

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
www.trafikstyrelsen.dk
Sagsnummer: TS20000-00019
Dato 6.08.2013

Kommenteret høringsoversigt vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-busser på motorvej

1) Høringen

Med henvisning til lov nr. 630 af 12. juni 2013 om ændring af færdselsloven har Trafikstyrelsen haft udkast til bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-busser i høring hos følgende:

Advokatrådet, Danske Advokater, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd, Dansk Kørelærer-Union, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, Dansk Sidevogns Klub, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen Liv og Trafik, Frie Danske Lastbilvognmænd, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Politiforbundet i Danmark, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet – Nationalt Færdselscenter, Rådet for Sikker Trafik, samt alle byretter, Trafikselskaberne i Danmark, Vestre Landsret, Østre Landsret.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd, Dansk Kørelærer Union, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), Datatilsynet, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Institut for Menneskerettigheder, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Vestre Landsret samt Østre Landsret.

Nedenfor er gengivet de modtagne høringssvar, og Trafikstyrelsens bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

2) Høringssvarene

Følgende har ingen bemærkninger til bekendtgørelsen af indholdsmæssig betydning: **Datatilsynet, Advokatrådet, FDM, Vestre**

**Landsret, Rådet for Sikker Trafik, Forbrugerombudsmanden,
Østre Landsret, Institut for Menneskerettigheder, Forbruger-
rådet samt Dansk Kørelærer-Union.**

Følgende har bemærkninger til bekendtgørelsen af indholdsmæssig betydning:

DI Transport finder det vigtigt, at bekendtgørelsen følger de tilsvarende tyske regler så tæt som muligt, således at den grænseoverskridende trafik ikke hæmmes af for mange særkrav. Derfor bør ikke mindst mærkningskravene ligge så tæt op af de tyske krav som muligt. Vi formoder, at bestemmelsen i § 3, stk. 1, 2) skal tolkes således, at bussen maksimalt må transportere det antal passagerer, der er seledstyrede sæder til, og at selen skal anvendes, når passageren sidder i sædet. Det bør tydeliggøres.

Rigsadvokaten henviser til, at det fremgår af § 10 i bekendtgørelsen, at den som fører en bus med Tempo 100-mærke, uden at betingelserne i § 4, stk. 1 eller 4, eller § 5 er opfyldt, straffes med bøde.

Det bemærkes, at man kunne overveje, om det ville være hensigtsmæssigt også at strafbelægge tilsidesættelse af mere formelle krav, som f.eks. efter bekendtgørelsens § 3, stk. 1 nr. 4. Som bekendtgørelsen er formuleret synes der således ikke at være hjemmel til at straffe fremvisning af dokumentation på et sprog, der ikke lever op til formkravet i medfør af § 3, stk. 1, nr. 4.

Det bemærkes yderligere, at man kunne overveje, om det skal være strafbart efter § 10, såfremt det konstateres, at en bus trods godkendelse som Tempo 100-bus ikke længere lever op til kravene for at opnå godkendelse, f.eks. grundet manglende sikkerhedsseler ved nogle af bussens siddepladser jf. bekendtgørelsens § 4, stk. 2.

Danske Busvognmænd ser for det første gerne, at bekendtgørelsen, der fastsætter betingelser for Tempo 100-busser, lægger sig så tæt op ad de tyske betingelser som muligt. Dette for at sikre, at den internationale kørsel med turistbus ikke belastes unødigt med divergerende betingelser og krav til dokumentation og mærkning for Tempo 100.

I Tyskland er det ikke påkrævet for Tempo 100-godkendte busser, der er indregistreret efter 8. december 2007, at have en Tempo 100-mærkat. Det foreslås derfor, at kravet om Tempo 100-mærkat i bekendtgørelsen kun kommer til at angå busser indregistreret før 8. december 2007.

Det fremgår tydeligt af høringsbrevet, at dansk registrerede busser kan være forsynet med tysk mærkat, der dokumenterer, at bussen er godkendt til Tempo 100. Af bekendtgørelsens § 3, stk. 1, litra b frem-

går det ikke præcist, at dansk registrerede busser må benytte andre mærkater end det danske. Dette bør derfor præciseres i bekendtgørelsen.

Det foreslås, at det Tempo 100-mærke, der skal sættes bag på bussen (jf. § 3, stk. 1, nr. 3, litra a og Bilag 2), kopieres direkte fra den tyske model, således at det danske og det tyske Tempo 100-mærke for busser er ens. Man bør undgå, at der kræves to forskellige mærker til Tempo 100-kørsel i hhv. Danmark og Tyskland.

Det bør under alle omstændigheder sikres, at den danske Tempo 100-mærkat vil/kan blive betragtet som dækkende dokumentation for, at bussen er Tempo 100-godkendt til kørsel i Tyskland og resten af EU.

Danske Busvognmænd er for det andet faldet over en formulering i § 3, stk. 1 nr. 2, der evt. kan formuleres klarere. Vi går ud fra, at formuleringen skal sikre 1) at bussen befordrer højst det antal passagerer, som der er sæder med godkendte sikkerhedsseler til og 2) at passagererne som følge heraf benytter denne sele, når de sidder ned.

Bestemmelsen kan evt. omformuleres, så det gøres klart, at det er de to ovennævnte kriterier, der er tale om.

Fagligt Fælles Forbund har bemærkninger til Bilag 1 "Karrosseri, opbygning mv." litra b., hvor det blandt andet forskrives, at bagagehylde skal sikres således, at bagage ikke kan rutsje fremad under opbremsning. Det ville være ønskeligt, at der også blev stillet krav om sikring af bagage i sideretning, således at bagagen er sikret ved eksempelvis kraftige undvigemanøvrer.

(Hvis man forestiller sig en bus på vej hjem fra indkøbstur i Tyskland med adskillige flasker vin/spiritus i bagagehylderne, og der foretages en undvigemanøvre eller sker et havari, så har man et antal tunge/hårde genstande flyvende rundt i bussen).

I Bilag 1 "Indre indretning, udsyn, særligt udstyr mv." litra d giver man mulighed for, at der IKKE nødvendigvis skal være sikkerhedsseler på alle siddepladser (for så vidt angår busser indregistreret før 8. december 2007 og busser i rutedrift). 3F Transportgruppen er af den opfattelse, at det skal være et ufravigeligt krav, at der er sikkerhedsseler på alle pladser, hvilket skal ses i lyset af følgende:

Når man øger hastigheden med 25 %, som der her er tale om, øger man bremselængden med 50 %, hvilket øger risikoen for bagende-kollisioner. Den øgede hastighed forstærker endvidere centrifugalkraften eksempelvis ved undvigemanøvrer.

Den øgede hastighed bevirker også, at der i forbindelse med havari/kollision "frigøres" større kræfter og dermed voldsommere skader på materiel og personer, ligesom det er almen viden, at de alvorligste kvæstelser sker, når personer slynges ud af køretøjet. I den forbindel-

se er det væsentligt at nævne, at såfremt man ønsker at opnå de fordele og den indtjening, en tempo-100 godkendelse vil afstedkomme, er det vel ikke urimeligt at forlange, at man investerer i den nødvendige sikkerhed.

DTU Transport har ingen bemærkninger til forslaget til "Bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-busser på motorvej", dersom forslaget følger de krav, der gælder for godkendelse af Tempo 100-busser i den tyske delstat Schleswig-Holstein.

Det fremgår dog af bemærkningerne til lovforslaget, at bekendtgørelsens regler efterfølgende vil kunne ændres, hvis der opstår behov herfor (afsnit 2.3).

DTU Transport skal derfor bemærke, at i tilfælde af en fremtidig ændring af bekendtgørelsens regler, er det ønskeligt, at punkt d) i bilag 1, afsnit "Indre indretning, udsyn, særligt udstyr mv." ændres til at kræve sikkerhedsseler ved alle pladser.

Rigspolitiet har haft lejlighed til at afgive bemærkninger om betingelser for Tempo 100-busser på motorvej på møder med Trafikstyrelsen og Justitsministeriet forud for udsendelse af høringen. Som anført på disse møder har Rigspolitiet lagt særlig vægt på, at politiet har mulighed for at håndhæve de nye hastighedsgrænser for Tempo 100-busser. Rigspolitiet har i den forbindelse noteret sig, at bekendtgørelsesudkastet indeholder regler om registrering og mærkning af Tempo 100-busser bagpå, således at det umiddelbart kan konstateres, om en bus opfylder betingelserne for at kunne køre 100 km i timen.

Rigspolitiet er bekendt med, at Rigsadvokaten har afgivet bemærkninger om bekendtgørelsens straffebestemmelser. Rigspolitiet kan tilslutte sig Rigsadvokatens bemærkninger herom.

Dansk Erhverv støtter indførelse af Tempo 100 i Danmark. Muligheden vil medføre fordele både for dansk og international trafik. For at sikre, at de administrative omkostninger og praktiske udfordringer ved indførelse af ordningen minimeres mest muligt skal de danske regler og betingelser være så meget som muligt på linje med de eksisterende internationale regler på området. Danske busser skal ikke belastes af en række forskellige administrative krav i Danmark og udlandet for at kunne køre 100 km/t.

I praksis betyder det, at de kommende danske regler i videst muligt omfang ensrettes i forhold til de eksisterende tyske.

Der er ikke krav om, at Tempo 100-godkendte busser, der er indregistreret efter 8. december 2007 skal have en Tempo 100-mærkat i Tyskland. Det skal der således heller ikke være i Danmark.

Det er glædeligt at det i høringsbrevet anføres, at en dansk bus kan have påført et tysk mærkat. Dette bør dog også klart fremgå af udkastets § 3, stk. 1, nr. 3, litra b.

Under alle omstændigheder bør det danske mærkat være identisk med det tyske. Dermed undgås en række praktiske problemer for danske busser både i Danmark og Tyskland. Samtidig anmodes styrelsen om at undersøge og i så vidt muligt sikre, at danske tempo 100-busser også kan godkendes på de europæiske landeveje – i det omfang dette ikke allerede er sket.

Endelig skal vi foreslå, at udkastets § 3, stk. 1, nr. 2, formuleres således, at det klar fremgår, at bussen højest må befordre det antal siddende passagerer, den er godkendt til og at passagererne skal bruge sele jf. § 4, stk. 2. I foreliggende udkast er der kun krav om, at der skal være seler, ikke at passagerne skal bruge dem.

Trafikstyrelsens sammenfattede bemærkninger til høringssvarene

Danske og tyske betingelser for Tempo 100-busser

Det kan bekræftes, at betingelserne til Tempo 100-busser i Danmark er de samme, som gælder i den tyske delstat Schleswig-Holstein jf. bemærkningerne til loven.

Behov for særligt dansk Tempo 100-mærke

Af hensyn til politiets muligheder for håndhævelse af hastighedsgrænserne blev det gennem forhandling med Justitsministeriet besluttet, at alle danske Tempo 100-busser bagpå skal være forsynet med et mærke jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 3, litra a.

Gennem forhandling med Justitsministeriet blev det også besluttet, at et Tempo 100-mærke skal dokumentere, at bussen på godkendelsestidspunktet opfylder gældende betingelser og dermed kan blive godkendt til kørsel med en hastighed på motorvej på op til 100 km i timen.

Det er ikke muligt at lave et dansk Tempo 100-mærke, der er magen til det tyske mærke, da det tyske mærke indeholder registreringsmyndighedens godkendelsespåtegning (segl) fra den enkelte tyske delstat.

Det fremgår af høringsbrevet, at Dansk registreret bus skal være godkendt og registreret som Tempo 100-bus og skal enten have et Tempo 100-mærke bag på eller et tysk mærke med registreringsmyndighedens påtegning, før den må køre med op til 100 km i timen på motorvej i Danmark. Opmærksomheden henledes dog på overgangsbestemmelserne:

§ 11, stk. 2: Dansk registreret bus, der er registreret første gang før den 8. december 2007, og som ikke er registreret i Køretøjsregisteret som Tempo 100-bus må, til og med den 10. august 2014, køre med en hastighed på motorvej, der ikke overstiger 100 km i timen, hvis bussen er godkendt til Tempo 100-kørsel i Tyskland og bagpå forsynet med Tempo 100-mærke med registreringsmyndighedens godkendelsespåtegning («Siegel«).

§ 11, stk. 3: Betingelserne i § 3, nr. 3 skal ikke opfyldes før den 10. november 2013, hvis bussen:

- 1) er registreret i Køretøjsregisteret som Tempo 100-bus,
- 2) opfylder betingelserne i § 4, stk. 4, eller
- 3) opfylder betingelserne i § 5, stk. 2.

Dansk bus, der er godkendt og registreret i Køretøjsregisteret som Tempo 100-bus skal således senest den 10. november 2013 have et dansk Tempo 100-mærke. Mærket udleveres i øvrigt i dette tilfælde af synsvirksomheden uden teknisk kontrol.

Dansk bus, som ikke er godkendt og registreret i Køretøjsregisteret som Tempo 100-bus, men som er godkendt til Tempo 100-kørsel i Tyskland og har det tyske mærke, skal således senest den 10. august 2014 have et dansk Tempo 100-mærke og registreres i Køretøjsregisteret som Tempo 100-bus.

Tempo 100-kørsel i EU

Der er ikke harmoniserede hastighedsgrænser i EU eller harmoniserede regler i forbindelse med Tempo 100-kørsel for busser, og derfor kan et dansk Tempo 100-mærke ikke nødvendigvis være en garanti for, at betingelserne i alle medlemsstater er opfyldte.

I øvrigt kræves der ikke et mærke ved Tempo 100-kørsel i Tyskland, medmindre bussen er registreret første gang før den 8. december 2007 jf. bemærkningerne til loven.

Sikkerhedsseler

Vedrørende anvendelse og antal af sikkerhedsseler mener Trafikstyrelsen ikke, der er behov for en tydeliggørelse af teksten i bekendtgørelsen, da det fremgår af færdselslovens § 80, stk. 1:

Hvis en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssæle, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen.

Endvidere fremgår det jf. færdselslovens § 80 b, stk. 1:

Antallet af passagerer, der befordres på forsædet i en bil, må ikke overstige antallet af passagersiddepladser, som er forsynet med sikkerhedsseler. Bestemmelsen finder tilsvarende anvendelse, for så vidt angår befordring af passagerer på bagsædet eller bagsæderne i en bil.

Strafbestemmelser

Hensigten har været, at der skal tiltales for overskridelse af den tilladte hastighed, når bussen ikke opfylder betingelserne i bekendtgørelsen, og det er konstateret, at bussen har overskredet den ordinære hastighedsgrænse på motorvej på 80 km i timen jf. færdselslovens § 43, stk. 4. Derudover straffes der for uretmæssigt anvendelse af Tempo 100-mærket jf. § 10.

3) Bekendtgørelsen

Udover de bemærkninger, der er fremkommet i forbindelse med denne høring, har Trafikstyrelsen efter forhandling med justitsministeren besluttet at ændre bekendtgørelsen på følgende punkter:

Udlevering af Tempo 100-mærke

For at gøre det muligt for ejeren af en udenlandsk registreret bus at få udleveret et Tempo 100-mærke fra en dansk synsvirksomhed eller via myndigheden i den stat, hvor bussen er registreret, ændres § 7, stk. 2 til:

Til udenlandsk registreret bus kan et Tempo 100-mærke fra en dansk synsvirksomhed udleveres, når der er fremlagt dokumentation fra en myndighed i den stat, hvor bussen er registreret, for, at bussen opfylder betingelserne i § 4, stk. 4, eller § 5, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 4. Tempo 100-mærket udleveres til den, der har fremlagt dokumentationen, og det kan være den pågældende myndighed selv.

Betingelser for Tempo 100-kørsel

Uanset om en bus formelt er godkendt og registreret som Tempo 100-bus, giver det ikke en ubetinget ret til, at bussen til enhver tid og i enhver situation må køre med op til 100 km i timen på motorvej. Derfor tilføjes det i § 3, stk. 2:

Såfremt betingelserne i stk. 1, ikke er opfyldt under kørslen, eller det for føreren må anses for åbenbart konstaterbart, at bussen ikke fortsat opfylder de i §§ 4 og 5 anførte betingelser for godkendelse, registrering og kørsel som Tempo 100-bus, anses kørslen som kørsel med bus, jf. færdselslovens § 43, stk. 1, 1. pkt.

Hvis betingelserne ikke er opfyldt, må hastigheden således aldrig overstige 80 km i timen.

Opretholdelse af Tempo 100-mærke

§ 8 henleder opmærksomheden på, at bussen til stadighed skal opfylde betingelserne for godkendelse som Tempo 100-bus. Såfremt det ved syn konstateres, at dette ikke længere er tilfældet, vil fremstilleren få mulighed for at rette op på dette og derefter fremstille bussen til omsyn eller at afmelde godkendelsen som Tempo 100-bus herunder at fjerne Tempo 100-mærket. § 8 ændres således til:

Det er en betingelse for opretholdelse af Tempo 100-mærke, at det i forbindelse med syn konstateres, at køretøjet fortsat opfylder betingelserne i § 4, stk. 1, eller § 5, stk. 1.