



Dokumentnummer  
1972976

Dato  
16.01.2025

Sagsbehandler  
LWB

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

### Movias høringssvar vedr. krav om egnede dæk i udkast til forslag om ændring af færdselsloven

I relation til Transportministeriets høring af udkast til forslag om ændring af færdselsloven, har Trafikskabet Movia følgende bemærkninger. Bemærkningerne knytter sig udelukkende til bustrafikken og ikke til flex-trafikken.

Der foreslås indført krav om egnede dæk ved kørsel på såvel sne- eller isdækkede veje som ved kørsel i hårdt vinterføre. Movia anerkender fuldt ud behovet for at sikre, at ethvert køretøj fremføres sikkert og ansvarligt i trafikken, uanset vejrlig.

Kravet foreslås af Transportministeriet defineret som at dæk, der ikke er enten hhv. typegodkendt som vinterdæk eller 3PMSF-mærket, vil blive betragtet som uegnede. Trafikskabet Movia kan oplyse, at alle 1400 rutebusser der udfører drift for Trafikskabet Movia, ikke nødvendigvis udstyres med vinterdæk eller 3PMSF-mærkede dæk. Det er Trafikskabet Movias vurdering, at den største del af operatørernes busser er monteret med helårsdæk.

Det foreslåede krav vil således potentielt kunne medføre merudgifter for busdriften. Der vil være tale om en marginal forøgelse af omkostningerne til andre dæktyper, men først og fremmest væsentlige omkostninger til operatørernes administration og udførelse af dækskifte 2 gange årligt. En estimeret samlet meromkostning ligger på op til ca. 3,5 mio. kr. årligt til hhv. administration og værkstedsarbejde, såfremt det bliver nødvendigt for operatørerne at foretage hjulskifte 2 gange årligt.

Det er afslutningsvist yderst vigtigt for Trafikskabet Movia at understrege, at det er af afgørende betydning, at der i praksis administreres og håndhæves efter de fastlagte definitioner af dæktyper. Det har stor betydning, at operatørerne forud for mangeårige kontrakter kan forholde sig til nøjagtigt hvilke krav der stilles, så omkostningerne til den kollektive trafik ikke belastes af unødvendige omkostninger til ukendte risici. Trafikskabet Movia støtter derfor fuldt op om, at der er etableret en fast definition af begrebet *egnede dæk*. Her er 3PMSF-mærkningen helt oplagt at holde fast i, da der så ikke i praksis kan opstå tvivl om definitionen af egnede dæk.

Field Code Changed

Transportministeriet  
Att.: Ulla Østergaard  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Den 20. januar 2025

**Høringssvar vedr. Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangs-erhververe m.v.)**

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 17. december 2024.

***Forslag om at give 17-årige mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet fra kl. 05.00 til kl. 20.00.***

Dansk Erhverv støtter op omkring at øge mobiliteten for unge i landdistrikterne, hvor alternativer til biltransport ofte er begrænsede. Det kan være en medvirkende årsag til, at unge ønsker at blive boede i lokalsamfundet, når deres adgang til uddannelse, arbejde og fritidsaktiviteter bliver styrket.

Forslaget om at tillade 17-årige at køre alene i bestemte tidsrum fremmer fleksibiliteten, samtidig med at ordningen fastholder færdselssikkerhedsmæssige hensyn. Her skal lovforslaget tilmed ses i en helhed og forslaget om at stramme reglerne for unges spirituskørsel.

Med lovforslaget lægges der desuden op til at lempe de alders- og erfaringsmæssige krav, der gælder for ledsageren til 17-årige fører.

Ud fra en helhedsbetragtning ser Dansk Erhverv forslaget som en balanceret løsning, der gavner mobiliteten i de områder, hvor transportmulighederne ellers kan være en barriere. På den baggrund kan Dansk Erhverv støtter forslaget.

Dansk Erhverv mener, at der bør gennemføres en evaluering af ordningen med fokus på de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, fx efter 2 eller 3 år.

***Nedsættelse af promillegrænsen for spirituskørsel til 0,20 promille for førstegangserhververe***

Dansk Erhverv bakker op om forslaget om at nedsætte promillegrænsen til 0,20 for førstegangs-erhververe i de første tre år efter erhvervelse af kørekort til almindelig bil.

Vi deler ministeriets vurdering af, at en lavere promillegrænse vil sende et klart signal om, at alkohol og kørsel ikke hører sammen og dermed bidrage til at øge trafiksikkerheden. De foreslåede regler vil skabe en sund adfærdsændring blandt nye førere, der ikke alene vil reducere risikoen for spirituskørsel, men også bidrage til en mere ansvarlig tilgang til trafikken på længere sigt.

Dansk Erhverv mener, at der skal være enkle og ensartede regler på tværs af førerkategorier. Derfor foreslår Dansk Erhverv, at de nye promillegrænser også skal omfatte førstegangserhververe af kørekort til motorcykel og stor knallert.

### ***Tempo 40-ordning***

Dansk Erhverv støtter forslaget om at forenkle Tempo 40-ordningen for traktorer, motorredskaber og vogntog. Forslaget adresserer de nuværende administrative og økonomiske byrder, der har hæmmet ordningens effektivitet, og skaber en mere smidig og anvendelig regulering.

Ved at give traktorer og vogntog, der er registreret i Køretøjsregistret, en generel hastighedsgrænse på 40 km/t, fremmes mobiliteten i landbruget og tilknyttede erhverv uden at gå på kompromis med sikkerheden. Vi anerkender Transportministeriets tilgang, hvor der fokuseres på at lette godkendelsesprocesserne og reducere unødige omkostninger for virksomheder.

### ***Forslag vedr. førerens ansvar for at køretøjet ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk***

Indledningsvist noterer Dansk Erhverv sig, at forslaget er en præcisering af færdselslovens bestemmelser om førerens ansvar for et køretøjs forsvarlige stand. Det fremgår nu eksplicit, at førerens ansvar omfatter, at køretøjet ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk i forhold til det aktuelle føre.

Dansk Erhverv finder det ikke nødvendigt at gennemføre en lovændring vedrørende førerens ansvar for anvendelse af egnede dæk. Vi mener generelt, at man fra politisk og lovgivers side bør være påpasselig med at indføre ny lovgivning baseret på enkeltsagstilfælde, der får omfattende medieopmærksomhed, som det var tilfældet med snevejret i januar 2024. Dansk Erhverv har dog støttet op omkring udarbejdelsen af vejgrebsanalysen, som viser, at der ikke er flere trafikuheld om vinteren sammenlignet med resten af året.

I stedet anbefaler Dansk Erhverv, at der igangsættes målrettede oplysningskampagner, der kan skabe bedre forståelse for korrekt brug af dæk i forskellige vejrforhold. En oplysningsindsats vil ikke alene styrke trafiksikkerheden, men også bidrage til en bredere bevidsthed blandt borgere og virksomheder uden at pålægge dem unødvendige byrder.

Såfremt regeringen fastholder behovet for en lovændring, er Dansk Erhverv enig med Transportministeriet i, at det ikke er nødvendigt at indføre et generelt lovkrav om skift til vinterdæk i vinterhalvåret, men at den valgte model med præcisering af gældende regler er mere balanceret.

Vi finder det dog problematisk, at vurderingen af, om der er tale om "åbenbart uegnede dæk," skal baseres på en konkret og individuel vurdering, som det overlades til politiet at udvikle en praksis for. Dette gør det vanskeligt for både borgere og virksomheder at forstå og efterleve reglerne. Lovforslaget indeholder ikke tilstrækkelig indikation og vejledning til politiet om, hvordan en ensartet praksis skal udformes i virkeligheden. Dansk Erhverv frygter, at denne mangel på klarhed kan føre til uensartet håndhævelse, der skaber usikkerhed om retstilstanden.

Med venlig hilsen

**Kristian Baasch Pindbo**  
Fagchef for tung transport

Til  
Transportministeriet  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Sagsnr. 2024-3810

**Rådet for Sikker Trafik**  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
[www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

Den 20. januar 2024

**Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven  
(revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige, nedsættelse af  
promillegrænsen for førstegangserhververe, ansvar for egnede dæk og  
forenkling af Tempo 40-ordningen)**

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende overordnede bemærkninger:

- Rådet for Sikker Trafik noterer, at forslaget om revision af ordningen med kørekort til 17-årige vil føre til flere dræbte og flere alvorligt tilskadekomne. Hertil kommer et antal lettere tilskadekomne, som ikke er opgjort. Forslaget vil dermed påvirke trafiksikkerheden negativt. Rådet har grundlæggende bekymringer ved forslaget og vi mener, at det er den forkerte vej at gå, da der også er en betydelig risiko for at svække den velfungerende ledsagerordning.
- Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at ordningen evalueres efter en periode på fx to år. I evalueringen bør indgå ulykkestal, men også effekten på ledsagerordningen.
- Rådet skal anbefale, at politiet styrker kontrolindsatsen på vejene med fokus på især de områder, hvor der i forvejen sker færdselsulykker relateret til bl.a. høj fart og uopmærksomhed.
- Rådet skal anbefale, at der gennemføres en samlet analyse af unges mobilitetsbehov og deres muligheder for valg af transportmiddel, herunder offentlig transport, samkørsel m.v. Rådet mener, at der er et behov for at analysere de trafiksikkerhedsmæssige sammenhænge mellem de forskellige typer køretøjer, herunder navnlig knallerter og andre to-hjulede køretøjer, da disse køretøjer har en høj ulykkesrisiko.
- Rådet for Sikker Trafik finder det meget positivt, at promillegrænsen nedsættes til 0,2 for førstegangserhververe de første 3 år, man har kørekort til almindelig personbil. For at skabe ensartede og enkle regler for alle typer førstegangserhververe, anbefaler Rådet for Sikker Trafik, at de nye

promillegrænser også omfatter førstegangserhververe af kørekort til motorcykel og stor knallert. Disse køretøjer er i forvejen langt farligere end personbil pr. kørt km, og derfor vil den lave promillegrænse forbedre trafiksikkerheden også for disse køretøjer. Endelig anbefaler Rådet, at promillegrænsen på 0,2 kommer til at gælde for førere, der kører både bil, motorcykel og stor knallert uden at have erhvervet førerret. I forslaget er der lagt op til, at dette kun skal gælde for førere, der kører personbil uden at have erhvervet førerret.

- Rådet for Sikker Trafik kan tilslutte sig forslaget om krav om "kørsel med egnede dæk" i forhold til føret. Forslaget kan dermed medvirke til at forebygge både ulykker og fastkørte biler.
- Rådet for Sikker Trafik skal anbefale, at der fsva. de forskellige ændringer vedr. 17-årige, vinterdæk og 0,2 promille gennemføres informationsindsatser for at sikre, at de ændrede regler forstås og overholdes.

### **Ændring af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige**

Med forslaget ønskes det at ændre den nuværende ledsagerordning for unge 17-årige bilister, så de – i modsætning til i dag – må køre uden en voksen ledsager mellem kl. 05 om morgenen til kl. 20 om aftenen. Det betyder i praksis, at kørekortalderen for personbil nedsættes fra 18 til 17 år, og at 17-årige kan gå direkte fra bestået køreprøve til at køre i trafikken uden en erfaren bilist ved deres side i størstedelen af døgnet.

I dag skal 17-årige nye bilister ledsages af en voksen (som er fyldt 30 år og har haft kørekort i 10 år) i bilen på alle deres køreture, indtil de fylder 18 år. Formålet med den nuværende ordning er, at de unge bilister opnår vigtig rutine og erfaring i at tackle mange forskellige trafiksituationer sammen med en erfaren bilist, der kan vejlede og guide dem, før de slippes løs alene bag rattet som 18-årige. På den måde bliver de mere trafiksikre, og deres ulykkesrisiko reduceres. Sammenlignelige ordninger findes i fx Tyskland og Holland, og særligt disse to lande var inspiration til den nuværende danske ordning.

Man bør være påpasselig med at sammenligne nærværende forslag med ordningerne i Østrig og England, da de er anderledes sammensat. I Østrig må man starte tidligere og skal køre mindst 3000 km med ledsager og undervejs have supplerende køreundervisning, inden man må gå til køreprøve som 17-årig og derefter køre alene<sup>1</sup>. I England er modellen anderledes, da man også kan starte

---

<sup>1</sup> [L17 – supervised on-road training](#) + [L17 – applying for a driving test](#)

tidligere og træne med ledsager evt. suppleret med køreundervisning, inden man går til køreprøve som 17-årig<sup>2</sup>.

Forskningen viser tydeligt, at jo flere timer, en ung har sammen med en ledsager i bilen, jo mere sikker bliver man, når man efterfølgende må køre alene. En evaluering af den nuværende danske ordning har vist, at både de unge bilister og deres ledsagere (typisk forældrene) har positive erfaringer med ordningen. 9 ud af 10 unge og 9 ud af 10 ledsagere mener, at den unge er blevet en bedre bilist af at køre med ledsager, indtil de fylder 18 år.<sup>3</sup>

Formålet med forslaget om at ændre ordningen er at øge mobiliteten for unge, særligt i landdistrikterne. Rådet for Sikker Trafik anerkender, at der i dele af Danmark er mobilitetsproblemer for unge, men vi er bekymrede for at løse problemet ved at lade 17-årige at køre uden ledsager og dermed forringe trafiksikkerheden. Unge bilister har i forvejen 3-4 gange så høj ulykkesrisiko pr. kørt kilometer, sammenlignet med deres forældre. Lader man 17-årige bilister køre uden ledsager, vil deres risiko utvivlsomt forøges. Vejdirektoratets estimater viser, at forslaget vil medføre ca. 4 flere dræbte og 33 alvorligt tilskadekomne pr. år. Dertil kommer et ikke estimeret antal lettere tilskadekomne. Dermed går forslaget imod Færdselssikkerhedskommissionens nationale målsætning om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Rådet skal anbefale, at der gennemføres en samlet analyse af unges mobilitetsbehov og deres muligheder for valg af transportmiddel, herunder offentlig transport, samkørsel m.v. Rådet mener, at der er et behov for at analysere de trafiksikkerhedsmæssige sammenhænge mellem de forskellige typer af køretøjer, herunder navnlig knallerter og andre to-hjulede køretøjer, da disse køretøjer har en høj ulykkesrisiko.

Udover de menneskelige omkostninger ved trafikulykker for de implicerede og deres pårørende, vil det estimerede øgede antal dræbte og alvorligt tilskadekomne ved forslaget årligt koste samfundet over 400 millioner kr.<sup>4</sup> ifølge de seneste Transportøkonomiske Enhedspriser fra DTU.

---

<sup>2</sup> [Driving lessons and learning to drive: Overview - GOV.UK](#)

<sup>3</sup> "Evaluering af forsøgsordning med kørekort til 17-årige", DTU, Afdeling for Teknologi, Ledelse og Økonomi, 2020

<sup>4</sup> Ifølge Transportøkonomiske Enhedspriser 2025 koster en trafikdræbt samfundet ca. 46,2 mio. kr., en alvorligt tilskadekomne ca. 7,2. mio. kr. og en lettere tilskadekomne ca. 900.000 kr. Kilde: [TERESA og Transportøkonomiske Enhedspriser](#)

At nedsætte aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til 17 år går desuden imod anbefalingen i en forskningsrapport fra NORD Universitet i Norge, udfærdiget på opdrag fra Færdselsstyrelsen i forbindelse med revision af køreuddannelsen i Danmark. I rapporten anbefales det, at aldersgrænsen for, hvornår man må køre bil alene (med fulde rettigheder) skal opretholdes på 18 år.<sup>5</sup>

Eftersom den foreslåede ordning med at tillade kørsel uden ledsager i et bestemt tidsrum efter Rådet for Sikker Trafiks oplysninger ikke findes tilsvarende i andre lande, er det højst usikkert, hvilken effekt det kan have på 17-åriges bilisters adfærd. Men i Rådet for Sikker Trafik frygter vi, at forslaget fx kan medvirke til, at der kunne opstå situationer som disse:

- Kan det få en ung bilist, der kører uden ledsager og bliver forsinket pga. vejarbejde, uheld eller lign, til at køre for stærkt for at nå frem inden kl. 20?
- Kan det få 17-årige til at vælge kun at køre bil i tidsrummet kl. 05-20 for at undgå at køre med ledsager og dermed helt miste den vigtige læring, der opnås ved at køre med ledsager?
- Kan det friste 17-årige, der har været i byen eller til fest, til at vente til kl. 5 om morgenen med at køre hjem (i stedet for tidligere på aftenen/natten), hvis man ikke har en ledsager der kan køre med - med øget træthed og øget uheldsrisiko til følge?

Ovenstående er tænkte eksempler, men kan illustrere nogle af de negative trafiksikkerhedsmæssige effekter, den foreslåede ordning potentielt kan medføre.

Ordningen stiller også krav til politiets håndhævelse og de grænsetilfælde der vil opstå omkring kl. 05.00 og 20.00. Hvis en 17-årig fx sidder fast i en kø eller politiet stopper vedkommende og vedkommende ikke kan nå at komme hjem inden kl. 20. Hvordan skal man forholde sig og komme videre uden at overtræde reglerne?

Af ovenstående grunde mener Rådet for Sikker Trafik, at en gennemførelse af forslaget vil have væsentlige, negative trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. Hvis forslaget gennemføres, vil Rådet for Sikker Trafik anbefale, at ordningen evalueres efter en periode på fx to år, herunder effekten på ledsagerordningen.

Samtidig finder Rådet for Sikker Trafik det vigtigt, at de unge oplever et kontroltryk fra politiets side, for at forebygge brud på ordningens regler og forebygge ulykker i øvrigt.

---

<sup>5</sup> Rapport: Forskningsprojekt vedrørende ny føreropplæring i Danmark, Nord Universitet, 2020, s. 89-91.



### **Nedsættelse af promillegrænsen til 0,2 for førstegangserhververe m.fl.**

Rådet for Sikker Trafik finder det meget positivt, at promillegrænsen nedsættes til 0,2 for førstegangserhververe de første 3 år, man har kørekort til almindelig personbil. På den måde lærer man at adskille alkohol fra kørsel helt fra starten, hvilket er godt for trafiksikkerheden både på kort og længere sigt. Forslaget vil desuden bringe Danmark trafiksikkerhedsmæssigt på linje med de fleste andre EU-lande.

For at skabe ensartede og enkle regler for alle typer førstegangserhververe, opfordrer Rådet for Sikker Trafik til, at de nye promillegrænser også omfatter førstegangserhververe af kørekort til motorcykel og stor knallert, ikke mindst fordi risikoen pr. kørt kilometer for disse køretøjer er meget høje. Samtidig gælder de øvrige skærpede sanktioner for førstegangserhververe de første 3 år ("kørekort på prøve") for motorcykel og stor knallert. Dermed ville der være ensartede og letforståelige rammer og regler for førstegangserhververe, uanset køretøj. Rådet for Sikker Trafik anbefaler ligeledes, at promillegrænsen på 0,2 kommer til at gælde for førere af bil, motorcykel og stor knallert, der kører uden at have erhvervet førerret. I forslaget er der lagt op til, at dette kun skal gælde for førere, der kører bil uden at have erhvervet førerret.

### **Førerens ansvar for kørsel med egnede dæk**

Rådet for Sikker Trafik kan tilslutte sig forslaget, der forhåbentligt vil medvirke til, at trafikanterne er opmærksomme på, om deres dæk matcher vinterføre, før de begiver sig ud på vejene. Forslaget kan dermed medvirke til at forebygge både ulykker og fastkørte biler.

### **Forenkling af Tempo 40-ordningen**

Rådet for Sikker Trafik har ikke nogen bemærkninger til dette forslag.

Med venlig hilsen

**Jakob Bøving Arendt**

Administrerende direktør

**Høringssvar til lovforslag om ændring af færdselsloven -  
(Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede  
dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-  
årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangs-  
erhververe m.v.)**

F&P takker for muligheden for at afgive høringssvar i ovennævnte høring.

**Revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige**

F&P anerkender behovet for at styrke mobiliteten i landdistrikterne. Vi har dog væsentlige trafiksikkerhedsmæssige bekymringer vedrørende forslaget om at tillade 17-årige at køre uden ledsager i tidsrummet 05.00-20.00.

Nationale studier<sup>1</sup> viser, at unge bilister har højere risiko for ulykker. Manglende erfaring og umodenhed kan føre til risikofyldt adfærd, hvilket øger sandsynligheden for alvorlige skader, både person- og tingskader.

Ledsagerordningen har netop til formål at give unge førere støtte og erfaring fra en erfaren ledsager. Hvis en stor del af kørslen fremover vil foregå uden en ledsager, risikerer vi, at de unge ikke opnår den nødvendige læring som var tiltænkt ledsagerordningen.

Forslaget indebærer desuden potentielle forsikringsmæssige udfordringer. Hvis 17-årige bliver primære brugere af køretøjer indregistreret til forældre, vil det udfordre de nuværende regler, hvor de unge ikke kan eje eller være registrerede brugere af biler.

Vi anbefaler en mere forsigtig tilgang, hvor kravet om ledsager, måske med mulighed for gradvis indfasning af uledsaget kørsel baseret på erfaring og dokumenteret sikker kørsel. En sådan model vil sikre, at formålet med ordningen bevares, samtidig med at risikoen for trafikuheld reduceres.

20.01.2025

F&P

Philip Heymans Allé 1

2900 Hellerup

Tlf.: 41 91 91 91

fp@fogp.dk

www.fogp.dk

CVR 11 62 81 84

Astrid Rossau Bundgaard

Konsulent

Dir. 41 91 90 41

abu@fogp.dk

Sagsnr. GES-2010-00340

DokID 504336

<sup>1</sup> [17-24-årige-bilister-faktaark.pdf](#)

**Vedr. nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe**

F&P støtter en nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe, da det kan bidrage til at reducere risikoen for, at unge bilister udsætter sig selv og andre for fare i trafikken. En lavere promillegrænse kan have en forebyggende effekt og medvirke til en kulturændring, hvor det i endnu højere grad bliver normen at undlade alkoholindtag før kørsel.

Det skal dog bemærkes, at en ændret promillegrænse ikke vil have betydning for forsikringsselskabernes vurdering af kaskodækning, da denne fortsat vil være knyttet til en promillegrænse på 1,2 i henhold til krav om dokumenteret årsagssammenhæng mellem skade og promille.

**Vedr. skærpede krav til dæk**

F&P ser et klart behov for mere præcise og skærpede regler for vinterdæk for at styrke trafiksikkerheden i vintermånederne. Vi mener derfor, at førere af køretøjer med åbenbart uegnede dæk – herunder dæk, der ikke er godkendt til kørsel under sne- og isforhold – bør kunne pålægges bødestraf. Det er dog afgørende, at vurderingen af dækkenes egnethed sker på et objektivt grundlag, hvor dæctype, tilstand og de aktuelle vejrforhold er fastlagt i klare retningslinjer.

Vi anbefaler, at der indføres krav om snefnugsmærkede dæk (3PMSF) for at sikre, at dækkene er testet og godkendt til vinterkørsel. Samtidig bør det tydeliggøres, at M+S-mærkede sommerdæk ikke kan anses for at være egnede vinterdæk. Helårsdæk, der er mærket med både M+S og 3PMSF, kan være tilstrækkelige under visse forhold, men der bør fastsættes præcise krav for at undgå misforståelser.

Derudover ser vi et behov for en ensartet definition af vinterføre. Her kan inspiration hentes fra Sverige, hvor vinterføre defineres som sne, is, sjap eller frost på vejoverfladen samt vådt føre ved lave temperaturer. En præcis definition vil lette vurderingen af dækkenes egnethed for både førere, politiet og forsikringsselskaber.

Vi foreslår desuden, at Færdselsstyrelsen undersøger, om skærpede regler for mønsterdybde kan forbedre vejgrebet og mindske antallet af ulykker.

F&P er overbevist om, at tydeligere regler for vinterdæk, højere krav til dækmønster og en præcis definition af vinterføre vil forbedre trafiksikkerheden væsentligt. Et tæt samarbejde mellem myndigheder og forsikringsselskaber er afgørende for at reducere antallet af vinterrelaterede ulykker og skabe sikre kørselsforhold for alle trafikanter.

Med venlig hilsen  
Astrid Rossau Bundgaard

F&P

Sagsnr. GES-2010-00340

DokID 504336

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Ulla Østergaard (uo@trm.dk)  
**Fra:** Ole Kirkelund (oki@mobility.dk)  
**Titel:** Høringssvar (sagsnr. 2024-3810) forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id  
**Sendt:** 20-01-2025 15:13

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Høringssvar (sagsnummer 2024-3810):

**Høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)**

Mobility Denmark takker for modtagelsen af ovenstående høring over forslag til ændring af færdselsloven. Vi har kun få bemærkninger til forslaget vedrørende udvidelsen af forsøgsordningen om udstedelse af kørekort til 17-årige; ændring af Tempo 40-ordningen samt; forslaget vedrørende kørsel med egnede dæk.

Vi har ingen bemærkninger til forslagets øvrige dele.

Til udvidelsen af forsøgsordningen om udstedelse af kørekort til 17-årige:

Det fremgår, at ordningen udvides, så det bliver muligt for 17-årige, der har erhvervet kørekort, at køre uden ledsager i landdistrikterne frem til det fyldte 18 år, når kørslen foregår i tidsrummet fra 05:00 til kl. 20:00. Samtidig sænkes promillegrænsen, så der reelt er tale om nul tolerance.

Det fremgår desuden, at formålet er at understøtte og forbedre mobiliteten for de unge, der f.eks. foretrækker at blive boende i landdistrikter, mens de er under uddannelse. Dermed gives disse unge bedre muligheder for at transportere sig frem og tilbage mellem hjemmet og deres uddannelsesinstitution, hvor de ellers ville være henvist til sparsom kollektiv transport.

Vi kan overordnet støtte forslaget, idet den generelle mobilitet for unge i landdistrikter dermed forbedres. Vi er også enige i, at den begrænsede tidsrum, hvor kørsel uden ledsager kan foregå, er en passende sikkerhedsforanstaltning, der må formodes at bidrage til, at det øgede trafikarbejde i bil af 17-årige ikke også medfører flere dræbte eller tilskadedkomne i trafikken. Vi er derfor enige i, at forslaget ikke i sig selv vil medføre en væsentlig forhøjet ulykkesrisiko end for gruppen af 18-20 årige, der jo kan køre uden tilsvarende begrænsninger.

I tillæg hertil kan der desuden argumenteres for, at alternativet til kørsel uden ledsager i en personbil ikke udelukkende er transport i kollektive transportmidler – typisk buskørsel. Alternativet kan i mange tilfælde formodes at være transport på elcykel eller knallert, hvilket sandsynligvis også er forbundet med en betydelig risiko for personskade – netop hvis det foregår på mindre landeveje. Set i det lys kan det endda tænkes, at udvidelsen af forsøgsordningen vil bidrage positivt til den samlede sikkerhed, selvom vi ikke har kendskab til undersøgelser eller data, der underbygger den formodning.

Samlet set synes vi derfor, at den foreslåede udvidelse af forsøgsordningen for 17-årige er meget fornuftigt afgrænset, idet vi samtidig antager, at den kollektive trafik ikke rammes eller begrænses yderligere, selvom en del af transporten overflyttes herfra og til individuel kørsel i bil.

Tempo 40-ordningen:

Det fremgår, at der skal indføres en (mere?) "generel" hastighedsgrænse på 40 km/timen for traktorer og motorredskaber fremfor en ordning, der hviler på en (national individuel) godkendelse. Det skal jf. forslagets bemærkninger ske ved, at transportministerens beføjelser justeres, så ministeren gives hjemmel

til en mere "smidig" godkendelsesordning.

Vi kan støtte dette forslag, i det det giver mulighed for, at lette opgaven med at godkende disse køretøjer i synshallerne og tilsvarende hos Færdselsstyrelsen som ansvarlig myndighed.

#### Førerens ansvar for kørsel med egnede dæk:

Det foreslås, at førerens ansvar for et køretøjs forsvarlige stand præciseres med hensyn til køretøjets dæk således, at det udtrykkeligt omfatter montering af egnede dæk. Det skal ske ved, at der i færdselslovens § 67, stk. 3, efter "sikkert," indsættes teksten: "at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk". (I forhold til det aktuelle føre).

Vi formoder, at denne tilføjelse foreslås (delvist) under indtryk af de episoder, som vi på det seneste har set med især tunge køretøjer, der kørte galt og flere steder spærrede vejene for andre trafikanter. Vi kan derfor overordnet støtte formålet om at mindske hyppigheden af sådanne episoder fremover.

Det fremgår, at Transportministeriet på baggrund af bl.a. ulykkesstatistikken konkluderer, at der ikke er behov for et generelt lovkrav om 3PMSF-mærkede vinterdæk i vinterhalvåret. Bestemmelsen og kravet til dæk er herefter mere "løst" formuleret således, at dæk ikke må være "åbenbart uegnede" til det aktuelle føre.

Dette er i sagens natur et mindre objektivt formuleret krav, der muligvis kan give Politiet visse udfordringer ved håndhævelsen – ligesom det efterlader bilisterne med knapt så klare retningslinjer. Dog fremgår det af bemærkningerne (side ), at:

*"Ved kørsel på sne- eller isdækkede veje er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk åbenbart uegnede dæk, og ved kørsel i hårdt vinterføre er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk og snegrebsmærket (3PMSF-mærket) uegnede, medmindre køretøjet er monteret med specialdæk eller terrændæk, som er konstrueret til kørsel under blandede forhold eller i terræn."*

Dermed peges der i det mindste indirekte på 3PMSF-mærkede dæk som egnede, men bemærkningerne bidrager ikke med så meget yderligere, idet det springende punkt er definitionen af "hårdt vinterføre".

Vi har dog ingen yderligere bemærkninger til den foreslåede præcisering af færdselslovens § 67, og vi har pt. ikke nogen officiel holdning til, hvorvidt det evt. bør anbefales at gøre montering af 3PMSF-mærkede dæk lovpligtigt i vinterhalvåret.

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**  
Chefkonsulent

**MOBILITY DENMARK**  
DE DANSKE BILIMPORTØRER

**Telefon** +45 23 23 25 20  
**E-mail** [oki@mobility.dk](mailto:oki@mobility.dk)

---

**Fra:** Xenia Petrusjka Saxil Andersen <[xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk)>

**Sendt:** 17. december 2024 21:32

**Emne:** Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id n...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 20. januar 2025** til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med angivelse af journalnummer 2024-3810.



**Transportministeriet**

Venlig hilsen

**Xenia Saxil Andersen**

Fuldmægtig

Færdselskontoret | Departementet | Frederiksholms Kanal 27 F | 1220 København K

Tlf. 23 71 19 04

[xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk) | [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)



Transportministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Journalnummer: 2024-3810

## **Bemærkninger vedr. "Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for første-gangs erhververe m.v.)"**

20. januar 2025

mette

Hermed fremsendes DTU's kommentarer vedr. den del af ovenstående høring, der vedrører revision af ledsagerordningen for 17-årige samt nedsættelse af promillegrænsen for første-gangs erhververe.

Indledningsvis vil DTU vil gerne udtrykke værdsættelse af den grundlæggende intensi om at øge mobiliteten for unge i landdistrikterne samt forebygge spirituskørsel blandt unge. Unge bilister er fortsat en højrisikogruppe i trafikken, og det er derfor vigtigt at iværksætte tiltag til forbedring af deres trafiksikkerhed. Tiltag der på samme tid forbedrer unges sikkerhed og mobilitet er at foretrække. DTU stiller sig imidlertid tvivlende overfor visse aspekter af de foreslåede ændringer af færdselsloven, idet visse aspekter af de foreslåede tiltag til forbedring af unges mobilitet, indebærer en høj grad af forringet trafiksikkerhed.

Et af argumenterne for at give de 17-årige mulighed for at køre uledsaget i dagtimerne er, at det skulle forbedre de unges mobilitet. I hvilken udstrækning de foreslåede ændringer reelt vil medføre dette, bør dog indledningsvis undersøges nærmere. Ligeledes bør det undersøges, om eventuelle mobilitets udfordringer for unge kan løses på en anden måde, uden at deres risiko for at komme til skade i trafikken øges. Sådanne tiltag ville formentlig også vil kunne gavne unge, der er endnu yngre.

Selv om der internationalt generelt rapporteres om reduktioner i unge og uerfarne bilisters ulykkesfrekvens, er denne demografiske gruppe fortsat overrepræsenteret i bilulykker og trafikdræbte verden over, især hvis de er mænd (se Cassarino & Murphy, 2018 for en oversigt).



Færdigheder som visuel orientering, erkendelse og forudsigelse af risici, beslutningstagen og undgåelse af distraktioner, er afgørende for effektivt og sikkert at kunne køre bil. De hjerneområder, der er involveret i disse kognitive executive funktioner er først færdigudviklet omkring 25-årsalderen, hvilket har betydning for de unges evne til impuls kontrol, forudsigelse af en handlings konsekvenser, relevant risikovurdering, og evne til at modstå indflydelse fra jævnaldrende osv. Generelt er effekten af disse aspekter større, jo yngre personen er (se fx Glendon, 2011). Dette kombineret med manglende køreerfaring gør, at unge mennesker har øget risiko i trafikken (se fx. Glendon, 2011).

Ledsagerordninger, der giver unge mulighed for at opnå køreerfaring under opsyn af en ikke-professionel erfaren bilist, er internationalt en udbredt og anerkendt foranstaltning til at forbedre trafiksikkerheden for unge bilister. DTU støtter derfor, at ledsagerordningen gøres permanent, men dog ikke i sin nuværende form. Den sikkerhedsmæssige effekt af en ledsagerordning afhænger af forskellige forhold herunder mængden og typen af ekstra køreerfaring. En tidligere evaluering af den danske ledsagerordning viste, at den generelt blev taget godt imod af såvel unge som forældre men også, at de 17-årige bilister formentlig ikke får tilstrækkelig kørselserfaring med en ledsager til at opnå den ønskede trafiksikkerhedsmæssige effekt (Møller et al., 2021; Møller & Jensen, 2022; Møller et al., 2022). Hovedparten af den ledsagede kørsel finder sted i dagtimerne. At ændre ledsagerordningen til at give unge tilladelse til at køre uden ledsager i dagtimerne, vil således reducere incitamentet til at køre med en ledsager og dermed reelt underminere muligheden for at opnå en trafiksikkerhedsgevinst af en ledsagerordning.

Som nævnt støtter DTU at ledsager ordningen gøres permanent, men fremfor at svække ordningen som den foreslåede ændring af færdselsloven vil indebære, anbefaler DTU, at ledsagerordningen forbedres i overensstemmelse med anbefalinger fra den gennemførte evaluering samt international viden og erfaringer. Således kunne ledsager ordningen med fordel forbedres ved fx at fastsætte krav til hvor mange kilometer den unge skal køre inden vedkommende får lov til at køre alene, som man fx kender det fra Østrig (<https://www.kfv.at/erfolgsmodell-20-jahre-l17/>). Se Møller et al. (2020), for yderligere forslag til forbedring af den nuværende ledsagerordning.

Hvad angår nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe støtter DTU dette. Det er veldokumenteret at alkoholpåvirkning øger ulykkesrisikoen generelt men også, at den negative effekt af alkohol er større for unge bilister end ældre bilister (se fx Pecka et al., 2008). Da de fleste får kørekort i så ung en alder som muligt (Møller og Jensen, 2022) vil en nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe således potentielt gavne trafiksikkerheden for unge bilister. Det vil dog ikke opveje den øgede risiko, det vil indebære at lade 17-årige køre

alene. Derudover ser det ud til at alkoholrelaterede trafikulykker forekommer hyppigere blandt 17-årige uden kørekort end 17-årige med kørekort (Møller & Janstrup, 2021). DTU undrer sig desuden over, at promillegrænsen ikke foreslås nedsat på en tilsvarende måde for førstegangserhververe af kørekort til motorcykel og stor knallert, da kørsel med disse køretøjer også indebærer en betydelig risiko (Anderson et al., 2024).

#### Venlig hilsen

*Mette Møller*

**Mette Møller**

Senior researcher

#### Litteratur

- Anderson, M., Christiansen, H., Møller, M. (2024). Risiko i trafikken 2016-2023. DTU Management. <https://orbit.dtu.dk/en/publications/risiko-i-trafikken-2016-23>
- Cassarino, M., & Murphy, G. (2018). Reducing young drivers' crash risk: Are we there yet? An ecological systems-based review of the last decade of research. *Transportation Research Part F*, 65, 54-73. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.04.003>
- Glendon, I.A. (2011). Neuroscience and Young Drivers. *Handbook of Traffic Psychology*, chapter 9, 109-125, Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-381984-0.10009-8>
- Møller, M., Andersen, S.K., Bonde, N., Hjorth, K., Janstrup, K.H., Jensen, T.C. (2020). Evaluering af forsøgsordning med kørekort til 17-årige. Hovedrapport. DTU Management. <https://www.ft.dk/samling/20191/almudel/TRU/bilag/499/2253741/index.htm>
- Møller, M., Janstrup, K.H., Hjorth, K., Twisk, D.A.M. (2021). Introducing accompanied driving in Denmark. Safety-related differences between youth licensing with immediate or delayed access to solo driving. *Accident Analysis and Prevention*, 162, 106394 <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106394>
- Møller, M., & Jensen, T.C. (2022). Sociodemographic characteristics of youth licensing at age 17 in the context of supervised driving in Denmark. *Journal of Safety Research*, 81. 110–115. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.02.002>

Møller, M., Solgaard, K.J., Nielsen, I.H., Twisk, D.A.M. (2022). Experiences of young drivers and accompanying persons in Denmark: A qualitative study. *Safety Science*, 153, 105823. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2022.105823>

Pecka, R.C., Gebers, M.A., Voas, R.B., Romano, E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *Journal of Safety Research*, 39, 311–319. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2008.02.030>

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220, København K  
Sagsnummer: 2024-3810  
Sendt til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

DI Transport og DI Byggeri takker for muligheden for at afgive høringssvar over Lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.).

DI Transport og DI Byggeri har nedenstående bemærkninger til lovforslaget.

#### **Nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.**

DI Transport og DI Byggeri noterer sig, at det foreslås at nedsætte promillegrænsen til 0,20 promille for førstegangserhververe af retten til at føre almindebil bil (kategori B). DI Transport og DI Byggeri noterer sig videre, at det af lovforslaget fremgår, at en promillegrænse på 0,20 promille i praksis vil fungere som en de facto nultolerance over for spirituskørsel.

DI Transport og DI Byggeri bakker op om forslaget, som vil bidrage positivt til trafiksikkerheden.

#### **Ændring af forsøgsordningen om udstedelse af kørekort til 17-årig**

DI Transport og DI Byggeri noterer sig, at den nuværende forsøgsordning omhandlende kørekort til 17-årige ønskes permanentgjort og af den grund indskrevet i færdselsloven. Forsøgsordningens regler vil derfor indskrives i færdselslovens. Det foreslås dog, at der tilføjes en mulighed for at 17-årige, der har erhvervet kørekort, skal kunne køre uden ledsager i perioden fra kl. 05.00 til kl. 20.00.

DI Transport og DI Byggeri bakker op om permanentgørelsen af den nuværende forsøgsordning samt om forslagets ambition om at øge mobiliteten for unge, særligt i landdistrikter. Vi bemærker dog, at forslaget ikke kan erstatte en velfungerende kollektiv trafikbetjening, herunder også i landdistrikterne, så personer uden adgang til en bil kan tage en uddannelse eller et arbejde.

DI Transport noterer sig videre, at forslaget om at 17-årige skal kunne køre uden ledsaget i perioden fra 05.00 til kl. 20.00 skønnes at medføre yderligere 3,8 dræbte årligt og yderligere 33 alvorligt tilskadekomne årligt. DI Transport og DI Byggeri er på den baggrund bekymrede over de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af lovforslaget og foreslår herved, at ordningen evalueres efter en periode på 2 år.

### **Førerens ansvar for kørsel med egnede dæk**

DI Transport og DI Byggeri noterer sig, at færdselslovens § 67, stk. 3 foreslås ændret således at føreren ved kørsel i et køretøj monteret med åbenbart uegnede dæk, herunder brug af dæk, som ikke er godkendt som vinterdæk i hårdt vinterføre, kan straffes med bøde.

DI Transport og DI Byggeri bakker grundlæggende op om, at føreren af et køretøj er ansvarlig for køretøjets lovlige og forsvarlige stand. Dog er vi bekymrede for, at nærværende forslag efterlader rum for fortolkning af hvorvidt et dæk er åbenlyst uegnet eller ej. Det gør det vanskeligt at håndhæve reglerne og vanskeligt for virksomhederne at sikre at man efterlever reglerne. Af den grund ser vi et behov for at der udarbejdes nogle meget konkrete kriterier for vurderingen af dækkenes egnethed, som både branche og myndigheder kan henholde sig til. Sådanne kriterier bør udarbejdes i samarbejde med både branchen og politiet.

Ydermere vil DI Transport og DI Byggeri gerne bemærke, at færdselslovens § 67, stk. 3 både omfatter lastbiler og personbiler. Dog er lastbiler ofte udstyret med flere aksler end personbiler og der er tilmed ofte monteret flere dæk pr. aksel. Af den grund risikerer lastbiler at få markant større bøder end tilfældet vil være for personbiler. DI Transport og DI Byggeri vil derfor opfordre til, at der i færdselslovens § 67, stk. 3 sikres en vis proportionalitet, således at der på køretøjer på over 3.500 kg. udelukkende kigges på dæk monteret på køretøjets drivende og styrende aksler eller at der sættes et tilsvarende bødeloft.

DI Transport og DI Byggeri noterer sig, at der ved kørsel på sne- eller isdækkede veje stilles krav til, at køretøjet skal være udstyret med typegodkendte vinterdæk.

Som DI Transport tidligere har anført i debatten omkring vejgreb, hænger køretøjets vejgreb unægteligt sammen med vejbanens beskaffenhed og farbarhed, herunder om der er is som følge af fastkørt sne. Af den grund vil DI Transport endnu engang opfordre til, at der ses på om Vejdirektoratets vintertjeneste er tilstrækkelig effektiv, med henblik på at sikre fremkommeligheden på statslige veje, og tilsvarende på de kommunale veje.



Bygnings-, Bolig- og Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Sendt pr. mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Sagsnummer 2024-3810.

**Cyklistforbundet**  
Rømersgade 5-7  
DK-1362 København K  
  
Tel +45 33 32 31 21  
post@cyklistforbundet.dk  
www.cyklistforbundet.dk

### **Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige mv.)**

20. januar 2025

Cyklistforbundet mener det er meget problematisk at lade 17-årige køre bil alene. Den nuværende ordning med ledsager giver sikrere unge bilister og bør i stedet fastholdes.

Vi ved fra statistikkerne, at især unge har markant højere risiko for at blive involveret i ulykker pga. [uerefarenhed og større risikovillighed](#). Dette er bakket op af eksperter, der bekræfter at [unge er dårligere](#) til at gennemskue konsekvensen af deres handlinger. Med meget stor sandsynlighed vil antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken stige som direkte konsekvens af lovforslaget. Nogle af disse dræbte og tilskadekomne vil være de unge selv, andre vil være medtrafikanter, herunder cyklister.

Samfunds- og transportudviklingen med [billigere biler, flere veje og afvikling af landområder og mindre provinsbyer](#) har i de senere årtier haft en markant påvirkning af vores unge. Flere og flere vælger den passive transport i stedet for den aktive transport såsom cykling, som ellers ville styrke sundhedstilstanden, livskvaliteten, psyken og indlæringsvejen hos den enkelte og på samfundsniveau. Udfordringerne med 17-åriges transport skyldes blandt andet den fortsatte centralisering, der sker i vores samfund, som øger afstandene for dem, der er bosat i de mindre byer og på landet. For alle de 17-årige i landet, der gerne vil blive boende i landsbyen eller den lille provinsby, men ønsker at uddanne sig, vil man for hvert år der går skulle pendle lidt længere. Her kunne man i stedet for 17-årige alene-bilister overveje andre strategier til at løse denne problemstilling.

Hvis vi ønsker mindre trængsel på vejene og bedre trafiksikkerhed, herunder for de mest udsatte grupper (gående og cyklister), bør vi ikke udvide privatbilismens domæne ved at give godt 70.000 mere risikovillige 17-årige mulighed for at køre selv. Vi bør i stedet tilbyde de unge attraktive alternativer til bilkørsel i form af gode sammenhængende cykelstinetværk og lettere adgang til el-cykler samt en velfungerende kollektiv transport – også på landet og i de mindre provinsbyer.

Venlig hilsen

Kenneth Øhrberg Krag  
Direktør



Transportministeriet  
trm@trm.dk

**Dansk PersonTransport**  
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv  
DK-1364 København K

+45 7022 7099  
info@danskpersontransport.dk  
www.danskpersontransport.dk

København, den 20. januar 2025

.....

### **Høring vedr. ændring af Færdselsloven, sagsnummer 2024-3810.**

Dansk PersonTransport skal hermed kvittere for modtagelse af ovennævnte høring og skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til lovforslaget. Vores bemærkninger vedrører ændring af reglerne for 17-åriges mulighed for at køre bil uden ledsager samt ændring af reglerne for førerens ansvar (kørsel med egnede dæk)


#### Retten til at køre bil uden ledsager

Vi har noteret os, at ændringen af færdselslovens § 56 har til formål at give 17-årige ret til at køre bil uden ledsager i tidsrummet kl. 5 til kl. 20. Forslaget er en udmøntning af Regeringens landdistriktsudspil fra august 2024, der har til formål at øge unges mobilitet i landdistrikterne. Det konkrete forslag til ændring af færdselsloven vil dog gælde i hele landet og vil således give 17-årige ret til at køre bil uden ledsager uden geografisk begrænsning, hvilket antageligvis vil medføre øget trafik og trængsel på vejene – også i byerne.

Udover den øgede trængsel, er vi i Dansk PersonTransport meget betænkelig ved, hvad en udvidelse af muligheden for at køre bil, vil betyde for unges mobilitetsvaner ligesom forslaget kan medvirke til social skævhed blandt unge, som ikke har en bil eller får en sådan stillet til rådighed af fx forældre. Det er derfor vigtigt, at der fortsat er fokus på at sikre adgang til god kollektiv transport til uddannelse og fritidsaktiviteter. Vi mener derfor, at lovændringen nøje skal følges i forhold til, hvordan det påvirker brugen af kollektiv transport både i byerne og i landdistrikter.

#### Kørsel med egnede dæk

Indledningsvis skal anføres, at Dansk PersonTransport er enig i, at køretøjer skal anvende korrekte dæk, særligt i forbindelse med vinterføre, hvor køretøjet skal have et godt vejgreb. Vi kan derfor også støtte formålet med ændring af færdselslovens § 67, stk. 3 og førerens ansvar for kørsel med egnede dæk. Det skal dog påpeges, at formuleringen af forslaget i færdselslovens § 67, stk. 3 kan give anledning til tvivl og fortolkning, hvor det for Dansk PersonTransports medlemmer, der udfører kørsel med busser, flexbiler



og taxier, er vigtig at have klare retningslinjer i forhold til, hvilket type dæk, der anses som egnede dæk i forhold til konkrete vejrforhold.

Vi har noteret os, at der i bemærkningerne til lovforslaget er anført to eksempler:

- Ved kørsel på sne- eller isdækkede veje er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk åbenbart uegnede dæk,
- Ved kørsel i hårdt vinterføre er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk og snegrebsmærket (3PMSF-mærket) uegnede, medmindre køretøjet er monteret med specialdæk eller terrændæk, som er konstrueret til kørsel under blandede forhold eller i terræn.

Dansk PersonTransport mener, at der bør udarbejdes yderligere vejledning omkring brug af egnede dæk og vejrforhold, således at vores medlemmer ikke ender i gråzoner og fortolkninger.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at Dansk PersonTransport på nuværende tidspunkt ikke har overblik over om ændring af færdselslovens § 67, stk. 3 kan betyde en meromkostning for vores medlemmer, herunder om det har betydning for krav fastsat i offentlige kontrakter om kørsel.

Giver nærværende anledning til spørgsmål, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

**Dansk PersonTransport**

Trine Wollenberg

Vicedirektør







## Høringskommentarer til lov om ændringer af færdselsloven – forenkling af tempo 40 lovgivning.

Vi fra Danske maskinstationer og entreprenører er glade for det fokus der er på at forenkle reglerne for Tempo 40. Ændringer i reglerne skulle gerne gøre at flere køretøjer kan bruge den tekniske hastighed som de alle er EU godkendt til.

### Formålet med indførslen af Tempo 40

Årsagen til at Tempo 40 blev indført i 2016, var at sikre at traktorer og motorredskaber fulgte bedre med trafikken, hvorved udgøre en mindre gene for andre trafikanter. Ved at mindre forskellen i hastighed fra traktorer til biler, vil dette mindske nogle af de farlige situationer der kan opstå ved dette.

Den sikre hastighed for traktorer anses til 40 km/t i hele EU og derfor typegodkendes traktorer og motorredskaber til dette. Typegodkendelsen sikre at alle sikkerhedskrav til bremses, stabilitet og andet sikres. Så alle andre EU-lande har 40 km/t som deres hastighed for traktorer og anser dette som sikkert.

### Ændring af køretøjsflåde i Danmark

Siden 2016 er næsten alle nye køretøjer bygget til at køre 40 km/t, da det er standarden for hvilken hastighed de bliver bygget efter. De fleste af de traktorer og redskaber som udfører det meste arbejde i Danmark, er nyere end 2016, som gør at de alle er konstrueret og godkendt til 40 km/t. Det kan godt være der er en del traktorer som er ældre, men de udfører en mindre og mindre del af det samlede arbejde og særdeles en mindre del af transporten på de danske veje.

### Indregistreringsafgift har været den største hindring for at Tempo 40

Langt de fleste af traktorer og motorredskaber har dog ikke kunne køre Tempo 40, ser vi bort fra påhængsredskaberne og motorredskaber der ikke kunne indregistreres, så har det været muligt at indregistrere traktor og vogn for at kunne udnytte Tempo 40.

Det er kravet om at køretøjet skal være registreret i motorregistret for at kunne udnytte Tempo 40 og at påhængsvognen kun har kunne blive registreret i motorregistret ved at blive indregistreret. Det har betydet en forskel pr vogntog på:

- |  |   |
|--|---|
| • Godkendt traktor + vogn uden nummerplader    | 0 kr i afgift                                       |
| • Godkendt traktor + indregistreret vogn       | 7.300 kr årligt i afgift (kun vægtafgift vogn)      |
| • Indregistreret traktor + indregistreret vogn | 13.840 kr årligt afgift (traktor + vogn vægtafgift) |

Det er en stor forskel i afgift der har gjort det ikke økonomisk relevant at udnytte Tempo 40 ordningen, dette beskrives også som grund til selve ændringsforslaget til loven. Hvis økonomien har indflydelse på reglerne, så bliver maskinstationer og entreprenører hårdere ramt end landbruget ved forslaget til ændring.

### Mangler at omfatte Traktorer og motorredskaber uden nummerplade

Ændringsforslaget til Tempo 40 omfatter ikke de traktorer og motorredskaber, som ikke er registreret i motorregistret. Hovedparten af de traktorer der kører uden nummerplader, er helt nye traktorer og langt fra kun de gamle traktorer. Det er en stor del af de køretøjer vores medlemmer har. Vores vurdering er at der er samme antal traktorer uden nummerplade, som der er indregistreret. Vores bud kommer fra vores forsikringsselskab og fra dem kan anskue den % vise fordeling. Vores bud ville være 15.000 traktorer og 15.000 andre motorredskaber som er bygget til 40 km/t, men ikke ville være registreret i



Indregistreret Traktorer	14.127 stk.
Godkendte traktorer	70.520 stk.
Traktorer og motorredskaber ikke i motorregister	15-30.000 stk. (DM&E bud på dette)
Indregistreret påhængsvogne	5.321 stk.

*Tabel 1 Antal traktorer indregistreret og godkendt, samt indregistreret vogne kommer fra motorregistret statistik for køretøjer 2024. Traktorer og motorredskaber uden nummerplader er et kvalificeret bud ud fra regnskaber fra DM&E medlemmer.*

### Lovændring vil koste 200-400mio kr. årligt for DM&E medlemmer

Danske maskinstationer og Entreprenører er klart dem der har flest indregistreret traktorer, når der køres med gods for andre. Det er maskinstationer der har langt flest traktorer uden nummerplader, samt en stor andel af andre motorredskaber uden nummerplader.

Konsekvensen af forslaget til ændring af er større for vores medlemmer end det er for landmændene, da vores medlemmer ikke kan bruge den godkendte traktor til vores arbejde og derved kun indregistrering med dyr afgift kan få køretøjet i motorregistret. Dette er selvom vi ikke transportere gods for andre og derved ikke behøver en indregistrering. Så vores økonomiske konsekvens er pr køretøj er 13.840 kr. og samlet omkostning på 207-414 mio. kr. i afgift samlet, hvis alle vores køretøjer skal indregistreres for at udnytte Tempo 40. Dette er en markant konkurrenceforvridning, når en stor del af dette arbejde gøres direkte i konkurrence med landmænd.

Der er en stor udfordring i at den registreret/godkendte traktor bliver brugt til en del opgaver der kræver indregistrering. (se faktaboks). Der bliver ikke håndhævet noget på dette område og derved bliver der omkostning en stor konkurrence udfordring. Den godkendte traktor må grundet den ikke betaler afgift kun bruges til arbejde på eget jord og kørsel med egne landbrugsprodukter.

### Køretøjer til vejvedligehold omfattes ikke

Køretøjer til arbejde på vejen, som vinterbekæmpelse er heller ikke omfattet af Tempo 40 reglerne og derved er alt vinterbekæmpelse begrænset til 30 km/t. Det er et stort problem, da i de fleste udbrud fra kommunen er beskrevet en hastighed på 40km/t til udførsel af arbejdet.

### Den godkendte traktor

- **Må ikke bruges til maskinstationskørsel!**
- Må kun bruges på jord, der tilhører ejer eller forpagtet jord (ejendomme med markbrug i andet CVR nr kan være problem)
- Må kun bruges til at køre egne produkter
- Der er ikke vægtafgift på disse

### Traktoren uden plader

- Må ikke bruges til transport af gods
- Må kun bruges som motorredskab, som mejetærsker og snitter
- Må kun bruges til og fra arbejdssted med redskaber og ulæssede vogne
- Der må f.eks. medbringes gødning i gødningsspreder eller gylle i gyllevognen, uden det bliver godskørsel, da dette bruges til redskabets arbejde
- Gyllevogn uden nedfælder eller slangebom må ikke trækkes med traktor uden plader
- Må ikke bruges til vogne med indhold, som for eksempel: Græsvogn, kornvogn, halmvogn

**DM&E forslag til løsning**

Lave samme procedure til at et Tempo 40 skilt kan rekvireres til en traktor eller motorredskab, på samme måde som det foreslås med påhængsvogne og påhængsredskaber. Enten ved dokumentation i form af:

- registrering i motorregister på stel-nr., mange traktorer sælges indregistrer nye og afmeldes senere, så disse figurerer stadig i motorregistret med en mulighed for registrering af Tempo 40
- COC-dokument
- Instruktionsbog for køretøjet.

Det er stadig førerens opgave at sikre at et køretøj ikke kører hurtigere end køretøjet er indrettet til. Det er chaufføren der bliver straffet for at overskride hastighedsgrænsen og derved hans ansvar. Det er information som føreren kan finde i instruktionsbog eller i de fart mærkater der er sat på køretøjet fra fabrikken. Alle køretøjer der er begrænset til lavere hastighed er markeret med et fart mærkat fra producenten.



## Eksempler på traktorer og motorredskaber uden nummerplade

### Vinterbekæmpelse

Det er både traktorer og motorredskaber der bruges til dette. De fleste kommunale udbud sætter krav til at de er Tempo 40 godkendt, selv om de ikke er indregistreret og derved ikke har mulighed for at bruge de 40 km/t. Dem der udfører vinterbekæmpelse, har ofte et bredt udvalg af store, små traktorer og gummigede til at sikre en vinterbekæmpelse under alle forhold.



### Traktor med redskaber eller redskaber på maskintrailer/blokvogn

Traktorer med påbygget, liftredskaber eller redskaber på blokvogn som traktoren selv skal bruge behøver ikke at indregistreres. Hvis traktoren er ejet af landmanden der ejer jorden eller skoven der arbejdes på kan denne traktor køre med en godkendt nummerplade. Ejes denne traktor af en anden person eller andet CVR-nummer, skal denne traktor enten køre uden nummerplade eller indregistreres.



### Traktor og gyllevogn

Langt de fleste af de traktorer maskinstationerne anvender uden nummerplader bliver brugt til at køre med gyllevogn. Når gyllevognen bringer gyllen ud i marken enten ved at lægge gyllen på jorden med slæbeslanger eller nedbringe det i jorden med en nedfælder. Under denne udkørsel bliver gyllen ofte forarbejdet under udkørsel enten med syre eller nitrifikationshæmmer til at reducere ammoniak fordampning. Her er der ikke krav om indregistrering, men igen kan den godkendte nummerplade ikke bruges hvis der ikke køres på eget eller lejet jord. Maskinstationer kører ca 80% af alt gylle i Danmark ud på marken.







## Eksempler fra entreprenører

### Entreprenørmaskiner der er bygget og godkendt til 40 km/t uden nummerplade

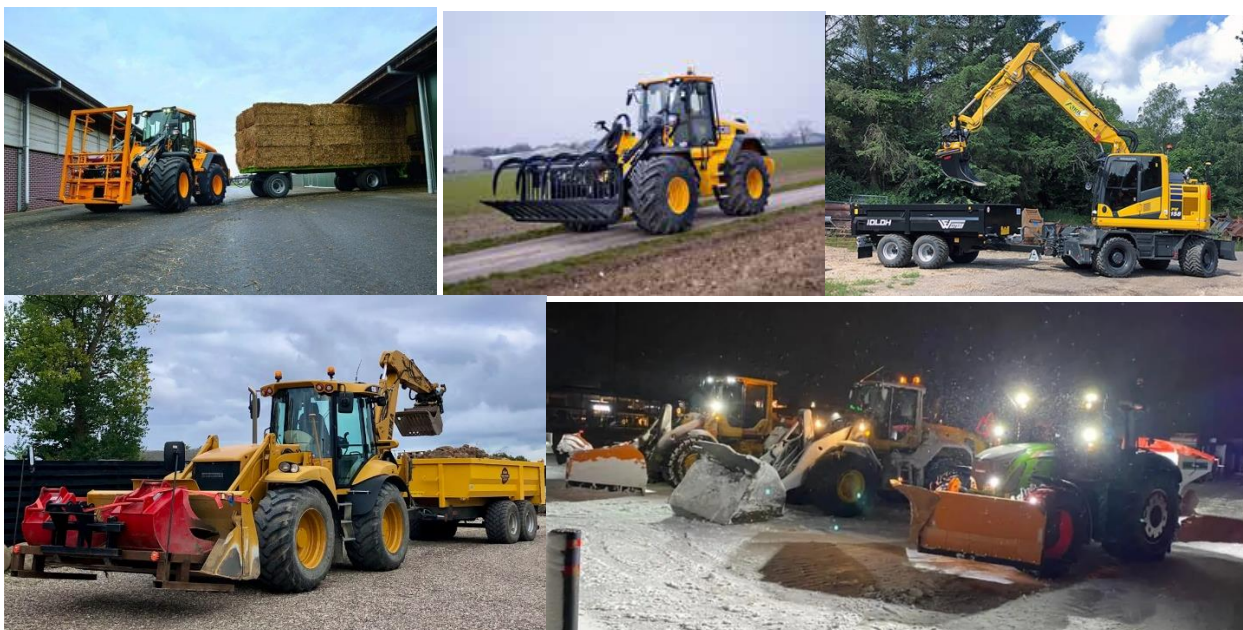
Jorddumpere enten lavet i stor udgave som ikke må køre på landevejen grundet vægt og bredde. De vejgående jorddumpere er udgaver der er mindre i bredde og vægt, de flytter sig oftest selv rundt på veje. Det er ofte til mindre projekter hvor jorden flyttes kort udenfor veje og derfor er der ikke behov for indregistrering. Det er de færreste jorddumpere der er indregistreret til godstransport.



### Gummiged, rendegraver og hjulgraver

Begge disse motorredskaber er indrettet til at arbejde og sjældent bliver de indregistreret til godstransport. De er dog alle godkendt og bygget til at køre 40 km/t, en del af disse er EU typegodkendt som traktorer nu, for at sikre de har adgang til alle EU veje med 40 km/t og at de må bruge samme påhængsvogne som traktorer.

Det er ofte maskiner der flytter sig selv mellem opgaver, deres opgaver er mangfoldige fra landbrug, vejvedligehold og entreprenør.





Transportministeret

Taastrup, den 20. januar 2025

Fremsendt pr. e-mail: trm@trm.dk

Vedr. høring over udkast til lov om ændring af Færdselsloven  
j. nr. 2024-3810

---

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring og skal fremsætte følgende bemærkninger, der relaterer sig til forslaget § 67, stk. 3, hvor rådet skal anbefale

- at lovteksten ændres til et decideret krav om vinterdæk, mærket 3PMSF,
- at det indføres en specifik periode for opfyldelse af kravet,
- at der indbygges en genbehandlingsklausul og
- at der indtænkes en informationskampagne rettet mod bilejerne i Danmark i god tid forud for ikrafttrædelsen.

Ad. egnethed på dæk (lovforslaget pkt. 13)

Overordnet set er det glædeligt, at der søges taget livtag med problematikken omkring anvendelse af dæk på de danske veje, hvor vejrlig kan forårsage en række skader og sinke trafik.

Dansk Bilbrancheråd skal dog stille sig særdeles kritisk overfor den måde, hvorpå problematikken er søgt løst.

Det er grundlæggende for uambitiøst at anvende betegnelsen "åbenbart uegnede dæk", fordi det efterlader et markant skøn hos den almindelige, danske bilejer – og det, der er åbenbart for den ene, er det ikke nødvendigvis for den næste.

Det, Transportministeret formodes at ønske, er, at alle danske biler forsynes med vinterdæk – dvs. dæk mærket 3PMSF – når der er risiko for vejrlig, der gør det påkrævet. Netop de etablerede og gængse betegnelser på dæk ville gøre det enkelt for den almindelige bilejer at forstå og overholde loven.

Et eksempel kan være Fru. Jensen, der kører ud en november-dag i tørvejr, men bliver overrasket af et snefald på vej hjem. Kører hun ud på sommerdæk, så har hendes dækvalg formentlig været egnet på vej ud, men uegnet – og måske endda "åbenbart uegnet" på vej hjem.

Det er beskæmmende for retssikkerheden, at man ikke som gennemsnitlig borger kan udlæse sine præcise rettigheder og forpligtigelser i loven.

En afledt effekt af den uklare formulering kan være, at fru Jensen (fra ovenstående eksempel) kan risikere at få afvist forsikringsdækning, hvis hun måtte være så uheldig at køre galt under snefaldet på vej hjem, hvis det *efterfølgende* vurderes, at hendes dæk der var åbenbart uegnede.

Denne situation vil kunne undgås med en klar lovgivning – og det forudsætter, at der stilles krav til specifikke dækmærkater i en bestemt del af året. Det vil i øvrigt flugte med vores europæiske naboer.

Derfor skal Dansk Bilbrancheråd på det kraftigste anbefale, at lovforslagets pkt. 13 ændres således, at køretøjerne i perioden fra fx 1. november til 15. marts skal være forsynet med dæk mærket 3PMSF.

Derudover vil Dansk Bilbrancheråd stille i forslag, at der indbygges en genbehandlingssklausul til fx 1. januar 2028, således at eventuelle ændringer i klima og erfaringer m.v. kan indgå i en retvisende, dansk lovgivning.

Endelig – og af væsentlig betydning for implementeringen af lovgivningen – så er det uhyre vigtigt at få orienteret bilejerne tilstrækkeligt om ny krav. En sådan informationskampagne bør opstartes i god tid inden ikrafttrædelse af sådan lovgivning.

Dansk Bilbrancheråd har ingen bemærkninger til de øvrige dele af lovforslaget.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner Hansen  
Vicedirektør  
Tlf: 22415103

[jbh@dbr.dk](mailto:jbh@dbr.dk)



20. januar 2025

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København

## Høringssvar fra Dansk Kørelærer-Union, sagsnummer 2024-3810.

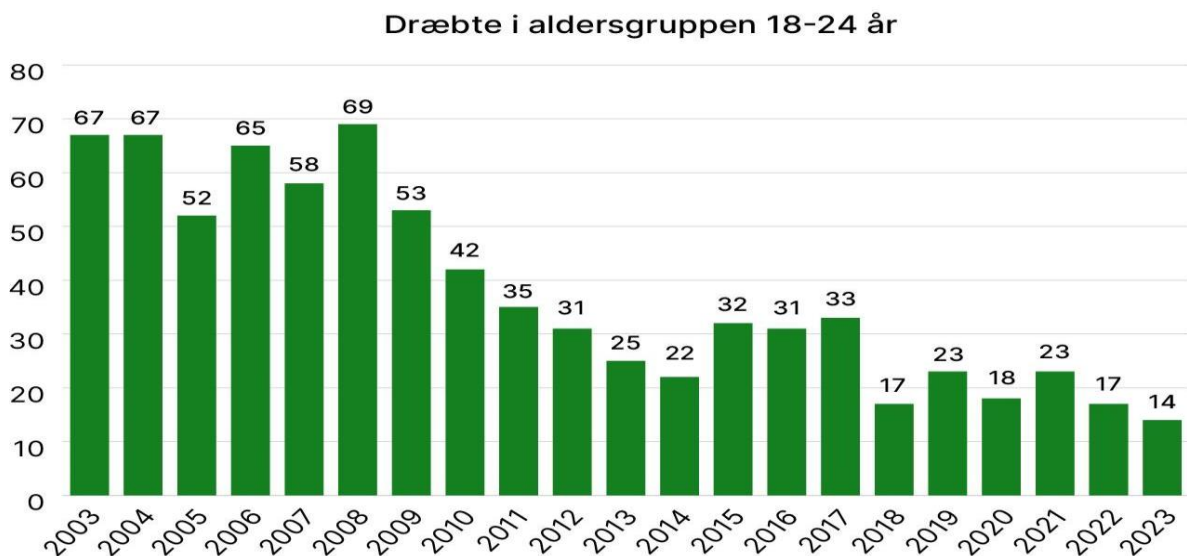
Til forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

- 1) Lovforslag har til formål at øge mobiliteten for unge, særligt i land- distrikterne, hvor alternativerne til at transportere sig i bil er begrænsede, ved at give 17-årige, der i dag som led i en forsøgsordning kan erhverve kørekort til almindelig bil (kategori B) betinget af ledsaget kørsel frem til det fyldte 18 år, mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet fra kl. 05.00 til kl. 20.00.

### Dansk Kørelærer-Union har følgende kommentarer til lovforslaget:

17-årige bag rettet uden ledsager, vil være et skridt i den forkerte retning.

Færdselssikkerhedsmæssigt er der statistik fra vejdirektoratet, der viser hvordan faldet i trafikdrab på 18 til 24-årige er faldet drastisk, specielt efter vi begyndte at give de 17 årige kørekort, og indtil de så selv fik lov at køre, efter ledsager ordningen blev indført.





Hvis man så med regeringens forslag fjerner, ledsager ordningen på en gang, kan man jo risikere at de 18,5 trafikdræbte unge, der er i gennemsnit fra 2018 til 2023, stiger til de ca. 30 der er i gennemsnit fra 2015 til 2017 igen, + de ca. 5 styk som Vejdirektoratet beregner det vil give at slippe de 17-årige fri.

Dansk Kørelærer-Union kommer ikke til at støtte forslaget, vi støtter den nuværende ledsager ordning, som allerede findes, og med et par justeringer såsom, lavere alder på ledsager fra 30 til 25 år og ingen begrænsninger ved en betinget frakendelse, dette ville give en større frihed til at få gennemført flere kilometer for nye bilister med ledsager.

Hvis tiltaget bliver gennemført, er det vigtigt at der kommer nogle begrænsninger:

1. De mindst havde 6 måneders erfaring med ledsagerordning.
2. Max 2 personer i bilen, så de ikke slår en hel bil fuld unge, ihjel på en gang ved at de gejer hinanden op.
3. Plomberede biler, der var spærret til en hastighed på 110 km/t.
4. Den 17-årige skal være godkendt til, at køre en bestemt strækning fra hjemmet til skolen/lærepladsen.
5. Mærkning på bilen (L) så politiet let kan se om de på afveje.

Der er sikkert mange andre gode forslag, men det ændrer ikke ved at det er en farlig leg med liv, og at der arbejdes med unge i en umoden alder, og at vi i DKU, synes det er en dårlig ide bare at give helt slip, på hvad der er opbygget af trafiksikkerhed de sidste 6 til 7 år.

- 2) Lovforslaget har endvidere til formål at forebygge spirituskørsel blandt unge, ved en nedsættelse af promillegrænsen for spiritus- kørsel til 0,20 promille i de første tre år efter erhvervelse af køre- kort for første gang til almindelig bil.

## **Dansk Kørelærer-Union har følgende kommentarer til lovforslaget:**

Dansk Kørelærer-Union støtter forslaget om at sænke promillegrænsen for nye bilister til 0,20 promille. Vi bifalder den trafiksikkerhedsmæssige i at, den lavere promillegrænse vil medføre en større sikkerhed og ikke mindst større fokus på, at vi ikke skal drikke og køre bil samtidigt.



- 3) Lovforslaget har derudover til formål at indføre en ny Tempo 40- ordning for traktorer og motorredskaber, således, at traktorer og motorredskaber, som er registreret i Køretøjsregistret, kan køre op til 40 km i timen.

## **Dansk Kørelærer-Union har følgende kommentarer til lovforslaget:**

Dansk Kørelærer-Union støtter forslaget om en ny Tempo 40-ordning.

- 4) Derudover er formålet med lovforslaget at indføre, at førerens ansvar for køretøjets lovlige og ansvarlige stand tillige omfatter, at køretøjet ved kørsel ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk til den konkrete kørsel.

## **Dansk Kørelærer-Union har følgende kommentarer til lovforslaget:**

Dansk Kørelærer-Union er helt enig i, og et veldokumenteret faktum, at vinterdæk bremser og styre bedre i vinterveje, og det gælder i øvrigt også på våde, kolde og saltede veje. Det er ikke nødvendigvis mængden af sne eller temperaturen, der afgør, hvor vanskeligt føret er.

Al kørsel i vinterføre giver god og sikker grund til at køre med/på vinterdæk. Vi ser år efter år, at dem der skaber uheld på vejene, er dem der kører på sommerdæk. De kører forholdsvis langsomt, provokerer andre trafikanter til overhalinger, holder på tværs af kørebanen eller ikke kan komme op af frakørselsramper.

Heldigvis er det en meget lille del af den dansk befolkning der stadig køre sommerdæk om vinteren, derfor bifalder vi ordlyden vinterdæk i vinterføre.

En lille bekymring når vi læser ordet vintereguede dæk, så virker det som om, at der accepteres M+S mærkede dæk. Der findes sommerdæk med M+S mærke. Så vi skal holde os til at et vinterdæk først er et vinterdæk, når det er mærket med 3PMSF.

Dette er det samme i Sverige og Tyskland, hvor den lovpligtige mærkning af vinterdæk i sne, is eller sjap udelukkende er 3PMSF – sådan som realiteten også er i dag i Danmark på ALLE vinterdæk og helårsdæk.

Vi mener dog at på tunge køretøjer, at det dog kun bør være påkrævet med 3PMSF-mærkede dæk på trækkende og styrende aksler.

Med venlig hilsen

Dansk Kørelærer-Union  
Formand  
Bent Grue

## **Høringssvar fra Dækbranchen Danmark vedr. Transportministeriets journalnummer 2024-3810.**

### **Til forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.).**

Dækbranchen takker for muligheden for at afgive dette høringssvar. Vi vil i vores svar udelukkende kommentere på den del af lovforslaget, der omhandler dæk. Det vil sige tilføjelsen i punkt 13 og overvejelserne og vejledning hertil. Selve lovforslaget til lovændring lyder:

*I § 67, stk. 3, indsættes efter »sikkert,«: »at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk.«*

Dækbranchen Danmark støtter fuldt ud, at der pålægges bilisterne (både erhvervs- og privatbilister af både tunge køretøjer, varebiler og personbiler) ansvar for at køre med egnede dæk og bakker derfor også op om lovteksten ovenfor.

Samtidig er det klart, at den korte tekst åbner mulighed for fortolkning, og derfor er det vigtigt, at bemærkningerne til lovgivningen præciserer, hvad der menes med åbenbart uegnede dæk. I høringsbrevet skriver Transportministeriet om formålet med denne del af lovforslaget:

*Derudover er formålet med lovforslaget at indføre, at førerens ansvar for køretøjets lovlige og ansvarlige stand tillige omfatter, at køretøjet ved kørsel ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk til den konkrete kørsel.*

Dækbranchen Danmark er meget tilfreds med, at det i bemærkningerne bl.a. slås fast, at ved kørsel på sne- og isglatte veje er dæk, der ikke er typegodkendt som vinterdæk, åbenbart uegnede. Dæk med vinterdæk-mærkning har dokumenteret bedre vejgreb i vintervejr end sommerdæk (normaldæk). Det gælder på kolde, våde veje, og i endnu højere grad på sne, is sjap. Omkring 9 ud af 10 bilister vælger at køre med vinterdæk eller helårsdæk om vinteren, men det betyder jo også, at ca. hver 10. bil er på sommerdæk i vinterhalvåret. Med dette lovforslag bliver det påbudt, at de lader bilen stå, når der falder sne eller ligger is på vejene. Det er en fornuftig løsning.

Det er dog også vigtigt at påpege, at der i lovforslagets overvejelser og vejledning er nogle uklarheder og misforståelser, som vil gøre det unødigt vanskeligt for bilisterne at efterleve lovningen og for politiet at håndhæve den.

Dækbranchen Danmark vil derfor i dette høringssvar foreslå og begrunde nogle præciseringer til bemærkninger til lovforslaget, som vi mener vil være til fordel for alle parter og tage forslaget yderligere et vigtigt skridt i retning af at sikre det overordnede formål om større trafiksikkerhed og fremkommelighed.

## Om Dækbranchen Danmark

Dækbranchen Danmark er paraplyorganisation for foreningerne i den danske dækbranche og varetager interesserne for medlemmerne i branchen. Dækbranchen tegner Rådet for Større Dæksikkerhed, der desuden består af repræsentanter fra FDM, Teknologisk Institut, Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk i Danmark, Dækimportørforeningen og Dæk Specialisternes Landsforening og har til formål mærkeneutralt at udbrede og højne forbrugernes samt offentlige instansers kendskab til sikkerhedsaspekter af dæk.

## Konkrete kommentarer

Som nævnt støtter Dækbranchen Danmark selve forslaget til tilføjelse til lovgivningen om uegnede dæk. Punkt 13 kommenteres på følgende sider:

1. Side 38-40 – overvejelser bag lovændring
2. Side 43 – om (meget begrænsede) økonomiske implikationer
3. Side 62 – vejledning til punkt 13 (tilføjelse til § 67, stk. 3) underafsnittet:  
Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Om overvejelser til punkt 13 i lovforslaget

I afsnit 2.4.3. afsnit 3 står der:

*Ved kørsel på sne- eller isdækkede veje er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk åbenbart uegnede dæk, og ved kørsel i hårdt vinterføre er dæk, som ikke er typegodkendte vinterdæk og snegrebsmærket (3PMSF-mærket) uegnede, medmindre køretøjet er monteret med specialdæk eller terrændæk, som er konstrueret til kørsel under blandede forhold eller i terræn.*

### Sne, is eller sja

Som nævnt tidligere er Dækbranchen Danmark helt enig i, at ansvarlig kørsel på sne og is kræver vinterdæk. Det er et veldokumenteret faktum, vinterdæk bremser og styrer bedre i vintervejr, og det gælder i øvrigt også på våde, kolde veje. Det er ikke nødvendigvis mængden af sne eller temperaturen, der afgør, hvor vanskeligt føret er. Sja kan fx være som våd sæbe at køre i, og pletvis is kan være endnu farligere end hård sne. Begge eksempler fordrer vinterdæk i lige så høj grad, som hvis der er faldet store mængder sne. Derfor giver det ikke mening med distinktionen i forslaget mellem sne- og isglatte veje og hårdt vinterføre. Vi mener, at definitionen af vejrforhold, hvor vinterdæk er påkrævet, bør være: 'Sne, is eller sja på vejene'.

## Mærkningsordning for vinterdæk i Danmark er - og skal fortsat være - 3PMSF

I anden del af afsnit 3 ovenfor er der en beskrivelse af mærkningsordninger, som ikke svarer til realiteterne og vil lede til misforståelser hos bilisterne og gøre politiets arbejde unødigt besværligt. Misforståelsen stammer fra Vejgrebsanalysen og består i, at der fejlagtigt skelnes mellem typegodkendte vinterdæk til 'sne- og isdækkede veje' og 3PMSF-mærkede dæk til kørsel i 'hårdt vinterføre'. Med typegodkendte dæk må menes dæk med M+S-mærket, selvom det ikke nævnes ved navn. Denne misforståede opdeling af et mærke til almindeligt snevejr og et mærke til hård sne er opstået, fordi M+S tidligere var den af branchen anvendte typegodkendelse af vinterdæk, og fordi der i definitionen af 3PMSF stadig står, at det er dæk til 'severe snow conditions'.

Virkeligheden i dag er imidlertid, at ALLE vinterdæk i Danmark er mærket med 3PMSF, uanset om det er deciderede vinterdæk eller helårsdæk.

Der er gode grunde til, at alle vinterdæk, der sælges i Danmark, er mærket 3PMSF. Dels kvalitetssikres 3PMSF-mærket gennem test, kvalitetskontroller og stadig højere krav. Dels er M+S ikke en hensigtsmæssig mærkning, fordi den ikke altid dækker over vinterdæk, men fx også kan sidde på sommerdæk lavet til kørsel i mudder (navnet betyder 'Mud plus Snow'). Af samme årsag er det allerede fra denne vinter ikke længere tilladt at bruge M+S, men kun 3PMSF som mærkning på vinterdæk i Sverige og Tyskland, der begge har lovgivning, der minder om den, der foreslås i Danmark.

Der er fire årsager til, at det er vigtigt at få udryddet misforståelsen om 3PMSF:

1. Der lægges i Vejgrebsanalysen op til en kampagne for vinterdæk, og det er godt. Men hvis et af kampagnes budskaber bliver, at 3PMSF kun er til 'hård sne', vil det være misvisende og skabe forvirring.
2. Hvis nogle kører i fx personbil eller off-roader med M+S-mærkede sommerdæk (Se bilag 1), vil de fejlagtigt kunne tro, at de er velegnet i vinterføre og lovligt som vinterdæk i vores nabolande.
3. Det giver ikke mening at skelne mellem sne- og isdækkede veje og 'hård sne'. Det er lige vigtigt og velegnet med de 3PMSF-vinterdæk, vi bruger i Danmark, uanset om der ligger meget sne, et tyndt lag sammenpresset sne, is, fygesne i driver eller sja. Derfor vil den skelnen forvirre bilisterne og gøre politiets arbejde unødigt vanskeligt.
4. For at et dæk må mærkes med 3PMSF skal det leve op til de krav til snegreb som er fastsat i UNECE regulativ 117. M+S-mærkning kræver ingen dokumentation for særlig ydeevne.

Løsningen er simpel. Ligesom i Sverige og Tyskland bør den lovpligtige mærkning af vinterdæk i sne, is eller sja udelukkende være 3PMSF – sådan som realiteten også er i dag i Danmark på ALLE vinterdæk og helårsdæk. På tunge køretøjer bør det dog kun være påkrævet med 3PMSF-mærkede dæk på trækkende og styrende aksler.



## Gråzoner undgås ved præciseringer

I afsnit 4 i 2.4.3. står:

*Hensigten med ordningen er at sikre håndhævelsesmuligheder i tilfælde, hvor kørsel med åbenbart uegnede dæk udgør en risiko for færdselssikkerheden eller hindrer trafikens fremkommelighed. Ordningen er ikke tiltænkt anvendelse i gråzonetilfælde, da vurderingen af overtrædelser skal baseres på en konkret og individuel vurdering af, om køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden og fremkommeligheden. Det er derfor op til håndhævelsesmyndighederne at udvikle en praksis, der målrettet fokuserer på situationer, hvor køretøjer anvender åbenbart uegnede dæk under de aktuelle vejrforhold.*

Dækbranchen Danmark er enig i, at gråzoner skal undgås, da de forvirrer bilisterne og besværliggør politiets arbejde. Det vigtige er at undgå biler på sommerdæk (normaldæk) på vejene, når der ligger sne, is eller sja. For sommerdæk har så meget dårligere vejgreb i det føre, at det altid vil udgøre en risiko. Derfor vil vi foreslå, at det skrives ind i bemærkningerne, at det er den enkelte bilists ansvar at tjekke vejrforholdene via fx medier, DMI eller apps, før de kører. Lokale snebyger er lige så farlige på den pågældende vej som landsdækkende snevejr. Et varslet snevejr eller pletvis sneglatte veje, bør derfor ikke kategoriseres som gråzone.

Det klare budskab bør være: Når der ligger sne, is eller sja på vejene, hvor du gerne vil køre, så skal du have dæk mærket med 3PMSF. Ellers skal du lade bilen stå.

Selvom den praktiske håndhævelse overlades til politiet, ser Dækbranchen gerne, at det i bemærkninger skrives ind, at det vil hensigtsmæssigt med øget, målrettet kontrol de dage, hvor der er faldet sne eller er dannet is på vejene.

## **Om minimale økonomiske konsekvenser**

I afsnit 4 - Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. – skriver Transportministeriet:

*I forhold til tilføjelsen af førerens ansvar for, at et køretøj ved kørsel er monteret med egnede dæk bemærkes, at forskellen i omkostninger ved at montere køretøjer med normaldæk (sommerdæk) eller vinterdæk er minimal og vil berøre meget få virksomheder, idet statistikker over dæksalg, som indgår i Vejgrebsanalysen, viser, at der i høj grad anvendes egnede dæk. Lovforslaget vurderes i øvrigt ikke at have væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.*

Dækbranchen Danmark er helt enig i denne vurdering. Dette skal ses i lyset af, at alle vinterdæk – og vintereggede helårsdæk, som er solgt i Danmark de seneste 3 år til busser, lastbiler, vare- og personbiler, er 3PMSF-mærkede dæk.

## Vejledning til punkt 13

I Vejledningen til punkt 13 på side 62 gentages de samme pointer som i overvejelserne til lovgivningen på side 38-40. Derfor er vores forslag og begrundelser herfor ligeledes de samme.

Forslag fra Dækbranchen til at sikre, at vejledningen hjælper tilføjes til § 67, stk. 3 til at opnå målet om større trafiksikkerhed og fremkommelighed, er fremført ovenfor sammen med begrundelser herfor. De konkrete forslag kan opsummeres som følger:

- Det skal præciseres, at korrekt mærkning af vinterdæk er med 3PMSF-mærkning (alpint symbol »tre bjergtinder og et snefnug«).
- Det skal stå klart, at al kørsel på vinterdæk, der lægger sig på vejen (sne, is eller sja) skal ske med vintermærkede dæk.
- Det gælder uanset om der er tale om sne, is eller sja, uagtet mængderne.

## Andre bemærkninger

### Eventuel periodeafgrænsning

Såfremt det påtænkes at indføre en periodeafgrænsning, hvor åbenbart uegnede dæk til vejrforholdet forbydes, mener vi, at perioden bør være fra 1. december til og med 31. marts.

### Krav til mønsterdybde

I Vejgrebsanalysen anbefaler Færdselsstyrelsen, at det undersøges, hvilken betydning mønsterdybde har for tunge køretøjers vejgreb. FDM, Teknologisk Institut og Dækbranchen tilbyder at samarbejde med Færdselsstyrelsen om at udføre tests, der vil afklare dette. Dækbranchen Danmark bifalder fokus på større mønsterdybde og argumenterer for krav om endnu større mønsterdybde på dæk på trækkende og styrende aksler til tunge køretøjer i vinterhalvåret. Anledningen til Vejgrebsanalysen og denne lovgivning er blandt andet store problemer med fremkommelighed på de danske veje i vinterføre, hvor især tunge køretøjer har skabt forsinkelser for alle trafikanter. Større mønsterdybde vil være med til at afhjælpe dette.

Med venlig hilsen  
Dækbranchen Danmark



Volker Nitz  
Direktør



## Bilag 1

Normaldæk (sommerdæk) med M+S-mærkning.

Gældende lovgivning i Danmark betyder, at det afbillede dæk (normaldæk) lovgivningsmæssigt (M+S) er defineret som et vinterdæk.

Dækkets mønster og gummiblanding er dog på ingen måde egnet til kørsel i sne, is eller sjap.



Vinterdæk med M+S og 3PMSF-mærkning. Verificeret til vinterkørsel.



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Abid Khan (akh@abdk.dk), Xenia Petrusjka Saxil Andersen (xsa@trm.dk)  
**Fra:** Christian Richter (cri@abdk.dk)  
**Titel:** Sv: journalnummer 2024-3810: Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førs...  
**Sendt:** 20-01-2025 11:52

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej igen Xenia.

I sidste uge skrev jeg til jer, at vi ikke havde bemærkninger til dette lovforslag. Imidlertid er vi blevet gjort opmærksomme på, at der er en udfordring omkring "ansvar for egnede dæk", vi lige vil pointere inden høringsfristens udløb i dag.

AutoBranchen Danmark støtter som udgangspunkt forslaget om at pålægge bilisten større ansvar for at køre på egnede dæk i vinterføre.

Men i bemærkningerne til lovforslaget lægges der op til en to-delning mellem sne og isdækkede veje eller hårdt vinterføre, hvor M+S-mærkede dæk vil være tilstrækkeligt i let vinterføre.

Vi er blevet gjort opmærksomme på, at M+S-mærket ikke er en hensigtsmæssig mærkning, fordi den ikke altid dækker over vinterdæk, men også kan sidde på sommerdæk lavet til kørsel i mudder (navnet betyder 'Mud plus Snow'). Af samme årsag er det allerede fra denne vinter ikke længere tilladt at bruge M+S, men kun 3PMSF, som mærkning på vinterdæk i Sverige og Tyskland. 3PMSF-mærkede dæk kvalitetssikres også gennem test, kvalitetskontroller og stadig højere krav.

På den baggrund mener vi, at det for såvel sikkerhed som forståelse hos borgere og myndigheder vil være hensigtsmæssigt at forenkle budskabet til: Når der ligger sne, is eller sjap på vejene, hvor du gerne vil køre, så skal du have dæk mærket med 3PMSF. Ellers skal du lade bilen stå.

De andre dele af lovforslaget omkring Tempo 40 og kørekort til 17-årige har vi stadig ingen bemærkninger til.

Med venlig hilsen



Christian Richter  
Kommunikations- og politisk rådgiver

AutoBranchen Danmark  
Langebrogade 3b  
1411 København K

Hovednummer: 33 31 45 55  
Mobil: 31 23 57 24  
Email: [cri@abdk.dk](mailto:cri@abdk.dk)

**Fra:** Christian Richter

**Sendt:** 15. januar 2025 16:46

**Til:** trm@trm.dk <trm@trm.dk>

**Cc:** Abid Khan <akh@abdk.dk>; xsa@trm.dk <xsa@trm.dk>

**Emne:** journalnummer 2024-3810: Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangs

Hej Xenia

AutoBranchen Danmark har umiddelbart ingen bemærkninger til dette, men vi takker for at være blevet hørt.

Med venlig hilsen



Christian Richter  
Kommunikations- og politisk rådgiver

AutoBranchen Danmark  
Langebrogade 3b  
1411 København K

Hovednummer: 33 31 45 55  
Mobil: 31 23 57 24  
Email: [cri@abdk.dk](mailto:cri@abdk.dk)



**Fra:** Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

**Sendt:** 17. december 2024 21:34

**Emne:** Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for

førstegangserhververe m.v.) (Id n...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 20. januar 2025** til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med angivelse af journalnummer 2024-3810.



**Transportministeriet**

Venlig hilsen

**Xenia Saxil Andersen**

Fuldmægtig

Færdselskontoret | Departementet | Frederiksholms Kanal 27 F | 1220 København K

Tlf. 23 71 19 04

[xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk) | [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Transportministeriet  
Færdselskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Sorø den 20. januar 2025

## Høringssvar til høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven, journal nummer 2024-3810.

**Med henvisning til journalnummer 2024-3810 fremsendes på vegne af Dansk Bilforhandler Union, hermed kommentarer til det af Transportministeriet i høring udsendte forslag til ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)**

Dansk Bilforhandler Union er glade for muligheden for at afgive høringssvar. I den aktuelle høring vil vi udelukkende kommenterer på lovforslagets punkt 13, omhandlende § 67, stk. 3, indsættelse efter "sikkert" af "at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk".

Dansk Bilforhandler Union (DBFU) støtter helt op om behovet for en styrkelse af trafiksikkerheden i form af lovgivning om anvendelse af trafiksikre dæk på alle årstider. DBFU finder dog den i høringen foreslåede ordlyd "at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk", som værende uklar i forhold til definering af efter vejrforholdene egnede eller uegnede dæk.

Den foreslåede sætning definerer ganske enkelt ikke, hvad der er et egnet eller uegnet dæk, hvilket kan skabe en uhensigtsmæssig plads til fortolkning der kan give udfordringer for såvel myndigheder som køretøjsejere.

Det er DBFU's opfattelse af den foreslåede lovtekst ikke klart og tydeligt angiver, hvilke dæk der kan anses som værende vinteregnet. Dette vil kunne medføre individuelle fortolkninger, som kan skabe lige så forskellige forventninger til om et dæk er vinteregnet eller ej.

Der kan således være en generel opfattelse af, at f.eks. et "M+S" mærket dæk er et reelt vinterdæk, hvilket i mange tilfælde ikke er tilfældet. Der sælges således flere løse dæk samt sågar køretøjer monteret med "M+S" mærkede dæk, der i realiteten er et sommerdæk. "M+S" mærkning af dæk kræver således heller ingen dokumentation for særlige egenskaber i forbindelse med vejgreb ved vinterforhold eller dårligt vejr generelt.

På baggrund af den åbenlyse plads til fortolkning af efter forholdene egnede dæk kan man derfor forestille sig en køretøjsejer der har en tro på, at et "M+S" mærket dæk er et vinteregnet dæk. Skulle det pågældende køretøj være involveret i en kontrol eller værre endnu et trafikuheld, vil det så være op til en individuel fortolkning af tilstedeværende myndighed om dækket er egnet eller uegnet efter vejrforholdene.

I modsætning til "M+S" mærkede dæk findes der specifikke vinterdæk udviklet til brug på veje, hvor der er faldet sne eller dannet is på kørebanen. Disse dæk er mærket "3PMFS" og er i vores nabolande Sverige og Tyskland den lovpligtige mærkning af vinterdæk.

Det er således DBFU's mening, at der er behov for en mere konkret definition af vintereggede dæk. På den baggrund vil DBFU anbefale en yderligere skærpelse af teksten i lovforslagets punkt 13.

DBFU vil på den baggrund teksten i §67, stk. 3 indsættes efter "sikkert", "at køretøjet er forsynet med 3PMSF-mærkede vinterdæk ved kørsel under forhold, hvor der ligger sne, sjap eller is på vejen".

Med venlig hilsen



Jørgen Bomberg  
Direktør

## Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40- ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.).

KL takker for det fremsendte *udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40- ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)*.

### Generelle bemærkninger

KL konstaterer, at en del af forslaget omfatter initiativer, som var en del af regeringens landdistriktsudspil: *Sammenhæng og balance. Frihed, fremtid og muligheder i hele Danmark*.

KL er positive overfor regeringens ønske om at styrke og understøtte mobiliteten i landdistrikterne og finder nogle af regeringens initiativer herom i udspillet interessante.

I forhold til det konkrete lovforslag er der fra KL's side en opmærksomhed på, hvad forslaget konkret vil betyde for trafiksikkerheden på vejene. Det gælder både forslaget omkring Tempo 40-ordningen og kørekort til 17-årige.

### Specifikke bemærkninger

Lovforslaget har blandt andet til formål at øge mobiliteten for unge, særligt i landdistrikterne, hvor alternativerne til at transportere sig i bil er begrænsede. Dette gøres ved at give 17-årige mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet fra kl. 05.00 til kl. 20.00. 17-årige kan i dag, som led i en forsøgsordning, erhverve kørekort til almindelig bil (kategori B) betinget af ledsaget kørsel frem til det fyldte 18 år.

KL opfordrer til, at der bør være en opmærksomhed på, at lovforslaget kan betyde en stigning i biltrafikken. Dette kan have afledte effekter på passagertallene for den kollektive trafik, trængslen på vejene og en øget klima- og miljøpåvirkning fra vejtrafikken og ikke mindst på trafiksikkerheden. Sidstnævnte er særligt set i lyset af, at der med forslaget gives mulighed for 17-årige til at færdes alene i trafikken på de tidspunkter af dagen, hvor trafikken er størst. KL forventer, at politiet i den forbindelse følger op med særlige opmærksomheder, når lovforslaget træder i kraft.

Dato: 20. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05211  
Dok. ID: 3533816

E-mail: LAHN@kl.dk  
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 1 af 2





KL opfordrer samtidig til, at regeringen tager initiativ til indsatser, som kan styrke kommunernes arbejde med at øge trafikikkerheden. Her kunne blandt andet peges på en systematisk indsamling af data om trafikulykker fra landets skadestuer med henblik på at stille dem til rådighed for kommunerne. Øget data, særligt der kan geografisk bestemme ulykkessteder, kan væsentligt styrke kommunernes arbejde med trafikikkerhed.

Høringssvaret fremsendes med forbehold for politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen  
*Chefkonsulent*

Dato: 20. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05211  
Dok. ID: 3533816

E-mail: LAHN@kl.dk  
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 2 af 2



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

trm@trm.dk  
Att.: Ulla Østergaard

**Sagsnummer: 2024-3810**

## **Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (revision af ledsageordningen for kørekort til 17-årige, nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe, ansvar for egnede dæk og forenkling af Tempo 40-ordningen)**

Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark (KTA-DK) har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

### **Indledning:**

Nærværende høringssvar er udarbejdet af brancheorganisationen, "Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark" (KTA-DK).

Der er samlet set 33 køretekniske anlæg i Danmark. Heraf ejer og driver medlemmer, af KTA-DK, de 29 køretekniske anlæg og er således landsdækkende. Endvidere ejer og driver medlemmerne, af KTA-dk, også en lang række "lukkede øvelsespladser" (manøvrebaser) over hele landet. Alle medlemmers anlæg er godkendt i henhold til BEK nr. 1402 bilag 6, "Køreanlæg".

På anlæggene gennemføres der uddannelse i køreteknik for køreskoleelever til samtlige kørekort-kategorier. Herunder den grundlæggende køreuddannelse, i henhold til BEK nr. 1402 kapitel 3 om øvelseskørsel på lukket øvelsesplads og køretekniske anlæg.

På en række anlæg over hele landet gennemføres der endvidere efteruddannelse til både almindelig bil og mc, ligesom en række anlæg gennemfører obligatorisk efteruddannelse inden for transportsektoren.

Også det obligatoriske "Færdselsrelaterede førstehjælp's kursus", som beskrevet i BEK nr. 1402 kapitel kap. 2, gennemføres på en række anlæg landet over.

### **Ændring af ledsageordningen for kørekort til 17-årige**

Overordnede betragtninger:

Når køreskole-eleven dukker op på de køretekniske anlæg sker det ganske kort tid (ofte få dage) før de skal til den praktiske køreprøve. Siden ordningen med "de 17-årige" blev iværksat har vi noteret os en mærkbar ændring i køreskoleelevens modenhed i forhold til den 18-årige, selvom det kan synes at der "kun" er 12 måneders forskel.

Den knap 17-årige er udtalt mindre orienteret om tid, sted, evne til at forstå en kollektiv besked, huske sine papirer og i det hele taget være observant på hvad der foregår rundt om dem.

Endvidere er deres motoriske evner og "rummelige" intelligens, i forhold til at udføre de i bkg. angivne køretekniske øvelser, væsentlige ringere end de 18-åriges.

De køretekniske øvelser, som skal gennemføres, sker i et "skærmet" miljø, hvor øvelserne udføres én ad gangen og alle biler kører i samme retning og der er en "voksen" til at holde styr på kørslen.

KTA-DK er derfor stærkt bekymret såfremt den 17-årige, i trafikken, er helt overladt til sig selv, uden nogen medpassager som kan guide føreren mht.:

- fra siden kommende trafik
- hastigheds begrænsninger
- fodgængere
- legende børn ved vej
- kommende vigepligt
- evnen til "at køre bil når du kører bil", herunder brug af mobiltlf.
- i det hele taget at orientere sig rundt om køretøjet

Endvidere er KTA-DK stærkt uenig i, at et ønske om at øge mobiliteten i landdistrikterne, sker på bekostning af trafiksikkerheden.

Vi anerkender at der kan være mobilitets problemer, for de unge, på en række steder i landet. Men gennemførelse af nærværende forslag vil ske på bekostning af trafiksikkerheden, hvilket er uacceptabelt og der må søges andre muligheder.

Skulle forslaget blive fremmet og vedtaget så anbefaler KTA-DK at det indføres med en "prøveperiode" på 2-3 år, hvorefter forslaget evalueres.

Forslaget, om at lade de 17-årige køre uden ledsager, vil påvirke trafiksikkerheden negativt, idet det vil medføre flere trafikdræbte og tilskadekomne i trafikken.

Synspunktet understøttes af følgende årsager:

- Vejdirektoratet estimerer at forslaget vil medføre yderligere 4 dræbte, hertil mere end 30 tilskadekomne pr. år, med store menneskelige omkostninger for de implicerede parter.
- Hertil kommer et betydeligt antal millioner DKK som vil belaste samfundets økonomi.
- Forslaget går stik imod den forskningsrapport, fra det Norske NORD Universitet, som Færdselsstyrelsen fik udfærdiget som grundlaget for arbejdet med revidering af køreuddannelsen. Heri anbefales det at aldersgrænsen skal opretholdes på 18 år.
- Pt. kan der ikke findes andre sammenlignelige lande, hvor kørsel uden ledsager i bestemte tidsrum, er implementeret. Derfor bør forslaget gøres til genstand for ordentlig analyse og undersøgelse inden implementering.
- Den 17-årige vil være mindre robust til at modstå forstyrrelse fra sine medpassagerer f.eks. ved kørsel til-/fra uddannelse eller til-/fra "byen".
- Den 17-årige er langt mere risikovillig og chancetagende.
- Forskning har påvist at både de unge bilister og deres ledsagere, som mange gange er deres forældre, entydigt opfatter at den unge er blevet en bedre bilist af at køre med en ledsager, inden det fyldte 18 år.
- En række velansete organisationer, som f.eks. Rådet for Sikker Trafik, Forskere fra DTU, Færdselssikkerheds kommissionen, m.fl. anbefaler ligeledes at forslaget ikke gennemføres.

#### **Nedsættelse af promillegrænsen til 0,2 for førstegangserhververe m.fl.**

KTA-DK finder det meget positivt, at promillegrænsen nedsættes til 0,2 for førstegangserhververe de første 3 år, man har kørekort til almindelig personbil.



Det vil uden tvivl medvirke til at føreren, fra starten, vil være meget observant på at adskille alkohol fra kørsel.

**Førerens ansvar for kørsel med egnede dæk**

KTA-DK kan tilslutte sig forslaget, der forhåbentligt vil medvirke til, at trafikanterne er opmærksomme på, om deres dæk matcher vinterføre, før de begiver sig ud på vejene.

**Forenkling af Tempo 40-ordningen**

KTA-DK har ikke nogen bemærkninger til dette forslag.

På KTA-DK's vegne



Michael Nielsen  
Formand

---

**Til:** Xenia Petrusjka Saxil Andersen (xsa@trm.dk)  
**Fra:** Ask Jessen (ask.jessen@northmedia.dk)  
**Titel:** SV: Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id  
**Sendt:** 18-12-2024 09:32

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Tak Xenia. Brancheforeningen af danske Distributionsvirksomheder har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best regards

**Ask Jessen**

Adm. Dir.

Mobil: +45 5353 8513 | Tlf.: +45 3957 7000  
North Media A/S | Gladsaxe Møllevej 28 | 2860 Søborg | CVR 66590119  
[northmedia.dk](http://northmedia.dk) - [LinkedIn](#)

*Vi behandler personoplysninger i forbindelse med vores daglige drift og opgaver. Læs mere om, hvordan vi behandler personoplysninger [her](#). Denne mail og eventuelle vedhæftede filer kan indeholde fortrolige eller personfølsomme oplysninger, som kun er tiltænkt adressaten. Såfremt du ved en fejl har modtaget denne mail, bedes du venligst straks slette den og informere os på telefon 39577000 eller mail [GDPR@northmedia.dk](mailto:GDPR@northmedia.dk).*

---

**Fra:** Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

**Sendt:** 17. december 2024 21:32

**Emne:** Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id n...

Du får ikke ofte mails fra [xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk). [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 20. januar 2025** til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med angivelse af journalnummer 2024-3810.



**Transportministeriet**

Venlig hilsen

**Xenia Saxil Andersen**

Fuldmægtig

Færdselskontoret | Departementet | Frederiksholms Kanal 27 F | 1220 København K  
Tlf. 23 71 19 04  
[xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk) | [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

16-01-2025

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S24-7908

Ref: DBL/

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven  
(Forenkling af Tempo 40- ordning, ansvar for egnede dæk, revision  
af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af  
promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

**Forenkling af Tempo 40-ordning**

FDM noterer sig, at der lægges op til fortsat at blive stillet krav om, at påhængskøretøjer, som godkendes til at køre i vogntog med 40 km i timen, skal have påsat et "Tempo40-klistermærke".

Dette kan vi i FDM kun bakke op om, da det også er vigtigt for de øvrige trafikanter at kunne identificere køretøjer, der potentielt kører med en anden hastighed end den forventede.

**Ansvar for egnede dæk**

FDM vil gerne kvittere for, at der tages skridt til de facto at stille krav om vinterdæk i vinterføre. Det er som bekendt noget, FDM har efterlyst længe. Kører man ud i vinterføre med sommerdæk, udsætter man både sig selv og andre trafikanter for en unødvendig fare, og man risikerer at skabe store udfordringer for fremkommeligheden, når man blokerer trafikken.

I Danmark er det heldigvis allerede de fleste privatbilister, der kører på vinterdæk eller gode helårsdæk i vinterperioden. Et lovkrav handler derfor om at få sikret, at de sidste få ikke påfører de øvrige, fornuftige trafikanter en øget fare eller forringet fremkommelighed.

I høringsmaterialet fremhæves vigtigheden af at tilvejebringe et klart retligt grundlag for at kunne straffe de køretøjsejere, som, til fare for dem selv og øvrige trafikanter, ikke har fokus på at anvende køretøjer, som er monteret med åbenbart uegnede dæk til et givent føre. Det er efter FDM's vurdering desværre ikke lykket at imødekomme dette i det foreliggende forslag.

En tilføjelse af passussen "at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk" i færdselslovens § 67, stk. 3 tilvejebringer ikke et klart retligt

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

grundlag, der er håndterbart for hverken trafikanterne eller politiet. Tværtimod efterlader det en række ubesvarede spørgsmål, der vil skabe stor usikkerhed blandt de berørte. En lovgivning man først kender betydningen og udstrækningen af efter flere års sager i retssystemet, er ikke en klar og gennemskuelig lovgivning.

Hvis et krav om ansvar for egnede dæk skal være en succes og ikke føre til åbenlyst retssikkerhedsmæssige udfordringer for borgerne, er det nødvendigt at lovteksten er så klar og utvetydig som overhovedet muligt. Dette lever det nuværende forslag ikke op til.

FDM vil opfordre til, at man kigger til Sverige og Tyskland, der har nogle anderledes klare og håndterbare regler på området. Mere præcist opfordrer FDM til, at der i loven stilles krav om, at der i vinterføre skal anvendes 3PMS-mærkede dæk. Det skal i loven defineres, hvad vinterføre er – fx defineret som: sne, is, sjaap eller frost på vejen, eller våd vej hvor temperaturen er lig eller under 0 grader. Derudover bør kravet begrænses til en nærmere fastsat periode – det kunne fx være 1. november til 15. april – så det sikres, at man ikke kriminaliserer trafikanter, der fanges i et uventet haglvejr i maj.

3PMS-mærkningen af dæk er oplagt at tage udgangspunkt i, når der skal fastsættes et lovkrav for person- og varebiler. Alle vinterdæk og gode helårsdæk, der kan købes på det danske marked, er 3PMS-mærkede, da dette reelt har været industristandarden i en årrække. De 3PMS-mærkede dæk, der sælges i Danmark, er tilpasset danske og nordeuropæiske vejforhold, og er således ikke dæk, der kun er egnet til alpinkørsel.

Modsat er M+S-mærket en bedaget standard, der reelt intet siger om dækket egenskaber i vinterføre. Der findes således M+S-mærkede dæk, der er målrettet offroad-kørsel og således i højere udstrækning er tilpasset mudder end sne. Dertil kommer, at der som nævnt ikke markedsføres vinterdæk, der alene er M+S-mærkede på det danske marked.

I både Sverige og Tyskland er kravet til vinterdæk da også netop, at dækket skal være 3PMS-mærket. Hvis vores nabolande kan håndtere et sådant krav, er der intet, der taler for, at det ikke skulle kunne lade sig gøre i Danmark.

FDM henstiller således til, at den foreslåede lovtekst erstattes med en tekst, der er letforståelig, gennemskuelig og håndterbar, og ikke som det nuværende forslag, der er elastisk i metermål.

### **Revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige**

FDM bakker op om, at den nuværende forsøgsordning vedr. ledsagerordning for kørekort til 17-årige gøres permanent. Ordningen giver den 17-årige en forbedret rutine, inden denne kan køre alene på vejene som 18-årig, hvilket er en gevinst for trafiksikkerheden – både generelt og i særdeleshed i forhold til de unge bilister.

FDM vil derimod gerne advare imod, at der gives mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet fra kl. 05.00 til kl. 20.00. FDM anerkender ønsket om at forbedre de unges mobilitet, især i landdistrikterne. Men løsningen er ikke at svække en succesfuld ordning med forringelse af trafiksikkerheden til følge.

Som bekendt har Vejdirektoratet regnet på konsekvenserne af den foreslåede ændring. Vejdirektoratet nåede frem til, at antallet af trafikdræbte vil

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

stige med fire personer årligt, og dertil forventes der 30 flere alvorligt tilskadedekomne i trafikken. Denne pris er i FDM's optik alt for høj til at kunne opveje en eventuel forbedring af unges mobilitet. Det nytter ikke meget, at de unge kan komme lettere omkring, hvis de til gengæld risikerer ikke at komme hjem.

FDM opfordrer derfor til, at den nuværende forsøgsordning vedr. ledsagerordning for kørekort til 17-årige gøres permanent, men under samme betingelser som er gældende i dag.

Det er i øvrigt nyt for FDM, at det skulle være udfordring for 17-årige at kunne tilvejebringe en ledsager. Det er ikke et billede, vi kan genkende.

### **Nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe**

FDM finder det fornuftigt, at promillegrænsen for førstegangserhververe nedsættes til 0,2. Som ny trafikant har man mindre rutine, og udgør derfor alt andet lige en større risiko ved indtagelse af alkohol i forbindelse med kørslen.

FDM undrer sig dog over, at denne lavere promillegrænse for førstegangserhververe kun skal gælde den, som fører eller forsøger at føre almindelig bil. En tilsvarende regel bør også gælde den, som fører eller forsøger at føre motorcykel og andre motorkøretøjer.

Tilsvarende bør begrebet 'førstegangserhverver' ikke kun være tilknyttet førstegangserhvervelse af retten til at føre almindelig bil, men bør tilsvarende være gældende for førstegangserhvervelsen af kørekort til motorcykel og andre motorkøretøjer, afhængig af hvilken erhvervelse, der måtte være kommet først.

Det synes åbenbart uhensigtsmæssigt, at den fører, der alene har erhvervet kørekort til fx motorcykel ikke skal være omfattet af en lavere promillegrænse, mens den fører, der alene har erhvervet kørekort til almindelig bil er omfattet en sådan lavere grænse.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Chefkonsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

**Transportministeriet**

Køretøjskontoret  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Dato: 16-01-2025

Journalnr.: 2024-3810

Høringssvar er sendt til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) samt [uo@trm.dk](mailto:uo@trm.dk)

**Høringssvar for høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)**

ITD kvitterer for fremsendte høring og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

**Bemærkninger til revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige**

ITD bemærker, at forslaget relaterer sig til kørsel af personbil (kategori B), hvorfor det ikke direkte har betydning for vores medlemmers kørsel i lastbil (kategori C og C/E).

ITD finder det dog fremmende i forhold til chaufførmangelproblematikken, at der undersøges muligheder for at udvide aldersgruppen, så længe dette er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

**Bemærkninger om ansvar for egnede dæk**

Bestemmelserne i høringsudkastet præciserer, at førerens ansvar for køretøjets lovlige og ansvarlige stand tillige omfatter, at køretøjet ved kørsel ikke er monteret med åbenbart uegnede dæk til den konkrete kørsel på sne- eller isdækkede veje.

ITD savner dog fortsat fyldestgørende oplysninger om, hvad der konkret kræves omkring lastbilers dækudrustning ved kørsel på sne- eller isdækkede veje.

Særligt mangler der en klar redegørelse for, at der alene kræves godkendte, vintermærkede dæk (3PMSF) på lastbilers hjul på drivaksler og eventuelt foraksler.

Det er vigtigt at dæk på øvrige positioner på lastbilen eller vogntoget, som ikke skaber fremdrift eller primære styreegenskaber, ikke vil blive uhensigtsmæssigt omfattet kravet om brug af vintermærkede dæk ved kørsel på sne- eller isdækkede veje.

ITD har i sit bidrag til vejgrebsanalysen oplyst, at regler for vintermærkede dæk på lastbiler og tunge vogntog ikke bør være strengere end de regler, der er gældende i Tyskland og Sverige. Dette skyldes, at der generelt falder mere sne i Tyskland og Sverige, og at sneen bliver liggende længere end i Danmark. Grundet et kystnært klima er de danske vintre gennemsnitligt mildere. Ved at der kræves vintermærkede dæk på lastbilers drivaksler og eventuelt styrende foraksler, og at disse ikke kræves på andre akselpositioner, vil reglerne efter ITDs vurdering være tilstrækkelige set i forhold til de tyske og svenske regler på området.

Se som eksempel de tyske lovkrav [her](#), hvor det er præciseret, at kravene for anvendelse af vintermærkede dæk (3PMSF) på sne- og isdækkede veje alene gælder for tunge motorkøretøjers drivaksler og styrende foraksler.



Efter dialog med Færdselsstyrelsen er ITD dog blevet oplyst, at der vil blive udarbejdet en vejledning for tunge køretøjer, der ønskes anvendt til kørsel på sne- eller isdækkede veje – denne vil have til hensigt at redegøre for de nærmere retningslinjer. Det er vigtigt, at en sådan vejledning vil være tydelig og utvetydig formuleret, så der ikke opstår tvivlsspørgsmål. ITD bidrager meget gerne med forslag til indhold og formulering til denne vejledning.

ITD anerkender Færdselsstyrelsens grundige arbejde af vejgrebsanalysen, som vi mener er et omfattende og præcist værktøj, som bør danne grundlag for beslutninger på området. Vi hæfter os særligt ved, at der ikke sker flere ulykker om vinteren sammenlignet med ulykkesstatistikken for sommeren. Tilsvarende viser statistikker fra forsikringsselskaberne, som indgår i analysen, at der ikke er flere anmeldte forsikringsskader på køretøjer i vintersæsonen.

Slutteligt fremgår det i vejgrebsanalysen, at der ikke anbefales lovgivning om brug af vinterdæk, da der ikke er fundet evidens for, at et krav om vinterdæk vil have signifikant betydning for fremkommeligheden og sikkerheden. I vurderingen vægtes det særligt, at der ifølge Vejdirektoratets undersøgelse ikke sker flere ulykker om vinteren end andre tidspunkter på året, og at det dermed ikke kan sandsynliggøres, at et lovkrav vil styrke trafiksikkerheden. Desuden bemærkes at et lovkrav kan medføre negative, miljømæssige konsekvenser.

\*\*\*

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

## Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe)

Sagsnummer 2024-3810

I Dansk Center for Familier & Sorg deler vi Rådet for Sikker Trafiks bekymringer vedrørende forslaget om at ændre ledsagerordningen for kørekort til 17-årige, og vi bakker op om de synspunkter og anbefalinger, som de fremlægger i forbindelse med deres høringssvar. Vi ved desværre, hvor voldsomt det er for forældrene, uanset om den unge kører sig selv ihjel eller bliver kørt ihjel af en anden, og derfor lægger vi os op af Rådet for Sikker Trafiks høringssvar.

Som Rådet for Sikker Trafik påpeger, vil det forventeligt koste fire unge mennesker livet årligt, og i Dansk Center for Familier & Sorg ved vi, at disse dødsfald er så omsiggribende, og har en alvor, der rækker langt ud over det liv, som er mistet i trafikken.

Dansk Center for Familier & Sorg har hvert år terapeutiske samtaleforløb med mere end 800 forældre, som har mistet deres barn, og blandt forældrene er også dem, der har mistet deres barn i en trafikulykke – både de selvforskyldte tab og dem, der er blevet dræbt af andre.

### Alvoren i at miste sit barn

Al forskning viser, at den voldsomste sorg, vi som mennesker kan rammes af, er sorgen over at miste et barn (uanset alder). Hvor ca. 10% af normalbefolkningen udvikler kompliceret sorg i forbindelse med et dødsfald, så er tallet for forældre, der mister deres barn, tæt ved 60%, og taget i betragtning at kompliceret sorg bliver en psykiatrisk diagnose i 2026, så vil en eventuel lovændring medføre, at flere vil blive indskrevet til behandling i psykiatrien.

Derudover er de økonomiske og menneskelige omkostninger for de efterladte familier enorme. For langt de fleste medfører dødsfaldet, at forældrene for en kortere eller længere periode falder ud af arbejdsmarkedet, og for nogle kan det betyde, at de aldrig bliver i stand til igen at forsørge sig selv. Det har også konsekvenser for eventuelle søskende i familien, da forældrenes evne til at varetage forældreskabet forringes markant med alvorlige konsekvenser for børnene som følge. For en stor gruppe af forældrene vil begge dele være tilfældet for en tid.

Opgøres det i tal så står vi med samfundsmæssige udgifter i millionklassen, og unge trafikdræbte har store og markante samfundsmæssige omkostninger, der rækker ud over det mistede liv.

Birgitte Sofia Horsten  
Direktør



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Deres ref.: 2024-3810

Vor ref.: 25-6

Dato: 17.1.2025

## **Høringssvar forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

### ***Generelle bemærkninger***

DTL har alene bemærkninger til den del af lovforslaget som vedrører ansvar for egnede dæk.

Følgende fremgår af den såkaldte vejgrebsanalyse fra Færdselsstyrelsen:

”En mulighed for at straf for åbenbart uegnede dæk bør kun indføres, hvis det kan dokumenteres, at det vil føre til væsentlige forbedringer i trafiksikkerheden, uden at det påfører uforholdsmæssigt store økonomiske og miljømæssige omkostninger. En afbalanceret tilgang, der inkluderer oplysning og incitamenter, er mere hensigtsmæssig end truslen om straf.”

DTL er enige i ovenstående, og i at der ikke er noget fagligt grundlag for et generelt lovkrav om vinterdæk. Men DTL frygter, at lovforslaget med den nuværende uklare formulering kan blive et faktisk lovkrav om vinterdæk.

I stedet bør man som anbefalet i den såkaldte ”Vejgrebsanalyse” øge opmærksomheden på vigtigheden i at anvende vinterdæk i vinterføre. Så der er snarere brug for en oplysningskampagne om vinterdæk og egnede dæk end ny og uklar lovgivning.

Man bør også afvente test og undersøgelser af betydningen af strengere regler for mønsterdybde for tunge køretøjer, jf. Færdselsstyrelsens anbefalinger i den såkaldte vejgrebsanalyse.

DTLs anbefaling er derfor, at den del af lovforslaget som handler om ansvar for egnede dæk udgår af lovforslaget.

### ***Specifikke bemærkninger***

#### ***Straffe køretøjsejere***

Det fremgår af bemærkningerne, at

”det giver god mening at tilvejebringe et klart retligt grundlag for at kunne straffe **de køretøjsejere**, som til fare for dem selv og øvrige trafikanter ikke har fokus på at anvende køretøjer, som er monteret med åbenbart uegnede dæk til et givent føre.”

Henset til at formålet med lovforslaget er at præcisere førerens ansvar, hvis der sker kørsel med åbenbart uegnede dæk, så skal køretøjsejere vel rettes til førere?

### *Manglende klart retligt grundlag*

Det fremgår af bemærkninger, at

” Det er derfor op til håndhævelsesmyndighederne at udvikle en praksis, der målrettet fokuserer på situationer, hvor køretøjer anvender åbenbart uegnede dæk under de aktuelle vejrforhold.”

Efter DTLs opfattelse så savner bestemmelse den nødvendige klarhed, og det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at man som fører ikke ud fra bestemmelsen kan vide, hvad der er strafbart, men lader op til håndhævelsesmyndighederne at udvikle praksis.

Det åbner op for tvivl og uens håndhævelse.

Gælder kravet om egnethed for alle dæk på en lastbil/vogntog, eller er det så kun på forhjul og trækhjul, og hvad med aflastningsaksler mv.?

Skal Politiet have advaret mod al unødvendig udkørsel i et område før, at man kan blive straffet, eller kan man også blive straffet, hvis vintervejret pludselig og overraskende kommer?

Hvad med kørsel på sort is, eller isslag? Dette kan komme pludselig, og her er det kun pigdæk som er egnede. Der kan også være tale om uforudsigelig ringe eller uens kvalitet af vintertjenesten undervejs på en rute.

Efter DTLs opfattelse så vil uklarheden i lovforslaget give en masse unødigt ekstraarbejde for vognmænd, politi og domstole. Der må således forventes en masse prøvesager, som skal håndteres af det i forvejen det hårdt pressede politi og domstole.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K.  
[Trm@trm.dk](mailto:Trm@trm.dk)

Sagsid: FAG-2021-08-00159-038 - FO/AJ  
Deres sagsnr.: 2024-3810.

17. januar 2025

**Høringssvar - Ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort m.v.)**

**Revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige**

3F Transport finder det stærkt problematisk at give 17-årige mulighed for at føre et køretøj uden ledsager.

Vores medlemmer har vejen som arbejdsplads, hele døgnet, og 3F Transport finder, at det giver øget risiko for færdselsulykker med en nedsætning af alderen til 17 år.

3F Transport noterer, at Vejdirektoratet vurderer følgende "...medføre yderligere 3,8 dræbte årligt og yderligere 33 alvorligt tilskadekomne årligt." som følge af ordningen.

Vi finder vurderingen lidt konservativ, men selv om den skulle holde stik, er det en meget høj pris at betale - og i den forbindelse en unødigt risiko for vores medlemmer.

Samtidigt frygter vi, at det fjerner passagerer fra den kollektive trafik. Dette vil specielt i landdistrikterne have en negativ effekt på den gruppe, der ikke deltager i ordningen.

Af disse grunde vil vi kraftigt advare mod at iværksætte denne ordning.

**Forenkling af Tempo 40- ordning**

3F Transport har ingen bemærkninger til dette.

**Nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe**

3F Transport har ingen bemærkninger til dette.

**FAGLIGT FÆLLES FORBUND**  
TRANSPORTGRUPPENS FAGLIGE  
GRUPPE  
KAMPMANNSGADE 4  
1604 KØBENHAVN V  
MAIL: FAG.TRANSPORT@3F.DK

FLEMMING OVERGAARD  
FORHANDLINGSSEKRETÆR  
TLF.: 889 20321

ANJA JAQUE  
CHEFSEKRETÆR  
TLF.: 889 20306

**Ansvar for egnede dæk**

At lave en sanktion, hvor det alene er chaufføren, der bliver straffet, er meget uhensigtsmæssigt.

Der er ikke et lige forhold i den tilgang, der skal være, når det alene er chaufføren, som står med en sanktion, hvis bilen føres med dæk, der ikke er godkendt til kørsel den givne dag.

Der vil komme mange problemstillinger og ulige diskussioner mellem chauffører og vognmænd, det er jo ikke sikkert, at vognmanden deler opfattelsen af, hvornår dækkene på bilen ikke er egnet til kørsel.

Såfremt en chauffør ikke vil køre i bilen, enten fordi det fra start er uforsvarligt, eller der er frygt for, at det kan blive uforsvarligt op ad dagen, vil et afslag om kørsel kunne føre til ansættelsesmæssige konsekvenser.

Det er jo lange arbejdsdage og i mange tilfælde over flere dage, hvordan kan man pålægge en chauffør eneansvaret for at forudsige vejret.

De mange bøder og høje sanktioner i branchen giver allerede i dag flugt fra branchen. Når der nu ligges op til endnu en sanktion, der uden tvivl ofte vil føre til diskussioner, hvor den ulige magtbalance vil føre til, at chaufføren kan presses til at køre, vil flugten fra branchen øges.

3F Transport mener, at det er vognmanden, som må sørge for, at bilen er udstyret med de dæk, som lovgivningen kræver. Det er vognmanden, som må bære den økonomiske sanktion, såfremt bilen ikke er udstyret med dæk, som passer til føret.

Den sanktion kan ikke ligge på chaufføren alene.

Venlig hilsen

Flemming Overgaard

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Tinne Hjerrild Jakobsen (thj@skaf-net.dk)  
**Titel:** Sagsnummer 2024-3810  
**Sendt:** 16-01-2025 13:35

CFU har ingen bemærkninger til ovennævnte høring

Med venlig hilsen

Tinne Hjerrild Jakobsen  
Fuldmægtig



**CFU - Centralorganisationernes Fællesudvalg**

Niels Hemmingsens Gade 10, 4.  
1153 København K

Direkte telefon 4224 1698  
Mail: [thj@skaf-net.dk](mailto:thj@skaf-net.dk)

FORTROLIGHED: Denne e-mail og evt. vedhæftede filer kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke rette modtager, bedes du venligst omgående underrette os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil uden at beholde en kopi og uden at videregive oplysninger om indholdet.

Vores persondatapolitik fremgår af vores hjemmesider:

<https://www.skaf-net.dk/persondatapolitik>

<https://www.lc.dk/persondatapolitik>

<https://www.co10.dk/persondatapolitik>



Dansk  
Agroindustri



Danske  
Sukkerroedyrkere



SEGES  
INNOVATION



Dato 16. januar 2025

Til:  
Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-3810.

Sendt på elektronisk til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
F +45 3339 4141  
E [info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)  
W [www.lf.dk](http://www.lf.dk)

CVR DK 25 52 95 29

## **Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40- ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)**

### **1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet**

Landbrugserhvervet har følgende bemærkninger: Ved mødet i Transportministeriets 29. august, hvor Færdselsstyrelsen og Landbrugserhvervets Færdselsgruppe deltog, blev der nævnt at Tempo 40 ordningen ville blive ændret i 2025.

Ordningen skulle tilpasses, så registrering i DMR (Motorregistret) ikke længere er en forudsætning for Tempo 40 godkendelse. Kravet skulle fremadrettet alene være Tempo 40 mærkat uanset registreringsforhold – selvfølgelig under forudsætning af, at der foreligger dokumentation for at køretøjerne er konstrueret til 40 km/t.

Erfaringen fra 2016, hvor Tempo 40 ordningen blev indført, er at registrering i DMR har været en stopklods for anvendelse af Tempo 40 for de fleste af landbrugserhvervets køretøjer, da disse ikke er registreringspligtige – der er altså ikke krav om nummerplade.

Derfor registreres landbrugets påhængsvogne/-redskaber og motorredskaber ikke i DMR. Traktorer på landbrug er "godkendte traktorer" med nummerplade iflg. Køretøjsregistreringslovens §4 (LBK179), men landbruget har også et mindre antal traktorer uden nummerplade (iflg. LBK179 §3).

### **2. Landbrugserhvervets kommentar til det konkrete udkast**

Landbrugserhvervets hilser velkomment, at landbrugserhvervets anmodning om at ændret Tempo 40 reglerne, så de kan bruges i praksis, er blevet hørt. Der er mange gode tanker og forslag, der forbedrer Tempo 40 ordningen markant.

I dette høringsmateriale er der ikke krav om nummerplade og derved registrering af landbrugets påhængsvogne og -redskaber i DMR. Det er en optimal løsning. Hvis denne fremgangsmåde anvendes til specielt motorredskaber (og traktorer uden registreringskrav/nummerplade), er vi i mål.

Det er et stort problem, at den ny ordning stadig er afhængig af DMR for motorredskabers vedkommende (og traktorer uden registreringskrav/nummerplade). Mejetærskere, finsnitte, selvdrevne roe- og kartoffeloptagere, læssemaskiner mv. er eksempler på køretøjer uden registreringskrav. De er derfor ikke registreret i DMR, og vil derfor heller ikke fremadrettet kunne Tempo 40 godkendes.



Hvis kravet om registrering i DMR ikke fjernes, må vi konstatere, at den ny Tempo 40 ordning ikke løser problemerne med Tempo 40 ordningen fra 2016, der aldrig har fungeret. Og vi ved at tilpasning af DMR er urealistisk – erhvervet har prøvet siden 2016.

### **3. Landbrugserhvervet ønsker at påpege understående til genovervejelse**

Landbrugserhvervet kan ikke understrege nok, at en løsning som skitseret for påhængsvogne og -redskaber uden registrering i DMR er den eneste rigtige løsning.

#### **Alternativ 1**

Dog, i lovforslaget 2.1.1. til sidst, står der:

*"Betingelserne for godkendelse til Tempo 40-kørsel for godkendte eller registrerede traktorer og motorredskaber er, at disse er registrerede eller godkendte. Såvel godkendte som registrerede traktorer og motorredskaber er registreret i Køretøjsregistret, hvorfor der ikke er andre betingelser gældende for traktorer og motorredskaber, der er registreret i Køretøjsregistret."*

Her og flere andre steder i lovforslaget anvendes formuleringen:

*"betingelserne for godkendelse til Tempo 40-kørsel for godkendte eller registrerede traktorer og motorredskaber er, at disse er registrerede eller godkendte."*

Hvis det kan tolkes som, at der bliver mulighed for, at motorredskaber kan registreres som "godkendt motorredskab", tilsvarende "godkendte traktorer" med nummerplade (iflg. LBK179 §4) er det den anden bedste løsning for landbrug, da landbruget så har en brugbar Tempo 40 ordning, der omfatter langt de fleste køretøjer:

- Godkendte traktorer med nummerplade iflg. LBK179 §4
- Motorredskaber, hvis de kan registreres som godkendt motorkøretøj svarende til LBK179 §4
- Påhængsvogne og -redskaber, der efter lovforslaget ikke skal registreres i DMR

#### **Alternativ 2**

En tredje mulighed, hvor registrering i DMR opretholdes for alle traktorer og motorredskaber kunne være, at køretøjerne registreres i DMR på stelnummer, på baggrund af køretøjets CoC dokument – uden krav om nummerplade på køretøjet.

Dansk Maskinhandlerforening oplyser, at stort set alle nye traktors fødselsattest – CoC dokumentet – indtastes i DMR, uanset om køretøjet skal registreres. Så data er tilgængelige i DMR. Der er dog enkelte mindre traktorimportører, samt parallelimportører, som ikke har adgang til DMR, og dermed et ukendt antal køretøjer som alene kommer i DMR ved godkendelse eller registrering til godstransport. Det bør dog ikke stoppe løsningen. Denne løsning kræver dog at motorredskabers data også kan indtastes i DMR.

#### **Forslag til forberedelse af en ny traktorkategori**

Vi har før drøftet muligheden for en ny traktorkategori svarende til EU-typegodkendte "b" traktorer konstrueret til >40/t. I dag skal de registreres som lastbil. Det er et problem, fordi gældende krav til dimensioner for landbrugskøretøjer så ikke er gældende. Vi anfægter ikke, at "højhastighedstraktorer" fortsat skal kræve lastbilkørekort mv.

Vi er tidligere fået afslag med begrundelsen, at fordi Færdselsloven definerer en traktor som et køretøj konstrueret til højst 40 km/t, er dette ikke muligt. En lille omformulering kunne bane vej for, at dansk lovgivning senere bliver tilsvarende EU-lovgivningen.

I forslaget §43 står der (minus det med grønt markerede):

*”Stk. 5. For biler og motorcykler, hvortil der er tilkøbt et ikke-registreringspligtigt påhængsredskab, og for traktorer og motorredskaber må hastigheden uanset § 42 ikke overstige 30 km i timen. For **EU-kategori ”a” (≤40 km/t)** traktorer og motorredskaber, som er registreret i Køretøjsregistret, må hastigheden dog ikke overstige 40 km i timen. For vogntog bestående af en traktor eller et motorredskab, der er registreret i Køretøjsregistret, tilkøbt et påhængskøretøj, må hastigheden dog ikke overstige 30 km i timen. For vogntog bestående af en traktor eller et motorredskab, som er registreret i Køretøjsregistret, tilkøbt et påhængskøretøj, der opfylder betingelser fastsat efter stk. 12, må hastigheden dog ikke overstige 40 km i timen.”*

Hvis den grønt markerede tekst indsættes, er der åbnet op for senere oprettelsen af en ny traktorkategori svarende til EU-kategori ”b” (iflg. EU167/2013) med en konstruktiv hastighed på mere end 40 km/t.

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

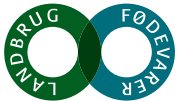
På vegne af Landbrugserhvervet

**Henning Sjørlev Lyngvig**

Chefkonsulent

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 9117 7620 | E [hsl@seges.dk](mailto:hsl@seges.dk)



Det indsendte er på vegne af:

- Dansk Agroindustri
- Dansk Maskinhandlerforening
- Danske Kartofler
- Danske Sukkerroedyrkere
- Landbrug & Fødevarer
- SEGES Innovation

## **HORESTAs høringssvar vedr. revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige**

I HORESTA takker vi for muligheden for at afgive vores høringssvar vedr. revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige.

Vi er gl der os over intentionen bag lovforslaget om at fremme unge 17-åriges mobilitet i landdistrikterne - hvor alternativerne til at transportere sig i bil er begrænsede - ved at give dem mulighed for at køre uden ledsager.

Desværre vil lovforslaget ikke give vores medlemsvirksomheder i landdistrikterne bedre vilkår i forhold til at rekruttere og fastholde elever og unge medarbejdere inden for hotel- og restaurationserhvervet.

Vi ser nemlig en betydelig hæmsko, hvis forslaget skal have den ønskede, fulde effekt for vores erhverv. Forsøgsordningen giver kun mulighed for, at de unge kan køre i tidsrummet fra kl. 05.00 til kl. 20.00. I hotel- og restaurationsbranchen foregår arbejdet ofte uden for dette tidsrum, hvorfor forslaget ikke vil få den ønskede effekt for vores erhverv, som beskæftiger i omegnen af 18.000 unge medarbejdere og elever udenfor de større byer.

Vi forstår, at hensigten bag det begrænsede tidsrum er, at de unge skal have mulighed for at få den almindelige hverdag til at hænge sammen i forhold til uddannelse, arbejdsliv og fritid, men at forslaget ikke skal give mulighed for fritidsk rsel i de sene aften- og nattetimer. Det har vi fuld forståelse for.

Derfor foreslår vi, at unge i målgruppen, der kan dokumentere, at de har en legitim årsag til at køre uden for det foreslåede tidsrum - eksempelvis for at komme til og fra arbejde/læreplads - dispenseres fra denne del af lovforslagets bestemmelser.

Venlig hilsen  
Maria Olafsson  
Politisk chef i HORESTA

Hotel • Restaurant  
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32  
1900 Frederiksberg C

Tel. +45 35 24 80 80  
Fax +45 35 24 80 88

[www.horesta.dk](http://www.horesta.dk)  
[horesta@horesta.dk](mailto:horesta@horesta.dk)

cvr.nr. 17 01 48 11

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Valdemar Mikhael Andersen (VMA001@POLITI.DK)  
**Fra:** Niels Waage (nwaage@outlook.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40- ordning, nedsættelse af promillegrænsen for første-gangserhververe m.v.), sagsnummer 2024-3810  
**Sendt:** 14-01-2025 12:22  
**Bilag:** Notat om lovforslag vedr. nedsættelse af promillegrænse mv..docx;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

I anledning af ovennævnte høring tillader vi os at fremsende et notat af dags dato med vores bemærkninger og anbefalinger til udkastet til lovforslag.

Med venlig hilsen

Niels Waage  
Fhv. retspræsident  
Telefon 24 67 59 57

Mikhael Andersen  
specialkonsulent, Østjyllands politi  
telefon 30 70 80 13

## Notat om dele af Transportministeriets udkast til forslag til ændring af færdselsloven (Nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

### 1. Indledning

Transportministeriets udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven udsendt til høring den 17. december 2024 (herefter *lovforslaget*) indeholder bl.a. en udvidelse af begrebet spirituskørsel. I dag foreligger der spirituskørsel efter promillekriteriet (færdselslovens § 53, stk. 1), når et motordrevet køretøj (køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft) føres eller forsøges ført, efter at føreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,50 promille. Efter lovforslaget skal der indsættes en ny bestemmelse som § 53, stk. 2, hvorefter der også foreligger spirituskørsel, når en almindelig bil (kategori B) føres eller forsøges ført af en fører, der har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0,20 promille, hvis

- 1) forholdet er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af retten til at føre almindelig bil (kategori B), eller
- 2) forholdet samtidig udgør en overtrædelse af eller forsøg på overtrædelse af § 56, stk. 1, 1. pkt. (kørsel uden erhvervet kørekort).

Det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne hertil, at spirituskørsel efter den foreslåede nye bestemmelse med en alkoholpromille i intervallet 0,21 til 0,50 promille skal sanktioneres efter gældende regler og praksis for spirituskørsel i intervallet 0,51 til 1,20 promille. Den foreslåede bestemmelse medfører således ikke, udover den foreslåede nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v., ændringer i sanktionsfastsættelsen i spiritussager.

Den foreslåede udvidelse af spirituskørsel-begrebet er en nyskabelse inden for dansk færdselsret, idet det ikke længere (alene) er førerens tilstand og kørsel, der bliver bestemmende for, om der foreligger en strafbar færdselsforseelse. Efter lovforslaget vil tillige det tidsrum, den pågældende har haft kørekort (eller det forhold, at den pågældende slet ikke har haft kørekort) indgå i gerningsindholdet for strafbar spirituskørsel efter den nye foreslåede bestemmelse.

Dette indebærer en væsentlig forskelsbehandling mellem de førere af almindelige biler (kategori B), der ikke har haft kørekort længere end 3 år (eller slet ikke har erhvervet kørekort) og alle andre motorførere, herunder personer, der fører andre motordrevne køretøjer end almindelig bil (kategori B), f.eks. lastbil og bus, motorcykel og stor knallert.

Forskelsbehandlingen viser sig derved, at personer, der fører eller forsøger at føre en almindelig bil (kategori B) med en promille mellem 0,21 og 0,50 anses for at køre spirituskørsel, hvis kørslen sker

inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse, eller føreren ikke har erhvervet kørekort, mens en tilsvarende kørsel ikke er spirituskørsel og dermed ikke er strafbar, hvis kørslen foregår med alle andre motordrevne køretøjer end almindelig bil (kategori B), f. eks. lastbil, bus eller motorcykel, eller hvis den foregår mere end tre år efter førstegangserhvervelsen af kørekortet.

Den således beskrevne forskelsbehandling forekommer os meget betænkelig, idet den gennemføres i et meget fintmasket sanktionssystem, der er opbygget over en lang årrække efter principper og ud fra forudsætninger, hvori der ikke indgår en forskelsbehandling af den beskrevne karakter.

I dette notat vil vi knytte nogle bemærkninger til de nogle af de principielle betænkeligheder, som lovforslaget giver anledning til. Vi vil i afsnit 2 behandle den forskelsbehandling, der gennemføres mellem førere af almindelige biler (kategori B) og andre motordrevne køretøjer. I afsnit 3 vil vi sammenligne, hvorledes personer, der er omfattet af det nye spirituskørsel-begreb er stillet strafferetligt i forhold til andre førere af motordrevne køretøjer. Endelig vil vi i afsnit 4 fremkomme med forslag til, hvorledes man kan afbøde de mest dramatiske konsekvenser af den forskelsbehandling mellem de forskellige motorførere, som lovforslaget indebærer.

## *2. Hvorfor er det kun førere af almindelige biler (kategori B), der omfattes af den foreslåede udvidelse af spirituskørsels-begrebet?*

Så vidt vi kan se, gives der i lovforslagets bemærkninger ingen begrundelse for, at det alene er førere af almindelig bil (kategori B), der vil blive omfattet af det nye spirituskørsels-begreb. Den eneste forklaring herpå, vi kan forestille os, er, at der i lovforslaget lægges op til, at 17-årige, der efter den gældende forsøgsordning kan få kørekort og derefter føre almindelig bil (kategori B), men ikke andre typer af motordrevne køretøjer, skal have adgang til at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 05.00 – 22.00. Nedsættelsen af promillegrænsen for førere af almindelig bil (kategori B) kan derfor måske opfattes som en begrænsning af denne udvidede adgang for 17-årige til at føre almindelig bil (kategori B) uden ledsager. Imidlertid vedrører nedsættelsen af promillegrænsen en langt større gruppe personer end 17-årige. Vi har endvidere meget svært ved at se nogen saglig begrundelse for, at der skulle gælde en højere promillegrænse for førere af f.eks. motorcykel eller bus end for almindelig bil (kategori B). Tværtimod synes de begrundelser, der i lovforslaget bemærkninger gives for, at promillegrænsen for nye trafikanter skal sænkes for kørsel med almindelig bil (kategori B), at være (mindst) fuldt ud lige så dækkende for alle de øvrige typer af motordrevne køretøjer.

## *3. Sammenligning af de strafferetlige positioner for personer, der er omfattet af det foreslåede nye spirituskørsels-begreb og andre motorførere*

Som ovenfor nævnt indebærer lovforslaget, at kørsel med en promille i intervallet 0,21-0,50 skal sanktioneres efter de almindelige regler og praksis for spirituskørsel i intervallet 0,51 til 1,20 promille.

En førstegangs spirituskørsel med en promille mellem 0,51 og 1,20 uden skærpende omstændigheder medfører i dag efter praksis en bøde på en måneds nettoløn ganget med alkoholpromillen og kørselsforbud, hvis forholdet er begået inden for 3 år efter erhvervet kørekort

En enkeltstående førstegangs spirituskørsel, der er omfattet af lovforslaget, med en promille på f.eks. 0,25, vil således føre til en bøde på en fjerdedel af en måneds nettoløn og kørselsforbud, mens en kørsel med en promille på 0,25, der ikke er omfattet af lovforslaget (enten fordi føreren har haft kørekort til almindelig bil (kategori B) i mere end 3 år, eller fordi kørslen er foregået i f.eks. en bus, lastbil eller på motorcykel) vil være straffri.

Den således beskrevne forskelsbehandling kan siges at være af relativt beskeden rækkevidde, når det drejer sig om en førstegangs spirituskørsel. Det forholder sig ganske anderledes i andre situationer, f.eks. hvis der – ud over selve spirituskørslen – foreligger skærpende omstændigheder i form af alvorlige kørselsfejl, eller der er tale om to eller flere spirituskørsler til samlet pådømmelse.

Vi vil i det følgende behandle to andre tilfældegrupper, nemlig 1) gentagelsestilfælde og 2) tilfælde, hvor føreren i forbindelse med kørslen har gjort sig skyldig i uagtsomt manddrab. I begge tilfældegrupper forekommer forskelsbehandlingen at være helt uproportionel og næppe tilsigtet.

### *3.1. Gentagelsestilfælde*

Hvis en motorfører, der er dømt for spiritus- eller narkokørsel (fortilfældet) inden for en periode på tre eller fem år på ny gør sig skyldig i en forseelse (den nye kørsel), indebærer fortilfældet, at sanktionerne for den nye kørsel bliver væsentligt strengere, som regel både i henseende til straf og frakendelse af førerretten.

*Eksempel 1.* Kører en motorfører ved fortilfældet f.eks. spirituskørsel med en promille på 1,00 (uden skærpende omstændigheder), vil vedkommende blive idømt en bøde på en måneds netto løn og få kørekortet betinget frakendt eller blive idømt kørselsforbud. Kører han eller hun inden for 3 år på ny spirituskørsel med en tilsvarende promille, bliver den pågældende på grund af gentagelsesvirkningen af fortilfældet idømt 10 dages fængsel, som regel betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling, og får frakendt kørekortet *ubetinget* i 3 år.

*Eksempel 2.* Kører den pågældende herefter inden for 5 år atter spirituskørsel med en promille på 1,00, bevirker de to tidligere domme, at han eller hun idømmes 20 dages ubetinget fængsel og får frakendt kørekortet ubetinget i 5 år.

Det forhold, at sanktionerne for spirituskørsel efter det foreslåede udvidede spirituskørsels-begreb efter lovforslaget skal svare til de gældende regler for spirituskørsel, vil bevirke, at en fører, der er omfattet af det udvidede spirituskørsels-begreb, og som i eksempel 1 kører med en promille i intervallet 0,21 - 0,50, vil blive idømt 10 dages fængsel, som regel betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling, og få frakendt kørekortet ubetinget i 3 år, mens en sådan kørsel vil være straffri for en person, der ikke er omfattet af det udvidede spirituskørsels-

begreb.

Køres der i et tilfælde som i eksempel 2 med en promille på mellem 0,21 og 0,50, vil den, der er omfattet af det udvidede spirituskørsels-begreb blive idømt 20 dages ubetinget fængsel og få frakendt kørekortet ubetinget i 5 år, mens forholdet er straffrit for andre motorførere.

Tilsvarende vil en motorfører, der er omfattet af det udvidede spirituskørsels-begreb, i et fjerdegangstilfælde blive idømt 30 dages ubetinget fængsel og få frakendt kørekortet ubetinget i 10 år, mens en sådan kørsel vil være straffri for den, der ikke er omfattet af det udvidede spirituskørsels-begreb.

### *3.2. Kørsel, der bevirker, at føreren dømmes for uagtsomt manddrab*

Efter straffelovens § 241 straffes den, som uagtsomt forvolder en andens død, med bøde eller fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 10 år. I § 241, 2. pkt. er det bestemt, at hvis forholdet er begået i forbindelse med bl.a. spirituskørsel, anses dette som en særligt skærpende omstændighed.

I praksis idømmes der som udgangspunkt bøde, hvis en motorfører i en færdselssituation findes skyldig i uagtsomt manddrab. Er forholdet begået i forbindelse med spirituskørsel, og der således efter straffelovens § 241, 2. pkt. foreligger særligt skærpende omstændighed, udmåles straffen efter de senere års skærper af straffeloven i praksis til ubetinget fængsel i mindst 3 år.

Dette vil indebære, at den bilist, der er omfattet af det udvidede spirituskørsels-begreb, og som med en promille på mellem 0,21 og 0,50 gør sig skyldig i uagtsomt manddrab, må imødesee en fængselsstraf på mindst 3 års ubetinget fængsel, mens den motorfører, der ikke er omfattet af det udvidede spirituskørsels-begreb, i en tilsvarende situation som udgangspunkt alene vil blive idømt bøde.

## *4. Forslag til imødegåelse af de mere vidtgående tilfælde af forskelsbehandling som følge af det udvidede spirituskørsels-begreb.*

### *4.1. Imødegåelse af de mest vidtgående konsekvenser af forslaget om, at sanktionsfastsættelsen for spirituskørsel i intervallet 0,21 – 0,50 skal følge reglerne om sanktionsfastsættelsen for spirituskørsel i intervallet 0,51-1,20 promille*

#### *4.1.1. De nye regler om sanktionsfastsættelsen i sager om hashkørsel*

Ved lov nr. 695 af 8. juni 2017 om ændring af færdselsloven blev hashkørsel udskilt som et særligt delikt fra de øvrige former for narkokørsel. Hidtil havde kørsel med en koncentration af det aktive stof i hash tetrahydrocannabinol (THC) i blodet over en bagatelgrænse på 0,001 mg THC pr. kg. blod været anset som en overtrædelse af den generelle bestemmelse i færdselslovens § 54, stk. 1, der fastsætter en nulgrænse for kørsel med trafikfarlige stoffer i blodet. Var denne bestemmelse overtrådt, blev sanktionerne (straf og frakendelse af kørekortet) fastsat uden hensyntagen til, hvor



høj koncentrationen af trafikfarlige stoffer (herunder THC) i blodet havde været under kørslen.

Når hashkørsel i færdselsloven blev udskilt som en særlig forseelse, skyldtes det et politisk ønske om, at sanktionsfastsættelsen for hashkørsel kom til at svare til sanktionsfastsættelsen for spirituskørsel, hvor straf og frakendelse af førerretten gradueres efter grovheden af spirituskørslen, dvs. efter, hvor høj førerens alkoholpromille havde været under kørslen.

Man gik efter bemærkningerne til lovforslaget ud fra,

- 1) at kørsel med over 0,009 mg THC pr. kg. blod (i det følgende benævnt ”højhashkørsel”) svarer kørsel med en alkoholpromille på over 1,20.
- 2) at kørsel med over 0,003 mg, men ikke over 0,009 mg THC pr. kg. blod (i det følgende benævnt ”mellemhashkørsel”) svarer til en alkoholpromille over 0,50, men ikke over 1,20, og at
- 3) kørsel med over 0,001 mg, men ikke over 0,003 mg THC pr. kg. blod (i det følgende benævnt ”lavhashkørsel”) svarer til en alkoholpromille på ikke over 0,50.

#### *4.1.1.1. Vedr. straffen for hashkørsel*

##### *1. gangs hashkørsel*

Som nævnt ovenfor er straffen for førstegangs spirituskørsel med en promille mellem 0,51 og 2,00 en bøde på en måneds nettoløn ganget med promillen. En tilsvarende udmåling af bødestrafen for hashkørsel, hvor der ikke er tale om nogen alkoholpromille, er ikke mulig. I stedet fremgår det af bemærkningerne til forslaget til lov 695/2017, at straffen for førstegangstilfælde af højhashkørsel og mellemhashkørsel forudsættes fastsat til 1 måneds nettoløn, svarende til en førstegangs spirituskørsel med en promille på 1,00.

Skulle lavhashkørsel, der som nævnt anses for at svare til kørsel med en promille ikke højere end 0,50, pådømmes som en sådan kørsel, ville der ikke blive tale om straf eller frakendelse, idet kørsel med en promille, der ikke overstiger 0,50 promille, ikke falder ind under definitionen for spirituskørsel i færdselslovens § 53, stk. 1, og derfor ikke er strafbar. Denne konsekvens af det ellers foretrukne princip om, at sanktioneerne for hashkørsel skulle svare til sanktioneerne for spirituskørsel, ønskede lovgiver ikke at drage. I stedet blev det fastsat, at lavhashkørsel skulle medføre en straf på 1/2 måneds nettoløn.

##### *Gentagen hashkørsel*

2. gangs og senere højhash- og mellemhashkørsler straffes fuldstændig på samme måde som 2. gangs- og senere spirituskørsler med en promille i intervallet 0,51-2,00. F.eks. straffes en 2. gangs højhash- eller mellemhashkørsel lige som en 2. gangs spirituskørsel med 10 dages fængsel, typisk betinget med vilkår om samfundstjeneste eller alkoholistbehandling eller behandling mod narkotikamisbrug. En 5. gangs højhash- eller mellemhashkørsel straffes ligesom en 5. gangs

spirituskørsel med en promille i intervallet 0,51-2,00 kørsel med ubetinget fængsel i 40 dage.

Til forskel fra, hvad der gælder højhash- og mellemhashkørsel, har afgørelser om straf for lavhashkørsel *ingen gentagelsesvirkning* på senere tilfælde af hashkørsel (eller andre færdselslovforseelser). Straffedomme for andre forseelser end lavhashkørsel, f.eks. spirituskørsel eller højhash- eller mellemhashkørsel har heller ingen gentagelsesvirkning på en senere lavhashkørsel. Straffen for lavhashkørsel er således 1/2 månedsløn, uanset hvilken gang lavhashkørsel, der er tale om, og uanset om den pågældende tidligere er straffet for andre overtrædelser af færdselsloven.

#### *4.1.1.2. Vedr. frakendelse af førerret for hashkørsel*

Der sker frakendelse af førerretten for højhash- og mellemhashkørsel efter fuldstændig samme retningslinier som en tilsvarende spirituskørsel. Således idømmes der ved førstegangsmellemhashkørsel inden for de første 3 år efter erhvervet kørekort kørselsforbud ligesom ved en dertil svarende spirituskørsel (promille i intervallet 0,51-1,20). Første gangs højhashkørsel fører som en tilsvarende spirituskørsel (promille over 1,20) til ubetinget frakendelse i 3 år. Endvidere bevirker gentagen hashkørsel et antal års ubetinget frakendelse, fuldstændig svarende til det antal års frakendelse, en tilsvarende gentagen spirituskørsel fører til.

Lavhashkørsel medfører ikke kørselsforbud eller frakendelse af kørekortet, men et klip i kørekortet. Efter reglerne om klip i kørekortet, medfører 3 klip betinget frakendelse af førerretten, uanset hvad der er anledningen til de enkelte klip (2 klip og kørselsforbud, hvis forseelserne er begået inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerretten). Hvis en fører herefter inden for 3 år får yderligere 3 (henholdsvis 2 klip), skal førerretten frakendes ubetinget, jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 7.

#### *4.1.2. Hvis sanktionerne for spirituskørsel med en promille mellem 0,21 og 0,50 kommer til at svare til sanktionerne for lavhashkørsel, vil det være i overensstemmelse med intentionerne bag lovændringen i 2017 og afbøde de mest vidtgående konsekvenser af lovforslaget*

Bliver spirituskørsels-begrebet i overensstemmelse med lovforslaget udvidet til i visse tilfælde også at omfatte kørsel med en promille mellem 0,21 og 0,50, vil der foreligge en kørsel svarende til lavhashkørsel. Når det i lovforslaget foreslås, at sanktionerne for spirituskørsel med en promille mellem 0,21 og 0,50 skal svare til sanktionerne for spirituskørsel mellem 0,51 og 1,20 (der svarer til mellemhashkørsel), vil der således opstå en ny forskel på principperne for sanktionsfastsættelsen for henholdsvis spirituskørsel og hashkørsel, i modstrid med de intentioner, der bar lovændringen i 2017. Lovforslagets bemærkninger ses ikke at komme ind på denne problemstilling. En overensstemmelse med intentionerne bag lovændringen i 2017 vil kunne opnås, hvis sanktionsfastsættelsen for spirituskørsel med en promille mellem 0,21 og 0,50 kommer til at svare til sanktionsfastsættelsen for lavhashkørsel.

Dermed vil den ovenfor under pkt. 3.1. beskrevne dramatiske forskelsbehandling mellem førere, der

har haft kørekort i henholdsvis over og under 3 år, blive afbødet væsentligt, navnlig derved, at tidligere afgørelser om spiritus- eller narkokørsel ikke vil have gentagelsesvirkning på spirituskørsel efter den foreslåede § 53, stk. 2 (kørsel i intervallet 0,21 - 0,50 promille)

#### *4.2. Imødegåelse af forskellen i strafudmålingen for uagtsomt manddrab efter om den pågældende fører er omfattet af den foreslåede udvidelse af spirituskørsels-begrebet eller ej.*

En imødegåelse af den dramatiske forskelsbehandling, der vil ske mellem førere, der dømmes for uagtsomt manddrab i forbindelse med en kørsel med en promille i intervallet 0,21 og 0,50, alt efter om de pågældende er omfattet af det foreslåede udvidede spirituskørsels-begreb eller ej, jf. ovenfor i afsnit 3.2., vil kunne ske ved, at det af straffelovens § 241 kommer til at fremgå, at den skærpelse, der sker af straffen for uagtsomt manddrab, der er begået under spirituskørsel, ikke omfatter spirituskørsel efter den foreslåede nye bestemmelse i færdselslovens § 53, stk. 2, f.eks. således at bestemmelsen formuleres således:

#### **§ 241**

*Den, som uagtsomt forvolder en andens død, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 10 år. Er forholdet begået i forbindelse med spirituskørsel efter færdselslovens § 53, stk. 1, eller 3, overtrædelse af [færdselslovens § 54](#), stk. 1 eller 2, særligt hensynsløs kørsel eller de groveste hastighedsovertrædelser, anses dette som en særligt skærpende omstændighed.<sup>1</sup>*

(En tilsvarende ændring bør ske af straffelovens § 249 om uagtsom betydelig legemsbeskadigelse)

*Roskilde, den 14. januar 2025*

*Aarhus, den 14. januar 2025*

*Niels Waage*

*Mikhael Andersen*

*Fhv. retspræsident*

*Specialkonsulent, Østjyllands politi*

---

<sup>1</sup> Det bør i den forbindelse overvejes at ændre straffelovens § 241, 2. pkt. yderligere, således at heller ikke *lavhashkørsel* skal anses som en særligt skærpende omstændighed ved uagtsomt manddrab. Hermed ville man fjerne det paradoks, der ligger i, at bemærkningerne til forslaget til ovennævnte ændring af færdselsloven fra 2017 formentlig må forstås således, at en lavhashkørsel ikke i sig selv bevirker, at der foreligger en uagtsomhed, der er tilstrækkelig betydelig til, at der dømmes for uagtsomt manddrab, samtidig med at en lavhashkørsel begået i forbindelse med *en anden forseelse*, der bevirker, at der dømmes for uagtsomt manddrab, medfører en strafforhøjelse fra bøde til 3 års ubetinget fængsel. Dette er f.eks. sket ved en Vestre Landsrets dom af 29. april 2024, refereret i Tidsskrift for Kriminalret 2024, side 133. Procesbevillingsnævnet har den 22. november 2024 givet tilladelse til, at denne dom ankes til Højesteret. Om problematikken kan henvises til Niels Waage Spiritus- og narkokørsel, 8. udgave, s. 463-470.

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Gunnar Sørensen (gus@d-a-b.dk)  
**Titel:** Høring journal nr. 2024-3810  
**Sendt:** 14-01-2025 10:56

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til:

**Høring over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)**

Dansk Automat Brancheforening har ingen kommentarer til forslaget.

Med venlig hilsen

Gunnar Sørensen  
Formand



Dansk Automat Brancheforening  
Tlf.: +45 40 35 55 33  
E mail: [gus@d-a-b.dk](mailto:gus@d-a-b.dk)

Dette høringssvar vedrører den del af lovforslaget, der handler om at give mulighed for, at 17-årige med B-kørekort kan køre uden ledsager i tidsrummet 05:00 - 20:00. Jeg har ikke bemærkninger til resten af lovforslaget.

Lad mig starte med at fortælle om vores egen søns start som bilist. Han er født 18. april 2007, og fik sit kørekort den 6. november 2024. Vi har benyttet os af alle muligheder for at lade ham køre med en af os som ledsager. Vi kører korte ture i hverdagen med bytrafik, mørkekørsel, kørsel i glat føre mv. Vi har kunnet øve parkering under forskellige vanskelige forhold, og vi har kørt længere ture på flere hundrede kilometer på motorvej. Det fungerer virkelig godt, og vi fortsætter, indtil han om nogle måneder fylder 18 år, og bliver "sat fri" på vejene.

Vi synes, at de eksisterende regler er en virkelig god ide. Vores søn har haft mulighed for at få rutine i trafikken samtidig med, at han kan støtte sig til os. Det forhold, at han ifølge eksisterende lovgivning *kun* må køre, når han har en ledsager, bevirker, at der er en accept af netop det vilkår. Det er ikke mor og far, der har besluttet en regel. Folketinget har besluttet, at hvis han vil køre som 17-årig, så er det dét, som er vilkåret.

Hvis lovforslaget bliver vedtaget som planlagt, så kan vores søns lillebror tage sit kørekort på et tidspunkt, hvor han må køre alene, når han er 17 år. Jeg ved, at han stadig ikke må køre alene mellem kl. 20:00 - 05:00. Men helt ærligt, så er det jo ikke et tidsrum, hvor han kommer til at køre ret meget alligevel.

Med vedtagelse af dette lovforslag gennemfører man i realiteten, at unge kan køre 1 år tidligere, end de kunne førhen. Ulykkesstatistikkerne for unge mellem 18-25 år fortæller mig, at det er en forkert retning at gå. Det kan kun gøre den statistik værre, at de unge er endnu yngre, når de får kørekort. Det bekymrer mig en del. Jeg synes ikke, at øget mulighed for mobilitet er en god grund til at risikere en forværring af ulykkestatistikkerne. Jeg synes, at det nye lovforslag er på grænsen til at være uansvarligt. Den nuværende ordning er virkelig god. Lad os dog fortsætte med den.

Med venlig hilsen

Kenneth Poulsen  
Skellerupvej 53  
8600 Silkeborg

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Maria Beermann (mariabeermann40@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar med henvisning til sags nr. 2024-3810  
**Sendt:** 09-01-2025 12:51

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej!

Først vil jeg kort præsentere mig selv, jeg hedder Maria, er 53 år og bor i Hirtshals , en lille by med minimum af offentlig transport. Jeg har 4 børn

At der er et minimum af offentlig transport i yderområderne, har politikerne selv sørget for. De har lavet en afvikling af offentlig transport, ved at lukke de små skoler og institutioner i yderområderne, i stedet for at lave en udvikling.

Det var lige en anden side af sagen, jeg havde brug for at nævne :)

HVAD ANGÅR AT DE 17 ÅRIGE MÅ KØRE ALENE, NEJ NEJ NEJ, DET ER VIRKELIG DEN DÅRLIGSTE IDE

Jeg har en søn, Nikolaj hedder han, Nikolaj blev 26 år.

Nikolaj var med i en forfærdelig tragisk trafikulykke, som omfattede 5 drenge mellem 21 og 26 år i en bil. Drenge hvis hjerner knap er færdigudviklet i denne alder. Drenge som sammen er en gruppe, man ikke ret gerne vil skille sig ud , drenge som tror de er udødelige i denne alder.

Kort fortalt om ulykken, men søn var passager i bilen, han sad bagi, med sele.

Ifølge bilinspektøren har bilen kørt mindst 155 km i timen plus/minus 15, ergo kan bilen nemt have kørt 170 km i timen på en landevej, hvor man må køre 80 km i timen, da bilen kørte galt.

De her drenge synes sikkert, det var sjovt at køre stærkt og jeg er sikker på, de har opildnet hinanden, så det tog overhånd, derudover viste det sig, at fører af bilen havde en promille på 1,27 da uheldet sker. Bilen kører af vejen, min søn er død på stedet, af et stort åbent kraniebrud. 3 af de andre drenge kom så slemt til skade, at de ikke får en hverdag igen, som de havde før.

Ulykken skete d. 30 oktober 2021, så det er over 3 år siden.

Den dato har ændret vores liv på alle måder.

Vi savner Nikolaj så ubeskriveligt, vores hjerter vil altid mangle et kæmpe stykke, man kommer sig ikke over det, man lærer ikke at leve uden, man er knust.

Min familie bliver aldrig den samme igen, det her har haft så store konsekvenser for såååå mange mennesker . Mine piger bliver aldrig de samme, de har reageret på hver sin måde , men en af mine piger , gik så langt ned i hendes sorg og savn, at hun måtte have hjælp, der kom stoffer ind over, hun blev indlagt grundet selvmordsforsøg. Det resulterede i, at jeg i dag har hendes 4 årige søn i pleje, han har ikke længere en mor, der kan tage sig af ham.

Min far var på daværende tidspunkt lige blevet diagnosticeret med demens, en demens, som tog et kæmpe spring, da hans barnebarn døde.

Jeg selv er stadig sygemeldt efter ulykken, en ting jeg bestemt ikke ønsker at være og ikke har prøvet før, men jeg kan ikke fungere på en arbejdsplads pt.

Jeg tager ud på erhvervsuddannelser og fortæller historien om Nikolajs ulykke, på mange af disse erhvervsuddannelser er der en del 17 årige, og jeg forstår slet slet ikke, at I kan mene de 17 årige er modne nok til at køre bil alene.

Jeg oplever at de 17 årige er lige så umodne , som en 17 årig skal være, de presser hinanden, de fjanter, de ser ikke alvoren i det, når de er i en forsamling, de føler sig udødelige. De bliver meget rørt af min historie, de bliver meget stille. Men de ville for pokker da være så forfærdeligt , at vi prøver at forebygge, hvis i mener at 17 årige er modne nok til at køre bil og vi deraf skal ud og fortælle endnu flere historier om forfærdelige ulykker og unge mennesker, som kommer så slemt til skade eller dør.

Jeg er ikke et sekund i tvivl om, at vi kommer til at se endnu flere ulykker, hvis de 17 årige får lov at køre alene, jeg forstår simpelthen ikke at man kan lukke øjnene for de konsekvenser, alle ved da, at 17 årig vil gøre

ting de ikke må, også i biler.

En 17 årigt kan umuligt have erfaring nok til at køre alene, hvis nu de absolut skal have lov, at køre bil, så lad dem for pokker køre med en ledsager. I giver også de 17 årige et ansvar, de i min optik ikke skal stå med, hvordan skal en 17 årig handle, hvis de er skyld i , at et andet menneske mister livet eller kommer slemt til skade i trafikken. Det kan vi ikke være bekendt at give dem ansvar for.

Jeg forstår simpelthen ikke fornuften i det, vi bør gøre alt hvad vi kan , for at nedbringe antallet af alvorlige ulykker i trafikken, i stedet for, at træffe beslutninger, som på alle måder trækker i den anden retning.

Hvad promillegrænsen gælder, hvor man foreslår at sætte den ned til 0,2 for de unge, tænker jeg måske det burde gælde generelt for alle, ikke blot for de unge. Dette kaldes også forebyggelse.

Jeg personligt er simpelthen så bekymret for de 17 årige, jeg synes man med dette forslag sætter de unge i en position de ikke skal være i , man giver dem et ansvar de på ingen måde er modne nok til at have.

Jeg ønsker ingen skal igennem det, som vi er igennem, jeg ønsker ingen skal savne og mangle deres barn, på samme måde, som jeg savner Nikolaj.

Der er i forvejen for mange af os forældre der har mistet deres barn, eller står med et svært handikappet barn, efter disse ulykker med unge mennesker.

VÆR SØD IKKE AT LAVE DEN GRUPPE AF OS STØRRE UNØDVENDIGT.

MVH

Maria Beermann

Højersgade 26

9850 Hirtshals

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Kristina vestergaard (stins7500@hotmail.com)  
**Titel:** sagsnr. 2024-3810  
**Sendt:** 09-01-2025 10:32

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Folketinget

Jeg skriver til jer med et utrolig vigtigt budskab, der ligger mig dybt på sinde. Jeg har selv mistet min bror i en trafikulykke, og jeg ved derfor af personlig erfaring, hvilke tragiske konsekvenser en ulykke har for de pårørende og den ramte familie. Smerten og savnet er ubeskriveligt, og ingen familie burde opleve den sorg, som min familie har gennemgået.

Det er virkelige mennesker, der dør i trafikken, og de er ikke blot tal i en statistik. Hver ulykke repræsenterer et liv, der går tabt, og en familie, der efterlades i sorg.

Jeg tager jævnligt ud på erhvervsuddannelser og deler historien om min brors ulykke. Det gør jeg for at skabe opmærksomhed om trafiksikkerhed og påvirke de unge til at tage ansvar, når de færdes i trafikken. Gennem disse møder oplever jeg desværre, at mange unge på 17 år ikke er modne nok til at køre alene i trafikken. De mangler den nødvendige erfaring, modenhed og rutine, som kun opnås gennem længere tids kørsel med en ledsager.

Formålet med lovforslaget er at øge mobiliteten for unge, særligt i landdistrikterne. Det finder jeg utrolig problematisk, da det også er her, der sker flest ulykker. Derfor bekymrer det mig dybt, at der overvejes at lade unge på kun 17 år køre alene. Jeg frygter, at dette vil føre til flere ulykker med alvorlige konsekvenser. Jeg forstår ikke, hvordan man kan lukke øjnene for de potentielle tragedier, som denne beslutning kan medføre. Det bekymrer mig også, hvem der skal kontrollere, at de unge ikke kører bil mellem kl. 05:00 og 20:00, da jeg ser dette tidsrum som den potentielt største fare for dødsulykker med sprit involveret. Jeg anerkender initiativet om at sænke promillegrænsen til 0,20 for førstegangserhververe af kørekort, da dette kan bidrage til at forebygge spirituskørsel blandt unge. Det er dog afgørende, at denne lavere promillegrænse kombineres med en fastholdelse af ledsagerkravet for 17-årige, for at sikre den bedst mulige trafiksikkerhed.

Jeg opfordrer derfor Folketinget til at fastholde kravet om, at unge under 18 år skal køre med en ledsager. Vi bør gøre alt, hvad vi kan, for at nedbringe antallet af alvorlige ulykker i trafikken, ikke træffe beslutninger, der øger risikoen.

Med venlig hilsen  
Kristina Vestergaard  
Folden 23, 7500 Holstebro



## Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven fsva. førerens ansvar for egnede dæk

Mit navn er Victor Hollnagel.

Jeg stiller hermed min viden og erfaring på området til rådighed ved at indsende nedenstående høringssvar.

Min baggrund er ingeniør, bilinspektør, tidl. mangeårig dækekspert i Færdselsstyrelsen, tidl. uheldsudreder ved politiet, tidl. medlem af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og tidl. medlem af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

### Høringssvarets hovedpunkter

- Lovgivning på dækområdet som foreslået er unødigt
- De danske bilister agerer hensigtsmæssigt uden regler
- Færdselsstyrelsen forventer ikke forbedret sikkerhed eller fremkommelighed og fraråder derfor lovgivning
- Mindstekravene til vinterdæk i den fælleseuropæiske standard er svage
- Gode alm. dæk ("sommerdæk") vil have sammenligneligt snegreb med billige, men godkendte vinterdæk
- Regler vil have social slagside
- Blokeringen forårsaget af lastbiler på E45 først i januar 2024 skyldtes ikke manglende vinterdæk, men snarere lavt drivakseltryk
- Krav om vinterdæk på lastbiler giver ikke bedre snegreb
- Standarder for lastbildæks snegreb findes ikke
- Det reviderede [lovforslag](#) er mindre indgribende end formuleringen i Transportministeriets [pressemeddelelse](#) men stadig unødvendigt
- Færdselsstyrelsen afskåret fra at udarbejde en meningsfuld, uddybende bekendtgørelse

### Begrundelse

I lovforslaget er der vedr. dæk tale om en tilføjelse til fl. § 67, stk. 3 omhandlende førerens ansvar for køretøjets forsvarlige stand, som, hvis lovforslaget gennemføres, vil lyde (ændringen fremhævet med **rødt**):

*Stk. 3.* Føreren af et køretøj skal til enhver tid være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, **at køretøjet ikke er forsynet med åbenbart uegnede dæk** og at tilkoblingen til eventuelt påhængskøretøj er forsvarlig.

Det kan alle erklære sig enige i - men tilføjelsen er reelt indholdsløs.

Bemærk i øvrigt, at lovforslaget ikke nævner noget om føret eller om sanktioner.

Man får den tanke, at en kyndig og erfaren embedsperson har sammenvejet det i [pressemeddelelsen](#) formulerede ønske med de objektive facts i Færdselsstyrelsens [Vejgrebsanalyse](#), og har udformet teksten, så den omfatter udsagnene, men ikke støder nogen. Det, der i embedsmandskredse ofte betegnes "konstruktiv uklarhed".

## Dækranchen vil i givet fald presse på for detailregler


Vanskelighederne opstår først, hvis Færdselsstyrelsen skal fastsætte detailregler for, og dermed definere, hvad "åbenbart uegnede dæk" er.

For ifølge § 68 kan Transportministeren fastsætte regler om køretøjer:

**§ 68.** Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, herunder om brugen heraf, og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med.

Den mulighed har Transportministeren lagt ud til Færdselsstyrelsen ved en delegationsbekendtgørelse.

## Færdselsstyrelsen bundet af hjemlen og af dæks dokumenterede, reelle ydeevne

Der vil af dæk- og bilbranchen m. fl. forventeligt blive lagt et pres på Færdselsstyrelsen for at få dem til at fastsætte regler om vinterdæk ift. føret. Hvis Færdselsstyrelsen, trods unødvendigheden heraf, alligevel bliver pålagt at udstede en bekendtgørelse, også efter politisk pres, opstår følgende dilemma: Kravene til snegreb i den fælleseuropæiske norm under FN, [UNECE R 117](#), er nemlig så svage (+7% bedre snegreb ift. et SRTT - Standard Reference Test Tyre, defineret i ASTM standard E1136-93 - American Society for Testing and Materials), *at mange alm. dæk ("sommerdæk") vil have sammenligneligt eller bedre snegreb*, end et billigt vinterdæk, som netop opfylder kravene til godkendelse iht. UNECE R 117 med det såkaldte 3PMSF  (Three Peak Mountain Snow Flake) mærke.

Det eneste, Færdselsstyrelsen herefter med hjemmel i den foreslåede lovtekst og med støtte i gældende fælleseuropæiske normer kan forlange i en bekendtgørelse, vil således være, at dæk, for ikke at være "åbenbart uegnede", skal opfylde UNECE R 117's *præstationskrav* til et 3PMSF mærket dæk, men ikke nødvendigvis bære *mærkningen*.

Derved undgås også social slagside af lovforslaget.

## Over 50 dækmærker af vidt forskellig kvalitet på markedet

Aktuelle, uafhængige [tests](#) viser, at dækmarkedet har udviklet sig voldsomt, med mere end 50 forskellige dækfabrikater, billige som dyre, gode som dårlige, alle mærkede som lovlige, men med vidt forskellig ydeevne.

Lovligheden af selv de ringeste dæk skal desuden ses i forhold til, at de fælleseuropæiske normer (UNECE R 117) for dæks ydeevne på sne sætter en meget ringe minimumsstandard som nævnt ovenfor.

## Social slagside bør undgås

En bekendtgørelse udformet efter ovenstående retningslinjer vil tillade den fattige folkepensionist, som ikke er til fare for nogen som helst, at køre videre i sin FIAT Panda med 145R13 alm. dæk af god kvalitet, i al slags vejr. Han vil dermed også undgå at blive tildelt en stor bøde på 4000 kr. af en uoplyst, men velmenende betjent, som træder frem bag et træ og kigger på dækkene i snevejr.

## Færdselsstyrelsens fagligt baserede konklusion

Udgangspunktet for overvejelser om lovgivning bør være aktuelle, dokumenterbare oplysninger om de forskellige dæktypers egenskaber, hvad kravene til vinterdæk er i den internationale standard og hvad

Transportministerens egen ekspertstyrelse, [Færdselsstyrelsen, konkluderer](#) angående virkningen for færdselssikkerhed og fremkommelighed.

På baggrund heraf når Færdselsstyrelsen frem til, at lovgivning frarådes.

Baggrunden er, at der ikke er noget at vinde for det danske samfund ved at indføre et lovkrav om, at dæk ikke må være uegnede, fordi bilisterne som nævnt frivilligt agerer fornuftigt - uden lovgivning.

### **Krav om vinterdæk vil ikke hindre fastkørte lastbiler**

Blandt andre FDM anfører, at de primært har handlet på "at sikre, at varebiler, busser og lastbiler også kommer over på vinterdæk til fordel for fremkommelighed og sikkerhed". Imidlertid er hovedårsagen til, at vogntog har problemer i sneføre (som det forekom i [januar måned 2024 på E45 mellem Århus og Randers](#)) efter alt at dømme deres relativt lave drivakseltryk, [jf dimensionsbekendtgørelsens § 24, stk. 2](#), som ikke grundlæggende kan kompenseres med vinterdæk. Det er derfor, at man ved fjeldkørsel i f.eks. Norge kræver snekæder.

I overensstemmelse hermed findes ikke tilsvarende minimumsstandarder og prøveresultater for lastbieldæk (kategori C3) i den fælleseuropæiske norm omfattende snegreb. Et krav om vinterdæk til lastbiler mv. vil derfor være virkningsløst.

Lastbiler kører altovervejende med M+S mærkede dæk (vinterdæk som defineret i udstyrsbekendtgørelsen) på drivhjulene og ganske frivilligt.

### **Besindighed efterlyses – regler overflødige**

Bilisterne agerer i forvejen fornuftigt iflg. dækbranchens egne dæktællinger, idet 90% kører med vinter- eller helårsdæk, hvilket i øvrigt svarer til skønnet fra tyske myndigheder, som har haft lovgivning i en del år. Så hvad er udsigten til "forbedring"?

Alt i alt et spild af offentlige ressourcer at sætte lovgivnings- og sanktionsapparatet i gang på et område, hvor der ikke er noget problem, der kan løses med dækregler.

Og derved at sætte Færdselsstyrelsen i en urimelig kattepine ved i givet fald at skulle udstede detailregler, når de i den glimrende [Vejgrebsanalyse](#) på et sagligt grundlag og med et samfundsperspektiv er nået frem til, at lovgivning frarådes. Og dertil lægge op til at dele store bøder ud til folkepensionister i små biler på alm. gode dæk, der har tilsvarende vejgreb i sne som mindre gode vinterdæk, og som opfylder gældende normer til snegreb.

Jeg håber hermed på et sobert og neutralt fagligt grundlag at have bidraget til, at et flertal i Folketinget med adgang til ovenstående uddybende oplysninger besinder sig, og sparer unødigt belastning af politi, anklagemyndighed og retssystemet med nye dækregler og de dermed forbundne udgifter for borgerne inden for trafikområdet.

Jeg skal anmode om, at dette høringssvar bringes i uredigeret form i høringsnotatet.

Jeg står gerne til rådighed med dokumentation og yderligere oplysninger, hvis det måtte ønskes.

Victor Hollnagel  
Mobil 51 50 67 16  
Mail [victorh@mail.dk](mailto:victorh@mail.dk)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)  
**Titel:** VS: Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id  
**Sendt:** 19-12-2024 13:29  
**Bilag:** Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til forslag om ændring af færdselsloven.docx;

## Til Transportministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2024-01326.

Med venlig hilsen

**Jan Hempel**  
Forbundssekretær



Gammel Kongevej 60, 11. sal  
DK-1850 Frederiksberg

Tlf. +45 3345 5965  
E-mail [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk)

Politiforbundet passer på dine data. Læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-databeskyttelsepolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, inkl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter. På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk). Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

**Fra:** Xenia Petrusjka Saxil Andersen <[xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk)>

**Sendt:** 17. december 2024 21:32

**Emne:** Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id n...

### Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 20. januar 2025** til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med angivelse af journalnummer 2024-3810.



Venlig hilsen

**Xenia Saxil Andersen**  
Fuldmægtig

Færdselskontoret | Departementet | Frederiksholms Kanal 27 F | 1220 København K  
Tlf. 23 71 19 04  
[xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk) | [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

**Til:** Xenia Petrusjka Saxil Andersen (xsa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)  
**Titel:** SV: Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id  
**Sendt:** 18-12-2024 11:05

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Xenia Saxil Andersen

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen  
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113  
1552 København V  
Direkte +45 33 38 92 76  
Mobil +45 29 20 02 76  
Mail [jdj@da.dk](mailto:jdj@da.dk)  
Web [da.dk](http://da.dk)



Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

**Fra:** Xenia Petrusjka Saxil Andersen <xsa@trm.dk>

**Sendt:** 17. december 2024 21:34

**Emne:** Offentlig høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.) (Id n...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest mandag den 20. januar 2025** til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med angivelse af journalnummer 2024-3810.



**Transportministeriet**

Venlig hilsen

**Xenia Saxil Andersen**

Fuldmægtig

Færdselskontoret | Departementet | Frederiksholms Kanal 27 F | 1220 København K

Tlf. 23 71 19 04

[xsa@trm.dk](mailto:xsa@trm.dk) | [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)



Til Ulla Østergaard  
Transportministeriet

Mail uoe@trm.dk  
Cc. trm@trm.dk

27. januar 2025

## **Trafikskaberne svar på høring over udkast til ændring af færdselsloven (ansvar for egnede dæk, revision af ledsageordningen for kørekort til 17-årige m.m.)**

Trafikskaberne har fået ovennævnte forslag i høring, og det skal indledningsvis beklages, at svaret kommer for sent. Jeg håber dog alligevel, at bemærkningerne kan nå at komme i betragtning.

### *Generelle bemærkninger*

Trafikskaberne har bemærkninger til to af forslagens elementer:

1. Forslaget om at styrke mobiliteten for unge i landområderne ved at gøre det nemmere og mere økonomisk attraktivt for unge i landområderne at køre i privatbil. Det kan få negative konsekvenser for den kollektive transport i landområderne, fordi unge udgør en betragtelig del af passagergrundlaget. Trafikskaberne opfordrer derfor til, at der tænkes bredere, så trafikvirksomhedernes forslag til nyt ungdomskort og forslaget om at integrere samkørsel i den kollektive trafik også indgår i en samlet løsning om at styrke mobiliteten for de unge i landområderne.
2. Forslaget om krav til egnede dæk. Trafikskaberne anerkender behovet for at sikre, at bustrafikken kan komme sikkert frem uanset vejrlig. Men det er vigtigt for trafikskaberne, at der etableres en fast definition af begrebet "egnede dæk", så der ikke kan opstå tvivl. Trafikskaberne opfordrer her til, at der holdes fast i muligheden for 3PMSF-mærkede dæk.

### *Specifikke bemærkninger*

#### **Ad. 1 Uddybende bemærkninger til forslaget om kørekort til 17-årige m.m.**

Forslaget er en udløber af rapporten fra regeringens landdistriktsudvalg, "Sammenhæng og Balance", som anbefaler at give 17-årige med kørekort mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet 05.00 – 20.00. Der lægges samtidig op til at indføre befodringsfradrag til studerende og elever i de 25 yderkommuner fra 2026.

Forslaget vil få indflydelse på bilejerskab og bilanvendelse i Danmark, især for unge på ungdomsuddannelserne. Det vil uundgåeligt påvirke passagergrundlaget i den kollektive trafik i landområderne, hvor unge og uddannelsessøgende udgør en stor andel. Eksempelvis er det i dag kun op mod 30 pct. af eleverne på en ungdomsuddannelse i Nordjylland, som anvender bil til og fra uddannelse. Lovændringen må forventes at få denne andel til at stige. Det risikerer at udhule passagergrundlaget for kollektiv trafik til i ungdomsuddannelserne yderligere, og kan på sigt medvirke til endnu dårligere betjening i den kollektive trafik i landområderne.



Den gruppe unge i landområderne, som ikke har råd til eller adgang til en bil, og samtidig ønsker en ungdomsuddannelse, vil ikke få gavn af forslaget. Lovforslaget risikerer dermed at få en negativ indflydelse på, at alle unge kan vælge en ungdomsuddannelse. Antallet af biler og parkeringspladser på mange ungdomsuddannelser skaber allerede i dag mange udfordringer. Hertil kommer, at trængselsproblematikken er størst i det tidsrum, hvor 17-årige fremover skal have mulighed for at køre bil til f.eks. ungdomsuddannelse. Forslaget risikerer dermed at forværre trængslen.

Trafikselskaberne opfordrer til, at der tænkes bredere, så incitamenterne til at unge tilvælger den kollektive trafik også styrkes og så det gøres økonomisk attraktivt for unge at vælge et alternativ til at køre i egen bil. Trafikselskaberne opfordrer til at indtænke nedenstående to initiativer i en samlet løsning:

1. En modernisering af det eksisterende ungdomskort, så det bliver nemmere, billigere og mere fleksibelt for alle unge under 26 år at køre med kollektiv transport. Alle de danske trafikvirksomhederne står bag et forslag til modernisering, som er lige til at gennemføre. Forslaget er uddybet [her](#).
2. Styrke incitamenterne til at flere rejser sammen i de ekstra biler, som vil komme på vejene som følge af forslaget. Det kan gøres ved at give trafikselskaberne mulighed for at integrere samkørsel i den kollektive trafik, og ved at der gives incitament til samkørsel. Flere trafikselskaber har gennemført forsøg med samkørsel, som har været en stor succes hos de unge. Trafikselskabernes forslag er uddybet i dette fælles [debatindlæg](#) fra borgmester i Hillerød Kirsten Jensen, som også er formand for Movia, borgmester i Vordingborg Mikael Smed og borgmester i Greve Pernille Beckmann og [dette](#) fra NT's direktør Thomas Øster.

#### **Ad. Uddybende bemærkninger til forslaget om ansvar for egnede dæk**

Der foreslås indført krav om egnede dæk ved kørsel på såvel sne- eller isdækkede veje som ved kørsel i hårdt vinterføre. Trafikselskaberne anerkender fuldt ud behovet for at sikre, at ethvert køretøj fremføres sikkert og forsvarligt i trafikken, uanset vejrlig. Nedenstående bemærkninger knytter sig udelukkende til bustrafikken og ikke til flex-trafikken.

Det foreslås i lovforslaget, at dæk, der ikke er typegodkendt som vinterdæk eller er 3PMSF-mærket, vil blive betragtet som uegnede. Det skal bemærkes, at mange busser ikke nødvendigvis kører med vinterdæk men med helårsdæk. Som eksempel kan nævnes, at Movia oplyser, at flertallet af de 1400 rutebusser, som operatørerne kører for Movia, er monteret med helårsdæk. Det foreslåede krav vil således potentielt kunne medføre merudgifter for busdriften.





Der vil være tale om en marginal forøgelse af omkostningerne til andre dæktyper, men først og fremmest væsentlige omkostninger til operatørernes administration og udførelse af dækskifte to gange årligt.

Det er afgørende, at der administreres og håndhæves efter fastlagte definitioner af dæktyper. Det har stor betydning, at operatørerne forud for mangeårige kontrakter kan forholde sig til nøjagtigt hvilke krav der stilles, så omkostningerne til den kollektive trafik ikke belastes af unødvendige omkostninger til ukendte risici.

Trafikselskaberne støtter, at der etableres en fast definition af begrebet *egnede dæk*, så der ikke kan opstå tvivl om definitionen. Trafikselskaberne opfordrer til, at Transportministeriet holder fast i at 3PMSF-mærkede dæk er egnede.

Med venlig hilsen

**Lone Rasmussen**  
Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39  
[lra@moviatrafik.dk](mailto:lra@moviatrafik.dk)  
Trafikselskaberne i Danmark



# Vestre Landsret Præsidenten



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

23. januar 2025

Sendt pr. mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

J.nr.: 25/01782-2  
Sagsbehandler: Dorte Stilling

Transportministeriet har ved brev af 17. december 2024 (sagsnr. 2024-3810) anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo-40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.).

Det anføres i lovudkastets bemærkninger, at de foreslåede ændringer af færdselsloven forventes at medføre årlige merudgifter for domstolene på ca. 5,2 mio. kr., og at udgifterne håndteres inden for domstolenes eksisterende økonomiske ramme.

Landsretten finder det generelt væsentligt, at domstolene fremover tilføres de fornødne midler i forbindelse med lovændringer, som medfører merudgifter for domstolene. I modsat fald vil den indgåede flerårsaftale for domstolenes økonomi 2024-2027 løbende kunne blive udhulet i de kommende år.

Landsretten ønsker ikke i øvrigt at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

Jens Røn

Transportministeriet

23. januar 2025

Sendt til: trm@trm.dk

J.nr.: 25/01265-2

Sagsbehandler: Dorte Hansen

Transportministeriet har ved brev af 17. december 2024 (sagsnr. 2024-3810) anmodet om eventuelle bemærkninger til lovudkast om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40- ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.).

Det anføres i lovudkastets bemærkninger, at de foreslåede ændringer af færdselsloven forventes at medføre årlige merudgifter for domstolene på ca. 5,2 mio. kr., og at udgifterne håndteres inden for domstolenes eksisterende økonomiske ramme.

Landsretten finder det generelt væsentligt, at domstolene fremover tilføres de fornødne midler i forbindelse med lovændringer, som medfører merudgifter for domstolene. I modsat fald vil den indgåede flerårsaftale for domstolenes økonomi 2024-2027 løbende kunne blive udhulet i de kommende år.

Landsretten ønsker ikke i øvrigt at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen



Carsten Kristian Vollmer



Transportministeriet

Præsidenten  
Domhuset, Nytorv 25  
1450 København K.  
Tlf. 99 68 70 15  
CVR 21 65 95 09  
[adm.kbh@domstol.dk](mailto:adm.kbh@domstol.dk)  
J.nr. 24/32043

Den 4. februar 2025

Ved mail af 17. december 2024 har Transportministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af færdselsloven (Forenkling af Tempo 40-ordning, ansvar for egnede dæk, revision af ledsagerordningen for kørekort til 17-årige og nedsættelse af promillegrænsen for førstegangserhververe m.v.)

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at byretterne kan tilslutte sig Vestre Landsrets høringssvar af 23. januar 2025.

Der henvises til J.nr. 2024-3810.

Med venlig hilsen



Nikolaj Aarbo-Hansen