



Dato: 31. januar 2012  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Christian Hesthaven  
Sagsnr.: 2012-801-0009  
Dok.: 625150

*Udkast*

**Forslag**

til

**Lov om ændring af færdselsloven**

(Tempo 100-busser på motorvej og civile prøvesagkyndige i politiet)

**§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1055 af 9. november 2012, som senest ændret ved lov nr. 1389 af 23. december 2012, foretages følgende ændringer:

**1.** § 43, stk. 1, affattes således:

»For busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, må hastigheden uanset § 42 ikke overstige 80 km i timen. For busser, der opfylder betingelserne fastsat efter stk. 10, må hastigheden dog ikke overstige 100 km i timen.«.

**2.** I § 43 indsættes som *stk. 10*:

»Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at en bus må køre med op til 100 km i timen (Tempo 100-kørsel), jf. stk. 1, 2. pkt.«.

**3.** I § 66, stk. 2, nr. 3, indsættes efter »forsvaret«: »eller som civil prøvesagkyndig i politiet«.

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den [1. juli] 2013, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1, nr. 3, træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. Indledning og baggrund
2. Tempo 100-busser
3. Civile prøvesagkyndige i politiet
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder, organisationer mv.
10. Sammenfattende skema

#### *1. Indledning og baggrund*

Formålet med lovforslaget er for det første at skabe grundlag for, at busser kan køre med op til 100 km i timen på motorvej (mod 80 km i timen i dag), hvis bussen opfylder en række betingelser for indretning og sikkerhed mv. (såkaldte Tempo 100-busser).

Formålet er for det andet at ligestille civile prøvesagkyndige i politiet med ledende køredommere i forsvaret, når det gælder muligheden for at få en kørelærergodkendelse fornyet.

#### *2. Tempo 100-busser*

2.1. Det er i færdselslovens § 42, stk. 2, fastsat, at hastigheden på motorvej ikke må overstige 130 km i timen. I færdselslovens § 42, stk. 5, er det fastsat, at der dog 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. En sådan lavere hastighedsgrænse vil være angivet med skilte.

I færdselslovens § 43, stk. 1, er det fastsat, at for busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, må hastigheden dog uanset § 42 aldrig overstige 80 km i timen. Denne hastighedsgrænse for de omfattede busser gælder også på motorvej.

En tilsvarende hastighedsgrænse på 80 km i timer på motorvej gælder for bl.a. 1) andre biler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler), 2) vogntog bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj, samt 3) biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, som har tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, jf. færdselslovens § 43, stk. 4, jf. stk. 2 og 3.

2.2. Udviklingen i de senere år er gået i retning af et højere færdselsmæssigt sikkerhedsniveau, når det gælder indretningen af busser. En moderne bus er således typisk udstyret med en lang række sikkerhedsforanstaltninger, såsom antiblokeringsystem (ABS), der modvirker udskridning, elektronisk stabilitetssystem (EPS), der øger bussens stabilitet, friktionsbremseser, laserafstandsmåler, automatisk nedbremsningssystem og sporassistent.

I fem EU-lande må busser i dag køre med op til 90 km i timen på motorvej, mens denne grænse i de resterende EU-lande samt bl.a. Kroatien og Schweiz er mindst 100 km i timen. I Norge og Albanien er grænsen ligesom i Danmark 80 km i timen.

Bl.a. på den baggrund har Danske Busvognmænd fremsat ønske om, at det også bliver muligt for busser at køre 100 km i timen på danske motorveje, hvis busserne opfylder tilsvarende sikkerhedskrav.

Justitsministeriet har i forlængelse heraf med Transportministeriet overvejet, om det er færdselssikkerhedsmæssigt hensigtsmæssigt og forsvarligt at hæve den højest tilladte hastighed på motorveje eller dele af det danske motorvejsnet til 100 km i timen for visse busser, som opfylder særlige betingelser (Tempo 100-busser).

Det er i den forbindelse Transportministeriets vurdering, at motorvejsnettet i Danmark – på samme måde som i andre europæiske lande – generelt er udformet på en sådan måde, at det som udgangspunkt vil være fornuftigt at tillade nutidens Tempo 100-busser at køre med op til 100 km i timen på motorvejene, medmindre der lokalt er fastsat – og ved skiltning angivet – en lavere højest tilladt hastighed end 100 km i timen.

På den baggrund finder Justitsministeriet og Transportministeriet, at der bør skabes grundlag for, at busser kan køre med op til 100 km i timen på motorveje, hvis busserne opfylder ovennævnte betingelser.

Justitsministeriet har i tilknytning hertil lagt vægt på, at Tempo 100-busser – som andre busser – kun vil kunne føres af personer, som er i besiddelse af kørekort til bus, og som således har gennemgået en særlig køreuddannelse om førelse af sådanne motorkøretøjer. Justitsministeriet har desuden lagt vægt på, at Tempo 100-busser – i modsætning til f.eks. biler med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn mv., hvor hastighedsgrænsen på motorvej i dag også er 80 km i timen, jf. pkt. 2.1 ovenfor – navnlig må forventes ført i erhvervsmæssig sammenhæng, således at der i almindelighed i praksis må forventes at være tale om erfarne chauffører.

Hertil kommer, at en ændring af hastighedsgrænsen for busser vil kunne være med til at forbedre buspassagerers mobilitet og styrke busselskabers konkurrenceevne i forhold til andre transportformer.

For busser i Tyskland gælder der – under visse betingelser – en særlig hastighedsgrænse på 100 km i timen på motorvej. For tyske busser, der er registreret første gang den 8. december 2007 eller senere, gælder reglerne i ”*Strassen Verkehrs Ordnung*” (StVO) § 18 afsnit 5 stk. 3 (et forenklet sæt regler). De tyske delstater kan have forskellige ordninger for godkendelse af en Tempo 100-busser, der er registreret før den 8. december 2007. Det foreslås i den forbindelse, at der under den danske ordning anvendes de samme krav, som anvendes i delstaten Schleswig-Holstein, jf. herom nærmere nedenfor under pkt. 2.3. En bus vil således kunne anvendes til Tempo 100-kørsel i Danmark, hvis bussen er Tempo 100-godkendt hos en synsvirksomhed i f.eks. Danmark eller Tyskland.

2.3. Kørsel med op til 100 km i timen vil som nævnt under pkt. 2.2 forudsætte, at bussen opfylder en række tekniske krav til sikkerhed, indretning, udformning mv., som det foreslås, at transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren.

Det er hensigten, at disse forskrifter i det hele vil blive baseret på de krav, der gælder for godkendelse af Tempo 100-busser i den tyske delstat Schleswig-Holstein. Disse krav, som skal opfyldes, for at busser i dag til syn i Danmark kan godkendes til at kunne køre Tempo 100-kørsel i Tyskland, fremgår af afsnit 19.02 i Trafikstyrelsens Vejledning af 19. januar 2013 om syn af køretøjer. Hvis lovforslaget vedtages, vil det i en bekendtgørelse blive fastsat, at de betingelser, der er fastsat i det nævnte afsnit i vejledningen, vil skulle opfyldes for, at en bus kan køre Tempo 100-kørsel i Danmark. Bekendtgørelsens regler vil efterfølgende kunne ændres, hvis der opstår behov herfor.

Hvis en dansk ordning med Tempo 100-busser baseres på de regler, som gælder for busser, der ønskes godkendt til Tempo 100-kørsel i Tyskland, er det underordnet, om en dansk bus opnår sin Tempo 100-godkendelse i Danmark eller i Tyskland. Derved opnås der, at allerede godkendte Tempo 100-busser straks fra ordningens indførelse uden yderligere syn vil kunne anvendes til Tempo 100-kørsel i Danmark.

I Schleswig-Holstein gælder der forskellige regler alt efter, om en bus er indregistreret første gang før eller efter 8. december 2007, idet man fra den dato i Tyskland valgte at lade dokumentation for EF-godkendelse eller opfyldelse af direktiv 2001/85/EF (busdirektivet) være tilstrækkelig for opfyldelse af de væsentligste tekniske krav. Dette er derfor også afspejlet i det ovenfor nævnte afsnit i Trafikstyrelsens vejledning.

De krav, som busser vil skulle opfylde, for at de kan godkendes til Tempo 100-kørsel i Danmark, vil på denne baggrund – med afsæt i de gældende forskifter – bl.a. være følgende:

a. For busser indregistreret første gang *den 8. december 2007 eller senere*:

- a) Bussen skal være uden tilkoblet påhængskøretøj.
- b) Bussen skal være indrettet som turistbus til transport af siddende passagerer i rejsestole.
- c) Der skal være godkendte sikkerhedsseler ved alle pladser, herunder ved kørestolspladser, såfremt der kan transporteres passagerer i kørestole.
- d) Bussen skal være udstyret med en fartbegrænser, så bussen maksimalt kan køre 100 km/t.
- e) Bussen skal enten opfylde kravene i busdirektivet dokumenteret via CoC-dokument eller fabrikanterklæring eller være godkendt, jf. den tyske ordning i StVO § 18 afsnit 5 stk. 3 om Tempo 100 kørsel i Tyskland, jf. ovenfor under pkt. 2.2.
- f) Dæk på forakslen må ikke have opskåret mønster.

b. For busser, der er indregistreret første gang, *før den 8. december 2007*:

- a) Bussen skal have en særlig Tempo 100-godkendelse ved syn.
- b) Der betales for godkendelsen samt fornyelse af godkendelsen. Godkendelsen er højst gyldig i tre år, og skal årligt forlænges ved en synsvirksomhed for at bevare sin gyldighed. Godkendelsen kan efter tre år fornyes.

Det forudsættes med lovforslaget, at transportministeren (Trafikstyrelsen) – med afsæt i en vurdering af, hvad der er færdselssikkerhedsmæssigt hensigtsmæssigt og forsvarligt – i en bekendtgørelse vil fastsætte nærmere regler om, at busser indregistreret første gang den 8. december 2007 eller senere vil skulle opfylde de ovenfor under a nævnte krav. Tilsvarende vil det i en bekendtgørelse blive fastsat, hvilke særlige tekniske krav en bus indregistreret første gang før den 8. december 2007 skal opfylde for at kunne opnå Tempo 100-godkendelse ved syn. Der vil herunder blive fastsat detaljerede krav til sådanne bussers vægt, dimensioner, motoreffekt, bærende elementer, karrosseri, opbygning, indre indretning, udsyn, særligt udstyr og stabilitet i tilfælde af punktering.

2.4. Der er i dag registreret ca. 2.600 busser over 3.500 kg i Danmark til buskørsel. En stor del af disse busser må antages allerede at være godkendt som Tempo 100-busser for at kunne køre efter reglerne herom i Tyskland, og de vil fra lovens ikrafttræden uden yderligere godkendelse kunne køre Tempo 100-kørsel i Danmark. Det må antages, at langt de fleste turistbusser vil kunne opnå en Tempo 100-godkendelse. Det gælder dog ikke busser med ligge-sæder.

Det forventes ikke, at antallet af årlige syn af danske busser ændres, da busser i forvejen skal synes hvert år, men synet skal udvides med en Tempo 100-kontrol for de busser, der ikke i dag er godkendt sådan. Det foreslås med den danske ordning, at alle busser med Tempo 100-godkendelse registreres med en sådan godkendelse i Køretøjsregisteret.

2.5. På den baggrund foreslås det, at færdselslovens § 43, stk. 1, ændres, så den højest tilladte hastighed for busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, hvis bussen opfylder en række nærmere betingelser til sikkerhedsudstyr mv. fastsat efter den foreslåede bestemmelse i § 43, stk. 10, ændres fra 80 til 100 km i timen.

Der foreslås samtidig indsat en ny bestemmelse i færdselslovens § 43 (som stk. 10), hvorefter transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at en bus kan godkendes til kørsel med op til 100 km i timen (Tempo 100-kørsel). Det forudsættes som nævnt, at der med hjemmel i denne bestemmelse i givet fald vil blive fastsat sådanne betingelser, som er beskrevet ovenfor under pkt. 2.3.

Bekendtgørelsen forudsættes desuden at indeholde regler om, i hvilket omfang busser synet i udlandet vil kunne køre Tempo 100-kørsel i Danmark. Det er hensigten, at busser fra andre EU-lande, som er synet til at overholde samme regler, som fastsættes for Tempo 100-kørsel i Danmark, vil kunne køre Tempo 100-kørsel i Danmark. Der vil i den forbindelse også blive fastsat nærmere krav til den dokumentation herfor, som skal medbringes under kørslen i Danmark.

Bekendtgørelsen forudsættes endelig – i det omfang det skønnes nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller politiets håndhævelse af hastighedsgrænserne for de pågældende busser på motorvej – at indeholde regler om markering af Tempo 100-busser.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, og bemærkningerne hertil.

### *3. Civile prøvesagkyndige i politiet*

*3.1.* Det følger af færdselslovens § 66, stk. 1, at enhver, der er fyldt 21 år, i de sidste 3 år jævnligt har ført bil, henholdsvis motorcykel, har gennemgået en godkendt kørelæreruddannelse, har bestået en prøve for kørelærere og ikke har udvist et forhold, der omfattes af straffelovens § 78, stk. 2, har ret til at opnå godkendelse som kørelærer. I straffelovens § 78, stk. 2, er det fastsat, at den, der er dømt for strafbart forhold, dog kan udelukkes fra at udøve virksomhed, som kræver en særlig offentlig autorisation eller godkendelse, hvis det udviste forhold begrundes en nærliggende fare for misbrug af stillingen eller hvervet.

Det er i færdselslovens § 66, stk. 2, fastsat, at en godkendelse som kørelærer gælder i fem år, dog højst så længe den pågældende har kørekort. Godkendelsen kan fornyes, hvis indehaveren stadig i de sidste 3 år jævnligt har ført bil, henholdsvis motorcykel og ikke har udvist et forhold, der omfattes af straffelovens § 78, stk. 2. En fornyelse kræver desuden efter § 66, stk. 2, at indehaveren godtgør i den forløbne periode jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning som kørelærer og indstillet elever til prøve (nr. 1), jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning af kørelæreraspiranter og indstillet aspiranter til prøve (nr. 2) eller jævnligt at have virket som ledende køredommer i forsvaret (nr. 3). Det følger af § 66, stk. 3, at hvis disse betingelser for fornyelse af en godkendelse ikke er opfyldt, skal indehaveren bestå en ny kørelærerprøve for at opnå godkendelse.

Bestemmelsen i færdselslovens § 66, stk. 2, nr. 3, blev indsat ved lov nr. 317 af 17. maj 1995 for at sikre, at kørelærere, der tager ansættelse som ledende køredommere i forsvaret, kan bevare deres kørelærergodkendelse under ansættelsen.

3.2. Siden 2009 har politiet i praksis ansat civile prøvesagkyndige til at varetage politiets afholdelse af teoriprøver og praktiske prøver i forbindelse med ansøgninger om kørekort. Som civil prøvesagkyndig ansættes bl.a. personer, som er godkendte kørelærere. De opgaver, der varetages af civile prøvesagkyndige, svarer i vidt omfang til dem, der varetages af ledende køredommere i forsvaret.

Rigspolitiet vurderer således, at de arbejdsopgaver, som varetages af henholdsvis civile prøvesagkyndige og ledende køredommere, er sammenfaldende, idet de ledende køredommere dog også har nogle ledelsesmæssige funktioner. Rigspolitiet vurderer derfor, at civile prøvesagkyndige bør have samme mulighed som ledende køredommere for at få fornyet deres kørelærergodkendelse.

Justitsministeriet foreslår på den baggrund, at færdselslovens § 66, stk. 2, ændres, så civile prøvesagkyndige i politiet ligestilles med ledende køredommere i forsvaret, når det gælder spørgsmålet om fornyelse af en kørelærergodkendelse.

Der henvises herom nærmere til lovforslagets § 1, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser af betydning for det offentlige.

#### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser af betydning for erhvervslivet.

Lovforslaget vurderes at have visse positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet busvognmænd, som har busser, der godkendes som Tempo 100-busser, vil kunne drive deres virksomhed mere effektivt som

følge af forhøjelsen af den højest tilladte hastighed på motorvej for disse busser fra 80 til 100 km i timen.

#### 6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### 7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### 8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

#### 9. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

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

#### 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen af betydning.

ner		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Mere effektiv drift for busvognmænd.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen af betydning.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1 og 2

Det foreslås med ændringen af færdselslovens § 43, *stk. 1*, at den højest tilladte hastighed som udgangspunkt skal være 100 km i timen ved kørsel på motorvej for busser, der opfylder en række betingelser vedrørende sikkerhedsudstyr mv. (Tempo 100-busser). For øvrige busser fastholdes hastighedsgrænsen på 80 km i timen.

Der vil fortsat kunne fastsættes en lavere hastighedsgrænse på en motorvejsstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, jf. færdselslovens § 42, *stk. 5* (som ikke foreslås ændret).

Ved Tempo 100-busser forstås busser, som opfylder betingelserne herfor fastsat af transportministeren efter forhandling med justitsministeren.

Der foreslås derfor samtidig indsat en ny bestemmelse i færdselslovens § 43, *stk. 10*, hvorefter transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at en bus kan godkendes til kørsel med op til 100 km i timen (Tempo 100-kørsel).

Der vil med hjemmel i denne bestemmelse i en bekendtgørelse blive fastsat sådanne betingelser, som er beskrevet ovenfor under pkt. 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Bekendtgørelsen forudsættes desuden at indeholde regler om, i hvilket omfang busser synet i udlandet vil kunne køre Tempo 100-kørsel i Danmark.

Bekendtgørelsen forudsættes endelig at komme til at indeholde regler om markering af Tempo 100-busser, i det omfang dette er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller politiets håndhævelse af hastighedsgrænserne for de pågældende busser på motorvej, samt regler om registrering af godkendelse til Tempo 100-kørsel i Køretøjsregisteret.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Det foreslås, at personer, som har en godkendelse som kørelærer, og som jævnligt har virket som civil prøvesagkyndig i politiet, skal kunne få deres kørelærergodkendelse fornyet.

En kørelærergodkendelse gælder i 5 år, og fornyelse af godkendelsen kræver efter færdselslovens § 66, stk. 2, bl.a., at vedkommende i den forløbne periode jævnligt enten har drevet teoretisk og praktisk undervisning som kørelærer og indstillet elever til prøve (nr. 1), eller har drevet teoretisk og praktisk undervisning af kørelæreraspiranter og indstillet aspiranter til prøve (nr. 2), eller har virket som ledende køredommer i forsvaret (nr. 3).

Med den foreslåede ændring ligestilles civile prøvesagkyndige i politiet med ledende køredommere i forsvaret, når det gælder muligheden for fornyelse af en kørelærergodkendelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### *Til § 2*

Det foreslås med stk. 1, at loven træder i kraft den 1. juli 2013.

Med stk. 2 foreslås, at den foreslåede ændring af færdselslovens § 66, stk. 2, nr. 3 (lovforslagets § 1, nr. 3) dog træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Forslaget tager sigte på, at den foreslåede ligestilling af civile prøvesagkyndige i politiet med ledende køredommere i forsvaret kan gennemføres hurtigst muligt.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1055 af 9. november 2012, som senest ændret ved lov nr. 1389 af 23. december 2012, foretages følgende ændringer:

§ 42. [...].

*Stk. 2.* På motorveje må hastigheden ikke overstige 130 km i timen.

*Stk. 3.* [...]

*Stk. 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.

1. § 43, *stk. 1*, affattes således:

§ 43. For busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, 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, og et registreringspligtigt påhængskøretøj må hastigheden på andre veje end motorveje 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 to-

»For busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, må hastigheden uanset § 42 ikke overstige 80 km i timen. For busser, der opfylder betingelserne fastsat efter *stk. 10.*, må hastigheden dog ikke overstige 100 km i timen.«.

talvægt på ikke over 3.500 kg må hastigheden på andre veje end motorveje uanset § 42 aldrig 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.

*Stk. 4.* For de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer må hastigheden på motorveje uanset § 42 aldrig overstige 80 km i timen.

*Stk. 5.* [...]

*Stk. 6.* [...]

*Stk. 7.* [...]

*Stk. 8.* Justitsministeren kan efter forhandling med transportministeren, hvor forholdene taler herfor, fastsætte en højere hastighedsgrænse end de i stk. 1-5 nævnte, gældende for særlige køretøjstyper, såfremt færdselssikkerhedsmæssige eller køretøjstekniske grunde ikke taler derimod.

*Stk. 9.* Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan justitsministeren efter forhandling med transportministeren træffe bestemmelse om udførelse af forsøg med højere hastigheder på motorveje for de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer.

2. I § 43 indsættes som *stk. 10*:

»Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at en bus må køre med op til 100 km i timen (Tempo 100-kørsel), jf. stk. 1, 2. pkt.«.

**§ 66.** Ret til at opnå godkendelse som kørelærer har enhver, der:

- 1) er fyldt 21 år,
- 2) i de sidste 3 år jævnlige har ført bil, henholdsvis motorcykel,
- 3) har gennemgået en godkendt kørelæreruddannelse,
- 4) har bestået en prøve for kørelærere og
- 5) ikke har udvist et forhold, der omfattes af straffelovens § 78, stk. 2.

*Stk. 2.* Godkendelsen gælder i 5

år, dog højst så længe den pågældende har kørekort. Godkendelsen kan fornys, såfremt indehaveren stadig opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2 og 5, og godtgør i den forløbne periode

1) jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning som kørelærer og indstillet elever til prøve eller

2) jævnligt at have drevet teoretisk og praktisk undervisning af kørelæreraspiranter og indstillet aspiranter til prøve eller

3) jævnligt at have virket som ledende køredommer i forsvaret.

*Stk. 3.* Hvis betingelserne i stk. 2, nr. 1-3, for fornyelse af en godkendelse ikke er opfyldt, skal indehaveren bestå en ny kørelærerprøve for at opnå godkendelse.

*Stk. 4.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om supplerende efteruddannelse som betingelse for fornyelse af godkendelsen som kørelærer.

*Stk. 5.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om kørelæreruddannelsen, om prøven, om meddelelse af godkendelsen og om kørelærernes virksomhed.

**3.** I § 66, stk. 2, nr. 3, indsættes efter »forsvaret«: »eller som civil prøvesagkyndig i politiet«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den [1. juli] 2013, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* § 1, nr. 3, træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.