

**UDKAST**

til

**Forslag**

til

Lov om ændring af lov om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer

(Ophævelse af revisionsbestemmelse)

**§ 1**

I lov nr. 385 af 27. april 2016 om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer foretages følgende ændring:

1. § 3 ophæves.

**§ 2**

Loven træder i kraft den 1. maj 2021.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *1. Indledning*

I 2016 blev det 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, for traktorer og for motorredskaber samt ophævelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler og tunge vogntog i tættere bebygget område) fastsat, at biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. tilkoblet påhængskøretøj kan godkendes til at køre med en hastighed på op til 100 km i timen på motorvej, forudsat at køretøjerne opfylder en række tekniske betingelser (den såkaldte Tempo 100-ordning).

Formålet med lovforslaget var at øge mobiliteten for campister og erhvervsdrivende og at forbedre fremkommeligheden på vejene ved at hæve hastighedsgrænserne for visse påhængskøretøjer (bl.a. campingvogne og trailere) på motorvejene.

I lovens § 3 blev der indsat en revisionsbestemmelse om, at transportministeren senest i folketingsåret 2020-21 fremsætter forslag om revision af loven. Ønsket var, at de trafiksikkerhedsmæssige data, der ville foreligge efter en periode på ca. fire år, skulle undersøges, og at loven på den baggrund skulle evalueres med henblik på at vurdere i hvilket omfang, at færdselssikkerheden var blevet påvirket af Tempo 100-ordningen.

Tempo 100-ordningen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer er blevet evalueret i sommeren 2020. Evalueringen viser, at de tekniske krav, som stilles som betingelse for at opnå en Tempo 100-godkendelse, har opvejet den øgede risiko for uheld, som den øgede hastighed umiddelbart kunne give anledning til. Evalueringen viser samlet set, at der ikke er en øget færdselssikkerhedsmæssig risiko ved at køre med påhængskøretøjer, der er Tempo 100-godkendte.

Det er således regeringens opfattelse, at der ikke skal ske en revision af Tempo 100-ordningen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer.

Regeringen foreslår derfor, at revisionsbestemmelsen i lov nr. 385 af 27. april 2016 ophæves.

### *2. Lovforslagets indhold*

#### *2.1. Ophævelse af revisionsbestemmelse*

##### *2.1.1. Gældende ret*

I 2016 blev færdselslovens § 43, stk. 3, 4 og 11, og lov om godkendelse og syn af køretøjer § 2, stk. 1, ændret 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, for traktorer og for motorredskaber samt ophævelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler og tunge vogntog i tættere bebygget område).

Det følger af færdselslovens § 43, stk. 3, 1. pkt., at hastigheden uanset § 42 for biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg ikke må overstige 80 km i timen, hvis der er tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn.

Det følger endvidere af færdselslovens § 43, stk. 4, at for biler omfattet af stk. 3, der opfylder betingelserne fastsat efter stk. 11, må hastigheden på motorveje ikke overstige 100 km i timen.

Af færdselslovens § 43, stk. 11, følger det, at transportministeren 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 påhængsredskab, herunder campingvogn, må køre med op til 100 km i timen på motorvej.

Bestemmelserne indebærer, at biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, kan godkendes til at køre med en hastighed op til 100 km i timen på motorveje, forudsat at køretøjerne opfylder de betingelser, som er fastsat efter færdselslovens § 43, stk. 11.

De nærmere tekniske betingelser for godkendelse efter Tempo 100-ordningen er fastsat af Færdselsstyrelsen i bekendtgørelse nr. 458 af 12. maj 2016 om betingelser for Tempo 100-kørsel med campingvogn og andet registreringspligtigt påhængskøretøj til bil. De tekniske betingelser angår blandt andet krav om stabiliseringssystemer i visse tilfælde og krav til påhængskøretøjernes dæk.

Lov nr. 385 af 27. april 2016 om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer indeholder i § 3 en revisionsbestemmelse, der fastsætter, at transportministeren senest i folketingsåret 2020-21 fremsætter forslag om revision af loven.

### *2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Transport- og Boligministeriet har i overensstemmelse med lov nr. 385 af 27. april 2016 om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer foretaget en evaluering af Tempo 100-ordningen.

Evalueringen er foretaget på baggrund af ulykkesdata registreret i perioden fra 1. juli 2016 til 31. december 2019.

Evalueringen viser samlet set, at de tekniske krav, som stilles som betingelse for at opnå en Tempo 100-godkendelse, har kunnet imødegå den risiko, som en forhøjelse af hastighedsgrænsen indebærer.

I Danmark skønnes der at være omkring 600.000-1.000.000 påhængskøretøjer i brug. Ca. 1 procent af påhængskøretøjerne er godkendt til Tempo 100-kørsel. Det var derfor forventningen, at ca. 1 procent af det samlede antal af ulykker med vogntog bestående af personbil/varebil og påhængskøretøj ville være med Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer.

I perioden fra 1. juli 2016 til 31. december 2019 er der registreret 468 uheld med vogntog bestående af personbil/varebil og påhængskøretøj. I 342 af tilfældene var påhængskøretøjets registreringsnummer registreret. Registreringsnummeret er blevet brugt til at undersøge, hvorvidt

påhængskøretøjerne var godkendt til Tempo 100-kørsel. Undersøgelsen af de 342 involverede påhængskøretøjer viste, at der var fire påhængskøretøjer, der var godkendt til Tempo 100-kørsel. Fire uheld udgør i størrelsesordenen 1 procent af et samlede antal af ulykker med påhængskøretøjer registeret i perioden.

Der er således ikke en øget færdselssikkerhedsmæssig risiko ved at køre med påhængskøretøjer, der er Tempo 100-godkendte.

Det er på den baggrund Transport- og Boligministeriets vurdering, at evalueringen ikke giver anledning til at revidere Tempo 100-ordningen. Transport- og Boligministeriet er derfor af den opfattelse, at revisionsbestemmelsen i loven bør ophæves, så der ikke længere er krav om en revision af loven.

Transport- og Boligministeriet vil fortsat følge udviklingen på området og løbende vurdere, om der opstår behov for en revision af reglerne for Tempo 100-ordningen, herunder de tekniske krav. Såfremt der senere viser sig behov for en skærpelse af de tekniske betingelser for ordningen, kan disse betingelser skærpes på bekendtgørelsesniveau.

### *3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Det er vurderingen, at principper for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt.

### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, da nugældende Tempo 100-ordningen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer ikke ændres.

### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

### *6. Klima- og miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke klima- og miljømæssige konsekvenser.

### *7. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### *8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*

Lovforslaget har i perioden fra den 4. december 2020 til den 4. januar 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Autobranchen Danmark, AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Beredskabsstyrelsen, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, samtlige byretter, Camping Branchen, Danmarks Frie AutoCampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Mobilitet, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, Danske Seniorer, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Motorhistorisk Samråd, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelser, UlykkesPatientForeningen, Veteranknallertklubben Aktiv, Østre og Vestre Landsret og Ældre Sagen.

## 9. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klima- og miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ  X
---	----	--------------

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

##### Til nr. 1

Det følger af lov nr. 385 af 27. april 2016 om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer § 3, at transportministeren senest i folketingsåret 2020-21 fremsætter forslag om revision af loven.

Det foreslås, at bestemmelsen i § 3 ophæves.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at der ikke skal foretages en revision af lov nr. 385 af 27. april 2016 om Tempo 100-ordningen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer, og at kravet om revision af loven ophæves.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 og 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. maj 2021.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

§ 1

I lov nr. 385 af 27. april 2016 om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse af syn af køretøjer foretages følgende ændring:

**§ 3.** Transport- og bygningsministeren fremsætter senest i folketingsåret 2020-21 forslag om revision af loven.

**1.** § 3 ophæves.