

Transport- og Boligministeriet

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS21200-00152
Dato: 03-08-2020
Sagsbehandler: PDY

Notat om evaluering af Tempo 100-ordning for små vogntog

I forbindelse med folketingsbehandlingen af forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer om blandt andet forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer, for traktorer og for motorredskaber (L 84/2015), blev der indført en bestemmelse i lovens § 3 om, at transport-, bygnings- og boligministeren senest i folketingsåret 2020-21 fremsætter forslag om revision af loven. Loven trådte i kraft den 1. juli 2016.

Af bemærkningerne i betænkningen til lovforslaget fremgår det, at bestemmelsen begrundes med, at det af hensyn til færdselssikkerheden er nødvendigt at evaluere loven for at afklare, om de tekniske krav til køretøjer omfattet af Tempo 100-ordningen i tilstrækkeligt omfang imødegår den risiko, som en forhøjelse af hastighedsgrænsen for disse køretøjer indebærer.

Det fremgik endvidere af betænkningen til lovforslaget, at det vil være hensigtsmæssigt at undersøge de trafiksikkerhedsmæssige data, der vil foreligge efter en periode på ca. 4 år. Med loven blev det muligt at få de små påhængskøretøjer (påhængsvogne og campingvogne op til en vægt på 3.500 kg) godkendt til Tempo 100, når de opfylder nogle særlige tekniske krav.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund bedt Færdselsstyrelsen om at undersøge de mulige trafiksikkerhedsmæssige data, så det kan vurderes, om der er behov for at revidere reglerne for Tempo 100-ordning for påhængskøretøjer.

Data til evaluering

I forbindelse med udarbejdelse af ændringen af færdselsloven i 2016, blev der ikke samtidigt skabt mulighed for en særskilt dataindsamling

til brug for den senere evaluering. Det er derfor alene muligt at inddrage de data, som allerede findes på nuværende tidspunkt ved de relevante myndigheder.

Færdselsstyrelsen har ikke selv data, der kan anvendes i forbindelse med en evaluering af Tempo 100-ordningen, men har været i dialog med Vejdirektoratet og Rigspolitiet om de mulige data, som de har, der kan være relevante at inddrage i undersøgelsen.

På baggrund af drøftelserne med Rigspolitiet og Vejdirektoratet er det Færdselsstyrelsens vurdering, at det bedste evalueringsgrundlag er ulykkesdata med Tempo 100-vogntog for at dokumentere, om de er over- eller underrepræsenteret i ulykkerne med små vogntog.

Dataindsamling

Når et vogntog er involveret i en ulykke, og politiet skal indberette oplysninger til Vejdirektoratet, indeholder indberetningen ikke oplysning om, hvorvidt påhængskøretøjet er godkendt til Tempo 100. Det er ej heller altid, at registreringsnummeret på påhængskøretøjet i et vogntog angives.

Vejdirektoratet har derfor lavet et udtræk af samtlige uheld med vogntog (med påhængskøretøj på højst 3.500 kg). Udvælgelsen er begrænset til uheld udenfor bymæssig bebyggelse, da en Tempo 100-godkendelse ikke giver mulighed for at køre hurtigere i byen, men kun på landevej (80 km/t i stedet for 70 km/t) og på motorvej (100 km/t i stedet for 80 km/t).

I starten af 2020 havde Vejdirektoratet ikke afsluttet opgørelsen af uheld i 2019, så Færdselsstyrelsen kunne kun få data fra 1. juli 2016, hvor Tempo 100 blev en mulighed for små vogntog, og frem til 31. december 2018.

I juli 2020 afsluttede Vejdirektoratet opgørelsen af uheld i 2019, og Færdselsstyrelsen har nu modtaget opgørelse over ulykker fra 2019, så vi nu har fra perioden 1. juli 2016 til 31. december 2019.

Antal påhængsvogne/campingvogne godkendt til Tempo 100-kørsel

Pr. 31. december 2019 var der 8.684 påhængsvogne/campingvogne med totalvægt på højst 3.500 kg (herefter blot kaldet påhængskøretøjer), der var godkendt til Tempo 100-kørsel. Pr. december 2018 var antallet 7.186, og pr. 31. december 2017 var antallet 5.174.

En opgørelse pr. 28. september 2019 af det samlede antal påhængskøretøjer viser 1.219.974 registrerede påhængskøretøjer.

Det påpeges dog, at Køretøjsregisterets antal registrerede påhængskøretøjer ikke er retvisende, idet der er et ukendt antal påhængskøretøjer på højst 500 kg, som er registreret i Køretøjsregisteret, men som for længst er skrottet. En forklaring på, at de ikke bliver afmeldt, er, at der ikke betales vægtafgift på påhængskøretøjer på højst 500 kg totalvægt. Da det typisk koster 75 kr. at foretage afmelding af et køretøj, bliver det ikke gjort for disse påhængsvogne. Både påhængskøretøj og nummerplader bliver blot skrottet, når de ikke længere er anvendelige.

Der er således reelt langt færre registrerede påhængskøretøjer i faktisk brug end angivet i Køretøjsregisteret, uden at det er muligt at angive et sikkert antal. Færdselsstyrelsen skønner, at der reelt kun er 600.000-1.000.000 påhængskøretøjer i brug.

Andelen af Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer er således i størrelsesordenen 1%.

Resultater fra dataindsamling

I perioden er der registreret 468 uheld med vogntog bestående af personbil/varebil og påhængskøretøj. I disse uheld var der kun i 342 tilfælde også registreret påhængskøretøjets registreringsnummer.

På baggrund af Vejdirektoratets angivelse af registreringsnumre på de forulykkede påhængskøretøjer, har Færdselsstyrelsen undersøgt, hvorvidt disse var godkendt til Tempo 100-kørsel.

Idet andelen af påhængskøretøjer, der er godkendt til Tempo 100-kørsel anslås at være ca. 1% af det samlede antal påhængskøretøjer, kunne det forventes, at ca. 1% af ulykkerne ville være med Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer. Undersøgelsen af de 342 involverede påhængskøretøjer viste, at der var fire involverede påhængskøretøjer, der var godkendt til Tempo 100-kørsel. Fire uheld er i størrelsesordenen 1%.

Færdselsstyrelsen har forsøgt at få yderligere oplysninger om de fire uheld, hvilket dog ikke har været muligt, da Vejdirektoratet ikke kan udlevere disse oplysninger. Vejdirektoratet har dog oplyst, at de fire ulykker består af en personskadeulykke, to materielskadeulykker og ét ekstra uheld (ulykker, hvor der ikke optages rapport). To af de tre person- og materielskadeulykker er sket på motorvej. Alle tre ulykker med Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer har hovedulykkessituation "1", det vil sige ulykker mellem parter, der kører i samme retning, hvilket f.eks. kan betyde, at de kører op bag i hinanden.

Vejdirektoratet har supplerende oplyst, at det er ikke deres vurdering, at hastighed for Tempo 100-køretøjerne har været afgørende for, at de tre ulykker fandt sted. Med andre ord kan der f.eks. være tale om

ulykker, hvor andre biler er kørt op bag i et langsommere kørende eller holdende Tempo 100-vogntog.

Konklusion

Det statistiske grundlag er ikke stort, men der er foreløbigt intet, der tyder på, at det skulle være en færdselssikkerhedsmæssig øget risiko ved at køre med Tempo 100-godkendte påhængskøretøjer. De positive resultater, hvor antallet af ulykker med Tempo 100-godkendte påhængskøretøj svarer nogenlunde til andelen af påhængskøretøjer godkendt til Tempo 100 – cirka 1% – og hvor Vejdirektoratet vurderer, at hastigheden ikke har været afgørende for, at nogen af ulykkerne skete, kan skyldes flere forhold:

- Der er skærpede vægtgrænser, da påhængskøretøjet ikke kan være så tungt i forhold til bilen som ellers tilladt.
- Afhængigt af påhængskøretøjets vægt i forhold til bilens vægt er der krav om stabiliseringssystemer på bilen eller påhængskøretøjet.
- For påhængskøretøjer over 750 kg totalvægt er der krav om støddæmpere.
- Der er krav om, at påhængskøretøjets dæk højst er 6 år gamle.
- Påhængskøretøjet skal til syn hvert andet år.

Noget tyder således på, at disse forholdsregler opvejer den øgede risiko for uheld, som den øgede hastighed umiddelbart kunne give anledning til.

Det er på denne baggrund Færdselsstyrelsens vurdering, at der ikke er et fagligt belæg for at foreslå ændring af reglerne på nuværende tidspunkt.