

Lovforslag nr. L 263. Fremsat den 30. marts 2000 af trafikministeren (Jacob Buksti)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Forsøg med hastighedsgrænser på motorveje m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 783 af 15. oktober 1999, foretages følgende ændringer:

1. I § 43 indsættes som stk. 8:

»Stk. 8. Uanset bestemmelserne i stk. 2, 1. pkt., og stk. 3 kan trafikministeren træffe bestemmelse om udførelse af forsøg med højere hastigheder på motorveje for de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer.«.

2. I § 44 indsættes som stk. 3 og 4:

»Stk. 3. Uanset stk. 1 kan politiet tillade kørsel som led i erhvervsudøvelse fra nærmeste tilkørsel til nærmeste frakørsel på motorveje over Sto-

rebælt og Øresund med andre motordrevne køretøjer end de i stk. 1 og 2 nævnte, hvis kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde. Der kan ikke gives tilladelse til kørsel med knallert på de nævnte vejstrækninger.

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om kørsel med motordrevne køretøjer på motorvej efter stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådan kørsel.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2000.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Ved lovforslaget foreslås mulighed for at afholde forsøg med højere hastighedsgrænser på motorveje for køretøjer omfattet af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser samt mulighed for at køre med langsomt-kørende motordrevne køretøjer på motorvejsstrækninger over Storebælt eller Øresund og de nærmeste til- og frakørsler til disse.

For så vidt angår forslaget om en bemyndigelse for trafikministeren til at udføre *forsøg med højere hastighedsgrænser på motorveje* bemærkes, at en forhøjelse af den gældende hastighedsgrænse på 70 km/t på motorveje og motortrafikveje til 80 km/t for lastbiler og små vogntog tidligere har været foreslået og diskuteret. Det har bl.a. været diskuteret, hvilken effekt en forhøjelse af hastighedsgrænsen ville have på bl.a. trafikafviklingen og luftforureningen.

I 1997 vurderede et udvalg under Trafikministeriet de mulige konsekvenser af at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler og vogntog på motorveje. Senest er det med et privat lovforslag L 172 foreslået at ændre de gældende hastighedsgrænser for kørsel på motorvej og motortrafikvej med lastbiler og vogntog. Den foreslåede bestemmelse skal ses i lyset af bl.a. disse tidligere drøftelser og forslag.

Regeringen finder, at der bør tilvejebringes et erfaringsgrundlag for, hvordan trafikafviklingen på motorveje vil ændres som følge af en ændring af hastighedsgrænsen for disse køretøjer, inden der træffes endelig beslutning om en eventuel forhøjelse af hastighedsgrænsen.

Forslaget om at udvide muligheden for, at politiet kan tillade *kørsel på motorvej over Storebælt eller Øresund med langsomt-kørende motordrevne køretøjer* er begrundet i, at visse transportopgaver efter gældende lovgivning ikke eller kun med uforholdsmæssigt store transportomkostninger til følge har kunnet gennemføres efter åbningen af Storebæltsforbindelsen og formentlig heller ikke vil kunne gennemføres efter åbningen af Øresundsforbindelsen som følge af

den ophørte eller indskrænkede færgefart mellem henholdsvis Fyn og Sjælland og Sjælland og Sverige.

2. Hastigheder – forsøg

Baggrunden for forslaget om forsøg med højere hastighedsgrænser er, at det tidligere har været foreslået og drøftet, at den maksimale hastighedsgrænse på 70 km/t for visse køretøjer skulle forhøjes til 80 km/t. Det foreslås, at trafikministeren bemyndiges til at træffe bestemmelse om forsøg med højere hastigheder på alle motorveje.

Forslaget omfatter de køretøjer, hvor der gælder en maksimal hastighedsgrænse på 70 km/t ved kørsel på motorvej eller motortrafikvej. Forslaget omfatter således lastbiler og vogntog, herunder personbiler under 3.500 kg tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn (små vogntog). Endvidere omfatter forslaget motorcykler med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

Det er hensigten forsøgsvis at indføre en hastighedsgrænse på 80 km/t for de pågældende køretøjer. Der vil blive fastsat nærmere regler om den ændrede hastighedsgrænse. Der vil på visse strækninger blive opsat yderligere målestationer til måling af de pågældende køretøjers hastigheder.

Endvidere påtænkes det på en del af motorvejsstrækningerne, hvor det findes hensigtsmæssigt, og efter nærmere drøftelse med Vejdirektoratet, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Rigspolitiet, at indføre overhalingsforbud for de pågældende køretøjer.

I vurderingen af, hvilke strækninger der skal vælges til forsøg med overhalingsforbud, vil indgå en række modstående hensyn. På den ene side den risiko, der er for øvrige bilister i forbindelse med store køretøjer, der overhaler, og på den anden side spørgsmålet om et givet overhalingsforbud i særlig grad vil kunne medføre øgede kødannelser og dermed risiko for bagende-kollisioner samt, at overhalende køretøjer skal passere flere tunge køretøjer, inden overhaling kan afsluttes.

Der er ikke taget stilling til, på hvilke strækninger der skal indføres overhalingsforbud.

2.1. Gældende ret

Det fremgår af bestemmelserne i færdselslovens § 43, stk. 2 og 3, at for 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, uanset de gældende hastighedsgrænser på bl.a. motorveje på 110 km/t og på motortrafikveje på 80 km/t, aldrig overstige 70 km/t. Tilsvarende gælder for biler med en tilladt totalvægt på under 3.500 kg, hvis der til bilen er koblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn samt for motorcykler med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. For lastbiler og vogntog gælder endvidere, at hastigheden i tættere bebygget område ikke må overstige 50 km/t, uanset om der er fastsat en højere lokal hastighedsgrænse.

2.2. Gældende regler om hastighedsbegrænsere

For så vidt angår hastighedsbegrænsere fremgår det af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 116 af 14. februar 1994 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser, at lastbiler med en totalvægt over 12.000 kg, som er indregistreret første gang den 1. januar 1988 eller senere, og busser med en tilladt totalvægt over 10.000 kg indregistreret første gang den 1. januar 1988 eller senere, som følge af Rådets direktiv 92/6/EØF skal have installeret hastighedsbegrænsere.

Hastighedsbegrænseren i lastbiler skal være indstillet således, at hastigheden ikke kan overskride 90 km/t, medens hastighedsbegrænseren i busser skal være indstillet til højst 100 km/t.

Det følger af bekendtgørelsen, at hastighedsbegrænsere og deres forbindelser skal være beskyttet mod uautoriseret justering eller energiafbrydelse ved at kræve specialværktøj hertil og/eller ved hjælp af plombering. Installation m.v. af hastighedsbegrænsere må kun udføres af et autoriseret værksted (der er godkendt hertil) eller af bilfabrikanter.

Ifølge færdselslovens § 118 udmåles en skærpet bøde for overtrædelse af bestemmelser om hastighedsbegrænsers funktion.

Efter færdselslovens § 120 a kan et køretøj tilbageholdes ved overtrædelse af bestemmelser om hastighedsbegrænsers funktion.

Endelig skal førerretten i medfør af færdselslovens § 125 a frakendes, hvis føreren af et køretøj har ført køretøjet uden hastighedsbegrænsere, eller føreren har foretaget et uautoriseret, konstruktivt indgreb i køretøjets hastighedsbegrænsere eller dens forbindelser, eller føreren vidste eller burde have vidst, at der er foretaget et sådant indgreb. Det samme gør sig gældende, hvis føreren har betjent køretøjet på en sådan måde, at hastighedsbegrænseren gøres uvirksom. Frakendelsen sker ubetinget – under formildende omstændigheder kan frakendelsen dog ske betinget.

2.3. Bremselængde, standselængde og kollisionshastigheder for personbiler og store vogntog

Som følge af køretøjernes faktiske bremseevne er bremselængden for lastbiler op til 32 tons samt for store vogntog i størrelsesordenen 40 tons set i forhold til personbiler i praksis som følger:

	Personbiler	Lastbiler	Store vogntog
30 km/t	4 m	7 m	10 m
40 km/t	7 m	13 m	17 m
50 km/t	11 m	19 m	24 m
60 km/t	15 m	26 m	33 m
70 km/t	21 m	35 m	43 m
80 km/t	27 m	46 m	55 m
110 km/t	52 m	84 m	99 m

Det fremgår, at bremselængden for de tungeste vogntog ved en hastighed på 80 km/t stort set svarer til bremselængden for personbiler ved 110 km/t. Bremselængden for lettere vogntog vil være kortere end de i skemaet anførte.

Standselængder for henholdsvis personbil og solo-lastbil (32 t) og stort vogntog (48 t) fremgår af nedenstående skema. Det bemærkes, at førerens reaktionstid har forskellig betydning afhængig af hastigheden, og at standselængden er den strækning, som i praksis er relevant ved afværgemanøvrer.

Standselængder, førerens reaktionstid er 1,5 sekund

Hastighed	Bremseevne: funktionstid:	Personbil	Sololastbil	Stort vogntog
		9 m/s ² 0,00 s	6 m/s ² 0,20 s	5,6 m/s ² 0,50 s
30 km/t		16 m	20 m	23 m
40 km/t		24 m	29 m	33 m
50 km/t		32 m	40 m	45 m
60 km/t		40 m	51 m	58 m
70 km/t		50 m	65 m	73 m
80 km/t		61 m	79 m	89 m
90 km/t		72 m	95 m	106 m
110 km/t		98 m	130 m	144 m
120 km/t		112 m	149 m	166 m

I nedenstående skema vises kollisionshastigheden for de forskellige kombinationer af hastigheder og køretøjstyper.

Skemaet tager udgangspunkt i standselængden for et vogntog fra 70 km/t – 73 meter. Man skal forestille sig en situation, hvor et sådant køretøj lige netop kan bringes til standsning. Af skemaet fremgår kollisionshastigheden for andre kombinationer af hastighed og

køretøj under den forudsætning, at føreren opdager faren i en afstand af 73 meter, og at føreren i alle tilfælde har samme reaktionstid (1,5 sekund). For de kombinationer, hvor standselængden er *under* 73 meter, vil der ikke ske en kollision, og kollisionshastigheden er derfor 0. I de tilfælde hvor standselængden er *over* 73 meter sker der en kollision, og kollisionshastigheden kan aflæses i diagrammet.

Kollisionshastigheder efter en afværgelængde svarende til standselængde for et stort vogntog med 70 km/t

Hastighed	Bremseevne: funktionstid:	Personbil	Sololastbil	Stort vogntog
		9 m/s ² 0,00 s	6 m/s ² 0,20 s	5,6 m/s ² 0,50 s
80 km/t		0 km/t	31 km/t	48 km/t
90 km/t		0 km/t	58 km/t	69 km/t
110 km/t		76 km/t	94 km/t	102 km/t
120 km/t		95 km/t	109 km/t	116 km/t

2.4. Hastighedsgrænser for lastbiler i andre EU-lande

Vejdirektoratets undersøgelse af hastighedsgrænser for lastbiler i andre EU-lande viser, at hastighedsgrænsen på motorveje for lastbiler er 80 km/t i 6 af landene. I 6 lande er hastighedsgrænsen på 90 km/t. I Storbritannien er hastighedsgrænsen 96 km/t, og i Irland, hvor der ikke er motorveje, er hastigheden for disse køretøjer fastsat til 64 km/t. Danmark er således eneste land med en hastighedsgrænse på 70 km/t.

2.5. Udvalgsarbejde om konsekvenser af at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler og vogntog på motorveje

I 1997 foretog et udvalg bestående af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Vejdirektoratet, Rigspolitiet og Færdselsstyrelsen en vurdering af de mulige konsekvenser af at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler og vogntog på motorveje.

Udvalget konkluderede bl.a., at hastighedsgrænsen for lastbiler og vogntog bør være den samme. Herudover vurderedes det, at en ændring af hastighedsgrænsen ville medføre, at de faktiske hastigheder for lastbiler og vogntog ville nærme sig personbilernes hastigheder, hvilket i sig selv ville bidrage til en formindsket uheldsrisiko. Det vurderedes, at den umiddelbart forøgede risiko ved større hastigheder dermed stort set ville blive opvejet.

Endvidere anførte udvalget, at en ændring af hastighedsgrænserne i værste fald ville medføre små hastighedsforøgelser af en størrelsesorden op til 3 km/t for de berørte køretøjskategorier, og at uheldstallene ville påvirkes minimalt (max. 3 personskadeuheld om året). For så vidt angår støjniveauet ville en ændring medføre en ikke hørbar forskel på støjen fra lastbiler på 0,5 dB. Endelig vurderede udvalget, at der ville ske en mindre forøgelse af luftforureningen, når hastighe-

den blev ændret. Der henvises til lovforslagets afsnit 7 om miljømæssige konsekvenser.

Udvalget har således vurderet, at de sikkerheds- og miljømæssige konsekvenser alt i alt ville være begrænsede.

Herudover anbefalede udvalget bl.a., at brugen af lokalt skiltede hastighedsgrænser for lastbiler samt overhalingsforbud for lastbiler skulle fremmes på motorvejsstrækninger, hvor forholdene måtte tale for det.

2.6. Trafikministeriets overvejelser

Trafikministeriet har, på baggrund af de forslag og drøftelser der tidligere har været om en forhøjelse af hastighedsgrænserne for lastbiler og små vogntog, der maksimalt må føres med 70 km/t på motorveje eller motortrafikveje, overvejet hensigtsmæssigheden i at forhøje hastigheden for disse køretøjer.

Ministeriet finder, at det vil være hensigtsmæssigt at udføre et landsdækkende forsøg med højere hastigheder på motorvejsnettet kombineret med overhalingsforbud nogle steder, forinden der træffes beslutning om en eventuel forhøjelse af hastighederne for disse køretøjer på motorveje. Ministeriet finder, at der alene kan tilvejebringes et tilstrækkeligt vidensgrundlag ved at udføre forsøg på hele motorvejsnettet. Det er ikke tanken, at forsøget skal udstrækkes til motortrafikveje eller til andre veje i øvrigt.

Formålet med forsøget er således at få konstateret, hvilken ændring i faktisk hastighed dette medfører. Ændringerne kan dels vedrøre køretøjernes gennemsnitshastighed og dels spredningen i hastighed mellem de berørte køretøjer.

Det bemærkes, at der forventes at ske en forholdsvis begrænset ændring i den faktiske hastighed. Dette sammenholdt med de forholdsvis små uheldstal (ca. 50 lastbiler er hvert år impliceret i personskadeuheld på motorvejsnettet) betyder, at det ikke forventes at være muligt at måle en eventuel påvirkning af uheldstallene.

Ud fra generel viden om sammenhæng mellem hastighed og risiko vil det muligvis efterfølgende været muligt indirekte at vurdere de konstaterede hastighedsændringers betydning for uheldstallene.

Formålet med forsøget kombineret med overhalingsforbud visse steder er at konstatere, om der hermed kan skabes en mere glidende trafikafvikling.

3. Kørsel over Storebælt og Øresund

Det foreslås, at politiet kan tillade kørsel med langsomtkørende motordrevne køretøjer på motorvej over Storebælt og Øresund.

Ifølge færdselslovens § 44 må færdsel på motorvej samt på tilkørsels- og frakørselsvej hertil kun ske med motorkøretøjer, det vil sige en bil eller motorcykel, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport, eller er indrettet til at trække andet køretøj eller redskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km/t, eller er indrettet til andre formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km/t. Knallerter anses dog ikke som motorkøretøj. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at køretøjet skal kunne fremføres med en hastighed på mindst 40 km/t. Endvidere fremgår det af bestemmelsen, at politiet kan tillade kørsel med blokvogne, der ikke er motorkøretøjer, hvis en transport ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde.

Baggrunden for forslaget er, at visse transportopgaver efter gældende lovgivning ikke eller kun med uforholdsmæssigt store transportomkostninger til følge vil kunne gennemføres efter åbningen af Storebæltsforbindelsen og formentligt også efter åbningen af Øresundsforbindelsen som følge af den ophørte eller indskrænkede færgefart mellem henholdsvis Fyn og Sjælland og Sjælland og Sverige.

Efter åbningen af Storebæltsforbindelsen har der vist sig en række tilfælde, hvor erhvervslivet er blevet belastet af de manglende færgeforbindelser mellem Fyn og Sjælland. I praksis betyder dette, at hvis de køretøjer, der ønskes bragt over Storebælt, ikke opfylder kravene i færdselslovens § 44, stk. 1, om at kunne køre 40 km/t, eller hvis der ikke er tale om motorkøretøjer, skal disse køretøjer enten anbringes på en blokvogn og transporteres over eventuelt med politiassistance, sejles over med færger eller transporteres på jernbaner. De nuværende færgeruter er beliggende langt fra Storebæltsforbindelsen.

Der er typisk forekommet problemer i forbindelse med udførelse af entreprenøropgaver, hvilket vil sige kørsel med store entreprenørmaskiner mellem landsdelene. Endvidere har der været problemer med cirkustransport mellem landsdelene samt kørsel med landbrugsmaskiner.

Der vil blive foretaget en afvejning af hensynet til virksomhedernes transportproblemer og hensynet til færdselssikkerheden, idet det nugældende forbud mod kørsel med andet end motorkøretøjer og blokvogne er begrundet i færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

4. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Lovforslagets § 1, nr. 1, (§ 43, stk. 8) om forsøg med højere hastigheder på motorveje forventes at koste ca. 400.000 kr. til etablering af 4 målestationer.

Hertil kommer omkostninger på ca. 150.000 kr. pr. 10 km motorvej til skiltning, ved etablering af et overhaling forbud på visse strækninger. Endelig vil omkostningerne til en evaluering af forsøget andrage ca. 1 mio. kr.

Det bemærkes, at omkostningerne ved forsøget vil blive afholdt af de på finansloven afsatte trafikpuljemidler.

Politiets kontrolindsats på forsøgsstrækningerne vil være en del af den almindelige færdselskontrol og kræver ikke øget ressourceanvendelse for politiet.

Lovforslagets § 1, nr. 2, (§ 44, stk. 3 og 4) om kørsel over Storebælt og Øresund forventes alene at medføre en mindre administrativ belastning af politiet ved behandling af ansøgninger om tilladelse til at køre på forbindelserne.

Ingen dele af lovforslaget skønnes at have administrative eller økonomiske konsekvenser for kommuner og amtskommuner.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslagets § 1, nr. 1, (§ 43, stk. 8) og 2 (§ 44, stk. 3 og 4) forventes at medføre positive konsekvenser for erhvervslivet i form af tidsbesparelse ved kørsel med højere hastigheder samt ved kørsel på motorveje over Storebælt og Øresund. Konsekvenserne forventes dog at være af en mindre størrelsesorden.

Lovforslagets § 1, nr. 2, (§ 44, stk. 3 og 4) forventes at medføre positive økonomiske konsekvenser for dele af erhvervslivet som følge af, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at udføre visse transporter på

vejforbindelserne. Der vil foreligge en tids- og transportbesparelse for disse virksomheder ved at kunne køre over Storebælt eller Øresund i stedet for at skulle benytte færge eller jernbane.

Ingen dele af lovforslaget skønnes at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forslagets miljømæssige konsekvenser

For så vidt angår lovforslagets bestemmelse om forsøg med øgede hastigheder for de køretøjer, der er omfattet af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser, vurderes det, at forslaget ikke vil medføre en hørbar forskel på støjen fra lastbiler. En højere hastighed medfører som hovedregel et højere energiforbrug. Ud fra en samlet betragtning vurderes det dog, at der overordnet set vil være tale om en stort set uændret miljøbelastning.

Lovforslaget forventes i øvrigt ikke at have miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Høring

Lovforslaget har forinden fremsættelsen været sendt til høring hos de i bilag 2 nævnte myndigheder og organisationer.

10. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Forsøget med højere hastigheder for tunge køretøjer på motorveje anslås at medføre udgifter på ca. 1,4 mio. kr. Hertil kommer omkostninger på ca. 150.000 kr. pr. 10 km motorvej til skiltning med overhalingsforbud. Udgifterne til forsøget afholdes af de på finansloven afsatte trafikpuljemidler.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ved at give mulighed for at andre motordrevne køretøjer kan køre over Storebælt og Øresund, vil enkelte få en besparelse i form af transportomkostninger. Forsøget med højere hastigheder på motorveje for tunge køretøjer vil medføre en tidsbesparelse for transporterhvervet.	Nej
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Med den foreslåede nye § 43, stk. 8, får trafikministeren bemyndigelse til at træffe bestemmelse om forsøg med højere hastigheder på motorvejsstrækninger for køretøjer omfattet af de køretøjsbestemte hastighedsgrænser. Bestemmelsen omfatter lastbiler og vogntog, herunder biler under 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, samt motorcykler med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

Der gives hermed mulighed for at fravige bestemmelserne i § 43, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3, hvoraf fremgår, at de pågældende køretøjer maksimalt må køre 70 km/t på bl.a. motorveje.

Bemyndigelsen tænkes udnyttet således, at der på motorvejsnettet indføres en hastighedsgrænse på 80 km/t for de pågældende køretøjer.

Forsøget forventes at få en tidsmæssig udstrækning på 2 år af hensyn til mulighederne for at foretage en vurdering af det faktiske kørselsmønster og trafikafviklingen.

Til brug for en evaluering af forsøget vil der blive opsat yderligere målestationer. Forsøget vil blive evalueret efterfølgende.

Der vil blive fastsat regler om forhøjelse af hastighedsgrænsen for de pågældende køretøjer.

På de strækninger, hvor der måtte blive indført et overhalingsforbud, vil forbudet blive tilkendegivet ved afmærkning. Beslutningen, om på hvilke strækninger der skal indføres et overhalingsforbud, vil blive truffet i samarbejde med Vejdirektoratet, Rigspolitiet og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Det bemærkes i den forbindelse, at undladelse af at efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives

ved færdselstavler eller anden afmærkning, i medfør af færdselslovens § 118, jf. § 4, straffes med bøde.

Til nr. 2

Ved forslaget nr. 2, der indebærer indsættelse af § 44, stk. 3 og 4, foreslås det at åbne mulighed for, efter tilladelse fra politiet, at der vil kunne udføres kørsel med andre motordrevne køretøjer på motorvej over Storebælt eller Øresund, ud over de allerede tilladte motorkøretøjer (biler og motorcykler), der kan køre minimum 40 km/t, og blokvogne.

Det følger af færdselslovens § 44, stk. 1, at kørsel på motorveje kun må ske med motorkøretøjer, der kan fremføres med en hastighed på minimum 40 km/t. I henhold til færdselslovens § 2, nr. 13, defineres et motorkøretøj som et køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Endvidere anses et motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km/t, eller som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 30 km/t, ligeledes for motorkøretøj. Motorkøretøjer inddeles i bil eller motorcykel. En knallert er ikke et motorkøretøj.

Efter stk. 2 kan politiet dog tillade kørsel på motorvej med blokvogne, hvis en transport ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde. Blokvogne defineres efter lovens § 2, nr. 3, som et motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering, og som er beregnet til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods.

Efter at Storebæltsforbindelsen er åbnet, er der ikke længere færgeforbindelse mellem Fyn og Sjælland. Det betyder, at virksomheder, der anvender køretøjer (langsomtkørende), som efter færdselslovens bestemmelser ikke må føres på motorvej, er nødt til at benytte de eksisterende færgeforbindelser eksempelvis mellem Jylland og Sjælland, jernbaneforbindelsen mellem Fyn og Sjælland, eller få transporteret køretøjerne på blokvogne med øgede transportomkostninger til følge.

Dette hensyn til virksomhederne skal naturligvis afvejes i forhold til de færdselssikkerhedsmæssige hensyn, der er baggrunden for det generelle forbud mod kørsel med langsomtkørende motordrevne køretøjer på motorvej.

Derfor foreslås det, at det lokale politi i lighed med, hvad der gælder for blokvognskørsel på motorveje, skal give tilladelse til sådan kørsel. Politiet vil have mulighed for at vurdere, hvornår på døgnet det af hensyn til færdselssikkerheden og trafikafviklingen vil være mest hensigtsmæssigt at udføre kørsel med disse køretøjer. Derudover vil køretøjerne af hensyn til færdselssikkerheden skulle følges enten af en politieskorte eller anden eskorte, ligesom det i dag er tilfældet med blokvogne.

Det er hensigten, at der kun skal gives et fåtal af tilladelser, og at disse kun skal gives til virksomheder, der kan sandsynliggøre, at det vil være af væsentlig betydning for virksomheden at benytte forbindelserne, navnlig under hensyn til omkostningerne ved at skulle udføre kørslen med andre forbindelser.

Efter forslaget § 44, stk. 4, kan trafikministeren fastsætte nærmere bestemmelser om, hvilke regler der skal gælde for kørsel med sådanne køretøjer, herunder under hvilke betingelser politiet kan give tilladelse, f.eks. kørsel inden for bestemte tidspunkter af døgnet, at der skal være politieskorte, eller at det tillades at udføre kørslen med anden eskorte, samt med hvilken hastighed køretøjet må fremføres enten begrundet i sikkerheden for andre trafikanter eller af hensyn til motorvejenes konstruktion.

Endvidere kan politiet i samarbejde med broelskaberne og vejmyndighederne fastsætte nærmere vilkår for disse særtransporter.

Herudover bemyndiges trafikministeren til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte nærmere regler om betaling for politimæssig assistance. Bemyndigelsen påtænkes udnyttet, således at politiets bistand vil være omkostningsneutral. Det vil sige, at politiet også vil kunne kræve betaling for politiets egen benyttelse af den pågældende faste forbindelse afholdt af den ansøgende virksomhed.

Det bemærkes, at efter lovens § 118, stk. 2, skal der udmåles en skærpet bøde ved overtrædelse af bl.a. bestemmelsen i § 44, stk. 1. Det betyder, at hvis der udføres kørsel uden tilladelse over Storebælt eller Øresund med de her omhandlede køretøjer, vil der blive udmålt en skærpet bøde.

Til § 2

Bestemmelsen fastlægger lovens ikrafttrædelsestidspunkt.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2000.

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

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 783 af 15. oktober 1999, foretages følgende ændringer:

§ 43. For busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og for ledbusser må hastigheden uanset § 42 aldrig overstige 80 km i timen.

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, bortset fra de i stk. 1 nævnte ledbusser, og et registreringspligtigt påhængskøretøj må hastigheden uanset § 42 aldrig overstige 70 km i timen. I tættere bebygget område må hastigheden ikke overstige 50 km i timen, uanset om der er fastsat en højere lokal hastighedsgrænse.

Stk. 3. For biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg må hastigheden uanset § 42 aldrig overstige 70 km i timen, hvis der er tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtig påhængsredskab, herunder campingvogn. Tilsvarende gælder for motorcykel, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

Stk. 4.

Stk. 5.

Stk. 6.

Stk. 7.

1. I § 43 indsættes som stk. 8:

»*Stk. 8.* Uanset bestemmelserne i stk. 2, 1. pkt., og stk. 3 kan trafikministeren træffe bestemmelse om udførelse af forsøg med højere hastigheder på motorveje for de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer.«

§ 44. Færdsel på motorvej samt på tilkørsels- og frakørselsvej til en sådan vej må kun ske med motorkøretøjer, som på vandret vej kan og må fremføres med en hastighed af mindst 40 km/t.

Gældende formulering

Stk. 2. Uanset stk. 1 kan politiet tillade kørsel med blokvogn, hvis en transport ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde.

Lovforslaget

2. I § 44, indsættes som stk. 3 og 4:

»*Stk. 3.* Uanset stk. 1 kan politiet tillade kørsel som led i erhvervsudøvelse fra nærmeste tilkørsel til nærmeste frakørsel på motorveje over Storbælt og Øresund, med andre motordrevne køretøjer end de i stk. 1 og 2 nævnte, hvis kørslen ikke med rimelighed kan gennemføres på anden måde. Der kan ikke gives tilladelse til kørsel med knallert på de nævnte vejstrækninger.

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om kørsel med motordrevne køretøjer på motorvej efter stk. 3. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådan kørsel.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2000.

Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget:

Amtsrådsforeningen i Danmark
Kommunernes Landsforening
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune
Dansk Transport og Logistik
Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Danske Biludlejere
FDM
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Handel og Service
Dansk Industri
Dansk Speditørforening
Danske Sælgere
Danmarks Automobilforhandler Forening
Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark
SiD
NOAH-Trafik
Chaufførernes Fagforening
Hovedstadsområdets Trafikselskab
De Danske Bilimportører
Dansk Camping Union
Dansk Cyklistforbund
Dansk Kørelærer-Union
Dansk Køreskole Forening
Danske Kørelæreres Landsforbund
Danske Busvognmænd
Erhvervenes Transportudvalg
Dansk Bil-forhandler Union
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Bestillingskontorernes Arbejdsgiverforening
Brancheforeningen for Hyrevognsejere
Brancheforeningen for Limousineservice
Københavns Aktive Taxiforening
Københavns Taxi
Storkøbenhavns Taxinævn
Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiverforening
Dansk Taxi Forbund
Nævnet for Etnisk Ligestilling
Storebælt A/S
Øresundsforbindelsen A/S

Til lovforslag nr. L 263. Skriftlig fremsættelse (30. marts 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forsøg med hastighedsgrænser på motorveje m.v.).

(Lovforslag nr. L 263).

Forslaget indeholder en bemyndigelse til trafikministeren til at afholde forsøg med højere hastighedsgrænser på motorveje for lastbiler, vogntog, biler med tilkoblet påhængskøretøj, sættevogn eller registreringspligtigt påhængskøretøj, herunder campingvogn samt motorcykel, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab. I forbindelse med forsøget vil der på udvalgte strækninger blive indført overhalingsforbud.

Der vil således blive tale om to forsøg, et forsøg med højere hastigheder i hele landet og et

forsøg med højere hastigheder kombineret med et overhalingsforbud på udvalgte strækninger.

Det er regeringens hensigt, at forsøget skal gøres landsdækkende, og at hastighederne for de pågældende køretøjer sættes op fra 70 km/t til 80 km/t – for derigennem at få et godt grundlag for en eventuelt senere beslutning om at gøre ændringen permanent.

Endelig indeholder lovforslaget en udvidelse af muligheden for at køre med langsomtkørende motordrevne køretøjer på motorvej på Storebælt eller Øresund.

Lovforslaget har været i høring, og høringsvarene vil med et høringsnotat blive fremsendt til Trafikudvalget inden 1. behandlingen af lovforslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.