



HØRINGSNOTAT

Februar 2025

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

Indholdsfortegnelse

1. Høringen	2
1.1. Høringsperiode	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringssvarene.....	8
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget.....	9
2.1.1. Informationsindsatser	9
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget.....	9
2.2.1. Revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige	9
2.2.1.1. Mobilitet for unge	9
2.2.1.2. Færdselssikkerhed	10
2.2.1.3. Udvidelse af ordningen med kørekort til 17-årige ...	11
2.2.1.4. Analyse af unges mobilitetsbehov	12
2.2.1.5. Håndhævelse af ledsagerkrav i tidsrummet kl. 20.00 til 05.00	13
2.2.1.5. Køretøjsregistrering.....	13
2.2.1.6. Evaluering	13
2.2.2. Nedsættelse af alkoholpromillegrænsen for førstegangserhververe af kørekort til almindelig bil (kategori B)	13
2.2.2.1. Nedsættelse af promillegrænsen for andre førere ...	14
2.2.2.2. Sanktionering af spirituskørsel	15
2.2.3. Tempo 40	16



2.2.4. Ansvar for egnede dæk	20
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	38

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsettelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) har i perioden fra den 17. december 2024 til den 20. januar 2025 været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 18. december 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 17. december 2024.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Dansk Center for Familier & Sorg, Danske Maskinstationer og Entreprenører (DME), Kenneth Poulsen (privatperson), Kristina Vestergaard (privatperson) Maria Beermann (privatperson), bilinspektør Victor Hollnagel, forhenværende retspræsident Niels Waage og specialkonsulent ved Østjyllands Politi Mikhael Andersen har på egen foranledning sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.



Høringspart	Hørings-svar modtaget	Be-mærk-ninger	Ingen be-mærk-ninger	Ønsker ikke at afgive hørings-svar
Advokatsamfundet				
Akademikerne				
AMU Transport Danmark				
Arbejderbevægelses Erhvervsråd				
Arbejdsgiverforeningen KA				
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)				
Arriva Danmark A/S				
ATAK Arbejdsgiverforening for persontransport				
AUTIG - Auto-branchens Handels- og Industriforening				
AutoBranchen Danmark	x	x		
AutocamperRådet				
BAT				
BAT-Kartellet				
Bilbranchen				
Bilsynsbranchen				
Brancheforeningen af Danske Distributionsvirksomheder	x		x	
Brancheforeningen Cirkulær				
Business Danmark				
Campingbranchen				
Carta				
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)				
Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU)	x		x	
Cyklistforbundet	x	x		



Danmarks Frie Autocampere (DFAC)				
Danmarks Motor Union (DMU)				
Danmarks Statistik				
Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport	x	x		
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	x		x	
Dansk Automat Brancheforening (DAB)	x		x	
Dansk Bilbrancheråd	x	x		
Dansk Automobil Sports Union				
Dansk Bilforhandler Union	x	x		
Dansk Elbil Alliance				
Dansk Erhverv (DE)	x	x		
Dansk Erhvervsfremme (DEF)				
Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)				
Dansk Handicap Forbund				
Dansk Industri (DI)				
DI Transport	x	x		
Dansk Kørelærer-Union	x	x		
Dansk Maskinhandlerforening				
Dansk Metal				
Dansk Mobilitet				
Dansk Person-Transport	x	x		
Dansk Standard				
Dansk Transport og Logistik (DTL)	x	x		
Dansk Ungdoms Fællesråd				
Dansk Vejforening				
Danske Advokater				



Danske Handicap-organisationer				
Danske Kørelæreres Landsforbund				
Danske Motorcyklister				
Danske Regioner				
Danske Speditører				
Danske Synsvirksomheder				
Mobility Denmark - De Danske Bilimportører	x	x		
Den Danske Dommerforening				
Det Centrale Handicapråd				
Dommerfuldmægtigforeningen				
DTL - Danske Vognmænd				
Dækbranchen Danmark	x	x		
ERFAgruppen Bilsyn				
Falck Danmark A/S				
Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)				
FALCK Danmark A/S				
Finans Danmark				
Finans og Leasing				
FOA				
Fodgængerforbundet				
Forbrugerrådet Tænk				
Forenede Danske Motorejere (FDM)	x	x		
Foreningen af Frie Kørelærere				
Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark	x	x		
Foreningen af Offentlige Anklagere				
Foreningen af Vognimportører i Danmark				



Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport				
Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO)				
Forsikring & Pension	x	x		
Forsvarets Færdselscenter				
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)				
FynBus				
GLS Danmark				
Havarikommissionen for Vejtrafikulykker				
Helsingør Kørelærere Forening				
HK Trafik og Jernbane				
Horesta	x	x		
Ingeniørforeningen (IDA)				
Institut for Menneskerettigheder				
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet				
Institut for planlægning – Aalborg Universitet				
International Transport Danmark (ITD)	x	x		
ITS Danmark				
Klimarådet				
KLIKO – Kørelærere i Køge og omegn				
Kommunernes Landsforening (KL)	x	x		
Kraka				
Kran Blok Erfa				
Krifa				
Københavns Universitet – Institut for Geovidenskab				



og Naturforvaltning				
Kørelærerforeningen				
Landbrug & Fødevarer	x	x		
Landdistrikternes Fællesråd				
Landsforeningen af Forsvarsadvokater				
Landsforeningen Landsbyerne i Danmark				
Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede				
Livet med Handicap (LEV)				
Midtsjællands Kørelærerforening				
Midttrafik				
Motorcykel Forhandler Foreningen				
Motorcykel Importør Foreningen				
Motorhistorisk Samråd				
Movia	x	x		
NOAH-Trafik				
Nordjyllands Trafikelskab				
Politiforbundet	x		x	
Rådet for bæredygtig trafik				
Rådet for Grøn Omstilling				
Rådet for Sikker Trafik	x	x		
Samtlige byretter	x	x		
SEGES				
Sikre Veje				
SKAD - Køretøjsbygger- og Auto-skadebranchen i Danmark				
SMVdanmark				
Sydtrafik				
Sø- og Handelsretten				



Teknisk Landsforbund				
Trafikforbundet				
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet				
Trafikselskaberne i Danmark	x	x		
Transportens Arbejdsgivere (ATL)				
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)				
UlykkesPatient-Foreningen				
Vestre Landsret	x	x		
Veteranknallertklubben Aktiv				
Østre Landsret	x	x		
Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning				
3F Fælles Fagligt Forbund	x	x		

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.



2.1. *Generelle bemærkninger til lovforslaget*

2.1.1. *Informationsindsatser*

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at der gennemføres informationsindsatser for så vidt angår de foreslåede ændringer om revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige, ansvar for egnede dæk og alkoholpromillenedsættelsen, for at sikre, at de ændre regler forstås og overholdes.

Transportministeriet har noteret sig Rådet for Sikker Trafiks bemærkninger.

2.2. *Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget*

2.2.1. *Revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige*

2.2.1.1. *Mobilitet for unge*

Dansk Erhverv bemærker, at de ser forslaget om at give 17-årige mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet fra kl. 05.00 til 20.00 som en balanceret løsning, der gavner mobilitet i de områder, hvor transportmulighederne ellers kan være en barriere.

Dansk PersonTransport bemærker, at de er meget betænkelig ved, hvad en udvidelse af muligheden for at køre bil uden ledsager, vil betyde for unges mobilitetsvaner, ligesom forslaget kan medvirke til social skævhed blandt unge, som ikke har en bil. Dansk PersonTransport anbefaler, at der fortsat er fokus på at sikre adgang til god kollektiv transport til uddannelse og fritidsaktiviteter, og at lovændringen nøje bør følges i forhold til, hvordan det påvirker brugen af kollektiv transport både i byerne og i landdistrikter.

DI Transport og DI Byggeri bakker op om permanentgørelsen af den nuværende forsøgsordning samt om forslagets ambition om at øge mobiliteten for unge, særligt i landdistrikter. DI Transport og DI Byggeri bemærker, at forslaget imidlertid ikke kan erstatte en velfungerende kollektiv trafikbetjening, herunder også i landdistrikterne, så personer uden adgang til en bil kan tage en uddannelse eller et arbejde.

Mobility Denmark bemærker, at de overordnet støtter forslaget, idet den generelle mobilitet for unge i landdistrikter dermed forbedres. Mobility Denmark er også enige i, at det begrænsede tidsrum, hvor kørsel uden ledsager kan foregå, er en passende sikkerhedsforanstaltning, der må formodes at bidrage til, at det øgede



trafkarbejde i bil af 17-årige ikke også medfører flere dræbte eller tilskadekomne i trafikken. Mobility Denmark er derfor enige i, at forslaget ikke i sig selv vil medføre en væsentlig forhøjet ulykkesrisiko end for gruppen af 18-20-årige, der kan køre uden tilsvarende begrænsninger. Mobility Denmark bemærker, at den foreslåede udvidelse af forsøgsordningen for 17-årige således syntes at være fornuftigt afgrænset, idet de samtidig antager, at den kollektive trafik ikke rammes eller begrænses yderligere, selvom en del af transporten overflyttes herfra og til individuel kørsel i bil.

Trafikselskaberne i Danmark (TID) opfordrer til, at der tænkes bredere, så incitamenterne til, at unge vælger den kollektive trafik også styrkes og så det gøres økonomisk attraktivt for unge at vælge et alternativ til at køre i egen bil.

3F Transport bemærker, at forslaget kan fjerne passager fra den kollektive trafik, hvilket specielt i landdistrikterne kan have en negativ effekt på den gruppe, der ikke deltager i ordningen.

Transportministeriet bemærker, at forslaget om at give 17-årige mulighed for at køre uden ledsager har afsæt i regeringens Landdistriktsudspil af 22. august 2024, og at forslaget kun er ét ud af flere tiltag, der skal sikre nye muligheder for transport i landdistrikterne. Det fremgår heraf, at regeringen blandt andet også vil bevilge 50 mio. kr. til en ordning, hvor borgere kan bestille transport med bus mellem udvalgte busstoppesteder, direkte via telefon eller app. Samtidig vil regeringen etablere en pulje på 20 mio. kr. til støtte til flere frivilligbusser, f.eks. minibusser, der stilles til rådighed for lokalsamfund.

Landdistriktsudspillet tager blandt andet afsæt i en delafrapportering fra Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark, som har foretaget en kortlægning af rejsemønstrene på tværs af land- og byområder.

2.2.1.2. Færdselssikkerhed

Cyklistforbundet, Dansk Center for Familier & Sorg, Dansk Kørelærer-Union, DTU, FDM, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK), Forsikring & Pension, Kenneth Poulsen (privatperson), KL, Kristina Vestergaard (privatperson), Maria Beermann (privatperson), Rådet for Sikker Trafik og 3F Transport er bekymrede for forslaget om at lade 17-årige køre uden ledsager i tidsrummet fra kl. 05.00 til kl. 20.00 og de negative færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser forslaget vil kunne medføre.



Dansk Kørelærer-Union bemærker, at de alene kan støtte op om den eksisterende ledsagerordning, dog at betingelserne, der stilles til ledsageren, kan justeres.

DTU bemærker, at hovedparten af den ledsagede kørsel finder sted i dagtimerne. At ændre ledsagerordningen til at give unge tilladelse til at køre uden ledsager i dagtimerne, vil således reducere incitamentet til at køre med en ledsager og dermed reelt underminere muligheden for at opnå en trafiksikkerhedsgevinst af en ledsagerordning. DTU anbefaler at den eksisterende ledsagerordning i stedet forbedres, f.eks. ved at fastsætte krav til, hvor mange kilometer den unge skal køre, inden vedkommende får lov til at køre alene.

FDM opfordrer til, at den nuværende forsøgsordning vedrørende ledsagerordning for kørekort til 17-årige gøres permanent, men under samme betingelser som er gældende i dag.

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at forslaget om revision af ordningen med kørekort til 17-årige vil føre til flere dræbte og flere alvorligt tilskadekomne, og at forslaget dermed vil påvirke trafiksikkerheden negativt. Rådet for Sikker Trafik har grundlæggende bekymringer ved forslaget og mener, at det er den forkerte vej at gå, da der også er en betydelig risiko for at svække den velfungerende ledsagerordning. Rådet for Sikker Trafik bemærker derudover, at det estimerede øgede antal dræbte og alvorligt tilskadekomne ved forslaget årligt vil koste samfundet over 400 millioner kr., ifølge de seneste Transportøkonomiske Enhedspriser fra DTU.

Transportministeriet bemærker, at hensigten med lovforslaget er at give unge 17-årige mulighed for selv at transportere sig til og fra arbejde, læreplads, skole eller fritidsaktiviteter m.v. for dermed at øge mobiliteten for unge særligt i landdistrikterne, hvor alternativerne til at transportere sig i bil er begrænsede

Transportministeriet skal henvises til pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at det med lovforslagets foreslåede afgrænsninger og kompenserende foranstaltninger er lagt til grund, at ulykkesrisikoen pr. kørt kilometer ikke er større for de 17-årige end for de 18-20-årige.

2.2.1.3. Udvidelse af ordningen med kørekort til 17-årige

HORESTA bemærker, at de gælder sig over intentionen bag lovforslaget om at fremme unge 17-åriges mobilitet i landdistrikterne, ved at give 17-årige mulighed for at køre uden ledsager. HORESTA



bemærker, at lovforslaget imidlertid ikke vil give deres medlemsvirksomheder i landdistrikterne bedre vilkår i forhold til at rekruttere og fastholde elever og unge medarbejdere inden for hotel- og restaurationserhvervet. Det skyldes, at arbejdet i hotel- og restaurationsbranchen ofte foregår uden for det tidsrum, som 17-årige med lovforslaget vil få lov til at køre uden ledsager i. HORESTA foreslår, at 17-årige, der kan dokumentere, at de har en legitim årsag til at køre uden for det foreslåede tidsrum, eksempelvis for at komme til og fra arbejde/læreplads, kan få dispensation fra reglerne.

ITD bemærker, at forslaget relaterer sig til kørsel af personbil (kategori B), og ikke kørsel i lastbil (kategori C og C/E). ITD bemærker, at det ville være fremmede i forhold til chaufførmangelproblematikken at undersøge mulighederne for at udvide ordningen, så længe dette er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Transportministeriet bemærker, at det fastsatte tidsrum, hvor 17-årige må køre uden ledsager, er udtryk for en kompenserende foranstaltning, der har til formål at mindske de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser som forslaget vil kunne medføre. Transportministeriet vurderer derfor, at der ikke bør gives mulighed for, at 17-årige i visse tilfælde kan køre uden ledsager udenfor det angivne tidspunkt.

For så vidt angår, hvilke køretøjer 17-årige må føre, skal Transportministeriet bemærke, at det efter de gældende regler heller ikke er tilladt for 17-årige at føre en lastbil, selv ikke med en ledsager.

2.2.1.4. Analyse af unges mobilitetsbehov

DTU bemærker, at det bør undersøges nærmere, i hvilken udstrækningen forslaget om at give 17-årige mulighed for at køre uledsaget i dagtimerne forbedre de unges mobilitet, ligesom at det bør undersøges, om eventuelle mobilitetsudfordringer for unge kan løses på en anden måde, uden at deres risiko for at komme til skade i trafikken øges.

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at der gennemføres en samlet analyse af unges mobilitetsbehov og deres muligheder for valg af transportmiddel, herunder offentlig transport, samkørsel m.v.

For så vidt angår forslagens indvirkning på de unges mobilitet skal Transportministeriet henvises til pkt. 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf følger, at forslaget på baggrund af



et overordnet skøn vil øge trafikarbejdet (antallet af kørte kilometer) for 17-årige fra ca. 35 mio. kørte km årligt til 151 mio. kørte km årligt.

Dertil skal Transportministeriet bemærke, at forslaget om at give 17-årige mulighed for at køre uden ledsager har afsæt i regeringens Landdistriktsudspil af 22. august 2024, og at forslaget kun er ét ud af flere tiltag, der skal sikre nye muligheder for transport i landdistrikterne. Regeringen vil blandt andet bevilge 50 mio. kr. til en ordning, hvor borgere kan bestille transport med bus mellem udvalgte busstoppesteder, direkte via telefon eller app. Samtidig vil regeringen etablere en pulje på 20 mio. kr. til støtte til flere frivilligbusser, fx minibusser, der stilles til rådighed for lokalsamfund.

2.1.1.5. Håndhævelse af ledsagerkrav i tidsrummet kl. 20.00 til 05.00

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at det er vigtigt, at de unge oplever et kontroltryk fra politiets side, for at forebygge brud på ordningens regler og forebygge ulykker i øvrigt.

2.2.1.5. Køretøjsregistrering

Forsikring & Pension bemærker, at forslaget indebærer potentielle forsikringsmæssige udfordringer. Forsikring & Pension anfører, at hvis 17-årige bliver primære brugere af køretøjer indregistreret til forældre, vil det udfordre de nuværende regler, hvor de unge ikke kan eje eller være registrerede brugere af biler.

2.2.1.6. Evaluering

Dansk Erhverv, DI Transport, DI Byggeri, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK) og Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at ordningen med at lade 17-årige køre uden ledsager i tidsrummet fra kl. 05.00 til 20.00 evalueres efter en periode på 2-3 år.

Transportministeriet bemærker, at lovforslagets færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser vil kunne følges direkte i Vejdirektoratets ulykkesstatistikker. Transportministeriet vil følge udviklingen på området og løbende vurdere, om lovforslagets regler har haft uforudsete negative konsekvenser.

2.2.2. Nedsættelse af alkoholpromillegrænsen for førstegangserhververe af kørekort til almindelig bil (kategori B)



2.2.2.1. Nedsættelse af promillegrænsen for andre førere

Dansk Erhverv, DTU, FDM, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK), Maria Beermann (privatperson), forhenværende retspræsident Niels Waage og specialkonsulent ved Østjyllands Politi Mikhael Andersen og Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at alkoholpromillegrænsen nedsættes generelt for alle nye førere.

Dansk Erhverv bemærker, at de bakker op om forslaget om at nedsætte promillegrænsen til 0,20 for førstegangserhververe i de første tre år efter erhvervelse af kørekort til almindelig bil, men at den foreslåede nedsættelse af promillegrænsen også bør omfatte førstegangserhververe af kørekort til motorcykel og stor knallert.

DTU bemærker, at da de fleste får kørekort i så ung en alder som muligt vil en nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe således potentielt gavne trafiksikkerheden for unge bilister. DTU bemærker dog, at de undrer sig over, at promillegrænsen ikke foreslås nedsat på en tilsvarende måde for førstegangserhververe af kørekort til motorcykel og stor knallert, da kørsel med disse køretøjer også indebærer en betydelig risiko.

FDM bemærker, at de finder det fornuftigt, at promillegrænsen for førstegangserhververe nedsættes til 0,2, men at de undrer sig over, at denne lavere promillegrænse for førstegangserhververe kun skal gælde den, som fører eller forsøger at føre almindelig bil. FDM finder, at en tilsvarende regel også bør gælde den, som fører eller forsøger at føre motorcykel og andre motorkøretøjer.

Forhenværende retspræsident Niels Waage og specialkonsulent ved Østjyllands Politi Mikhael Andersen bemærker, at de ikke ser nogen saglig begrundelse for, at der skal gælde en højere promillegrænse for førere af f.eks. motorcykel eller bus end for almindelig bil. De finder, at de begrundelser, der i lovforslagets bemærkninger gives for, at promillegrænsen for nye trafikanter skal sænkes for kørsel med almindelig bil, er lige så dækkende for alle de øvrige typer af motordrevne køretøjer.

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at den foreslåede nedsættelse af promillegrænsen også bør omfatte førstegangserhververe af kørekort til motorcykel og stor knallert. Rådet for Sikker Trafik anbefaler ligeledes, at promillegrænsen på 0,20 skal gælde for førere af bil, motorcykel og stor knallert, der kører uden at have erhvervet førerret.



Transportministeriet skal bemærke, at forslaget om nedsættelse af alkoholpromillegrænsen er en del af regeringens Landdistriktsudspil af 22. august 2024 om at give 17-årige kørekortindehavere mulighed for at køre almindelig bil (kategori B) uledsaget i tidsrummet fra kl. 05.00 til kl. 20.00.

Den foreslåede nedsættelse af alkoholpromillegrænsen foreslås som en kompenserende foranstaltning i forhold hertil, og er derfor begrænset til den køretøjstype, som er omfattet af ledsagerordningen.

2.2.2.2. Sanktionering af spirituskørsel

Forhenværende retspræsident Niels Waage og specialkonsulent ved Østjyllands Politi Mikhael Andersen bemærker, at den foreslåede nedsættelse af alkoholpromillegrænsen for førstegangserhververe af kørekort til almindelig bil indebærer en væsentlig forskelsbehandling mellem førere af almindelig bil, der ikke har haft kørekort længere end 3 år, eller som slet ikke har erhvervet kørekort, og andre motorførere, herunder personer, der fører andre motordrevne køretøjer end almindelig bil, f.eks. lastbil, bus, motorcykel og stor knallert. Niels Waage og Mikhael Anders bemærker, at denne forskelsbehandling forekommer at være uproportional.

Niels Waage og Mikhael Andersen bemærker videre, at det bør overvejes om sanktionsfastsættelsen for spirituskørsel med en promille mellem 0,21 og 0,50 bør svare til sanktionsfastsættelsen for kørsel med lave niveauer (over 0,001-0,003 mg/kg blod) af THC (hash). Samtidig foreslår Niels Waage og Mikhael Andersen, at straf for uagtsomt manddrab, der er begået under spirituskørsel, ikke bør omfatte spirituskørsel med en promille i intervallet 0,21 og 0,50, og at det overvejes om kørsel med lave niveauer (over 0,001-0,003 mg/kg blod) af THC (hash) ligeledes ikke bør anses som en særligt skærpende omstændighed ved uagtsomt manddrab.

Transportministeriet bemærker, at formålet med forslaget om at nedsætte promillegrænsen for førstegangserhververe af kørekort til almindelig bil (kategori B) netop er, at der skal gælde strengere regler for spirituskørsel for disse førere.

Baggrunden herfor er, at der er en øget risiko for, at unge i tilfælde af spirituskørsel ender i en ulykke. Transportministeriet skal herved henvide til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger



Den ”forskelsbehandling”, som høringsparterne henviser til, hviler således på en saglig vurdering af, at tiltaget er hensigtsmæssigt i forhold til at mindske spirituskørsel og hermed forbundne ulykker blandt uerfarne førere.

Transportministeriet bemærker endvidere, at færdselsloven allerede indeholder et sanktionssystem, som for mange forseelser er særlig skærpet i forhold til førstegangserhververe (klippekortsystemet og kørselsforbud). Disse regler er også udtryk for en saglig vurdering af, at der af færdselssikkerhedsmæssige hensyn i visse tilfælde skal gælde særlige regler for uerfarne førere.

Det er endvidere Transportministeriets vurdering, at der af præventive hensyn ikke bør lempes i sanktionerne for spirituskørsel, heller ikke for den foreslåede form for spirituskørsel med en alkoholpromille mellem 0,2 og 0,5.

2.2.3. Tempo 40

Dansk Erhverv anfører, at de støtter forslaget om at forenkle Tempo 40-ordningen for traktorer, motorredskaber og vogntog. Forslaget adresserer de nuværende administrative og økonomiske byrder, der har hæmmet ordningens effektivitet, og skaber en mere smidig og anvendelig regulering. Ved at give traktorer og vogntog, der er registreret i Køretøjsregistret, en generel hastighedsgrænse på 40 km/t, fremmes mobiliteten i landbruget og tilknyttede erhverv uden at gå på kompromis med sikkerheden.

Dansk Erhverv bemærker, at de anerkender Transportministeriets tilgang, hvor der fokuseres på at lette godkendelsesprocesserne og reducere unødige omkostninger for virksomheder.

Dansk Kørelærer-Union bemærker, at de støtter forslaget om en ny Tempo 40-ordning.

FDM bemærker, at de noterer sig, at der lægges op til fortsat at blive stillet krav om, at påhængskøretøjer, som godkendes til at køre i vogntog med 40 km i timen, skal have påsat et ”Tempo40-klistermærke”. FDM bakker op om kravet, da det også er vigtigt for de øvrige trafikanter at kunne identificere køretøjer, der potentielt kører med en anden hastighed end den forventede.

Mobility Denmark udtrykker støtte til forslaget, idet det giver mulighed for at lette opgaven med at godkende disse køretøjer i synshallerne og tilsvarende hos Færdselsstyrelsen som ansvarlig myndighed.



Transportministeriet kan samlet bemærke, at ministeriet har noteret sig de positive tilkendegivelser fra høringsparterne vedrørende lovforslaget om Tempo 40-ordningen.

Danske Maskinstationer og Entreprenører anfører, at traktorer og motorredskaber typegodkendes til 40 km i timen, hvilket i hele EU anses som sikkert, da køretøjerne er konstrueret til denne hastighed. I den gældende Tempo 40-ordning benyttes Tempo 40-godkendelse ikke til motorredskaber, fordi disse ikke kan indregistreres uden fordyrende omkostninger som "godkendt" på lige fod med traktorer, som anvendes på landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom. Registrering af motorredskaber i Køretøjsregistret kræver derfor en egentlig registrering, som medfører en årlig afgift på ca. 13.840 kr. for hvert køretøj, hvorved maskinstationer og entreprenører rammes hårdere end landbruget. Det anslås, at der er mellem 15.000 og 20.000 traktorer og motorredskaber, som ikke er registreret i Køretøjsregistret (DMR). Desuden anslås en økonomisk udgift på mellem 207 og 414 millioner kr., for udnyttelse af Tempo 40-ordningen, hvilket angives at være en markant konkurrenceforvridning.

Det anføres desuden, at køretøjer til arbejde på vejen, såsom vinterbekæmpelse heller ikke omfattes af Tempo 40-reglerne, hvorved vinterbekæmpelse er begrænset til 30 km i timen, selvom udbud fra kommunerne kræver en hastighed på 40 km i timen ved udførelse af arbejdet. Der angives et forslag om, at motorredskaber kan godkendes til Tempo 40 på baggrund af registrering i Køretøjsregistret, som afmeldes senere, på baggrund af COC-dokument [typeat-test] eller på baggrund af instruktionsbog.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at hensigten med udkastet til lovændringen er at forenkle den eksisterende Tempo 40-ordning, så traktorer og motorredskaber, der er registreret eller registreres i Køretøjsregistret, ikke skal godkendes særskilt til Tempo 40-kørsel. Det er således ikke hensigten at udvide muligheden for at køre op til 40 km i timen for traktorer eller køretøjer, som ikke er registreret eller vil blive registreret i Køretøjsregistret.

Det er ikke muligt at ændre betingelserne for registrering af traktorer og motorredskaber i færdselsloven, da disse regler fastsættes i lov om registrering af køretøjer. Det vil således kræve en ændring af lov om registrering af køretøjer at imødekomme ønsket herom. Hertil kommer, at der vil være afgiftsmæssige implikationer forbundet med at sidestille traktorer og motorredskaber, som



ikke er registreret i Køretøjsregistret, med traktorer og motorredskaber, som er registreret i Køretøjsregistret. De statsfinansielle konsekvenser heraf er ikke medtaget i den foreslåede ændring af Tempo 40-reglerne.

Hensigten med dette lovforslag er at lette de administrative og økonomiske hindringer forbundet med traktorer og motorredskaber, som er registreret eller vil blive registreret i Køretøjsregistret, og generelt lette administrative og økonomiske hindringer forbundet med at få godkendt påhængskøretøjer til Tempo 40-kørsel også.

Det bemærkes, at Transportministeriet og Færdselsstyrelsen vil tage skridt til - i samarbejde med branchen, skattemyndighederne m.fl. - at få undersøgt, om der kan findes løsninger på, at motorredskaber m.v., som ikke er registreret i DMR, også kan køre 40 km/t, hvis de er konstrueret og godkendt hertil.

Det bemærkes samtidig, at de opgjorte økonomiske byrder i høringssvaret ikke er en konsekvens af udkastet til lovforslaget. De økonomiske byrder er opgjort som forskellen mellem en ordning, som forudsætter registrering i Køretøjsregistret, og en ordning, hvor traktorer og motorredskaber godkendes til Tempo 40 på et andet grundlag. Der er således ikke som følge af udkast til lovforslag nye økonomiske byrder for ejere af traktorer og motorredskaber, som ikke er registreret i Køretøjsregistret.

Landbrug & Fødevarer har på vegne af landbrugserhvervet, Dansk Agroindustri, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Kartofler, Danske Sukkerroedyrkere, Landbrug & Fødevarer og SEGES Innovation anført 3 overordnede bemærkninger om Tempo 40-ordning.

Det bemærkes indledningsvis, at der på møde Transportministeriet, hvor Færdselsstyrelsen og Landbrugserhvervets Færdselsgruppe deltog, blev nævnt at Tempo 40-ordningen ville blive ændret i 2025, idet ordningen skulle tilpasses, så registrering i DMR (Motorregistret) ikke længere er en forudsætning for Tempo 40-godkendelse. Kravet skulle fremadrettet alene være Tempo 40-mærke under forudsætning af, at der foreligger dokumentation for, at køretøjerne er konstrueret til 40 km/t, da erfaringer fra gældende Tempo 40-ordning har vist, at kravet om registrering i DMR har været en stopklods for anvendelse af Tempo 40 for de fleste af landbrugserhvervets køretøjer, da disse ikke er registreringspligtige (ikke krav om nummerplade).



Traktorer på landbrug kan registreres i DMR som ”godkendte traktorer” med nummerplade efter Køretøjsregistreringsloven, men landbruget har også et mindre antal traktorer uden nummerplade.

Landbrugserhvervets anerkender forbedringerne af Tempo 40-reglerne, som forbedrer Tempo 40-ordningen markant, herunder, at der ikke krav om registrering i DMR af landbrugets påhængsvogne og -redskaber i DMR. Hvis samme fremgangsmåde anvendes til motorredskaber (og traktorer uden registrerings-krav/nummerplade), er sagen i mål.

Det anføres, at det fortsat er et stort problem, at den nye ordning er afhængig af registrering i DMR for motorredskaber (og traktorer uden registreringskrav/nummerplade). Det betyder, at mejetærskere, finsnitte, selvdrevne roe- og kartoffeloptagere, læssemaskiner mv. ikke er omfattet af lempelserne, fordi der ikke er krav om registrering af motorredskaber, hvorfor de ikke er registreret i DMR, og derfor heller ikke fremadrettet vil kunne Tempo 40-godkendes.

Landbrugserhvervet ønsker, at der for motorredskaber skal indføres en løsning, hvor der ikke kræves registrering i DMR. Der anføres en løsningsmodel, som ikke medfører, at motorkøretøjet får tildelt en nummerplade, men alene registreres i DMR på baggrund af CoC-dokument eller stelnummer.

Der henvises desuden til tidligere drøftelser om en ny traktorkategori for EU-typogodkendte ”b” traktorer konstrueret til en hastighed på over 40 km i timen, som i dag skal registreres som lastbil. Der angives i denne forbindelse et forslag til ændring af § 45, stk. 5, så bestemmelsen i fremtiden kan rumme en oprettelse af traktorer, der er konstrueret til op til 60 km i timen.

Transportministeriet bemærker, at hensigten med den foreslåede ændring af § 43, stk. 5, er at sikre en forenklet løsning på Tempo 40-reglerne, så godkendelse af traktorer, motorredskaber og vogntog bestående af en traktor eller et motorredskab tilkoblet påhængskøretøjer sker på et forenklet grundlag.

Den forenkledede løsning sikrer, at traktorer og motorkøretøjer, der er registreret eller vil blive registreret i Køretøjsregistret (DMR) ikke skal godkendes særskilt for at være omfattet af en hastighedsgrænse på 40 km i timen. Denne løsning indebærer, at traktorer og motorredskaber, der er forsynet med nummerplade, er omfattet af en hastighedsgrænse på 40 km i timen.



Samtidig indeholder udkastet en ændring af § 43, stk. 12, som sikrer, at der kan udstedes regler om godkendelse af påhængskøretøjer til en hastighed på 40 km i timen uden krav om registrering af påhængskøretøjerne i Køretøjsregistret (DMR).

Det bemærkes, at Transportministeriet og Færdselsstyrelsen vil tage skridt til - i samarbejde med branchen, skattemyndighederne m.fl. - at få undersøgt, om der kan findes løsninger på, at motorredskaber m.v., som ikke er registreret i DMR, også kan køre 40 km/t, hvis de er konstrueret og godkendt hertil.

Udkastet til lovforslaget indeholder ikke ændringer, som har betydning for højhastighedstraktorer, som i Danmark registreres som lastbiler som følge af den konstruktive hastighed på over 40 km/t, hvorfor bemærkningerne herom ikke er relevant for udkastet til lovforslaget.

2.2.4. Ansvar for egnede dæk

Rådet for Sikker Trafik tilslutter sig forslaget, der forhåbentligt vil medvirke til, at trafikanterne er opmærksomme på, om deres dæk matcher vinterføre, før de begiver sig ud på vejene. Forslaget kan dermed medvirke til at forebygge både ulykker og fastkørte biler.

KTDK kan tilslutte sig forslaget, der forhåbentligt vil medvirke til, at trafikanterne er opmærksomme på, om deres dæk matcher vinterføret, før de begiver sig ud på vejene.

Transportministeriet kan samlet bemærke, at ministeriet har noteret sig de positive tilkendegivelser fra høringsparterne vedrørende lovforslaget om ansvar for egnede dæk.

FDM anfører, at det er positivt, at der tages skridt til de facto at stille krav om vinterdæk i vinterføre, hvilket FDM har efterlyst længe, fordi kørsel med sommerdæk i vinterføre medføre unødvendig fare og risiko for fremkommeligheden.

Det er FDM's vurdering, at der ikke er tilvejebragt et klart retligt grundlag for at kunne straffe de køretøjsejere, som ikke har fokus på at anvende køretøjer, som er monteret med åbenbart uegnede dæk til et givent føre. FDM vurderer, at tilføjelsen i § 67, stk. 3, ikke tilvejebringer et klart retligt grundlag, der er håndterbart for hverken trafikanterne eller politiet, men tværtimod efterlader det en række ubesvarede spørgsmål, der vil skabe stor usikkerhed blandt de berørte. En lovgivning man først kender betydningen og udstrækningen af efter flere års sager i retssystemet, er ikke en klar



og gennemskuelig lovgivning, og fører til åbenlyst retssikkerhedsmæssige udfordringer for borgerne.

FDM vil opfordre til, at man kigger til Sverige og Tyskland, der har nogle anderledes klare og håndterbare regler på området. FDM uddyber hvilke krav, der bør stilles til brug af vinterdæk i loven, herunder i forhold til definition af vinterføre og typen af dæk, med henvisning til svenske og tyske regler.

Transportministeriet bemærker hertil, at det af Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse bl.a. fremgår, at der ikke er flere ulykker i vinterhalvåret sammenlignet med sommerhalvåret. Det vurderes i analysen, at der ikke er behov for at indføre et generelt lovkrav om, at køretøjsejere skal skifte til vinterdæk i vinterhalvåret. Den foreslåede ændring i § 67, stk. 3, som omhandler førerens ansvar for, at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk, er at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzone-tilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet som følge af de monterede dæks type, klassificering og stand udgør en reel risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden som følge af dækkets betydning for vejgrebet.

ITD anfører, at der savnes fyldestgørende oplysninger om, hvad der konkret kræves omkring lastbilers dækudrustning ved kørsel på sne- eller isdækkede veje. ITD savner en klar redegørelse for, at der alene kræves godkendte, vintermærkede dæk (3PMSF) på lastbilers hjul på drivaksler og eventuelt styrende foraksler, så dæk på øvrige positioner på lastbilen eller vogntøjet ikke vil blive uhenigtsmæssigt omfattet af kravet om brug af vintermærkede dæk ved kørsel på sne- eller isdækkede veje. I den forbindelse henvises til tyske og svenske regler som præciserer, at kravene for anvendelse af vintermærkede dæk (3PMSF) på sne- og isdækkede veje alene gælder for tunge motorkøretøjers drivaksler og styrende foraksler.

ITD anerkender Færdselsstyrelsens grundige arbejde af vejgrebsanalysen, som ITD mener er et omfattende og præcist værktøj, som bør danne grundlag for beslutninger på området.

Hertil bemærker Transportministeriet, at den foreslåede ændring af § 67, stk. 3, ikke er et lovkrav om anvendelse af vinterdæk, herunder om anvendelse af vinterdæk med 3PMSF-mærkning. Hensigten med bestemmelsen er at præcisere, at førerens ansvar omfatter, at køretøjet ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk i



forhold til det aktuelle føre, ligesom bestemmelsen skal sikre, at politiet kan slå ned på de tilfælde, hvor der køres med åbenbart uegnede dæk, dvs. tilfælde hvor der køres ud i vejrforhold med dæk, der åbenlyst ikke passer til de aktuelle vejrforhold, og dermed udgør en risiko for færdselssikkerheden eller at være til gene for fremkommeligheden.

For tunge køretøjer og påhængskøretøjer vil det være relevant at vurdere, om det konkrete dæk har betydning for vejgrebet i det konkrete føre. I overensstemmelse med overvejelserne, der ligger til grund for de tyske og svenske regler, vil det betyde, at der skal tages højde for, hvilken betydning dæk monteret på aksler, som ikke er drivende aksler eller styrende foraksler, har for vejgrebet i det konkrete føre som følge af disse øvrige dæks funktion. Disse særlige forhold, som er gældende for tunge køretøjer og påhængskøretøjer, vil blive inddraget i forbindelse med Færdselsstyrelsens udarbejdelse af en vejledning om dæk til tunge køretøjer. Det bemærkes afslutningsvist, at dette i lovforslagets bemærkninger til den foreslåede § 67, stk. 3, er blevet præciseret.

DTL anfører som en generel bemærkning enighed i vejgrebsanalysens konklusion om, at der ikke er fagligt grundlag for et generelt lovkrav om vinterdæk. Samtidig erklærer DTL sig enig i anbefalingen i vejgrebsanalyse, hvor det anføres, at ”en mulighed for at straf for åbenbart uegnede dæk kun bør indføres, hvis det kan dokumenteres, at det vil føre til væsentlige forbedringer i trafiksikkerheden, uden at det påfører uforholdsmæssigt store økonomiske og miljømæssige omkostninger. En afbalanceret tilgang, der inkluderer oplysning og incitament, er mere hensigtsmæssig end truslen om straf.”

DTL frygter, at lovforslaget med den nuværende uklare formulering kan blive et faktisk lovkrav om vinterdæk, hvorfor man i stedet, som anbefalet i vejgrebsanalysen, bør øge opmærksomheden på vigtigheden i at anvende vinterdæk i vinterføre ved brug af oplysningskampagner om vinterdæk og egnede dæk i stedet for en ny og uklar lovgivning. DTL anbefaler derfor, at den del af lovforslaget, som handler om ansvar for egnede dæk, udgår af lovforslaget.

DTL påpeger, at bemærkningerne til bestemmelsen omtaler ”et klart retligt grundlag for at kunne straffe de køretøjsejere som til fare for dem selv og øvrige trafikanter ...”, som rettelig burde omhandle et klart retligt grundlag for at kunne straffe de førere af køretøjer, som er til fare for sig selv og øvrige trafikanter.



Med henvisning til bemærkningerne om, at det vil være op til håndhævelsesmyndighederne at udvikle en praksis, der målrettet fokuserer på situationer, hvor køretøjer anvender åbenbart uegnede dæk under de aktuelle vejrforhold, anfører DTL, at bestemmelsen savner den nødvendige klarhed, hvilket er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, da det åbner op for tvivl og uens håndhævelse. DTL angiver en række eksempler på de fortolkningstvív, der kan forekomme.

Efter DTL's opfattelse vil uklarheden i lovforslaget give en masse unødigt ekstraarbejde for vognmænd, politi og domstole. Der må således forventes en masse prøvesager, som skal håndteres af det i forvejen hårdt pressede politi og domstole.

Hertil bemærker Transportministeriet, at hensigten med ordningen er at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden. Denne vurdering adskiller sig ikke væsentligt fra overholdelsen eller håndhævelsen af den gældende § 67, stk. 3, om førerens ansvar for, at køretøjet er i forsvarlig stand, herunder i forhold til styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparat samt lygter, hvorfor ekstraarbejde for vognmænd, politi og domstole ikke forventes som følge af tilføjjelsen om dæk.

Det er korrekt, at bestemmelsen omhandler grundlaget for at straffe føreren af køretøjet, og ikke køretøjssejeren. Bemærkningerne i lovforslaget vil blive tilrettet i overensstemmelse hermed.

3F giver udtryk for, at det findes uhensigtsmæssigt at lave en sanktion, hvor det alene er chaufføren, der bliver straffet, fordi det kan medføre mange problemstillinger og ulige diskussioner mellem chauffører og vognmænd. 3F anfører, at det jo ikke er sikkert, at vognmanden deler opfattelsen af, hvornår dækkene på bilen ikke er egnet til kørsel. 3F anfører, at det kan føre til ansættelsesretlige konsekvenser, hvis chaufføren ikke vil køre i bilen, fordi det enten er eller forventes at blive uforsvarligt. Som følge af lange arbejdsdage og i mange tilfælde over flere dage, er det ikke muligt at pålægge en chauffør eneansvaret for at forudsige vejret.

3 F finder, at de mange bøder og høje sanktioner i branchen allerede i dag giver flugt fra branchen. Når der nu lægges op til endnu en sanktion, der uden tvivl ofte vil føre til diskussioner, hvor den



ulige magtbalance vil føre til, at chaufføren kan presses til at køre, vil flugten fra branchen øges.

3F Transport mener, at det er vognmanden og ikke føreren, som må sørge for, at bilen er udstyret med de dæk, som lovgivningen kræver, ligesom vognmanden må bære den økonomiske sanktion, såfremt bilen ikke er udstyret med dæk, som passer til føret. Den sanktion kan ikke ligge på chaufføren alene.

Transportministeriet bemærker indledningsvist, at den foreslåede ændring omhandler førerens ansvar for, at køretøjet ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk. Bestemmelsen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden. Det forventes derfor, at håndhævelsesmyndighederne vil udvikle en praksis, der målrettet fokuserer på situationer, hvor køretøjer anvender åbenbart uegnede dæk under de aktuelle vejrforhold.

Det er således relevant for føreren at kontrollere, at de monterede dæk ikke er åbenbart uegnede til kørsel i det aktuelle eller varslede føre, fx ved kørsel på sne- eller isglatte veje eller ved varsel om sne- og isglatte veje. Førerens ansvar efter gældende regler omfatter allerede en forpligtelse til at sikre køretøjets forsvarlige stand, herunder i forhold til styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparat samt lygter, jf. den gældende § 67, stk. 3, i færdselsloven. Tilføjelsen af dækkrav ændrer således ikke på den retsstilling, som føreren allerede i dag er omfattet af.

Victor Hollnagel (VH), ingeniør, bilinspektør, tidl. mangeårig dækekspert i Færdselsstyrelsen, tidl. uheldsudreder ved politiet, tidl. medlem af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og tidl. medlem af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, har sendt høringsvar om en række punkter i relation til bestemmelsen om førerens ansvar for kørsel med åbenbart uegnede dæk.

Victor Hollnagel bemærker, at tilføjelsen i § 67, stk. 3, reelt er indholdsløs, og bestemmelsen kan betegnes som ”konstruktiv uklarhed”, hvor udfordringerne opstår, når dækbranchen presser på for detailregler, og vanskeligheder opstår, hvis Færdselsstyrelsen skal fastsætte detailregler for, og dermed definere, hvad ”åbenbart uegnede dæk” er. Der forudses et dilemma, hvis Færdselsstyrelsen efter pres bliver pålagt at udstede en bekendtgørelse. Der redegøres herefter for, at der opstår et dilemma og en social bagside, hvis der stilles krav om snegrebsmærkningen 3PMSF efter FN-regulativ



117, fordi et normaldæk ("sommerdæk") uden at bære mærkningen, ville opfylde kravene til mærkningen, fordi kravene er en meget lav minimumsstandard.

Det anføres samtidig, at udgangspunktet for overvejelser om lovgivning bør være aktuelle, dokumenterbare oplysninger om de forskellige dæktypers egenskaber, om kravene til vinterdæk i international standard og Færdselsstyrelsens konklusioner om virkningen for færdselssikkerhed og fremkommelighed. Det anføres, at Færdselsstyrelsen når frem til, at lovgivning frarådes.

Baggrunden for vurderingen er, at der ikke er noget at vinde for det danske samfund ved at indføre et lovkrav om, at dæk ikke må være uegnede, fordi bilisterne frivilligt agerer fornuftigt - uden lovgivning.

VH bemærker, at FDM har bemærket, at de primært har handlet på "at sikre, at varebiler, busser og lastbiler også kommer over på vinterdæk til fordel for fremkommelighed og sikkerhed". Imidlertid er hovedårsagen til, at vogntog har problemer i sneføre (som det forekom i januar måned 2024 på E45 mellem Århus og Randers) efter alt at dømme deres relativt lave drivakseltryk, som ikke grundlæggende kan kompenseres med vinterdæk. I overensstemmelse hermed findes ikke tilsvarende minimumsstandarder og prøveresultater for lastbildæk (kategori C3) i den fælleseuropæiske norm omfattende snegreb. Et krav om vinterdæk til lastbiler mv. vil derfor være virkningsløst. Lastbiler kører altovervejende med M+S mærkede dæk (vinterdæk som defineret i udstyrsbekendtgørelsen) på drivhjulene og ganske frivilligt.

Det bemærkes desuden, at 90 pct. af bilisterne i forvejen kører med vinter- eller helårsdæk om vinteren, hvilket svarer til skønnet for tyske bilister, som er omfattet af lovkrav, hvorfor det er spild af ressourcer at sætte lovgivnings- og sanktionsapparatet i gang på et område, hvor der ikke er noget problem, der kan løses med dækreger. Detailregler kan endeligt ramme folkepensionister, som kører i små biler på almindelige gode dæk.

Hertil bemærker Transportministeriet, at Færdselsstyrelsen i vejgrebsanalysen anbefalede, at der kan være behov for en bestemmelse i færdselsloven, hvorefter politiet kan slå ned på de tilfælde, hvor der køres med åbenbart uegnede dæk, dvs. tilfælde hvor der køres ud i vejrforhold med dæk, der åbenlyst ikke passer til de aktuelle vejrforhold, og dermed udgør en risiko for færdselssikkerheden eller være til gene for fremkommeligheden.



Transportministeriet enige i analysens anbefalinger. Hensigten med tilføjelsen af bestemmelsen om førerens ansvar for åbenbart uegnede dæk er at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzone-tilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden. Det er derfor op til håndhævelsesmyndighederne at udvikle en praksis, der målrettet fokuserer på situationer, hvor køretøjer anvender åbenbart uegnede dæk under de aktuelle vejrforhold. Det er således ikke hensigten, at der skal udstedes detalregler, som fastsætter definitioner af, hvad der i konkrete situationer skal forstås ved åbenbart uegnede dæk.

Det er korrekt, at vejgrebsanalysen konkluderede, at størstedelen af bilister allerede kører med vinterdæk i vinterføre, hvilket er inddraget i den samlede vurdering om behov for lovkrav om vinterdæk i analysen. Af data om dæksalg i analysen fremgik det, at næsten alle solgte dæk til tunge køretøjer er mærket med "3PMSF"-mærket.

Trafikselskaberne i Danmark anerkender behovet for at sikre, at bustrafikken kan komme sikkert frem uanset vejrlig. Men det er vigtigt for trafikselskaberne, at der etableres en fast definition af begrebet "egnede dæk", så der ikke kan opstå tvivl. Trafikselskaberne opfordrer her til, at der holdes fast i muligheden for 3PMSF-mærkede dæk. Trafikselskaberne bemærker, at busser som udgangspunkt kører med helårsdæk og ikke vinterdæk, hvorfor det foreslåede krav potentielt kan medføre merudgifter for busdriften. Merudgifterne omhandler operatørernes administration og udførelse af dækskifte to gange årligt.

Trafikselskaberne mener, at der skal etableres en fast definition af begrebet *egnede dæk*.

Hertil bemærker Transportministeriet, at dæktypen "helårsdæk" er en betegnelse, som benyttes af fabrikanter af dæk. Der er dog tale om typegodkendte vinterdæk med M+S mærkning, og oftest er dækkene tillige mærket med 3PMSF. De retlige rammer for dæk rummer alene dæktyperne "normaldæk" og "vinterdæk". Normaldæk er de dæk, som almindeligvis omtales som "sommerdæk". Vinterdæk er kendetegnet ved typegodkendelsesmærkningen M+S. Derudover er vinterdæk, som er godkendt til hårdt vinterføre, supplerende mærket med en snegrebsmærkning, 3PMSF. Ifølge salgstal fra dækbranchen er 94 pct. af dæk solgt til tunge



køretøjer 3PMSF-mærkede. Der består således en begrundet formodning for, at busser, som indgår i bustrafikken, og som er forsynet med ”helårsdæk”, er forsynet med dæk, som er typegodkendte vinterdæk, og med stor sandsynlighed tillige er mærket med 3PMSF-mærket.

Det bemærkes, at bestemmelsen omhandler førerens ansvar for, at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk. Hensigten med ordningen er at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikken fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden.

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen offentliggør en vejledning om dæk til tunge køretøjer umiddelbart efter vedtagelse af lovforslaget.

DI Transport og DI Byggeri giver udtryk for, at de noterer sig, at der ved kørsel på sne- eller isdækkede veje stilles krav til, at køretøjet skal være udstyret med typegodkendte vinterdæk. DI Transport gentager i den forbindelse anførte opfordring om, at der ses på om Vejdirektoratets vintertjeneste er tilstrækkelig effektiv, med henblik på at sikre fremkommeligheden på statslige veje, og tilsvarende på de kommunale veje.

Hertil bemærker Transportministeriet, at hensigten med den foreslåede ændring af § 67, stk. 3, er at præcisere, at førerens ansvar omfatter, at køretøjet ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk i forhold til det aktuelle føre, ligesom bestemmelsen skal sikre, at politiet kan slå ned på de tilfælde, hvor der køres ud i vejrforhold med dæk, der åbenlyst ikke passer til de aktuelle vejrforhold, og dermed udgør en risiko for færdselssikkerheden eller for at være til gene for fremkommeligheden.

For tunge køretøjer og påhængskøretøjer vil det være relevant at vurdere, om det konkrete dæk har betydning for vejgrebet i det konkrete føre. I overensstemmelse med overvejelserne, der ligger til grund for de tyske og svenske regler, vil det indebære, at der tages højde for, hvilken betydning dæk monteret på aksler, som ikke er drivende aksler eller styrende foraksler, har for vejgrebet i det konkrete føre som følge af disse øvrige dæks funktion. Disse særlige forhold, som er gældende for tunge køretøjer og påhængskøretøjer, vil blive inddraget i forbindelse med Færdselsstyrelsens



udarbejdelse af en vejledning om dæk til tunge køretøjer. Det bemærkes afslutningsvist, at hensigten om udarbejdelse af en vejledning om betydningen af dæk på forskellige aksler m.v. på tunge køretøjer er blevet tilføjet i lovforslagets bemærkninger til den foreslåede § 67, stk. 3.

Udkastet til lovforslaget omhandler ikke vejmyndighedernes vintertjeneste, hvorfor bemærkningen herom ikke er relevant for lovforslaget.

Dansk PersonTransport anfører indledningsvist, at man er enig i, at køretøjer skal anvende korrekte dæk, særligt i forbindelse med vinterføre, hvor køretøjet skal have et godt vejgreb. DPT kan derfor også støtte formålet med ændring af færdselslovens § 67, stk. 3, om førerens ansvar for kørsel med egnede dæk.

DPT påpeger, at formuleringen af forslaget i færdselslovens § 67, stk. 3, kan give anledning til tvivl og fortolkning, hvor det for Dansk PersonTransports medlemmer, der udfører kørsel med busser, flexbiler og taxier, er vigtigt at have klare retningslinjer i forhold til, hvilket type dæk der anses som egnede dæk i forhold til konkrete vejrforhold.

DPT har noteret sig eksempler anført i bemærkningerne om tilfælde, hvor dæk er åbenbart uegnet, hvis de ikke er typegodkendte vinterdæk henholdsvis typegodkendte vinterdæk mærket til hårdt vinterføre. DPT anfører, at der bør udarbejdes yderligere vejledning omkring brug af egnede dæk og vejrforhold, så deres medlemmer ikke ender i gråzoner og fortolkninger.

DPT har på nuværende tidspunkt ikke overblik over eventuelle meromkostninger for deres medlemmer som følge af ændringen af færdselslovens § 67, stk. 3, herunder om det har betydning for krav fastsat i offentlige kontrakter om kørsel.

Hertil bemærker Transportministeriet, at den foreslåede ændring af § 67, stk. 3, ikke er tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden.

I overensstemmelse med anbefalingerne i Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse udarbejder styrelsen en vejledning om dæk for henholdsvis lette og tunge køretøjer. Vejledningen til førere af lette køretøjer er allerede tilgængelig på styrelsens hjemmeside.



Dansk Bilbrancheråd anfører, at det overordnet set er glædeligt, at der søges taget livtag med problematikken omkring anvendelse af dæk på de danske veje, hvor vejrlig kan forårsage en række skader og sinke trafik.

Dansk Bilbrancheråd skal dog stille sig særdeles kritisk overfor den måde, hvorpå problematikken er søgt løst, og anfører at det er for uambitiøst at anvende betegnelsen ”åbenbart uegnede dæk”, fordi det efterlader et markant skøn hos den almindelige, danske bilejer – og det, der er åbenbart for den ene, ikke nødvendigvis er det for den næste.

Dernæst anføres det, at hvis ønsket er at sikre, at alle biler forsynes med vinterdæk, dvs. dæk mærket med 3PMSF, så skal det gøres påkrævet. Dernæst angives et eksempel på en fører, som kører ud i tørvej, og på hjemturen bliver overrasket af et snefald, hvor egnede dæk på ud- og hjemturen ikke er de samme. Det anføres, at det er beskæmmende for retssikkerheden, at man ikke som gennemsnitlig borger kan udlæse sine præcise forpligtigelser i loven, og der anføres afledte effekter, såsom afvisning af forsikringsdækning ved et uheld, hvor vejret er skiftet mellem ud- og hjemturen.

Uklarheden skal ifølge Dansk Bilbrancheråd løses med et klart lovkrav om vinterdæk ligesom i vores nabolande med periodeangivelse af lovkrav om vinterdæk, som ifølge Dansk bilbrancheråd skal være 3PMSF-mærkede dæk. Derudover foreslår Dansk Bilbrancheråd, at der indbygges en genbehandlingsklausul til fx 1. januar 2028, så eventuelle ændringer i klima og erfaringer m.v. kan indgå i en retvisende, dansk lovgivning. Endeligt understreges vigtigheden af, at bilejerne orienteres tilstrækkeligt og i god tid om nye krav.

Transportministeriet bemærker hertil, at det er hensigten med tilføjelse i § 67, stk. 3, at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden. Det er derfor op til håndhævelsesmyndighederne at udvikle en praksis, der målrettet fokuserer på situationer, hvor køretøjer anvender åbenbart uegnede dæk under de aktuelle vejrforhold.

Det vurderes i Færdselsstyrelsen vejgrebsanalyse, at der ikke er behov for at indføre et generelt lovkrav om, at køretøjejerne skal



skifte til vinterdæk i vinterhalvåret. Vurderingen er sket på baggrund af, at statistikker viser, at der ikke er flere ulykker om vinteren sammenlignet med om sommeren. Tilsvarende viser statistikker fra forsikringsselskaberne, som indgår i analysen, at der ikke er flere anmeldte forsikringskader på køretøjer i vintersæsonen. Hertil kommer, at statistikker over solgte dæk viser, at hovedparten af solgte dæk til tunge køretøjer og størstedelen af solgte dæk til lette køretøjer er typegodkendte vinterdæk til brug i hårdt sneføre; de såkaldte 3PMSF-mærkede vinterdæk. Vejgrebsanalysen anbefaler dog, at der kan være en behov for en bestemmelse i færdselsloven, hvorefter politiet kan slå ned på de tilfælde, hvor der køres med åbenbart uegnede dæk, dvs. tilfælde hvor der køres ud i vejrforhold med dæk, der åbenlyst ikke passer til de aktuelle vejrforhold, og dermed udgør en risiko for at være til gene for færdselssikkerheden og fremkommeligheden.

Vejgrebsanalysen anbefaler desuden, at Færdselsstyrelsen udarbejder en vejledning om dæk. Vejledning om dæk til lette køretøjer er offentliggjort på styrelsens hjemmeside, og en tilsvarende vejledning for tunge køretøjer vil blive offentliggjort umiddelbart efter eventuel vedtagelse af lovforslaget.

Dansk Kørelærer-Union anfører, at man er enig i, at al kørsel i vinterføre skal ske med vinterdæk og angiver, at det heldigvis er en meget lille del af den danske befolkning, der stadig kører med sommerdæk om vinteren.

De angiver dog en lille bekymring over, at M+S mærkede dæk anerkendes som vinterdæk, da nogle sommerdæk er M+S mærkede, hvor et vinterdæk først er et vinterdæk, når det er mærket med 3PMSF. Dette er det samme i Sverige og Tyskland, hvor den lovpligtige mærkning af vinterdæk i sne, is eller sjap udelukkende er 3PMSF – sådan som realiteten også er i dag i Danmark på ALLE vinterdæk og helårsdæk.

Dansk Kørelærer-Union mener dog, at det på tunge køretøjer kun bør være påkrævet med 3PMSF-mærkede dæk på trækkende og styrende aksler.

Transportministeriet bemærker hertil, at når et vinterdæk EU-typegodkendes, mærkes vinterdækket med M+S. M+S mærkningen er derfor den retlige definition af et vinterdæk i EU. Den supplerende mærkning af et EU-typegodkendt vinterdæk med 3PMSF betyder, at et typegodkendt vinterdæk efter prøvning opfylder krav til mærkning af en højere klassificering af vinterdæk, dvs. et vinterdæk til anvendelse under krævende sneforhold eller hårdt



vinterføre. Der findes fortsat enkelte vinterdæk på det danske marked, som alene er mærket M+S. Det vurderes dog, at vinterdæk i stigende grad tillige mærkes med 3PMSF-mærkningen.

I overensstemmelse med anbefalinger i Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse udarbejder styrelsen en vejledning om dæk. Vejledning om dæk til lette køretøjer er offentliggjort på styrelsens hjemmeside, og en tilsvarende vejledning for tunge køretøjer vil blive offentliggjort efter lovforslagets eventuelle vedtagelse. Vejledningen vil tage stilling til de særlige forhold, som er gældende for tunge køretøjer, hvor dæk på aksler, som ikke er trækaksler eller forreste styreaksler, ikke har samme betydning for vejgrebet, hvorfor der ikke skal stilles samme krav til disse dæk. Det bemærkes afslutningsvist, at hensigten om udarbejdelse af en vejledning om betydningen af dæk på forskellige aksler m.v. på tunge køretøjer er blevet tilføjet i lovforslagets bemærkninger til den foreslåede § 67, stk. 3.

AutoBranchen Danmark anfører, at man som udgangspunkt er positivt stemte for forslaget om at pålægge bilisten større ansvar for at køre på egnede dæk i vinterføre. Men i bemærkningerne til lovforslaget lægges der op til en todeling mellem sne- og isdækkede veje eller hårdt vinterføre, hvor M+S-mærkede dæk vil være tilstrækkeligt i let vinterføre.

AutoBranchen Danmark anfører, at organisationen er blevet gjort opmærksom på, at M+S-mærket ikke er en hensigtsmæssig mærkning, fordi den ikke altid dækker over vinterdæk, men også kan sidde på sommerdæk lavet til kørsel i mudder (navnet betyder 'Mud plus Snow'). Af samme årsag er det allerede fra denne vinter ikke længere tilladt at bruge M+S, men kun 3PMSF, som mærkning på vinterdæk i Sverige og Tyskland. 3PMSF-mærkede dæk kvalitetssikres også gennem test, kvalitetskontroller og stadig højere krav.

På den baggrund mener AutoBranchen Danmark, at det for såvel sikkerhed som forståelse hos borgere og myndigheder vil være hensigtsmæssigt at forenkle budskabet til: Når der ligger sne, is eller sjap på vejene, hvor du gerne vil køre, så skal du have dæk mærket med 3PMSF. Ellers skal du lade bilen stå.

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) anfører behovet for at styrke trafiksikkerheden gennem brug af lovgivning om anvendelse af trafiksikre dæk på alle årstider. DBFU finder dog, at ordlyden af tilføjslen er uklar i forhold til egnede dæk efter vejforholdene, hvilket



kan skabe en uhensigtsmæssig plads til fortolkning, der kan give udfordringer for såvel myndigheder som køretøjsejere.

DBFU anfører ligeledes, at et M+S mærket dæk ikke er et reelt vinterdæk, og henviser til 3PMSF mærkede vinterdæk, der er udviklet til brug på veje, hvor der er faldet sne eller dannet is på kørebanen. Der henvises til, at vores nabolande Sverige og Tyskland stiller krav om mærkningen til vinterdæk. Det er således DBFU's mening, at der er behov for en mere konkret definition af vinteregnete dæk. På den baggrund vil DBFU anbefale en yderligere skærpelse af teksten, så der kræves 3PMSF mærkede vinterdæk ved kørsel under forhold, hvor der ligger sne, sjaap og is på vejen.

Transportministeriet bemærker hertil, at et M+S mærket dæk er et EU-typegodkendt vinterdæk. Den supplerende mærkning med 3PMSF af et EU-typegodkendt vinterdæk betyder, at et typegodkendt vinterdæk efter prøvning opfylder krav til mærkning af en højere klassificering af vinterdæk, dvs. et vinterdæk til anvendelse under krævende sneforhold eller hårdt vinterføre.

Det vurderes i Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse, at der ikke er behov for at indføre et generelt lovkrav om, at køretøjsejerne skal skifte til vinterdæk i vinterhalvåret. Transportministeriet er enig i analysens anbefalinger. Det er på baggrund af de forhold, som er belyst i analysen, ikke velbegrundet at bebyrde borgere og virksomheder med lovfastsatte krav om vinterdæk. Heroverfor står dog, at det giver god mening at tilvejebringe et klart retligt grundlag for at kunne straffe de, som til fare for dem selv og øvrige trafikanter, ikke har fokus på at anvende køretøjer, som er monteret med åbenbart uegnede dæk til et givent føre.

Dækbranchen Danmark anfører, at der bør pålægges bilister ansvar for at køre med egnede dæk, og bakker derfor op om forslaget til lovteksten. Samtidig er det klart, at den korte tekst åbner mulighed for fortolkning, og derfor er det vigtigt, at bemærkningerne til lovgivningen præciserer, hvad der menes med åbenbart uegnede dæk. Dækbranchen Danmark er meget tilfreds med, at det i bemærkningerne bl.a. slås fast, at ved kørsel på sne- og isglatte veje er dæk, der ikke er typegodkendt som vinterdæk, åbenbart uegnede. De finder det vigtigt at påpege, at der i lovforslagets overvejelser og bemærkninger er nogle uklarheder og misforståelser, som vil gøre det unødigt vanskeligt for bilisterne at efterleve lovgivningen og for politiet at håndhæve den. Dækbranchen forslår derfor nogle præciseringer til bemærkningerne til lovforslaget.



Dækbranchen mener, at det ikke giver mening at skelne mellem sne- og isglatte veje og hårdt vinterføre, hvorimod en definition af vejrforhold, hvor vinterdæk er påkrævet, bør være "Sne, is eller sjap på vejene". Det skyldes, at dækbranchen er af den opfattelse, at mærkningsordningerne af dæk, som er beskrevet i bemærkningerne, ikke er i overensstemmelse med realiteterne. Ifølge Dækbranchen er alle vinterdæk i Danmark mærket med 3PMSF, som er testet, og M+S mærkningen dækker ikke over vinterdæk. Dækbranchen mener, at det er vigtigt at få udryddet misforståelserne om dækmærkning, som går igen i Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse, og foreslår en simpel løsning om, at der i Danmark skal stilles krav om, at vinterdæk er mærket 3PMSF ligesom i Sverige og Norge, dog kun for trækkende og styrende aksler på tunge køretøjer. Dækbranchen mener i øvrigt, at kravet om vinterdæk skal periodeafgrænses til 1. december til 31. marts.

Dækbranchen mener, at det skal tilføjes i bemærkningerne, at bilister har ansvar for at tjekke vejrforhold, så der ikke opstår en gråzone i forhold til varslet snevejr eller pletvis isglatte veje. Dækbranchen ser i øvrigt gerne en øget målrettet kontrol de dage, hvor der er faldet sne eller dannet is på vejene.

Dækbranchen er enig i bemærkningerne om, at forslag ikke medfører økonomiske omkostninger for virksomhederne, idet dæksalget til tunge køretøjer ifølge salgstal fra de seneste 3 år er 3PMSF mærkede dæk.

Høringssvaret omhandler tillige bemærkninger til krav om forhøjet dækmønsterdybde.

Transportministeriet bemærker hertil, at der i bemærkningerne til lovforslaget er der i overensstemmelse med Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse taget udgangspunkt i de retlige betegnelser af dæk. Et M+S mærket dæk er ifølge EU-retten om typegodkendelse af dæk et typegodkendt vinterdæk. Et 3PMSF mærket dæk er ifølge EU-retten om mærkning af dæk en yderligere klassificering af vinterdæk, som kendetegner et vinterdæk, som ifølge test opfylder krav til mærkningen for et vinterdæk til anvendelse under krævende sneforhold. At flere og flere dækproducenter sikrer, at dækproduktionen sker i overensstemmelse med kravene til mærkningen af 3PMSF vinterdæk, betyder ikke, at et M+S mærket vinterdæk ikke er et typegodkendt vinterdæk. Det bemærkes i den forbindelse, at et vinterdæk, som alene er mærket med M+S mærkningen, ikke er testet for opfyldelse af kravene til 3PMSF-mærkningen. Det kan dog ikke udledes af den manglende test eller manglende 3PMSF-mærkning, at vinterdækket ikke er egnet



til kørsel på sne- og isglatte veje. Hvis et sommerdæk fejlagtigt er mærket som et vinterdæk med M+S mærkning, er der tale om en konkret fejlagtig mærkning, som skal løses konkret af producenten evt. efter en klage behandlet af en markedsovervågningsmyndighed i en EU-medlemsstat. En konkret fejlagtig mærkning kan dog ikke begrunde en generel tilsidesættelse af mærkningens betydning i EU-retten.

Som anført i bemærkningerne er hensigten med ordningen at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden. Det er således ikke hensigten, at bestemmelsen skal anvendes til målrettet kontrol på de dage, hvor der er faldet sne eller dannet is på vejene, men derimod i forbindelse med konkrete situationer, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk konkret udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed.

Louforslaget indeholder ingen krav om dækmønsterdybde, hvor bemærkningerne herom ikke er relevante i forbindelse med behandlingen af lovforslaget. Det kan oplyses, at den påtænkte forøgelse af dækmønsterdybden for dæk til tunge køretøjer fra de gældende 1 mm til 1,6 mm vil blive gennemført ved bekendtgørelse, som kommer i separat offentlig høring.

F&P anfører, at de ser et klart behov for mere præcise og skærpede regler for vinterdæk for at styrke trafiksikkerheden i vintermånederne. F&P mener derfor, at førere af køretøjer med åbenbart uegnede dæk – herunder dæk, der ikke er godkendt til kørsel under sne- og isforhold – bør kunne pålægges bødestraf.

F&P finder det afgørende, at der fastsættes klare retningslinjer for, hvilke dæk der kræves, og anbefaler samtidig, at der indføres krav om snefnugsmærkede dæk (3PMSF) for at sikre, at dækkene er testet og godkendt til vinterkørsel. Derudover ser F&P et behov for en ensartet definition af vinterføre med inspiration fra Sverige. En præcis definition vil lette vurderingen af dækkenes egnethed for både førere, politiet og forsikringsselskaber.

F&P anbefaler desuden, at Færdselsstyrelsen undersøger, om skærpede regler for mønsterdybde kan forbedre vejgrebet og mindske antallet af ulykker.



F&P er overbevist om, at tydeligere regler for vinterdæk, højere krav til dækmønster og en præcis definition af vinterføre vil forbedre trafikikkerheden væsentligt, ligesom et tæt samarbejde mellem myndigheder og forsikringsselskaber er afgørende for at reducere antallet af vinterrelaterede ulykker og skabe sikre kørselsforhold for alle trafikanter.

Hertil bemærker Transportministeriet, at hensigten med den foreslåede ændring er at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en konkret risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden. Det har således ikke været hensigten at fastsætte et lovkrav om anvendelse af vinterdæk. I den forbindelse bemærkes det, at Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse viste, at der ikke sker flere ulykker eller uheld i vinterhalvåret end i sommerhalvåret. Analysen blev udarbejdet på baggrund af data fra Vejdirektoratet om ulykker og data fra F&P om anmeldte forsikringsskader.

I overensstemmelse med anbefalinger i Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse udarbejder styrelsen en vejledning om dæk. Vejledning om dæk til lette køretøjer er offentliggjort på styrelsens hjemmeside, og en tilsvarende vejledning for tunge køretøjer vil blive offentliggjort efter lovforslagets eventuelle vedtagelse. Vejledningen vil tage stilling til de særlige forhold, som er gældende for tunge køretøjer, hvor dæk på aksler, som ikke er trækaksler eller forreste styreaksler, ikke har samme betydning for vejgrebet, hvorfor der ikke skal stilles samme krav til disse dæk. Det bemærkes afslutningsvist, at hensigten om udarbejdelse af en vejledning om betydningen af dæk på forskellige aksler m.v. på tunge køretøjer er blevet tilføjet i lovforslagets bemærkninger til den foreslåede § 67, stk. 3.

Overvejelser om forhøjelse af dækmønsterdybde er ikke omfattet af udkastet til lovforslaget. Det kan oplyses, at den påtænkte forøgelse af dækmønsterdybden for dæk til tunge køretøjer fra de gældende 1 mm til 1,6 mm vil blive gennemført ved bekendtgørelse, som kommer i separat offentlig høring.

Mobility Denmark anfører, at de savner en definition af ”hårdt vinterføre” på baggrund af bemærkningerne om, hvornår dæk, som ikke er typegodkendt vinterdæk med 3PMSF-mærkning, er åbenbart uegnede til det aktuelle føre. Derudover har Mobility Denmark



ikke en officiel holdning til, om det bør anbefales at gøre 3PMSF-mærkede dæk lovpligtige i vinterhalvåret.

Transportministeriet bemærker, at Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med anbefalingerne fra styrelsens vejgrebsanalyse udarbejder en vejledning om dæk. Vejledning om dæk til lette køretøjer er offentliggjort på styrelsens hjemmeside, og en tilsvarende vejledning for tunge køretøjer vil blive offentliggjort efter lovforslagets eventuelle vedtagelse.

Movia anfører, at alle 1400 rutebusser, der udfører drift for Trafik-selskabet Movia, er monteret med helårsdæk og ikke typegodkendte vinterdæk eller 3PMSF-mærkede vinterdæk. Movia forudser en markant samlet meromkostning på ca. 3,5 mio. kr. årligt til henholdsvis administration og værkstedsarbejde, hvis det bliver nødvendigt at foretage hjulskifte to gange om året.

Movia efterlyser samtidig en fast definition af begrebet ”egnede dæk” med henblik på sikring af, at operatørerne kan forholde sig til nøjagtige krav.

Hertil bemærker Transportministeriet, at dæktypen ”helårsdæk” er en betegnelse, som benyttes af fabrikanten af dæk. Der er dog tale om typegodkendte vinterdæk med M+S mærkning, og oftest er dækkene tillige mærket med 3PMSF. De retlige rammer for dæk rummer alene dæktyperne ”normaldæk” og ”vinterdæk”. Normaldæk er de dæk, som almindeligvis omtales som ”sommerdæk”. Vinterdæk er kendetegnet ved typegodkendelsesmærkningen M+S. Derudover er vinterdæk, som er godkendt til hårdt vinterføre, supplerende mærket med en snegrebsmærkning, 3PMSF. Dæk som sælges som helårsdæk, vil være typegodkendte vinterdæk med mærkningen M+S. Ofte er helårsdæk tillige mærket med 3PMSF. Ifølge salgstal fra dækbranchen er 94 pct. af dæk solgt til tunge køretøjer 3PMSF-mærkede. Der består således en begrundet formodning for, at de 1400 busser, som er forsynet med ”helårsdæk”, er forsynet med dæk, som er typegodkendte vinterdæk – og at de med stor sandsynlighed tillige er mærket med 3PMSF-mærket.

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen offentliggør en vejledning om dæk til tunge køretøjer umiddelbart efter vedtagelse af lovforslaget.

Dansk Erhverv finder det ikke nødvendigt at gennemføre en lovændring vedrørende førerens ansvar for anvendelse af egnede dæk. DE mener generelt, at man fra politisk og lovgivers side bør være



påpasselig med at indføre ny lovgivning baseret på enkeltsagstilfælde, der får omfattende medieopmærksomhed, som det var tilfældet med snevejret i januar 2024. Dansk Erhverv har dog støttet op omkring udarbejdelsen af vejgrebsanalysen, som viser, at der ikke er flere trafikuheld om vinteren sammenlignet med resten af året.

Dansk Erhverv anbefaler, at der i stedet igangsættes målrettede oplysningskampagner, der kan skabe bedre forståelse for korrekt brug af dæk i forskellige vejforhold. En oplysningsindsats vil ikke alene styrke trafiksikkerheden, men også bidrage til en bredere bevidsthed blandt borgere og virksomheder uden at pålægge dem unødvendige byrder.

Dansk Erhverv enig med Transportministeriet i, at det ikke er nødvendigt at indføre et generelt lovkrav om skift til vinterdæk i vinterhalvåret, men at den valgte model med præcisering af gældende regler er mere balanceret.

Dansk Erhverv finder det dog problematisk, at vurderingen af, om der er tale om "åbenbart uegnede dæk," skal baseres på en konkret og individuel vurdering, som det overlades til politiet at udvikle en praksis for. Dette gør det vanskeligt for både borgere og virksomheder at forstå og efterleve reglerne. Lovforslaget indeholder ikke tilstrækkelig indikation og vejledning til politiet om, hvordan en ensartet praksis skal udformes i virkeligheden. Dansk Erhverv frygter, at denne mangel på klarhed kan føre til uensartet håndhævelse, der skaber usikkerhed om retstilstanden.

Hertil bemærker Transportministeriet, at den foreslåede ordning vil præcisere, at førerens ansvar for køretøjets lovlige og ansvarlige stand tillige vil omfatte, at køretøjet ved kørsel ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk til den konkrete kørsel. Der skal tages udgangspunkt i det aktuelle føre, dækkets type og stand, når det skal afklares om dækket er åbenbart uegnet. Hensigten med ordningen er at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden.

Af Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse, som Dansk Erhverv bidrog til, vurderes det, at langt de fleste bilister kører med egnede



dæk i vinterføre, hvorfor det forventes, at der vil være tale om enkeltstående tilfælde, hvor bestemmelsen om kørsel med åbenbart uegnede dæk er relevant.

I overensstemmelse med anbefalingen i vejgrebsanalysen udarbejder Færdselsstyrelsen vejledning om dæk, herunder med eksempler på egnede dæk. Vejledning om dæk til lette køretøjer er offentliggjort på styrelsens hjemmeside, og vejledningen om dæk til tunge køretøjer vil blive offentliggjort umiddelbart efter vedtagelse af lovforslaget.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag mindre sproglige og tekniske ændring foretaget på ministeriets egen foranledning. Ændringerne har ikke materiel betydning for lovforslagets indhold.

I forhold til forslaget om ændring af færdselslovens § 67, stk. 3, vedrørende kravet om ikke at anvende køretøjer med åbenbart uegnede dæk er bemærkningerne præciseret. Det er således præciseret, at strafansvaret efter bestemmelsen – ligesom det øvrige ansvar efter den gældende § 67, stk. 3 – påhviler føreren af køretøjet; og ikke køretøjsejeren. Herudover er det tilføjet, at Færdselsstyrelsen udarbejder en vejledning om egnede dæk til tunge køretøjer, hvor der vil blive taget højde for vejgreb for dæk på trækkende og styrende aksler i forhold til øvrige aksler køretøjet/vogntoget.