

## HØRINGSNOTAT

Dato 6. januar 2016  
J. nr. 2015-2773

### **Høringsnotat vedrørende L 84 – udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer (forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre påhængskøretøjer, for traktorer og for motorredskaber)**

#### **I. Høringen**

1. Et udkast til den del af lovforslaget, som vedrører ændringer af færdselsloven (§ 1, nr. 1-5), har i perioden fra den 22. oktober til den 23. november 2015 været sendt i høring. Den foreslåede ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (§ 2, nr. 1-3), som alene er en konsekvensændring af indførelsen af Tempo 100-ordningen, har ikke været i høring. Det har dog været en forudsætning for færdselslovforslaget, at der skulle indføres periodisk syn af de køretøjer, der omfattes af Tempo 100-ordningen. Den foreslåede ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer, er således ikke udtryk for en indholdsmæssig ændring i forhold til den Tempo 100-ordning, som er beskrevet i den del af lovforslaget, der har været sendt i høring.

Med forslaget foreslås der efter tysk forbillede indført en ordning, hvorefter biler tilkoblet påhængskøretøjer (bl.a. campingvogne og trailere) kan godkendes til at køre med op til 100 km/t. på motorvej (mod 80 km/t. i dag) og op til 80 km/t. på andre veje end motorveje (mod 70 km/t. i dag), forudsat at køretøjerne opfylder en række tekniske betingelser om indretning, udstyr, sikkerhed mv. (såkaldte Tempo 100-betingelser). De nærmere tekniske betingelser fastsættes af Trafik- og Byggestyrelsen ved bekendtgørelse.

Desuden foreslås indført en ordning, hvorefter traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer hertil kan godkendes til at køre med op til 40 km/t. (mod 30 km/t. i dag), hvis køretøjerne opfylder visse tekniske betingelser. De nærmere tekniske betingelser fastsættes af Trafik- og Byggestyrelsen ved bekendtgørelse.

Høringen er udsendt til følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Beredskabsstyrelsen, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Camping Branchen, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Agroindustri, Dansk



Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, Danske Seniorer, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, ERFAGruppen-bilsyn, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Industriens Uddannelser, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Maskinleverandørerne, Motorhistorisk Samråd, NOAH-Trafik, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Transporterhvervets Uddannelsesråd og Ældre Sagen.

Udkast til lovforslaget har desuden været offentligt tilgængeligt på høringsportalen borger.dk i høringsperioden.

Transport- og Bygningsministeriet har modtaget hørings svar fra:

Østre og Vestre Landsret, byretterne, Auto Consult v. Preben Englund, Beredskabsstyrelsen, Camping Branchen, Danmarks Tekniske Universitet - Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Camping Union (DCU), Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Vognmænd (DTL), Dommerfuldmægtigforeningen, ERFA gruppen-bilsyn, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Færdselsgruppen, International Transport Danmark (ITD), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet.

2. Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne hørings svar. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger til hørings svarene er anført med *kursiv*.

## II. Hørings svar

### 1. Generelle bemærkninger til lovudkastet



**Østre og Vestre Landsret, byretterne, Beredskabsstyrelsen, Dansk Bilbrancheråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Forbrugerombudsmanden og Rigsadvokaten** har ingen bemærkninger til lovforslaget.

**3F, Camping Branchen, Dansk Erhverv, Dansk Køerlærer-Union, Danske Maskinstationer og Entreprenører, DTL, ERFAGRUPPEN-Bilsyn, Falck Danmark A/S, Forbrugerrådet, Færdselsgruppen, ITD og Rådet for Sikker Trafik** stiller sig generelt positivt over for forslaget om at øge hastigheden. Det anføres bl.a., at forslaget vil medvirke til en mere smidig og harmonisk trafikafvikling til gavn for færdselssikkerheden, ligesom det anføres, at forslaget vil gavne fremkommeligheden og mindske antallet af overhalinger.

**ITD og DTL** anfører, at færdselslovens § 43, stk. 2, 2. pkt., ligeledes bør ændres, således at det tillades lastbiler inden for tættere bebygget område, hvor der lokalt er fastsat en højere hastighedsgrænse end 50 km/t., at køre med samme hastighed som personbiler (op til 80 km/t.).

*Som anført i lovforslagets pkt. 1 er formålet med lovforslaget bl.a. at øge mobiliteten for campister og erhvervsdrivende og at forbedre fremkommeligheden på vejene ved at hæve hastighedsgrænserne for visse påhængskøretøjer (bl.a. campingvogne og trailere). Det er derimod ikke hensigten med forslaget at ændre bestemmelserne i færdselsloven, som regulerer hastigheden for lastbiler. Transport- og Bygningsministeriet kan oplyse, at spørgsmålet om muligheden for en eventuel forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler inden for tættere bebygget område forventes vurderet nærmere i 2016.*

## **2. Påhængskøretøjer**

### **2.1. Trafikafvikling, sikkerhed mv.**

**DTU Transport** anbefaler, at hastighedsgrænsen ikke hæves fra de nuværende 80 km/t. til 100 km/t., idet ca. halvdelen af ulykkerne med campingvogn i perioden fra 2009-2013 fandt sted på motorvejene, og at den situation, at campingvognen kommer i slinger, er en fremtrædende uheldssituation i den forbindelse. Det anføres, at ustabiliteten og dermed risikoen for, at campingvognen kommer i slinger, stiger i takt med, at kørehastigheden øges. En hævelse af hastighedsgrænsen for biler med campingvogn på motorvej fra 80 km/t. til 100 km/t. vil derfor kunne bidrage til en stigende forekomst af uheld med campingvogn på motorvej.

**Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet** anfører, at højere hastigheder medfører flere ulykker, og at det må antages, at tre forskellige hastighedsgrænser giver flere vognbaneskift og/eller større spredning i hastighederne, hvilket også vil øge risikoen for flere ulykker. Trafikforskningsgruppen støtter derfor ikke forslaget.



**Rigspolitiet** udtaler sig ikke imod forslaget, men anfører bl.a., at en ændring af hastighedsgrænsen vurderes at kunne øge antallet af overhalinger, hvilket kan medføre en forøget risiko for faresituationer eller uheld, og at forslaget vil kunne få indvirkning på fremkommeligheden for andre trafikanter, idet motorvejenes første vognbane primært benyttes af lastbiler med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t., og anden vognbane vil blive benyttet til overhaling af de vogntog, som må fremføres med en hastighed på op til 100 km/t. Derved vil den øvrige færdsel, som udgør flertallet af køretøjer i trafikken, og som er undergivet en hastighedsbegrænsning på 130 km/t. eller 110 km/t., skulle nedsætte hastigheden. Rigspolitiet anfører desuden, at det vil være hensigtsmæssigt at følge ulykkesudviklingen, og det anbefales, at der foretages de nødvendige justeringer i Vejdirektoratets vejledninger om indberetning af færdselsuheld, således at der kan registreres ulykker, som involverer køretøjer omfattet af de foreslåede ordninger. I så fald vil Rigspolitiet foretage de nødvendige tilretninger i politiets sagsstyringssystem (POLSAS).

*Transport- og Bygningsministeriet bemærker, at der allerede i dag eksisterer tre hastighedsgrænser på motorvejene for forskellige køretøjskategorier. Således må almindelige personbiler (under 3.500 kg) føres med 130 km/t., Tempo 100-godkendte busser må føres med 100 km/t., og andre tunge køretøjer (over 3.500 kg) og vogntog må føres med 80 km/t. Den foreslåede ordning medfører således ikke en yderligere hastighedsgrænse, men må antages flytte trafikanter fra hastighedsgrænsen på 80 km/t. til 100 km/t.*

*Som anført under pkt. 3.1.2 i lovforslaget er Transport- og Bygningsministeriet opmærksom på, at en generel forhøjelse af hastigheden for campingvogne og andre påhængskøretøjer indebærer en større risiko for uheld, som kan opstå ved, at vogntoget kommer i slinger. Risikoen for slinger skyldes, at vogntog har en såkaldt "kritisk hastighed", hvor vogntoget kan komme i ukontrollable svingninger, som kan udløses af mindre påvirkninger, f.eks. et vindstød eller en undvigemanøvre. Det er imidlertid ministeriets vurdering, at de tekniske krav, som stilles til påhængskøretøjet og det trækkende køretøj som betingelse for at opnå en Tempo 100-godkendelse, i tilstrækkeligt omfang vil kunne imødegå den risiko, som en forhøjelse af hastighedsgrænsen indebærer.*

*Dertil kommer, at der ligesom i den tyske ordning vil blive stillet krav om periodisk syn af de påhængskøretøjer, som omfattes af ordningen, således at det løbende sikres, at påhængskøretøjerne opfylder de tekniske krav, som godkendelsen er betinget af. Det bemærkes, at der ikke i dag stilles krav om periodisk syn af påhængskøretøjer med et samlet tilladt akseltryk, der ikke overstiger 3.500 kg. Det må på den baggrund antages, at den foreslåede ordning generelt set vil bidrage til en sikrere flåde af påhængskøretøjer med deraf følgende mindre risiko for ulykker. Med den foreslåede ordning stilles desuden ændrede krav til sammenkoblingen, således at nogle sammenkoblinger, der anvendes til Tempo 100-kørsel, forudsætter stabiliseringsanordning, der understøtter en mere stabil kørsel, også i eventuelle overhandlingssituationer.*



*Køretøjer, som ikke er godkendt eller ikke længere opfylder betingelserne efter den foreslåede ordning, vil fortsat kun lovligt kunne fremføres med 80 km/t. på motorvej.*

*Transport- og Bygningsministeriet lægger som anført under pkt. 2.1 i lovforslaget desuden vægt på, at der i Tyskland – som er forbillede for den foreslåede ordning – siden 1998 har eksisteret en lignende ordning for biler tilkoblet påhængskøretøjer, herunder campingvogne og trailere, som gør det muligt at køre 100 km/t. på motorveje og motortrafikveje, forudsat at en række nærmere tekniske betingelser er opfyldt (Tempo 100-betingelser), og at der ikke er registreret flere ulykker på motorvejene med påhængskøretøjer eller andre u hensigtsmæssige virkninger, efter at ordningen blev indført.*

*Transport- og Bygningsministeriet er enig med Rigspolitiet i, at ulykkesudviklingen bør kunne følges for de køretøjer, som omfattes af ordningerne. Transport- og Bygningsministeriet vil på den baggrund tage initiativ til eventuelle nødvendige justeringer af Vejdirektoratets vejledning om indberetning af færdselsuheld. Ministeriet vil i øvrigt følge udviklingen i ulykkesstatistikken med henblik på at konstatere eventuelle u hensigtsmæssige virkninger af ordningen.*

**Dansk Camping Union** anfører, at intervallet for periodesyn af de Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer bør være fem år, hvilket svarer til alderskravet for påhængskøretøjets dæk.

*Som anført under lovforslagets pkt. 3.1.3 forudsætter den foreslåede Tempo 100-ordning, at der fastsættes regler om krav til periodisk syn af påhængskøretøjerne, som godkendes i medfør af ordningen, for løbende at sikre, at køretøjerne lever op til detailforskrifternes krav til indretning og udstyr. Det er i den forbindelse forudsat, at påhængskøretøjerne underkastes periodisk syn med to års mellemrum, hvilket svarer til den synsperiode, der gælder for almindelige personbiler fire år efter første registrering. Perioden svarer til den synsperiode, der gælder for tyske påhængskøretøjer tre år efter registrering, der er beskrevet i lovforslagets pkt. 2.1, og som har været forbillede for den foreslåede danske Tempo 100-ordning. Det bemærkes i den forbindelse, at synet ikke blot omfatter påhængskøretøjets dæk, men derimod hele køretøjet, herunder også bremses mv. Desuden vil visse ældre og ikke blot nyere påhængskøretøjer også kunne godkendes i medfør af ordningen. Transport- og Bygningsministeriet finder på denne baggrund, at en synsperiode på to år er passende.*

## **2.2 Tekniske krav til Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer**

**ERFAgruppen-bilsyn** anfører bl.a., at de danske betingelser for godkendelse i medfør af ordningen bør være de samme som de tyske. Det anføres, at den danske Tempo 100-ordning bør stille krav om, at dækkene højst må være 6 år gamle, at der stilles krav om syn inden godkendelse samt krav om periodisk syn



hvert andet år, og at betingelserne ligeledes bør gælde for danske campingvogne godkendt i Tyskland.

**FDM anfører** bl.a., at den danske ordning bør baseres på betingelserne, som gælder i Tyskland, og at betingelserne beskrevet i lovforslaget synes at afvige fra de tyske betingelser, idet dækkenes alder må være højest 5 år mod 6 år i Tyskland, ligesom der stilles krav om periodisk syn. FDM efterlyser desuden en beskrivelse af, at et stabiliseringssystem på enten påhængskøretøj eller bil kan føre til, at påhængskøretøjets tilladte samlede akseltryk må øges ligesom i Tyskland. Det anføres endelig, at danske påhængskøretøjer godkendt efter den tyske ordning bør kunne køre Tempo 100-kørsel i Danmark uden godkendelse efter den danske ordning.

*Som anført i lovforslagets pkt. 3.1.3 forudsættes det, at de nærmere tekniske betingelser for den foreslåede ordning, som er beskrevet i lovforslaget, og som fastsættes af Trafik- og Byggestyrelsen i bekendtgørelsesform, skal svare til de betingelser for Tempo 100-godkendelse, som gælder efter den tyske ordning, med henblik på at muliggøre, at danske og udenlandsk indregistrerede påhængskøretøjer vil kunne køre Tempo 100-kørsel i henholdsvis Danmark og Tyskland på de samme betingelser. Det er hensigten, at påhængskøretøjer med en udenlandsk Tempo 100-godkendelse kan køre Tempo 100-kørsel i Danmark, hvis der mellem Danmark og det pågældende land kan opnås enighed om betingelserne for en gensidig anerkendelse af Tempo 100-ordningerne.*

*Efter det af Trafik- og Byggestyrelsen for Transport- og Bygningsministeriet oplyste er de tyske krav til påhængskøretøjernes dæk, at disse skal være ”yngre end 6 år”. Der er med lovforslagsudkastets oprindelige formulering ”højst 5 år” ikke tilsigtet en indholdsmæssig forskel fra de tyske krav. For at undgå tvivl om de danske alderskrav til påhængskøretøjernes dæk har Transport- og Bygningsministeriet justeret formuleringen i lovforslaget, således at det fremgår, at dækkenes alder til enhver tid skal være ”yngre end 6 år”, hvilket svarer til den tyske formulering. Der henvises i øvrigt til den identiske formulering i § 6, stk. 4, i Trafik- og Byggestyrelsens udkast til bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-kørsel med campingvogn og andet registreringspligtigt påhængskøretøj til bil, som er sendt i høring den 30. november 2015 med høringsfrist den 1. februar 2016.*

*Som ligeledes anført i lovforslagets pkt. 3.1.3 fastsætter Trafik- og Byggestyrelsen nærmere bestemmelser om angivelsen af det trækkende køretøjs køreklare vægt på Tempo 100-godkendelsesattesten, herunder ved brug af stabilitetssystem. Disse forhold reguleres således i den forudsatte Tempo 100-bekendtgørelse. Der henvises herved til bilag 3 i Trafik- og Byggestyrelsens udkast til bekendtgørelse, som er omtalt ovenfor, hvorefter muligheden i Danmark svarer til den mulighed, der gives efter de tyske regler.*

*Som omtalt i lovforslagets pkt. 2.1 gælder der for tyske påhængskøretøjer med et samlet tilladt akseltryk på indtil 3.500 kg – modsat i Danmark – et generelt krav om periodisk syn. Efter det for Transport- og Bygningsministeriet oplyste er danske påhængskøretøjer, godkendt efter den tyske ordning, dog und-*



taget fra de tyske regler om periodesyn. For at sikre, at de danske påhængskøretøjer, der måtte være godkendt efter den tyske ordning, fortsat lever op til kravene til Tempo 100-kørsel, vil de skulle godkendes og periodesynes efter den danske ordning og dermed underlægges samme vilkår som øvrige danske påhængskøretøjer, der godkendes efter den danske Tempo 100-ordning.

### 3. Campingbiler mv.

**Camping Branchen** anfører, at det bør overvejes om campingbiler over 3.500 kg, men ikke over 7.500 kg, med en M1 klassificering i oprindelsesdokumentet (COC), er tilstrækkelig dokumentation for at lade køretøjerne køre 100 km/t.

*Campingbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, omfattes som følge af vægtangivelsen i færdselslovens § 43, stk. 2, af gruppen af andre biler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler). Efter færdselslovens § 43, stk. 4, jf. stk. 2, må hastigheden herfor aldrig overstige 80 km/t. på motorvej og 70 km/t. på andre veje end motorvej, jf. færdselslovens § 43, stk. 3, 1. pkt.*

*Hvis lovforslaget – som alene omhandler påhængskøretøjer og traktorer/motorredskaber – vedtages, vil Transport- og Bygningsministeriet (Trafik- og Byggestyrelsen) tage initiativ til med hjemmel i færdselslovens § 43, stk. 8, i en bekendtgørelse at fastsætte en Tempo 100-ordning for campingbiler med en tilladt totalvægt over 3.500 kg, men ikke over 7.500 kg, hvilket svarer til den vægtgrænse, som gælder i Tyskland. Campingbiler, som er omfattet af ordningen, vil herefter, som det gælder for den foreslåede Tempo 100-ordning for påhængskøretøjer, kunne føres med en hastighed på op til 100 km/t. på motorvej og op til 80 km/t. på andre veje end motorvej.*

*De nærmere betingelser, herunder om dokumentationen for opfyldelse af betingelserne, for en sådan Tempo 100-ordning vil blive fastsat af Trafik- og Byggestyrelsen ud fra en vurdering af, hvad der er færdselssikkerhedsmæssigt og køretøjsteknisk forsvarligt.*

**Rigspolitiet** anfører, at det ikke fremgår af forslaget, hvorvidt Tempo 100-godkendte busser tilkoblet Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer omfattes af ordningen og dermed fremover vil kunne føres med henholdsvis 100 og 80 km/t. på motorvej og andre veje end motorveje. Det samme gælder campingbiler over 3.500 kg tilkoblet påhængskøretøjer.

*Som det fremgår af forslagets pkt. 1 foreslås der indført en ordning, hvorefter biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, kan synes og godkendes til at køre med op til 100 km/t. på motorvej (mod 80 km/t. i dag) og op til 80 km/t. på andre veje end motorveje (mod 70 km/t. i dag), forudsat at køretøjerne opfylder en række tekniske betingelser om indretning, udstyr, sikkerhed mv. (såkaldte Tempo 100-betingelser). Der foreslås på den baggrund en ændring af bl.a. færdselslovens § 43, stk. 3 og 4,*



således at biler, der opfylder betingelserne fastsat efter det foreslåede stk. 11, må føres med henholdsvis 100 og 80 km/t. på motorveje og andre veje end motorveje. Lovforslaget omfatter derimod ikke busser eller vogntog bestående heraf (færdselslovens § 43, stk. 1 og 2) og medfører ikke ændringer i de gældende hastighedsgrænser for busser og tunge vogntog.

For så vidt angår campingbiler over 3.500 kg, vil de nærmere betingelser for en Tempo 100-ordning herfor blive fastsat af Trafik- og Byggestyrelsen i bekendtgørelsesform ud fra en vurdering af, hvad der er færdselssikkerhedsmæssigt og køretøjsteknisk forsvarligt. Der vil i den forbindelse – som det gælder for Tempo 100-godkendte busser – blive fastsat, at køretøjet ikke må være tilkoblet påhængskøretøj i forbindelse med Tempo 100-kørsel.

## **4. Traktorer og motorredskaber**

### **4.1. Tekniske krav til traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer**

**Rigspolitiet** anfører, at det bør fremgå, hvorvidt montering af nummerplade på godkendte traktorer og motorredskaber medfører, at disse kan anvendes til ubegrænset transport af gods eller øvrig registreringspligtig kørsel som registrerede traktorer efter registreringslovgivningen.

Transport- og Bygningsministeriet har på baggrund af Rigspolitiets bemærkninger fundet anledning til udtrykkeligt i lovforslagets bemærkninger at anføre, at lovforslaget alene regulerer den hastighed (40 km/t.), som visse traktorer og motorredskaber kan godkendes til. Kravet om, at traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer godkendt efter ordningen skal forsynes med nummerplade, vil blive reguleret nærmere i den bekendtgørelse, som vil blive udstedt af Trafik- og Byggestyrelsen, og fastsættes af hensyn til kontrollen med de af ordningen omfattede køretøjer. Lovforslaget medfører således ikke ændringer i registreringslovgivningen, som hører under Skatteministeriet, herunder hvilke former for kørsel traktorer må anvendes til.

**Auto Consult v. Preben Englund** opfordrer til ved udmøntningen af lovforslaget at være særlig opmærksom på de skærpede tekniske krav, der indføres med forordning 167/2013 (EU) om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer. Der er herunder krav om, at køretøjer, der skal godkendes til hastigheder højere end 30 km/t., skal have bremses på alle aksler, samt at påhængskøretøjer skal have lastafhængig bremskraftregulering.

Transport- og Bygningsministeriet er opmærksom på de skærpede tekniske krav, der indføres med forordning 167/2013 (EU), herunder til bremses. Der vil i løbet af 2016 blive udstedt en bekendtgørelse af Trafik- og Byggestyrelsen, som indeholder de krav, herunder tekniske krav, som køretøjer omfattet af ordningen, skal opfylde.





**Færdselsgruppen** anfører bl.a., at det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at lade køretøjer, som fra fabrikken er konstrueret og godkendt til 40 km/t., og opfylder de gældende bremsekraV, at køre 40 km/t. Det foreslås, at køretøjer, som er godkendt og konstrueret til en maksimalhastighed på 40 km/t. generelt bør tillades at køre 40 km/t.

*Trafik- og Byggestyrelsen har over for Transport- og Bygningsministeriet oplyst, at traktorer kan være EU-typegodkendt, men ikke nødvendigvis til 40 km/t., mens motorredskaber ikke kan EU-typegodkendes. Påhængskøretøjer har først kunnet opnå EU-typegodkendelse fra 2015, og ikke nødvendigvis til 40 km/t. Det er desuden oplyst, at de gældende bremsekraV til traktorer stiller kraV om, at 50 pct. af totalvægten skal hvile på de bremsende hjul svarende til, at kraVet om 30 pct. bremseeVne for køretøjer med bremsere reduceres til 15 pct. bremseeVne. Til sammenligning stiller de nyeste EU-regler kraV om 50 pct. bremseeVne for køretøjer med en tophastighed på over 30 km/t.*

*Transport- og Bygningsministeriet er enig i, at det er forsvarligt at sætte hastigheden op til 40 km/t. for de traktorer og motorredskaber, som er konstrueret og godkendt hertil. Alle nye traktorer og motorredskaber vil dog ikke nødvendigvis være konstrueret og godkendt til 40 km/t. Transport- og Bygningsministeriet finder ikke, at de nuværende bremsekraV gør det fuldt færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt helt generelt at sætte hastigheden op fra 30 til 40 km/t., og finder, at det foreslåede kraV om godkendelse og registrering af traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer, som tillades at køre med 40 km/t., er velegnet til at sikre, at de omfattede køretøjer også er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt indrettet og konstrueret til at kunne føres med op til 40 km/t.*

#### **4.2. Køreuddannelse**

**Rigspolitiet** anfører, at de ikke overordnet udtaler sig imod forslaget, såfremt der fastsættes skærpede kraV til køreuddannelse for førere af traktorer/motorredskaber og tilslutter sig forudsætningen i den i lovforslagets pkt. 2.2 omtalte rapport fra 2012 fra en arbejdsgruppe nedsat af Justitsministeriet.

*Som anført under lovforslagets pkt. 3.2.2 finder Transport- og Bygningsministeriet ikke, at den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen bør ledsages af skærpede kraV om køreuddannelse. Ministeriet lægger herved vægt på oplysninger i den omtalte arbejdsgrupperapport om, at omkring halvdelen af eleverne på landbrugsskolerne tager kørekort til traktor, og at eleverne i den forbindelse gennemgår teoriundervisning og praktisk undervisning. Ministeriet lægger desuden vægt på det begrænsede antal af alvorlige ulykker med traktorer, og at hastigheden ikke er en væsentlig faktor for de fleste ulykker med traktor.*

#### **4.3. Påvirkning af konkurrencevilkår mv.**



**DTL** anfører, at forslaget bl.a. kan give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder, da traktorer ikke er omfattet af krav om syn og kan føres af 16-årige, ligesom traktorer ikke er omfattet af køre- og hviletidsreglerne, selvom der køres godskørsel for fremmed regning.

**FDL** anfører bl.a., at reglerne for traktorer på landeveje burde være de samme som for lastbiler.

*Som anført i lovforslagets pkt. 1 er formålet med lovforslaget bl.a. at øge mobiliteten for visse landbrugskøretøjer. Det er derimod ikke hensigten med forslaget at ændre hastighedsgrænserne eller øvrige forhold for lastbiler.*

*Transport- og Bygningsministeriet bemærker, at det må antages, at traktorer og lastbiler typisk anvendes til forskellige formål, og at den køretøjstekniske regulering af traktorer og lastbiler grundlæggende ikke er sammenlignelig. Trafik- og Byggestyrelsen har over for Transport- og Bygningsministeriet oplyst, at godskørsel for fremmed regning med traktor kun udføres i begrænset omfang. Transport- og Bygningsministeriet vurderer ikke, at det må antages, at en forhøjelse af visse godkendte eller registrerede traktorer's hastighed med 10 km/t. vil medføre en større udvikling i godskørsel for fremmed regning med traktor, uagtet at der gælder forskellige regelsæt for traktorer og lastbiler.*

## **5. Erhvervsøkonomiske konsekvenser af forslaget**

**Færdselsgruppen** anfører vedrørende den foreslåede ordning for traktorer/motorredskaber, at den vil betyde, at et meget stort antal køretøjer skal til syn, og at der i den forbindelse vil være udgifter til syn og nummerplader, og at man ikke er enig i vurderingen af, at forslaget ikke har betydende økonomiske konsekvenser for erhvervet. Færdselsgruppen finder ikke, at der er behov for syn.

*Der henvises vedrørende Transport- og Bygningsministeriets vurdering af nødvendigheden af en godkendelsesordning til Færdselsgruppens bemærkninger oven for under pkt. 4.1. Det bemærkes herudover som anført under lovforslagets pkt. 5, at der er tale om en frivillig ordning, som har til formål at øge mobiliteten for bl.a. erhvervsdrivende. I det omfang, erhvervsdrivende ønsker at benytte ordningen, vil der kunne være mindre udgifter forbundet med registreringssyn, udlevering af syntsattest, erhvervelse af hastighedsmærke, og udgifter til registreringsattest og nummerplade.*

## **6. Økonomiske konsekvenser for det offentlige**

**Rigspolitiet** anfører, at politiets kontrolopgave vil blive mere omfattende end med det nuværende regelsæt. Den foreslåede Tempo 100-ordning for påhængskøretøjer vil desuden være teknisk vanskelig at implementere i forhold til politiets ATK-indsats (Automatisk Trafikkontrol) og vil kunne medføre betydelige merudgifter for politiet, idet der i givet fald skal implementeres en løsning,



hvor der tillige automatisk sker fotooptagelse af biler tilkoblet påhængskøretøjer bagfra, hvilket ikke er tilfældet i dag. Politiet vil derfor skulle anskaffe ekstra kameraer til ATK-køretøjerne, ligesom der skal foretages it-mæssige ændringer i ATK-sagsbehandlingssystemet og andre af politiets systemer.

Rigspolitiet vurderer endvidere, at det i forbindelse med behandlingen af ATK-sager, som i dag i væsentligt omfang er automatiseret, i højere grad vil blive nødvendigt at udtage sager om Tempo 100-køretøjer til manuel behandling, hvilket vil kræve anvendelse af flere medarbejderressourcer.

*Transport- og Bygningsministeriet bemærker, at der med forslaget ikke lægges op til, at politiets ATK-biler skal have etableret nye kameraer, der automatisk kan optage fotos, som kan anvendes til at konstatere om et påhængskøretøj er godkendt til at køre 100 km/t på motorvej og 80 km/t på andre veje end motorveje.*

*Rigspolitiets bemærkninger giver på den baggrund ikke Transport- og Bygningsministeriet anledning til at ændre i lovforslaget. Transport- og Bygningsministeriet er i den forbindelse opmærksom på, at forslaget vil indebære, at der på vejstrækninger, hvor Tempo 100-ordningen er relevant, alt andet lige vil blive et mindre kontroltryk med ATK i forhold til påhængskøretøjer. Det bemærkes hertil, at politiet i samme omfang som i dag vil kunne foretage kontrol af påhængskøretøjer ved andre typer af hastighedsmålinger og almindelig færdselspatruljering.*