



Fremsat den 27. februar 2019 af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

Forslag

til

Lov om ændring af færdsesloven

(Forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler og vogntog fra 70 km i timen 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. 1521 af 18. december 2018, lov nr. 1559 af 18. december 2018 og lov nr. 1563 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 42, stk. 5, 1. pkt., 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, 1. pkt., 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, ophæves 1. pkt., og i 2. pkt. udgår »dog«.

5. I § 43, stk. 11, udgår »og op til 80 km i timen på andre veje end motorveje, jf. stk. 4, 2. pkt., og stk. 3, 3. pkt.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2020.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler og vogntog uden for tættere bebygget område og på 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 m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) 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 en øget hastighedsgrænse ikke er forsvarlig. Derfor afsættes der i aftalen midler til nedskiltning af hastighedsgrænsen på udvalgte kommuneveje og statsveje. Der er således afsat 30 mio. kr. i 2019 til en pulje, hvorfra kommunerne kan søge om midler til skiltning af en lavere hastighedsgrænse. Der afsættes samtidig 1,5 mio. kr. i 2019 til skiltning af en lavere hastighedsgrænse 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 på 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 reduceres 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 og på motortrafikvej. En reduktion af hastighedsspredningen vil begrænse antallet af overhalinger mellem de pågældende køretøjstyper, hvilket er til gavn for færdselssikkerheden.

En forøgelse af hastighedsgrænsen for både lastbiler samt lette og tunge vogntog vil give en højere gennemsnitshastighed for disse køretøjer, hvilket giver en forøget ulykkesrisiko. Omvendt medfører forøgelse af hastighedsgrænsen for lastbiler samt 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 nedskille 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 og vogntog 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 tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn. Hastighedsgrænsen er tilsvarende for motorcykler, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. Såfremt biler med tilkoblet 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 på andre veje end motorveje.

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 i forbindelse med finansloven 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.

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 må forventes at 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.

Det er dog Vejdirektoratets vurdering, at en forhøjelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse fra 70 km i timen til 80 km i timen må forventes at 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, fore-

slår 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 samt lette og tunge vogntog alene forhøjes på de stæknings, 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 i en pulje, som kommunerne kan søge til lokalt at sætte hastighedsgrænsen ned på de strækninger, hvor det ikke er forsvarligt for lastbiler at køre 80 km i timen. Der er endvidere afsat midler til Vejdirektoratet til skiltning af en lavere hastighed på relevante strækninger på statsvejnettet. Der henvises nærmere til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For så vidt angår sanktioner 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 derover på andre veje end motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og på motorveje. Bødeudmålingen efter færdselslovens § 118, stk. 4, sker efter en procentvis og progressiv stigende skala. Den særligt skærpede bøde udløses således for lastbiler samt lette og tunge vogntog ved hastigheder på 91 km i timen eller derover i henhold til den gældende hastighedsgrænse (70 km i timen) på andre veje end motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og på motorveje.

Med den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen, vil bødeudmålingen fortsat ske efter ovennævnte principper om en procentvis og progressiv stigende skala. 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 færdselslovens § 118, stk. 4, udløses ved en hastighed på 104 km i ti-

men, 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 færdselslovens § 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.

For så vidt angår lastbiler og lastbilvogntog, skal disse være udstyret med en hastighedsbegrænsende anordning, der skal være indstillet til 90 km i timen. Den særligt skærpede bøde, som udmåles ved hastighedsovertrædelser på 30 pct. eller derover, kan derfor kun blive aktuel, hvis lastbilen ikke er udstyret med den lovpligtige hastighedsbegrænser, eller hvis der er sket en konstruktiv ændring af hastighedsbegrænsen.

For så vidt angår tunge vogntog bestående af bus og et registreringspligtigt påhængskøretøj (busvogntog) skal disse være udstyret med en hastighedsbegrænsende anordning, der skal være indstillet til 100 km i timen. Den særligt skærpede bøde, som udmåles ved hastighedsovertrædelser på 30 pct. eller derover, kan derfor kun blive aktuel, hvis busvogntoget ikke er udstyret med den lovpligtige hastighedsbegrænser, eller hvis der er sket en konstruktiv ændring af hastighedsbegrænsen.

For lette vogntog vil den særligt skærpede bøde, som udmåles ved hastighedsovertrædelser på 30 pct. eller derover, have betydning, da de lette vogntog ikke skal være udstyret med en hastighedsbegrænser og derfor potentielt vil kunne føres med en hastighed på 104 km i timen eller derover.

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 enhver 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 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.

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 hastighedsbegrænsning, eller hvis der er foretaget konstruktive indgreb i hastighedsbegrænsningen. Dette medfører i sig selv en ubetinget frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 3.

Busvogntog 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 føreren af et busvogntog kan idømmes et klip i kørekortet eller frakendes førerretten betinget.

Endvidere vil de omhandlede procentvise grænser for frakendelse have betydning for de lette vogntog, da disse ikke skal være udstyret med en hastighedsbegrænsning og derfor

potentielt vil kunne føres med de højere hastigheder, hvorved der udløses klip og frakendelse af førerretten.

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 tekniske konsekvensændringer, 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 kørselshastigheder svarende til den generelle.

Det følger af færdselslovens § 92 a, stk. 2, at det er politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden træffer afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsbegrænsning i medfør af § 42, stk. 5. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene, hvilke betyder, at det i medfør af § 92 a, stk. 2, vil være politiet, der efter forhandling med kommunalbestyrelsen fastsætter lokale hastighedsgrænser i medfør af § 42, stk. 5. Hvis der opstår uenighed mellem parterne afgøres sagen af transport-, bygnings- og boligministeren, jf. § 92 c, stk. 1.

Der er endvidere i medfør af § 92 c, stk. 3, udstedt bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastig-

hedsgrænser (hastighedsbekendtgørelsen), der bl.a. fastsætter kriterierne for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Kriterierne for, hvornår der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle uden for tættere bebygget område, fremgår af hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 1. Det følger heraf, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse på en sådan vejstrækning, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller risiko, eller når vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister. Hastighedsgrænsen kan fastsættes til 40, 50, 60 eller 70 km i timen.

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.

Kommunernes nedskiltning på konkrete strækninger skal foregå efter de kompetence- og proceduremæssige regler, der findes i færdselslovens § 42, stk. 5, § 92 a, stk. 2, og § 92 c, stk. 1, om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, der er lavere end de generelle hastighedsgrænser. Der henvises til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

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 med 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 foreslås forhøjet fra 70 km i timen til 80 km i timen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 1, skal hastighedsgrænsen for disse vogntog også 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 hastighedsgrænse 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.

For så vidt angår de nærmere retningslinjer for, hvornår der kan fastsættes en lavere lokal hastighedsgrænse, vil dette skulle vurderes ud fra de retningslinjer, der følger af hastighedsbekendtgørelsen. Der henvises herved til pkt. 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der er afsat 30 mio. kr. i en pulje til kommunernes nedskiltning af hastighedsgrænsen 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 af hastighedsgrænsen på kommunevejene. Der er endvidere afsat 1,5 mio. kr. til nedskiltning af hastighedsgrænsen statsvejene.

Ovennævnte midler 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. Hvis der måtte være enkelte strækninger inden for tættere bebygget område, for hvilke der er fastsat en lokal hastighedsgrænse på 80 km i timen, vil der også kunne søges om midler fra den omtalte pulje, hvis den lokalt fastsatte hastighedsgrænse på 80 km i timen ikke vil være færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig for lastbiler samt lette og tunge vogntog.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det er Vejdirektoratets vurdering, at der vil være vejstrækninger, hvor det ikke vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for lastbiler samt lette og tunge vogntog at køre 80 km i timen. På disse vejstrækninger er det nødvendigt at nedskilte hastighedsgrænsen fra 80 km i timen til 70 km i timen. Lovforslaget medfører derfor økonomiske omkostninger for det offentlige i forbindelse med nedskiltning af hastighedsgrænsen.

Det er Vejdirektoratets overordnede skøn, at det vil koste 30 mio. kr. at nedskilte hastighedsgrænsen på udvalgte kommuneveje og 1,5 mio. kr. at nedskilte hastighedsgrænsen på udvalgte statsveje. Der er på den baggrund afsat 30 mio. kr. på finansloven i 2019 til en pulje, hvorfra kommunerne kan søge om midler til skiltning af en lavere hastighedsgrænse, og 1,5 mio. kr. i 2019 til skiltning af en lavere hastighedsgrænse på statsvejnettet.

Lovforslaget forventes ikke at have yderligere økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget vil medføre tilpasninger af politiets IT-systemer (POLSAS, Automatisk Trafikkontrol (ATKS) og Bøde-appen). Omkostningerne hertil afholdes inden for Justitsministeriets egne budgetmæssige rammer.

Lovforslaget vurderes ikke i øvrigt at have implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

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

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. De økonomiske gevinster forbundet med de tidsmæssige besparelser vil således langt overstige eventuelle udgifter til et øget brændstofforbrug.

Lovforslaget medfører ikke 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 km i timen til 80 km i timen for lastbiler samt lette og tunge 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. Det svarer til 0,2 pct. og 0,4 pct. af vejtransportens samlede udledninger.

Vejdirektoratets målinger af hastigheder for lastbiler på statslige landeveje har tidligere vist, at en del af landevejs-trafikken kører med hastigheder, der ligger over hastighedsgrænsen. Den faktiske ændring af hastigheden for lastbiler samt lette og tunge vogntog skønnes derfor at være lille, og de reelle miljømæssige effekter skønnes at være ca. 1/10 af ovenstående.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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.:

Advokatrådet, Alkohol og Samfund, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Standard, 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 af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Miljøstyrelsen, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Retskemisk Afdeling ved Retsmedicinsk Institut (København, Aarhus og Odense), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, samtlige byretter, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Veteranknallertklubben Aktiv og Østre og Vestre Landsret

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 vil skønsmæssigt være udgifter på 31,5 mio. kr. for det offentlige i forbindelse med nedskiltning af hastighedsgrænsen på vejstrækninger, hvor det ikke er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for lastbiler og vogntog at køre 80 km i timen. Der er på den baggrund afsat 30 mio. kr. på finansloven i 2019 til en pulje til nedskiltning af hastighedsgrænsen på kommunevejene og 1,5 mio. kr. til nedskiltning af hastighedsgrænsen på statsvejene. Lovforslaget forventes ikke at have yderligere økonomiske konsekvenser for det offentlige.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vil medføre ændringer af politiets IT-systemer. Omkostningerne hertil afholdes inden for Justitsministeriets egne budgetmæssige rammer. Udgifter til kommunernes sagsbehandling forudsættes finansieret inden for puljens rammer.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget vurderes at medføre erhvervsmæssige gevinster i omegnen af 560 mio. kr. i form af tidsmæssige besparelser	En forhøjelse af hastighedsgrænsen vil kunne medføre mindre udgifter til øget brændstofforbrug. De økonomiske gevinster forbundet med de tidsmæssige besparelser vil langt overstige eventuelle udgifter til et øget brændstofforbrug.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Det vurderes, at en forhøjelse af hastighedsgrænsen vil medføre et øget energiforbrug til transport på 0,94 PJ (peta joule). CO ₂ udledningen forventes tilsvarende øget med 71.000 ton, mens NO _x og PM ₁₀ (partikler under 10 mikrometer) udledninger øges med henholdsvis 82 ton og 3 ton. Den faktiske ændring af hastigheden for lastbiler og vogntog skønnes dog at være lille, og de reelle miljømæssige effekter skønnes at være ca. 1/10 af ovenstående.
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 lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 5, 1. pkt., 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.

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 tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn. Hastighedsgrænsen er tilsvarende 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.

De køretøjsbestemte hastighedsgrænser i § 43 gælder uanset de generelle hastighedsgrænser i henhold til § 42.

For så vidt angår de nærmere retningslinjer for, hvornår der kan fastsættes en lavere lokal hastighedsgrænse, vil dette skulle vurderes ud fra de retningslinjer, der følger af bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser (hastighedsbekendtgørelsen). Det fremgår således af hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 1, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse på en vejstrækning uden for tættere bebygget område, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller risiko, eller når vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister. Hastighedsgrænsen kan fastsættes til 40, 50, 60 eller 70 km i timen.

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 42, stk. 5, 1. pkt., 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.

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 totalvægt 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 re-

gistreringspligtigt 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 på motortrafikveje. Hastighedsgrænsen forhøjes således fra 70 km i timen til 80 km i timen. Den køretøjsbestemte hastighedsgrænse ophæves ikke, da det fortsat er relevant at fastholde en køretøjsbestemt hastighedsgrænse for lastbiler og tunge vogntog f.eks. på motortrafikveje, hvor der er skiltet en højere lokal hastighedsgrænse på f.eks. 90 km i timen for den øvrige trafik. På de strækninger betyder den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler og tunge vogntog, at disse fortsat kun må føres med 80 km i timen på strækninger med en lokal fastsat højere hastighedsgrænse.

Den foreslåede ændring indebærer ikke en ændring af hastighedsgrænserne inden for tættere bebygget område. 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, 1. og 2. pkt., 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 hastigheden for biler med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, ikke må overstige 80 km i timen. Med den foreslåede bestemmelse skelnes ikke længere mellem hastighedsgrænsen på motorveje og hastighedsgrænsen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje, da den køretøjsbestemte hastighedsgrænse på alle veje nu vil være 80 km i timen, medmindre det lette vogntog er såkaldt tempo 100-godkendt til at køre 100 km i timen på motorvej.

Den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lette vogntog ophæves ikke, da det fortsat er relevant at fastholde en køretøjsbestemt hastighedsgrænse for lette vogntog på f.eks. motortrafikveje, hvor der er skiltet en højere lokal hastighedsgrænse på f.eks. 90 km i timen for den øvrige trafik. På disse strækninger betyder den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for de lette vogntog, at disse fortsat kun må føres med op til 80 km i timen på strækninger med en lokal fastsat højere hastighedsgrænse.

Der ændres ikke ved hastighedsgrænserne inden for tættere bebygget område. Lette vogntog må således fortsat føres

med en hastighed svarende til den generelle hastighedsgrænse inden for tættere bebygget område eller anden lokalt skilte 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, medmindre vogntoget er såkaldt tempo 100-godkendt til at køre 100 km i timen på motorvej.

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, 1. pkt., 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, ophæves 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 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-, bygnings- 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, sæte-vogn 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-, bygnings- 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 herfor 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 vil være underlagt en køretøjsbestemt hastighedsgrænse på 80 km i timen. Der er således ikke behov for at bibeholde en bestemmelse, hvorefter transport-, bygnings- 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-, bygnings- 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. januar 2020.

Med en ikrafttrædelsesdato den 1. januar 2020 vil de enkelte kommuner have tilstrækkelig tid til at indrette sig i henhold til den nye lovgivning og herunder udpege de vejstrækninger, hvor nedskiltning af hastighedsgrænsen er relevant. Ligeledes vil Rigspolitiet også kunne nå at foretage de nødvendige IT-mæssige ændringer af politiets systemer inden denne dato.

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 på 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 pådømmelsestidspunktet (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 pådømmelsestidspunktet. Det følger imidlertid af straffelovens § 3, stk. 1, 2. pkt., at dette udgangspunkt fraviges, hvis ophøret af en handlings 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 pådømmelsestidspunktet anvendelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at respekt for de til enhver tid gældende hastighedsgrænser er afgørende for det trafikikkerhedsfremmende 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 pådømmes 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.

Bilag 1**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov***Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret ved lov nr. 1521 af 18. december 2018, lov nr. 1559 af 18. december 2018 og lov nr. 1563 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

§ 42. ---*Stk. 2-4. ---*

Stk. 5. For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

§ 43. ---

Stk. 2. For andre biler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler), og for vogntog bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj må hastigheden på andre veje end motorveje uanset § 42 aldrig overstige 70 km i timen.

Stk. 3. For biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg må hastigheden på andre veje end motorveje uanset § 42 ikke overstige 70 km i timen, hvis der er tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn. Tilsvarende gælder for motorcykel, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. For biler, der opfylder betingelserne fastsat efter stk. 11, må hastigheden på andre veje end motorveje dog ikke overstige 80 km i timen.

Stk. 4. For de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer må hastigheden på motorveje uanset § 42 ikke overstige 80 km i timen. For biler omfattet af stk. 3, der opfylder betingelserne fastsat efter stk. 11, må hastigheden på motorveje dog ikke overstige 100 km i timen.

Stk. 5-10. ---

1. I § 42, *stk. 5, 1. pkt.*, 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, 1. pkt.*, 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*, ophæves 1. pkt., og i 2. pkt. udgår »dog«.

Stk. 11. Transport-, bygnings - og boligministeren kan fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg tilkoblet påhængsredskab, herunder campingvogn, må køre med op til 100 km i timen på motorvej og op til 80 km i timen på andre veje end motorveje, jf. stk. 4, 2. pkt., og stk. 3, 3. pkt.

Stk. 12. ---

5. I § 43, *stk. 11*, udgår »og op til 80 km i timen på andre veje end motorveje, jf. stk. 4, 2. pkt., og stk. 3, 3. pkt.« .