.** I § 133 a, stk. 8, nr. 2, ændres »førerretten« til: »retten til at føre lille knallert«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1, nr. 1-15, 17-20 og 22-24, træder i kraft den 1. januar 2015.