

Udkast

til

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler samt lette og tunge vogntog fra 70 til 80 km i timen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret ved lov nr. 1559 af 18. december 2018 og lov nr. 1563 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. *I § 42, stk. 5*, indsættes efter »generelle hastighedsgrænse«: »eller en særlig hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af § 43«.
2. *I § 43, stk. 2*, ændres »på andre veje end motorveje uanset § 42 aldrig overstige 70 km i timen« til: »uanset § 42 ikke overstige 80 km i timen«.
3. *I § 43, stk. 3*, ændres »på andre veje end motorveje uanset § 42 ikke overstige 70 km i timen« til: »uanset § 42 ikke overstige 80 km i timen«, og 3. pkt. ophæves.
4. *I § 43, stk. 4*, udgår »For de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer må hastigheden på motorveje uanset § 42 ikke overstige 80 km i timen.«, og »dog«.
5. *I § 43, stk. 11*, ændres »og op til 80 km i timen på andre veje end motorveje, jf. stk. 4, 2. pkt., og stk. 3, 3. pkt.« til: »jf. stk. 4.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning og baggrund**
- 2. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 2.1. Forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler samt lette og tunge vogntog uden for tættere bebygget område og motortrafikveje
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Tilvejebringelse af hjemmel til fastsættelse af lokale køretøjsbestemte hastighedsgrænser
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 4. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 6. Miljømæssige konsekvenser**
- 7. Forholdet til EU-retten**
- 8. Hørte myndigheder og organisationer**
- 9. Sammenfattende skema**

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning og baggrund

Regeringen og Dansk Folkeparti har i finanslovsaftalen for 2019 indgået aftale om at hæve hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen for lastbiler uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje for at fremme mobiliteten og sikre bedre vilkår for transporterhvervet. Det fremgår af aftalen, at der med henblik på at fastholde et højt niveau for færdselssikkerhed fastholdes en hastighedsgrænse på 70 km i timen på de strækninger, hvor øget hastighed ikke er forsvarlig. Derfor afsættes der i aftalen midler til nedskiltning på udvalgte kommunale og statslige veje. Der er således afsat 30 mio. kr. i 2019 til en pulje, hvorfra kommunerne kan søge om midler til skiltning. Der afsættes samtidig 1,5 mio. kr. i 2019 til skiltning på statsvejnettet.

Regeringen ophævede ved lov nr. 385 af 27. april 2016 om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer (forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer m.v. samt ophævelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler og tunge vogntog i tættere bebygget område) den særlige køretøjsbestemte hastighedsgrænse på 50 km i timen for lastbiler i byen. Finanslovsaftalen for 2019 og nærværende lovforslag er en videreførelse af indsatsen for forbedring af mobiliteten og fremkommeligheden for erhvervslivet.

Formålet med lovforslaget er at udmønte finanslovsaftalen mellem regeringen og Dansk Folkeparti om forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler. En forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler fra 70 km i timen til 80 km i timen vil øge mobiliteten og fremkommeligheden for erhvervsdrivende. Den øgede hastighed vil således medføre en tidsmæssig gevinst for transportbranchen og vil på den måde understøtte væksten i erhvervslivet. Vejdirektoratet har samlet set vurderet, at den erhvervsøkonomiske gevinst ved en forhøjelse af hastighedsgrænsen vil være i omegnen af 560 mio. kr. årligt.

Det foreslås konkret at forhøje hastighedsgrænsen for både lastbiler samt lette og tunge vogntog fra 70 km i timen til 80 km i timen på veje uden for tættere bebygget område og motortrafikveje. Baggrunden for, at forhøjelsen af hastighedsgrænsen også foreslås at omfatte lette og tunge vogntog er, at det derved sikres, at hastighedsgrænsen for lastbiler samt lette og tunge vogntog er ens. Herved elimineres den hastighedsspredning, der ellers ville forekomme mellem lastbiler og lette og tunge vogntog, som i dag alle må køre 70 km i timen uden for tættere bebygget område. En eliminering af hastighedsspredningen vil begrænse antallet af overhalinger mellem de pågældende køretøjstyper, hvilket er til gavn for færdselssikkerheden.

En forøgelse af hastighedsgrænsen for både lastbiler og lette og tunge vogntog vil give en højere gennemsnitshastighed for disse køretøjer, hvilket giver en forøget ulykkesrisiko. Omvendt medfører forøgelse af hastighedsgrænsen for lastbiler og lette og tunge vogntog en reduktion af hastighedsspredningen i forhold til andre køretøjer som almindelig bil, motorcykler og busser, hvilket erfaringsmæssigt er til gavn for færdselssikkerheden. Samtidig vil det med de afsatte puljemidler blive sikret, at kommunerne kan nedskilte hastighedsgrænsen lokalt på strækninger, hvor det ikke vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for lastbiler og vogntog at køre med 80 km i timen.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler samt lette og tunge vogntog fra 70 km i timen til 80 km i timen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje

2.1.1 Gældende ret

De generelle hastighedsgrænser er fastsat i færdselslovens § 42, mens der i § 43 er fastsat køretøjsbestemte hastighedsgrænser for særlige typer af tunge køretøjer og vogntog.

Færdselslovens § 42, stk. 1, nr. 1, fastsætter en generel hastighedsgrænse i tættere bebygget område på 50 km i timen. Færdselslovens § 42, stk. 1, nr. 2, fastsætter en generel hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område på 80 km i timen, mens færdselslovens § 42, stk. 3, fastsætter en tilsvarende generel hastighedsgrænse på motortrafikveje på 80 km i timen.

Ifølge færdselslovens § 43, stk. 1, 1.pkt., er der fastsat en hastighedsgrænse på 80 km i timen for busser, hvis tilladte total vægt overstiger 3.500 kg. Det følger af færdselslovens § 43, stk. 2, at hastighedsgrænsen for andre biler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler), og vogntog bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj er 70 km i timen på andre veje end motorveje.

Det følger endvidere af færdselslovens § 43, stk. 3, at hastigheden for biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg (person- og varebiler) ikke må overstige 70 km i timen på andre veje end motorveje, hvis der er tilkøbt påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn. Hastigheden er tilsvarende for motorcykler, hvis der er tilkøbt påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. Såfremt biler med tilkøbt påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, opfylder betingelserne fastsat i § 43, stk. 11 (de såkaldte tempo 100-vogntog), må hastigheden ikke overstige 80 km i timen.

De køretøjsbestemte hastighedsgrænser i § 43 gælder uanset de generelle hastighedsgrænser i henhold til § 42. Der er ingen køretøjsbestemt hastighedsgrænse for lastbiler i tættere bebygget område. Her er lastbilerne således underlagt de generelle eller skilte hastighedsgrænser.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er på finansloven for 2019 afsat midler til en forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler fra 70 km i timen til 80 km i timen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der rent køretøjsteknisk ikke er noget til hinder for at forhøje hastighedsgrænsen for lastbiler fra 70 km i timen til 80 km i timen, idet lastbilerne køretøjsteknisk set er egnede til at køre med den højere hastighed. Den generelle hastighedsgrænse for lastbiler er således også 80 km i timen på motorvej.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at en forhøjelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse antageligt vil medføre, at gennemsnitshastigheden, det vil sige gennemsnittet af de faktisk målte kørselshastigheder, på de pågældende vejstrækninger vil stige. En højere faktisk kørselshastighed for lastbiler øger eksempelvis bremselængden og kan gøre det vanskeligere for lastbiler at foretage undvigemanøvrer, hvilket kan bidrage til at øge ulykkesrisikoen. Samtidig har lastbilers høje vægt væsentlig indflydelse på omfanget og alvorligheden af en eventuel ulykke.

Dog er det Vejdirektoratets vurdering, at en forhøjelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse fra 70 km i timen til 80 km i timen antageligt vil medføre en reduktion i hastighedsspredningen, det vil sige forskellen på de laveste og de højeste målte hastigheder på en strækning. En reduktion af hastighedsspredningen forventes at medføre færre overhalinger. Efter Vejdirektoratets vurdering skyldes de mest alvorlige ulykker på landevejen såkaldte "frontalkollisioner", som blandt andet sker i forbindelse med overhalinger, hvor det overhalende motorkøretøj og modkørende trafik i den modsatte rettede bane støder sammen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder, at en reduktion af hastighedsspredningen er et væsentligt element, der kan mindske risikoen for ulykker. En forhøjelse af hastighedsgrænsen alene for lastbiler må antages at ville medføre et øget antal lastbiloverhalinger, herunder med lastbiler, der overhaler lette vogntog, og dermed en øget risiko for frontalkollisioner.

For at mindske antallet af overhalinger, og dermed den øgede risiko for frontalkollisioner og andre ulykkestyper, foreslår Transport-, Bygnings- og Boligministeriet at forhøje hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen for både lastbiler samt lette (motorcykel/bil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med et registreringspligtigt påhængskøretøj) og tunge vogntog (lastbil og bus hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg med et registreringspligtigt påhængskøretøj). På den måde fastsættes der ens hastighedsgrænser for disse typer af køretøjer, hvilke vil mindske hastighedsspredningen mellem køretøjerne. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at også de lette vogntog køretøjsteknisk set er egnede til kørsel med en hastighed på 80 km i timen.

Samlet set vil der også blive tale om generel reduktion i hastighedsspredningen i forhold til øvrige køretøjer (herunder bil, bus og motorcykel), hvilket er til gavn for færdselssikkerheden.

Det er samtidig Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at det er vigtigt, at hastighedsgrænsen for lastbiler og lette og tunge vogntog alene forhøjes på de stækninger, der færdselssikkerhedsmæssigt er egnede hertil. Det følger således også af finanslovsaftalen, at der for at imødegå en forøget risiko for ulykker som følge af den højere hastighedsgrænse er afsat midler til lokalt at sætte hastighedsgrænsen ned på de strækninger, hvor det ikke er forsvarligt for lastbiler at køre 80 km i timen. Der er således afsat 30 mio. kr. til kommunernes nedskiltning på de kommuneveje, hvor kommunerne vurderer, at det ikke vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for lastbiler at køre 80 km i timen. De 30 mio. kr. udmøntes i en pulje, hvorfra kommunerne kan ansøge om finansiering til nedskiltning. Der afsættes endvidere 1,5 mio. kr. til nedskiltning på det statslige vejnet. Der henvises nærmere til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår sanktionerne for overtrædelse af færdselslovens hastighedsgrænser bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det følger af færdselslovens § 118, stk. 4, at der udmåles en særligt skærpet bøde, hvis hastighedsgrænsen overtrædes med 30 pct. eller mere på andre veje end motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og motorveje. På andre vejstrækninger end motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og motorveje (det vil sige strækninger inden for og uden for tættere bebygget område samt motortrafikveje med en hastighedsgrænse på under 100 km i timen) vil der således blive udmålt en særligt skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på mere end 30 pct. Den særligt skærpede bøde udløses således for lastbiler samt tunge og lette vogntog ved hastigheder på 91 km i timen eller mere i henhold til den gældende hastighedsgrænse (70 km/t).

Bestemmelsen blev indført ved lov nr. 283 af 29. april 1992. Det følger af forarbejderne til færdselslovens § 118, stk. 4 (lovforslag nr. 185 af 22. januar 1992 om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed og skærpelse af bødeniveauet)), at formålet bag bestemmelsen er indførelse af et procentvist bødeudmålingssystem, hvor bødeudmålingen samtidig sker efter en progressivt stigende skala.

Disse principper ændres ikke med den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen for lastbiler samt tunge og lette vogntog uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje. Udgangspunktet for, hvornår den særligt skærpede bøde bliver aktuel, vil dog ændres ved den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen. Konsekvensen heraf vil være, at den særligt skærpede bøde i medfør af § 118, stk.4, udløses ved en hastighed på 104 km i timen, mod 91 km i timen i henhold til de gældende hastighedsgrænser.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på den baggrund overvejet, om den procentvise grænse for, hvornår den særligt skærpede bøde efter § 118, stk. 4, udløses, bør ændres (sænkes) for så vidt angår lastbiler samt lette og tunge vogntog ved kørsel uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at forøgelsen af den hastighed, hvorved den særligt skærpede bøde udløses, ikke er tilstrækkelig stor til, at den gældende procentvise grænse på 30 pct. bør ændres. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har derfor ikke fundet anledning til at foreslå ændringer af § 118, stk. 4.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på tilsvarende vis overvejet, om den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen for lastbiler samt lette og tunge vogntog uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje bør medføre ændringer af de procentvise grænser for, hvornår hastighedsovertrædelser medfører et klip i kørekortet, betinget frakendelse af førerretten og ubetinget frakendelse af førerretten.

Det følger af færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 5, at en hver overtrædelse af hastighedsgrænserne på mere end 30 pct. udløser et klip i kørekortet. Endvidere følger det af § 125, stk. 1, nr. 4, at førerretten skal frakendes betinget ved overtrædelse af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser for blandt andet lastbil samt lette og tunge vogntog på mere end 40 pct., når hastighedsgrænsen er højere end 30 km i timen. Endelig følger det af færdselslovens § 126, stk. 11, at førerretten skal frakendes ubetinget ved en hver hastighedsoverskridelse på mere end 100 pct., hvis kørslen er sket med mere end 100 km i timen.

Den foreslåede forhøjelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler samt lette og tunge vogntog fra 70 km i timen til 80 km i timen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje betyder i forhold til de omhandlede procentvise grænser, at de pågældende køretøjer på veje uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje kan køre op til 104 km i timen (mod tidligere over 91 km i timen) før der er tale om en 30 pct. overskridelse af hastighedsgrænsen, som udløser et klip i kørekortet.

Lastbiler samt lette og tunge vogntog kan endvidere køre op til 112 km i timen (mod tidligere over 98 km i timen) før der er tale om en 40 pct. overskridelse af hastighedsgrænsen, som udløser en betinget frakendelse af førerretten. Endelig vil lastbiler samt lette og tunge vogntog kunne køre med en hastighed på mere end 160 (mod tidligere over 140 km i timen) km i timen, før der er tale om en 100 pct. overskridelse af hastighedsgrænsen, der udløser en ubetinget frakendelse af førerretten.

Den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen vil i praksis ikke have indflydelse på spørgsmålet om klip i kørekortet og frakendelse (betinget og ubetinget) af førerretten i forhold til lastbiler og tunge vogntog bestående af lastbil og registreringspligtigt påhængskøretøj, idet den hastighedsbegrænsende anordning, som lastbiler skal være udstyret med, skal være indstillet til 90 km i timen. Det vil således i praksis alene være muligt at foretage hastighedsovertrædelser af den omhandlede karakter, hvis lastbilerne føres uden den påkrævede hastighedsbegrænser, eller hvis der er foretaget konstruktive indgreb i hastighedsbegrænseren. Dette medfører i sig selv en ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3

Tunge vogntog bestående af bus og registreringspligtigt påhængskøretøj, vil dog kunne køre op til 100 km i timen, da bussers hastighedsbegrænsende anordninger skal være indstillet til 100 km i timen. Den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen vil derfor have indflydelse på, hvornår førerretten kan frakendes for hastighedsoverskridelser begået med tunge vogntog bestående af bus med registreringspligtigt påhængskøretøj. Endvidere vil de omhandlede procentvise grænser have praktisk betydning for lette vogntog.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på den baggrund overvejet, om de procentvise grænser i færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 5, § 125, stk. 1, nr. 4, og § 126, stk. 11, for, hvornår et klip i kørekortet, betinget og ubetinget frakendelse af førerretten udløses, bør ændres (sænkes) for så vidt angår lette vogntog og i et vist omfang busvogntog ved kørsel uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at forøgelsen af den hastighed, hvorved de frakendelsesmæssige sanktioner udløses for de lette vogntog og busvogntog, ikke er tilstrækkelig stor til, at de gældende procentvise grænser på henholdsvis 30, 40 og 100 pct. bør ændres. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har derfor ikke fundet anledning til at foreslå ændringer af § 125, stk. 2, nr. 5, § 125, stk. 1, nr. 4, og § 126, stk. 11.

Hvis lovforslaget vedtages, vil de konsekvenser, som den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen vil få for de lette vogntog i relation til de gældende tempo-100 ordninger, blive tilrettet i de relevante bekendtgørelser.

2.2. Tilvejebringelse af hjemmel til fastsættelse af lokale køretøjsbestemte hastighedsgrænser

2.2.1. Gældende ret

Der kan i medfør af færdselslovens § 42, stk. 4, for en vejstrækning fastsættes en lokal højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod.

Der kan endvidere i medfør af færdselslovens § 42, stk. 5, fastsættes en lavere hastighedsgrænse på vejstrækninger, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel hastigheder svarende til den generelle.

Det er politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden (kommunalbestyrelsen og Vejdirektoratet for henholdsvis kommune- og statsvejene) træffer afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsgrænse efter § 42, stk. 4 og 5. Politiets adgang til at fastsætte lokale hastighedsgrænser er nærmere reguleret i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser nr. 1486 af 13. december 2017.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

For at imødegå en forøget risiko for ulykker som følge af forhøjelsen af hastighedsgrænsen er der i finanslovsaftalen afsat midler til at sætte hastighedsgrænsen ned på de strækninger, hvor det ikke er forsvarligt for lastbiler at køre 80 km i timen. Der er således afsat 30 mio. kr. til kommunernes nedskiltning på de kommuneveje, hvor kommunerne vurderer, at det ikke vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for lastbiler at køre 80 km i timen. De 30 mio. kr. er udmøntet i en pulje, hvorfra kommunerne kan ansøge om finansiering til nedskiltning. Der er endvidere afsat 1,5 mio. kr. til nedskiltning på det statslige vejnet.

Der er i færdselslovens § 42, stk. 5, hjemmel til at fastsætte en lavere hastighedsgrænse på en strækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel hastigheder svarende til den generelle. Bestemmelsens ordlyd giver klar hjemmel til nedskiltning af de generelle hastighedsgrænser, som er fastsat i § 42, stk. 1. Bestemmelsen anvendes i dag endvidere i et vist omfang også til nedskiltning af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser, som er fastsat i § 43, hvilke f.eks. sker i forbindelse med nedskiltning af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler.

Da hastighedsgrænsen for lette og tunge vogntog også foreslås forhøjet fra 70 km i timen til 80 km i timen, jf. pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, foreslår Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at hastighedsgrænsen for disse vogntog også skal kunne nedskiltes. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet foreslår derfor, at det i færdselslovens § 42, stk. 5, præciseres, at der også kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end de køretøjsbestemte hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af § 43. Med den foreslåede bestemmelse præciseres det således, at der i medfør af § 42, stk. 5, kan fastsættes en lavere lokal hastighedsbegrænsning for lastbiler samt lette og tunge vogntog på strækninger, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med den generelle hastighed eller en særlig køretøjsbestemt hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af § 43.

Puljen på 30 mio. kr. og de 1,5 mio. kr. er tiltænkt specifikt at skulle anvendes til det formål at nedskilte den særlige køretøjsbestemte hastighedsgrænse på veje uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje, hvor det ikke vil være forsvarligt med en hastighedsgrænse for de pågældende køretøjer på 80 km i timen. Midlerne kan således ikke anvendes til nedskiltning af den generelle hastighedsgrænse på en strækning.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige ud over de midler, der med puljen på finansloven er afsat til dækning af det offentlige omkostninger forbundet med nedskiltning på det kommunale og statslige vejnet.

Lovforslaget indebærer ikke IT-mæssige implikationer for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget forventes at medføre erhvervsøkonomiske gevinster for erhvervslivet i omegnen af 560 mio. kr. årligt. Der er ved beregningen af de erhvervsøkonomiske gevinster ikke taget højde for merudgifter til et øget brændstofforbrug, da dette vurderes at spille en ubetydelig rolle for den samlede erhvervsøkonomiske gevinst, der primært består af øgede tidsgevinster for erhvervslivet. Udgiften til et øget brændstofforbrug vil til fulde blive opvejet af tidsgevinsten ved en forhøjelse af hastighedsgrænsen.

Lovforslaget medfører ikke løbende administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Principperne for agil lovgivning er ikke relevant for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Med udgangspunkt i en ændring af den kørte hastighed fra 70 til 80 km i timen for lastbiler samt tunge og lette vogntog vurderes forslaget at føre til et øget energiforbrug til transport på 0,94 PJ (peta joule) eller 0,5 pct. af vejtransportens samlede energiforbrug. CO₂ udledningen forventes tilsvarende øget med 71.000 ton eller 0,6 pct. af vejtransportens samlede udledninger, mens NO_x og PM₁₀ (partikler under 10 mikrometer) udledninger øges med henholdsvis 82 ton og 3 ton – eller 0,2 pct. og 0,4 pct. af vejtransportens samlede udledninger.

En del af landevejstrafikken kører i dag med hastigheder, der ligger over hastighedsgrænsen. Den faktiske ændring af hastigheden for lastbiler, tunge og lette vogntog vil derfor være lille og de reelle miljømæssige effekter skønnes at være ca. 1/10 af ovenstående.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vurderes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 21. december 2018 til den 14. januar 2019 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Alkohol og Samfund, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet,

Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Standard, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Miljøstyrelsen, Politiforbundet i Danmark, Retskemisk Afdeling ved Retsmedicinsk Institut (København, Aarhus og Odense), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark og Veteranknallertklubben Aktiv.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Der er afsat en pulje på 30 mio. kr. til skiltning af en lavere køretøjsbestemt hastighedsgrænse på det kommunale vejnet. Endvidere er der afsat 1,5 mio. kr. til skiltning af en lavere hastighedsgrænse på statsvejene.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgifter til kommunens sagsbehandling forudsættes finansieret inden for puljens rammer.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Vejdirektoratet har vurderet, at en forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler fra 70 til 80 km i timen uden for tættere bebygget område og motortrafikveje vil medføre erhvervsmæssige gevinster i omegnen af 560 mio. kr.	En forhøjelse af hastighedsgrænsen vil kunne medføre mindre udgifter til øget brændstofforbrug. Den øgede udgift bliver til fulde opvejet ved de opnåede tidsgevinster.
Administrative konsekvenser	Ingen	Ingen

for erhvervslivet		
Miljømæssige konsekvenser		
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-lovgivning/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 5, at der for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan fastsættes en lavere grænse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 42, stk. 5, at det præciseres, at der lokalt kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse for de køretøjer, der er underlagt en særlig køretøjsbestemt hastighedsgrænse i medfør af færdselslovens § 43. Med den foreslåede bestemmelse præciseres det dermed, at bestemmelsen giver mulighed for at nedskilte den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler samt lette og tunge vogntog på de strækninger, hvor det ikke findes forsvarligt eller ønskeligt at tillade disse køretøjer at køre med en hastighedsgrænse svarende til den køretøjsbestemte hastighedsgrænse.

Ændringen medfører, at politiet efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, kan træffe afgørelse om fastsættelse af en lavere lokal hastighedsgrænse for særlige typer af køretøjer, herunder for lastbiler samt tunge og lette vogntog efter forhandling med vejmyndigheden.

Puljen på 30 mio. kr. til nedskiltning på kommunevejene og de 1,5 mio. kr. til nedskiltning på statsvejene er specifikt tiltænkt at skulle anvendes til det formål at nedskilte den særlige køretøjsbestemte hastighedsgrænse på udvalgte veje. Midlerne kan således ikke anvendes til nedskiltning af den generelle hastighedsgrænse på en strækning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 43, stk. 2, at hastigheden for andre biler end busser, hvis total vægt overstiger 3.500 kg (lastbiler), uanset § 42 aldrig må overstige 70 km i timen på andre veje end motorveje. Det følger endvidere af § 43, stk. 2, at hastigheden for et vogntog bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj ligeledes ikke må overstige 70 km i timen på andre veje end motorveje.

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 43, stk. 2, at lastbiler og tunge vogntog ikke må føres med en hastighed højere end 80 km i timen uden for tættere bebygget område og motortrafikveje. Hastighedsgrænsen forhøjes således fra 70 til 80 km i timen.

Den køretøjsbestemte hastighedsgrænse på andre veje end motorveje, der med den foreslåede bestemmelse fastsættes til 80 km i timen, fastholdes, idet der fortsat skal gælde en køretøjsbestemt hastighedsgrænse for lastbiler og tunge vogntog på 80 km i timen på f.eks. motortrafikveje, hvor der er skiltet en højere lokal hastighedsgrænse på 90 km i timen for den øvrige trafik.

Tunge vogntog er ifølge bestemmelsen vogntog bestående af lastbil eller bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj.

Den foreslåede ændring indebærer ikke en ændring af hastighedsgrænserne inden for tættere bebygget område eller motorveje. Lastbiler og tunge vogntog må således fortsat føres med en hastighed svarende til den generelle hastighedsgrænse inden for tættere bebygget område eller anden lokalt skiltet hastighedsgrænse op til 80 km i timen. Der ændres ligeledes ikke ved hastighedsgrænsen for lastbiler og tunge vogntog på motorveje. Hastigheden for lastbiler og tunge vogntog må således fortsat ikke overstige 80 km i timen på motorveje.

Den foreslåede bestemmelse indebærer ikke ændringer af færdselslovens § 118, stk. 4, om udmåling af en særligt skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på 30 pct. og derover. Udgangspunktet for, hvornår den særligt skærpede bøde bliver aktuel, vil dog ændres ved den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen. Konsekvensen heraf vil være, at den særligt skærpede bøde i medfør af § 118, stk.4, udløses ved en hastighed på 104 km i timen, mod 91 km i timen i henhold til de gældende hastighedsgrænser.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere ikke ændringer af færdselslovens § 125, stk. 2, nr. 5, § 125, stk. 1, nr. 4, og § 126, stk. 11, om henholdsvis klip i kørekortet samt betinget og ubetinget frakendelse af førerretten på grund af hastighedsovertrædelser. Den foreslåede forhøjelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler samt lette og tunge vogntog fra 70 km i timen til 80 km i timen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje betyder dog, at de pågældende køretøjer på veje uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje kan køre op til 104 km i timen (mod tidligere over 91 km i timen), før der er tale om en 30 pct. overskridelse af hastighedsgrænsen, som udløser et klip i kørekortet. Ligeledes vil de pågældende køretøjer kunne køre op til 112 km i timen (mod tidligere over 98 km i timen), før der er tale om en 40 pct. overskridelse af hastighedsgrænsen, som udløser en betinget frakendelse af førerretten. Endelig vil køretøjerne kunne køre med en hastighed på mere end 160 km i timen (mod tidligere over 140 km i timen), før der er tale om en 100 pct. overskridelse af hastighedsgrænsen, der udløser en ubetinget frakendelse af førerretten.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 43, stk. 3, at hastigheden for biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg (person- og varebiler) ikke må overstige 70 km i timen på andre veje end motorveje, hvis der er tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn. Hastighedsgrænsen er ifølge bestemmelsen ligeledes 70 km i timen for motorcykler, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

Såfremt biler med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, opfylder betingelserne fastsat efter § 43, stk. 11 (de såkaldte tempo 100-vogntog), må hastigheden ikke overstige 80 km i timen på andre veje end motorveje. I medfør af § 43, stk. 11, er der i bekendtgørelse nr. 458 af 12. maj 2016 om betingelser for Tempo 100-kørsel med campingvogn og andet registreringspligtigt påhængskøretøj fastsat regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at lette vogntog kan godkendes til at køre 80 km i timen på andre veje end motorveje og op til 100 km i timen på motorvej.

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 43, stk. 3, at lette vogntog ikke må føres med en hastighed højere end 80 km i timen uden for tættere bebygget område og motortrafikveje. Hastighedsgrænsen forhøjes således fra 70 til 80 km i timen.

Den køretøjsbestemte hastighedsgrænse på andre veje end motorveje, der med den foreslåede bestemmelse fastsættes til 80 km i timen, fastholdes, idet der fortsat skal gælde en køretøjsbestemt hastighedsgrænse for lette vogntog på 80 km i timen på f.eks. motortrafikveje, hvor der er skiltet en højere lokal hastighedsgrænse på 90 km i timen for den øvrige trafik.

Lette vogntog er ifølge bestemmelsen biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg (person- og varebiler) med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn.

Der ændres ikke ved hastighedsgrænserne inden for tættere bebygget område eller motorveje. Lette vogntog må således fortsat føres med en hastighed svarende til den generelle hastighedsgrænse inden for tættere bebygget område eller anden lokalt skiltet hastighedsgrænse op til 80 km i timen. Der ændres ligeledes ikke ved hastighedsgrænsen for lette vogntog på motorveje. Hastigheden for lette vogntog må således fortsat ikke overstige 80 km i timen på motorveje.

For så vidt angår den foreslåede bestemmelses betydning for udmåling af en særligt skærpet bøde i § 118, stk. 4, samt de frakendelsesmæssige sanktioner i § 125, stk. 2, nr. 5, § 125, stk. 1, nr. 4 og § 126, stk. 11, henvises nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 43, stk. 4, at lastbiler samt lette og tunge vogntog uanset § 42 ikke må føres med en hastighed, der overstiger 80 km i timen på motorveje.

Med den foreslåede ændring af færdselslovens § 43, stk. 4, udgår den del af bestemmelsen, der fastsætter en køretøjsbestemt hastighedsgrænse for lastbiler samt lette og tunge vogntog på 80 km i timen på motorveje. Baggrunden herfor er, at der med lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, fastsættes en køretøjsbestemt hastighedsgrænse på 80 km i timen for lastbiler samt lette og tunge vogntog på 80 km i timen på alle veje.

Der er således ikke behov for at bibeholde en bestemmelse, der særskilt fastsætter en køretøjsbestemt hastighedsgrænse på 80 km i timen for lastbiler samt lette og tunge vogntog på motorvej.

Den foreslåede bestemmelse er således en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, og har ikke selvstændigt materielt indhold.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 43, stk. 11, at transport-, bygning- og boligministeren kan fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængskøretøj, herunder campingvogn (lette vogntog), må køre med op til 100 km i timen på motorvej og op til 80 km i timen på andre veje end motorveje. Betingelserne for, hvornår de såkaldte tempo 100-godkendte køretøjer må køre henholdsvis 100 km i timen på motorvej og 80 km i timen på andre veje end

motorvej, er fastsat i bekendtgørelse nr. 458 af 12. maj 2016 om betingelser for Tempo 100-kørsel med campingvogn og andet registreringspligtigt påhængskøretøj.

Med den foreslåede bestemmelse udgår den del af færdselslovens § 43, stk. 11, der vedrører transport-, bygning- og boligministerens mulighed for at fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at lette vogntog kan køre 80 km i timen på andre veje end motorveje.

Baggrunden for det er, at alle de lette vogntog med den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen i lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, nu er underlagt en køretøjsbestemt hastighedsgrænse på 80 km i timen. Der er således ikke behov for at bibeholde en bestemmelse, hvorefter transport-, bygning- og boligministeren kan fastsætte betingelser for, hvornår de lette vogntog kan tillades at køre 80 km i timen på andre veje end motorveje.

Den foreslåede bestemmelse er således en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, og har ikke selvstændigt materielt indhold.

Det fremgår fortsat af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 43, stk. 11, at transport-, bygning- og boligministeren kan fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at lette vogntog må køre med op til 100 km i timen på motorvej. Det er således fortsat kun de tempo 100-godkendte lette vogntog, der må køre 100 km i timen på motorvejen.

Hvis lovforslaget vedtages, vil de konsekvenser, som den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen vil få for de lette vogntog i relation til de gældende tempo-100 ordninger, blive tilrettet i de relevante bekendtgørelser.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2018.

Lovforslagets bestemmelser vil indebære en forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 km i timen til 80 km i timen for lastbiler samt lette og tunge vogntog på strækninger uden for tættere bebygget område og motortrafikveje. Der kan derfor opstå den situation, at en hastighedsovertrædelse begået før lovens ikrafttræden, men som først pådømmes efter lovens ikrafttræden, ikke længere er strafbar på pådømmelsestidspunkter (f.eks. ved kørsel med en hastighed på 79 km i timen).

Det bemærkes hertil generelt, at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at spørgsmålet om strafbarhed og straf afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet.

Der gælder således i henhold til straffelovens § 3, stk. 1, 1. pkt., et udgangspunkt om, at overtrædelser skal bedømmes efter de strafferetlige regler, der var gældende på

på dømmelsestidspunktet. Det følger imidlertid af straffelovens § 3, stk. 1, 2. pkt., at dette udgangspunkt fraviges, hvis ophøret af en handling strafbarhed skyldes ydre, strafskylden uvedkommende forhold (det vil sige, at de ydre faktiske forhold, der begrundede kriminaliseringen, har ændret sig). I sådanne tilfælde skal handlingen bedømmes efter de regler, der var gældende på gerningstidspunktet. Skyldes ændringen af straffereglerne en samfundsmæssig omvurdering af strafværdigheden af en overtrædelse, er der derimod tale om strafskylden vedkommende forhold, og i sådanne tilfælde finder straffelovens § 3, stk. 1, 1. pkt., om brug af reglerne på på dømmelsestidspunktet anvendelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at respekt for de til enhver tid gældende hastighedsgrænser er afgørende for det trafiksikkerhedsfremmende arbejde. Der er således ikke ved den foreslåede lovændring foretaget en omvurdering af strafværdigheden af overtrædelser af den gældende hastighedsgrænse på 70 km i timen. Hastighedsovertrædelser begået før lovens ikrafttræden, men som først på dømmes efter lovens ikrafttræden, skal derfor bedømmes efter de gældende regler i § 43, stk. 2-4 og 11, hvorefter hastighedsgrænsen er 70 km i timen.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Ændringer af færdselsloven kan således heller ikke gælde for Færøerne og Grønland, og nærværende lovforslag indeholder derfor ikke en territorialbestemmelse.