



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

klk@vd.dk

2. oktober 2026

J.nr. EMN 2026-08449

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv.

Vejdirektoratet har den 8. september sendt udkast til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv. i høring.

Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S, DTL – Danske Vognmænd, Dækbranchen Danmark, FDM, Politiforbundet og 3F/Reddernes Udviklingssekretariat anbefaler helt overordnet, at bekendtgørelsens bestemmelser ændres, så der skal anvendes TMA-systemer også ved planlægningsbare opgaver.

Det fremgår af Vejdirektoratets bekendtgørelsesudkast, at TMA-systemer *skal* anvendes på motorveje og motortrafikveje ved akutte trafikfarlige hændelser, mens TMA-systemer *kan* anvendes på motorveje og motortrafikveje ved udførelse af reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer.

Vi mener, at det bør være *skal* i begge tilfælde, da de nuværende regler ikke er tilstrækkelige i forhold til at sikre sikkerheden for både medarbejdere og trafikanter.

Vi har følgende bemærkninger til bekendtgørelsesteksten:

Kapitel 1, § 2 – Definitioner

Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S, DTL – Danske Vognmænd, Dækbranchen Danmark, FDM, Politiforbundet og 3F/Reddernes Udviklingssekretariat bemærker, at definitionerne af *akut trafikfarlig hændelse* og *havareret køretøj* er udgået af bekendtgørelsesudkastet.

I den gældende Bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv. (BEK nr. 392 af 14/04/2025) fremgår begge definitioner eksplicit af bekendtgørelsen. Det fremgår blandt andet, at et havareret køretøj i nødsporet på motorvej eller motortrafikvej ikke betragtes som en akut trafikfarlig hændelse eller som et vejarbejde.



Begge begreber anvendes fortsat som centrale elementer i reguleringen af afmærkning og anvendelse af TMA-systemer. Når definitionerne fjernes, opstår der risiko for usikkerhed om fortolkningen og dermed for uensartet praksis mellem vejmyndigheder, entreprenører, vejhjælpsaktører, bjærgningsvirksomheder og øvrige aktører, der arbejder efter reglerne. Vi mener som angivet i tidligere høringssvar fortsat, at et havareret køretøj skal betragtes som en trafikfarlig hændelse.

Kapitel 1, §2, pkt. 1

Vi mener, at punktet bør udgå, da en afspærringsvogn ikke yder beskyttelse for autohjælpsredder og havarist, og TMA-system bør anvendes hver gang.

Kapitel 3, §11

Vi mener, at der bør tilføjes et ekstra punkt 3, som lyder: TMA-system skal anvendes i nødspor, og hvor det er nødvendigt både i vognbane og nødspor ved reparation eller fjernelse af havareret køretøj i nødspor.

Kapitel 3, §12

Vi mener, at dette punkt jf. vores forslag i §10 kan slettes eller omskrives til: TMA-system skal anvendes på motorveje og motortrafikveje ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer.

Kapitel 3, §13

Det er vores vurdering, at det må være en fejl, hvis afgørelser truffet af Vejdirektoratet efter stk. 6 ikke kan indbringes for transportministeren, da det må være en selvfølge, at det kan indbringes for den ansvarlige minister på området.

Kapitel 4, §16

Vi foreslår, at afspærringsvogn udgår og erstattes af TMA-system.

Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S, DTL – Danske Vognmænd, Dækbranchen Danmark, FDM, Politiforbundet og 3F/Reddernes Udviklingssekretariat står selvfølgelig til rådighed, hvis Vejdirektoratet ønsker at få uddybet vores høringssvar.

Venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk

Fagchef for transport og infrastruktur, Dansk Erhverv

Henrik Rytter Christensen

Assistancechef, Falck Danmark A/S

Henrik Ahlstrøm Olsen

Distriktschef, SOS Dansk Autohjælp A/S



John Roy Vesterholm

Chefjurist, DTL – Danske Vognmænd

Volker Nitz

Direktør, Dækbranchen Danmark

Torben Lund Kudsk

Politisk chef, FDM

Ole Sønder

Næstformand, Politiforbundet

Jacob Guldberg

Forhandlingssekretær, 3F Transport

Formand, Reddernes Udviklingssekretariat