



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 20. juni 2008
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2008-150-0734
Dok.: NFG40896

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 772, som Folketingets Retsudvalg (Alm. del) har stillet til justitsministeren den 26. maj 2008.

Lene Espersen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 772 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):

”Ser ministeren nogen muligheder/forhindringer for at indføre Tempo 100-campingvogne i Danmark, således de underlægges samme regler som i Tyskland?”

Svar:

Jeg kan oplyse, at der den 10. januar 2006 blev fremsat forslag til folketingsbeslutning (B59) om under visse betingelser at forhøje hastighedsgrænsen på motorveje for biler med campingvogne til 100 km/t svarende til den tyske Tempo 100-ordning.

Til brug for overvejelserne vedrørende beslutningsforslaget indhentede Justitsministeriet udtalelser fra Rigspolitiet, Københavns Politi, Politimesterforeningen og Transport- og Energiministeriet, herunder Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet.

Rigspolitiet oplyste bl.a. følgende:

”Antallet af differentierende hastighedsgrænser på motorveje har efter Rigspolitiets opfattelse betydelig indvirkning på trafikafviklingen, herunder på motorvejsstrækninger med overhalingsforbud, og i forlængelse heraf betydning for trafiksikkerheden. Med forslaget indføres en ny hastighedsbestemt køretøjskategori (bil med tilkoblet campingvogn på nærmere angivne betingelser), hvilket efter Rigspolitiets opfattelse generelt må forventes at indebære en ændring af trafikrytmen og en stigning i antallet af overhalinger med deraf følgende forøget risiko for faresituationer eller uheld. På strækninger med overhalingsforbud må det forventes, at disse køretøjer, såfremt de ikke bliver omfattet af overhalingsforbuddet, vil overhale med den tilladte hastighed. Såfremt køretøjerne bliver omfattet af overhalingsforbuddet, må det forventes, at der vil blive overhalet med den tilladte hastighed på strækninger uden overhalingsforbud. (...)

Det fremgår af forslaget, at en af forudsætningerne for, at bil med tilkoblet campingvogn må køre 100 km/t, er, at campingvognens totalvægt ikke overstiger 80 % af bilens egenvægt. På baggrund af erfaringer fra Rigspolitiets kontroller vil denne forudsætning efter Rigspolitiets opfattelse betyde, at en stor del af vogntogene ikke vil blive omfattet af reglen, idet mange biler har en forholdsvis lav egenvægt i forhold til størrelsen af de campingvogne, der køres med.

Rigspolitiet skal også pege på, at det vil være forbundet med betydelige vanskeligheder for politiet at kontrollere en regel som den

foreslåede, idet det vil kræve en nærmere undersøgelse af vogntoget for at konstatere, om det opfylder betingelserne for at køre 100 km/t.

Rigspolitiet kan derfor ikke tilslutte sig forslaget.”

Politimesterforeningen tilsluttede sig Rigspolitiets udtalelse.

Politidirektøren i København udtalte bl.a. følgende:

”Den nuværende hastighedsbegrænsning på 80 km/t på motorveje for personbiler tilkoblet campingvogne svarer til hastighedsbegrænsningen for lastbiler og busser. Såfremt hastighedsbegrænsningen øges til 100 km/t for godkendte vogntog af den type, vil der på en motorvejsstrækning kunne gælde 3 forskellige hastighedsbegrænsninger, 80 km/t for lastbiler, 100 km/t for godkendte vogntog og 130 km/t for den øvrige færdsel.

Denne forskel i hastighedsbegrænsningerne må forventes at medføre, at godkendte vogntog vil ønske at foretage overhaling af busser og lastbiler. Sådanne overhalinger kan medføre farlige situationer, idet de vil blive langstrakte i de tilfælde, hvor et vogntog med 100 km/t vil overhale en lastbil eller en bus med 80 km/t og under overhalingen i gennem længere tid kører i en vognbane, hvor den øvrige trafik kører med 130 km/t. Der vil endvidere i de situationer formentlig være tilfælde, hvor vogntoget vil sætte sin hastighed betydeligt op for at fremskynde overhalingen til mindst mulig gene for den øvrige trafik. Ved hastigheder der overstiger 100 km/t, vil de generelt dårlige køreegenskaber for små vogntog med ustabilitet og fare for tab af herredømmet over køretøjerne forventes at gøre sig gældende med deraf følgende muligheder for farlige situationer.

Det bemærkes endelig, at det ikke umiddelbart vil være muligt at konstatere, om en personbil tilkoblet campingvogn er godkendt til kørsel med 100 km/t eller ej. Det vil derfor eksempelvis i forbindelse med hastighedskontrol kræve en nærmere undersøgelse af vogntoget at konkludere, hvorvidt hastighedsbegrænsningen er overskredet.

På baggrund af ovenstående skal jeg således udtale mig imod forslaget.”

Transport- og Energiministeriet udtalte på baggrund af indhentede udtalelser fra Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen bl.a. følgende:

”(…)Det er Vejdirektoratets vurdering, at en ændring til 100 km/t tilladt hastighed for visse køretøjer, vil skabe uklarhed om gældende regler. Uklarhed om reglerne vil efter Vejdirektoratets opfattelse

dels gøre det mere vanskeligt at overholde for trafikanterne, dels at håndhæve for politiet.

Ifølge Vejdirektoratet vil det desuden betyde en ringere trafikafvikling med en ekstra hastighedsklasse på motorvejene. Det antages desuden, at en ændring til 100 km/t tilladt hastighed for personbiler med campingvogn vil betyde en forhøjelse af den kørte gennemsnitshastighed for disse køretøjer. Dette vurderes alt andet lige at medføre en vis risiko for flere uheld, hvilket særligt kan gøre sig gældende på broerne. Vejdirektoratet oplyser desuden, at der i de seneste 5 år er registreret 77 uheld med personbiler med campingvogne. Uheldene har medført 3 dræbte (i den samme ulykke i 2005) og 6 alvorligt tilskadekomne.

Færdselsstyrelsen peger på, at en øgning af den tilladte hastighed fra 80 km/t til 100 km/t, samtidig med at der lægges en begrænsning på størrelsen af påhængskøretøjets vægt i forhold til bilens vægt svarende til de tyske regler, for campingvogne vil give omtrent samme køretøjssikkerhed, som efter de nugældende danske regler. Det er imidlertid Færdselsstyrelsens vurdering, at ordningen forekommer administrativt uheldig, idet den vil ødelægge den mulighed for synsfri sammenkobling, som vi har haft i Danmark siden 1977.

Sammenfattende er det Transport- og Energiministeriets vurdering, at der trafiksikkerhedsmæssigt og administrativt er en række ulemper forbundet med forslaget, som bør tillægges væsentlig betydning i den samlede vurdering af forslaget.”

Under henvisning til ovennævnte udtalelser meddelte jeg under 1. behandlingen af beslutningsforslaget den 4. april 2006, at regeringen ikke kunne støtte beslutningsforslaget. Forslaget faldt bort ved udgangen af den pågældende folketingssamling.

Transportministeriet (Færdselsstyrelsen) har i øvrigt nu afgivet følgende udtalelse til brug for Justitsministeriets besvarelse af spørgsmålet fra Folketingets Retsudvalg:

”Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at hvis man ser isoleret på en sammenligning af et nuværende 80 km/t vogntog med den maksimalt mulige vægt af påhængskøretøj og et vogntog, der kører 100 km/t, men hvor der er en begrænsning i størrelsen af påhængskøretøjet, baseret på de tyske regler for campingvogne (påhængskøretøjet kan have en vægt på maksimalt 0,8 x bilens tjenestevægt), så vil disse to vogntog have omtrent samme sikkerhed mod, at der opstår dynamisk ustabilitet.

Det er derimod Færdselsstyrelsens opfattelse, at den faktor 1,1 for vægte, som er tilladt i Tyskland for andre påhængskøretøjer end

campingvogne (f.eks. en autotrailer) ikke vil give samme sikkerhed.

Men forslaget (selv med begrænsningen 0,8) medfører, at en stor del af de nuværende vogntog vil få lov at køre hurtigere end tidligere, og det må forventes, at den højere hastighed vil medføre flere og mere alvorlige ulykker med disse køretøjer involveret.

Af andre betænkeligheder kan anføres, at reglerne om kørsel med påhængskøretøjer allerede er komplekse for så vidt angår spørgsmålet om, hvilket kørekort man skal have i afhængighed af vægten. Med en ny mulighed for Tempo 100-godkendelser og med ekstra ting, som føreren skal vide og kontrollere inden kørslen, vil kompleksiteten øges kraftigt, og det vil derfor være endnu vanskeligere for føreren at sikre sig, at han overholder gældende regler og for politiet at håndhæve disse regler.

Endvidere skal Færdselsstyrelsen henvise til Vejdirektoratets udtalelser af 1. februar 2006 og 24. april 2006, hvori Vejdirektoratet bl.a. peget på, at en ekstra hastighedsklasse på motorveje vil betyde en ringere trafikafvikling og flere overhalinger, hvilket giver en dårligere trafiksikkerhed.

Endelig skal Færdselsstyrelsen pege på, at en forøgelse af hastigheden fra 80 til 100 km/t for en række vogntog vil være i strid med regeringens CO₂-strategi, da forøgelsen af hastigheden vil forøge brændstofforbruget og dermed CO₂-udslippet med i størrelsesordenen 20 pct. for disse vogntog.”

Det er på ovenstående baggrund fortsat min opfattelse, at der ikke bør indføres et system med Tempo 100-campingvogne i Danmark.