



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Dato: 11. marts 2013  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Stinne Andersen  
Sagsnr.: 2012-801-0009  
Dok.: 704076

## **Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Tempo 100-busser på motorveje og civile prøvesagkyndige i politiet)**

### **I. Høringen**

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

Advokatrådet, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Busvognmænd, Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Liv og Trafik, Frie Danske Lastbilvognmænd, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL (Kommunernes Landsforening), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, samt alle byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Sidevognsklub, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Busvognmænd, Datatilsynet, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forenede Danske Motorejere

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

(FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, samtlige byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Herudover har Autocamperrådet, Camping Branchen og Dansk Camping Union sendt bemærkninger til lovforslaget.

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

## II. Høringsvarene

### 1. Generelle bemærkninger

**Advokatrådet, Dansk Køreskole Forening, Dansk Sidevogns Klub, Danske Busvognmænd, Datatilsynet, DTU Transport, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Rigsadvokaten, samtlige byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret** har ingen bemærkninger til lovforslaget.

**Rådet for Sikker Trafik** bemærker, at idet der i forslaget stilles høje sikkerhedskrav til de busser, der kan opnå Tempo 100-godkendelse, har rådet ikke bemærkninger til lovforslaget ud over at anbefale, at ordningen løbende følges og evalueres.

**Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL)** samt **International Transport Danmark (ITD)** tilslutter sig forslaget og stiller samtidig forslag om at ophæve færdselslovens § 43, stk. 2, hvorefter hastigheden for lastbiler, vogntog, busser mv. ikke må overstige 50 km i timen i tættere bebygget område, uanset at der er fastsat en højere lokal hastighedsgrænse. Hastigheden for andre biler end busser og vogntog bør dog fortsat ikke overstige 70 km i timen på andre veje end motorveje.

**Dansk Camping Union** opfordrer til at fjerne reglen (i færdselslovens § 43, stk. 3) om, at biler med påhængsvogn kun må køre 70 km i timen på landevej. Reglen giver kødannelse og skaber farlige situationer, når de øvrige trafikanter, der må køre 80 km i timen, mister tålmodigheden og forsøger at overhale.

*Formålet med lovforslaget er under de foreslåede nærmere fastsatte betingelser at ændre hastighedsgrænsen for busser på motorvej til 100 km i timen, således som tilfældet er i de fleste lande i Europa.*

*For så vidt angår de forslag til ændringer af hastighedsgrænser på andre veje end motorveje, der er fremkommet i forbindelse med høringen, har Transportministeriet anført, at f.eks. lastbiler har dårligere bremseevne end personbiler, hvilket taler imod en ophævelse af færdselslovens § 43, stk. 2. Transportministeriet har desuden anført, at landevejes indretning med modkørende trafik, som ikke er adskilt med autoværn eller lignende, indebærer en særlig risiko for sammenstød, hvis et køretøj med påhængsvogn f.eks. kommer i slingring, hvilket taler imod at ophæve færdselslovens § 43, stk. 3. Justitsministeriet finder i forlængelse heraf ikke, at der er grundlag for at konstatere, at det samlet set vil være fornuftigt og færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler, vogntog, busser mv. i tættere bebygget område og for biler med påhængsvogn på landevej.*

## **2. Hastighedsgrænsen for campingvogne, autocampere og påhængsvogne på motorvej**

**Forenede Danske Motorejere (FDM)** finder, at campingvogne og trailere også bør kunne godkendes til kørsel med 100 km i timen på motorvej. Erfaringer viser således, at flere forskellige hastighedsbegrænsninger øger risikoen for trafikulykker. Hastighedsgrænsen for lastbiler på motorvej er også 80 km i timen, men målinger viser, at lastbiler på motorvej kører med lige under 90 km i timen. Fastholdelse af en hastighedsgrænse på 80 km i timen for campingvogne kan derfor føre til u hensigtsmæssige trafiksituationer, ligesom en hastighedsgrænse på 100 km i timen for busser kan øge antallet af såkaldte ”elefantoverhalinger”, som kan føre til farlige situationer. Der er desuden gode erfaringer med Tempo 100-godkendelse af campingvogne og trailere i f.eks. Tyskland.

**Camping Branchen** tilslutter sig dette synspunkt og peger på, at danske campingvogne til syn i Danmark allerede i dag kan godkendes til Tempo 100-kørsel i f.eks. Tyskland. Også autocampere bør – som i Tyskland – under nærmere betingelser kunne godkendes til Tempo 100-kørsel. Sikkerheden med campingvogne og autocampere er øget markant de senere år, og der er så få uheld med denne type køretøjer i Danmark med personskade til følge, at der ikke føres statistik over det.

**Dansk Camping Union** er tilsvarende inde på, at nutidens campingvogne er udstyret med bl.a. stabilisatorer, antislingresystemer og fremragende aksler, som samlet set betyder, at campingvogne i dag har et vejgreb og en stabilitet, der er fuldstændig uovertruffet. Intet tyder på, at campister er involveret i alvorlige færdselsulykker – heller ikke på tyske motorveje, hvor danske campister med Tempo 100-godkendelse i årevis lovligt har kunnet køre 100 km i timen. Det kan let fremprovokere farlige trafiksituationer, når der differentieres i hastighederne.

**Autocamperrådet** finder, at autocampere skal kunne godkendes til Tempo 100-kørsel. Blandt EU-landene er det kun Østrig og Danmark, som fastholder en hastighedsgrænse på 80 km i timen for autocampere.

**Rigspolitiet** bemærker med henvisning til den yderligere differentiering af hastighedsgrænserne, at en forhøjelse af hastighedsgrænsen for busser på motorvej til 100 km i timen vil kunne indebære færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder. En forøgelse af antallet af forskellige hastighedsbegrænsninger fra to (80 og 130 km i timen) til tre (80, 100 og 130 km i timen) på motorvej vil således kunne have indvirkning på trafikafviklingen og i forlængelse heraf på færdselssikkerheden, idet det kan indebære en ændring af trafikrytmen og en stigning i antallet af overhalinger med en deraf følgende risiko for faresituationer og uheld.

*Som nærmere beskrevet i pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger er udviklingen i de senere år gået i retning af et højere færdselsmæssigt sikkerhedsniveau, når det gælder indretningen af busser, og bortset fra Albanien har andre europæiske lande i dag fastsat en højest tilladt hastighed for busser på motorvej, der er højere end de 80 km i timen, der gælder i Danmark. Det er Transportministeriets vurdering, at motorvejsnettet i Danmark generelt er udformet på en sådan måde, at det som udgangspunkt vil være fornuftigt at tillade nutidens Tempo 100-busser at køre med op til 100 km i timen på motorvejene, uden at der samtidig sker en forhøjelse af andre hastighedsgrænser på motorvej.*

*Som det ligeledes er anført i pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, vil Tempo 100-busser (som andre busser) kun kunne føres af personer, der er i besiddelse af kørekort til bus, og som således har gennemgået en særlig køreuddannelse om førelsen af sådanne tungere motorkøretøjer. Hertil kommer, at Tempo 100-busser – i modsætning til personbiler med tilkøbet påhængskøretøj, herunder campingvogne – navnlig må for-*

ventes ført i erhvervsmæssig sammenhæng, således at der i almindelighed i praksis må forventes at være tale om erfarne chauffører.

Transportministeriet har oplyst, at i fem EU-lande må busser i dag køre med op til 90 km i timen på motorvej, mens denne hastighedsgrænse i de resterende EU-lande samt bl.a. Norge (fra 1. januar 2013), Kroatien og Schweiz er mindst 100 km i timen. I Albanien er grænsen ligesom i Danmark 80 km i timen. Transportministeriet har desuden oplyst, at den højest tilladte hastighed på motorvej for biler tilkoblet påhængskøretøj i ti EU-lande foruden Danmark ikke er over 80 km i timen, mens dette i yderligere ét land (Tyskland) er tilfældet, medmindre der foreligger en Tempo 100-godkendelse. I to EU-lande gælder den anførte hastighedsgrænse kun for biler tilkoblet stort påhængskøretøj (kørekort til kategori E). I tre EU-lande er den nævnte hastighedsgrænse 90 km i timen. I enkelte EU-lande er den højest tilladte hastighed for biler tilkoblet påhængskøretøj på motorvej som udgangspunkt i alle tilfælde mindst 100 km i timen.

For så vidt angår Tempo 100-godkendelse af campingbiler (autocampere) skal Justitsministeriet bemærke, at en bus i færdselslovens forstand – som angivet i bekendtgørelse nr. 247 af 16. marts 2012 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr med senere ændringer i bilag 1, pkt. 1.03.022 og 1.03.023 – er en bil, der er indrettet til befordring af mere end 9 personer, føreren medregnet. Transportministeriet har oplyst, at denne definition normalt ikke omfatter campingbiler. Transportministeriet har desuden oplyst, at campingbiler med tilladt totalvægt over 3.500 kg normalt er opbygget på et lastbilchassis. Transportministeriet har yderligere oplyst, at ministeriet bekendt er hastighedsgrænsen for campingbiler med tilladt totalvægt over 3.500 kg i de øvrige EU-lande (på nær Tyskland) den samme som for lastbiler.

På den baggrund finder Justitsministeriet og Transportministeriet, at der bør skabes grundlag for, at busser med tilladt totalvægt over 3.500 kg kan køre med op til 100 km i timen på motorveje – ligesom i stort set resten af Europa – hvis busserne i øvrigt opfylder de betingelser, som der med lovforslaget lægges op til.

Justitsministeriet finder derimod på den anførte baggrund ikke aktuelt grundlag for at ændre den højest tilladte hastighed for campingbiler med tilladt totalvægt over 3.500 kg samt for biler med påhængskøretøj på motorvej.

*Justitsministeriet vil imidlertid sammen med Transportministeriet følge udviklingen på området, herunder i forhold til campingvognes og campingbilers sikkerhedsniveau og for så vidt angår eventuelle fremtidige tilpasninger af hastighedsgrænserne i det øvrige Europa, med henblik på at overveje behovet for eventuelle ændringer af de danske hastighedsgrænser.*

### **3. Hastighedsgrænsen for lastbiler på motorvej**

**Frie Danske Lastbilvogmænd (FDL)** finder, at ikke kun busser men også lastbiler skal kunne godkendes til Tempo 100-kørsel. Risikoen for tab af menneskeliv ved en motorvejsulykke er således som udgangspunkt betydeligt højere for så vidt angår busser, idet en bus kan medføre 50-82 personer flere end den godstransporterende lastbil. Kravene til totalvægten for de to køretøjstyper er de samme. På den baggrund er det diskriminerende ikke at indføre en ordning med Tempo 100-godkendelse af lastbiler, der opfylder de tekniske krav, som gælder hertil for busser.

*Transportministeriet har oplyst, at lastbiler i seks EU-lande må køre op til 90 km i timen på motorvej og i fem EU-lande op til mindst 100 km i timen. I de resterende EU-lande er hastighedsgrænsen 80 km i timen eller mindre. En hastighedsgrænse for lastbiler på over 90 km i timen vil ikke kunne udnyttes i praksis, fordi gældende EU-regler kræver, at lastbiler som hovedregel skal være forsynet med en hastighedsbegrænser indstillet til højst 90 km i timen. Det følger af Rådets direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/85/EF. Direktiverne fastsætter desuden, at busser som hovedregel skal være forsynet med en hastighedsbegrænser indstillet til højst 100 km i timen.*

*På den baggrund, og idet de gældende danske regler og de nævnte EU-regler er baseret på, at busser efter deres konstruktion og typiske belæsning i almindelighed er mere sikre og stabile end lastbiler, finder Justitsministeriet ikke grundlag for at ændre den højest tilladte hastighed for lastbiler på motorvej.*

### **4. Tekniske krav til Tempo 100-godkendelse**

**Fagligt Fælles Forbund (3F)** finder, at det bør kræves, at biler, som kan opnå Tempo 100-godkendelse, som minimum skal have ABS-bremser og

ESP (elektronisk stabilitetssystem) eller lignende, ligesom der skal være sikkerhedsseler ved alle sæder.

*Transportministeriet har oplyst, at kun busser uden ståpladser (i dag i praksis kun turistbusser) kan opnå Tempo 100-godkendelse. For sådanne busser har der i praksis siden 1. april 1992 været krav om ABS-bremser og siden 1. oktober 1999 krav om sikkerhedsseler. Siden 1. juli 2005 har sådanne danske busser med en tilladt totalvægt på mindst 12.000 kg desuden skullet have ESC (elektronisk stabilitetssystem). Kravet om ESC er en dansk særregel, og et krav herom også for udenlandske busser må antages at være i strid med EU-retten. De tyske regler for ældre busser stiller kun krav om sikkerhedsseler ved såkaldt udsatte siddepladser, mens sikkerheden ved andre siddepladser tilgodeses ved alternative krav.*

*På den baggrund, og da ingen andre EU-lande stiller krav om ABS-bremser eller ESC som betingelse for Tempo 100-godkendelse, finder Transportministeriet ikke grundlag for at betinge en Tempo 100-godkendelse af et specifikt krav om ABS-bremser, ESC og sikkerhedsseler.*

## **5. Ændring af regler om civile prøvesagkyndige i politiet**

**Dansk Kørelærer-Union** tilslutter sig forslaget om at ensarte reglerne for køredommere i forsvaret og civile prøvesagkyndige i politiet. Det foreslås samtidig, at færdselslovens § 66, stk. 2, ændres, så kørelæreruddannelsen ikke skal være tidsbegrænset. Derimod bør der gælde et krav om efteruddannelse. Det foreslås alternativt, at kravet i færdselslovens § 66, stk. 2, om, at en fornyelse af en godkendelse som kørelærer er betinget af, at vedkommende har indstillet aspiranter til prøve, ophæves, idet reglen ikke er relevant.

*Justitsministeriets overvejer for tiden, hvordan kørelæreruddannelsen bedst muligt gives et kvalitetsløft. De spørgsmål, som er rejst af Dansk Kørelærer-Union, vil naturligt indgå i arbejdet med at revidere kørelæreruddannelsen.*

## **III. Lovforslaget**

Det fremsatte lovforslag svarer med enkelte redaktionelle og lovtekniske ændringer til det, der har været sendt i høring.