

## Utredning om hastighet för personbil klass II med totalvikt över 3.5 ton



Foto: Fredrik Amundsson

## Innehåll

<b>Utredning om hastighet för personbil klass II med totalvikt över 3.5 ton ....</b>	<b>1</b>
Sammanfattning .....	3
Bakgrund.....	3
Svenska bestämmelser om husbilar före 2006.....	3
EG:s bestämmelser om husbilar.....	4
Ändrad definition av husbilar 1 maj 2006 .....	4
Antal fordon som kan vara personbil klass II .....	5
Olycksstatistik.....	6
Yttranden från intressenter i branschen .....	7
Husvagnsbranschens riksförbund, HRF.....	7
Husbilsklubben.se, HBK.....	8
Dethleffs Club of Sweden.....	8
Bürstner Husbils Club.....	8
Kabe Husbilsklubb.....	9
Transportstyrelsens avvägningar .....	10
Bilagor: .....	11
1. Definitioner för fordon och körkortsbestämmelser .....	11
2. Förteckning över gällande hastighetsbestämmelser för personbil med och utan släp samt husbilar i Europa under år 2008 .....	11

Tack till alla er som bidragit med kompetens, fakta och synpunkter för att möjliggöra denna utredning, Arne Classon, Kjell Bäckman, Mats Hjälms, Anders Gunneriusson, Maria Åkerlund, Hans Mattsson och Bo Göingberg på Transportstyrelsen, Magnus Lindholm på Trafikverket samt alla ni företrädare för branschen i samband med seminariet hösten 2009 och under andra sammanhang.

Borlänge 2010-08-06  
Jenny Norén

## Sammanfattning

Den 1 maj 2006 tillkom en fordonsklass för så kallade husbilar, personbil klass II. Dessa får många enligt övergångsregler köra på körkortsbehörighet B trots att fordonen kan väga mycket mer än 3.5 ton, ibland upp emot 40 ton. För fordonsklassen personbil klass II finns inte heller någon högsta tillåten hastighet, som det finns för lastbilar och bussar. Transportstyrelsen har därför ställt sig frågan om en sådan behövs.

De senaste åren har ett nytt hastighetssystem införts i Sverige och därmed har många vägar setts över och fått en lägre högsta tillåten hastighet. Den 10 november 2009 sänktes hela 12 000 kilometer väg från 90 till 80 km/tim. Fler och fler så kallade mötesseparerade vägar byggs och därmed höjs också trafiksäkerhetsstandarden på vägarna.

Transportstyrelsen anser att konsekvenserna för fordonsägare och förare av personbil klass II inte står i proportion till den förväntade marginella säkerhetseffekten som torde uppnås med en reglering av den för fordonstypen högsta tillåtna hastigheten. Vid en samlad bedömning av för- och nackdelar anser vi inte att det är motiverat att föreslå någon förändring av den högsta tillåtna hastigheten för personbil klass II i 4 kap. 20 § trafikförordningen.

## Bakgrund

I Regeringens proposition 2005/06:65 om Ny vägtrafikskattelag m.m. lämnas förslag till en vägskattelag och en lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Syftet var att öka miljöstyrningen genom att fordonsskatten för personbilar läggs om till att vara baserad på koldioxidutsläpp.

För att kunna genomföra dessa ändringar krävdes vissa ändringar i närliggande regelverk, bland annat lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Därvid föreslogs bland annat att definitionen av personbil ändras till att även omfatta husbilar, dels att personbilar delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbil klass I övriga personbilar. Dessa ändringar föreslogs träda ikraft den 1 maj 2006.

### *Svenska bestämmelser om husbilar före 2006*

Enligt det äldre nationella regelverket skulle husbilar normalt hänföras till fordonsslaget lastbil genom att Trafiksäkerhetsverkets regler (TSVFS 1981:22) om klassificering, (lydelse TSVFS 1985:94) föreskrev att en bil som permanent är försedd med karosseri

inrättat som bostadsutrymme, s.k. husbil, och som är inrättad för befordran av högst åtta personer utöver föraren bör hänföras till fordonsslaget lastbil i vägtrafikregistret.

### *EG:s bestämmelser om husbilar*

Enligt EG:s typgodkännanderegler (bilaga i direktiv 2001/116/EG) är fordon som är konstruerade och byggda för persontransport och som har högst åtta säten utöver förarsätet att hänföra till fordonskategori M1. Definitionen av fordon i kategori M1 motsvarar den svenska definitionen av personbilar. I bilaga II till direktiv 70/156/EEG definieras campingbil enligt följande:

**Campingbil:** Ett fordon i kategori M1 avsett för ett särskilt ändamål konstruerat med boendemöjligheter vilket omfattar minst följande utrustning:

- Sittplatser och bord.
- Sittplatser som kan göras om till sovplatser.
- Matlagningsmöjligheter.
- Lagringsmöjligheter.

Denna utrustning skall vara ordentligt fastsatt i väggar, golv eller tak. Bordet kan dock vara konstruerat så att det lätt går att flytta.

Enligt EG:s typgodkännandedirektiv ska husbilar hänföras till fordonsslaget personbilar. Detta innebär att husbil som EG-typgodkänts och registreras i Sverige med stöd av detta godkännande förs till fordonsslag personbil i vägtrafikregistret.

### *Ändrad definition av husbilar 1 maj 2006*

Skillnaderna mellan det nationella regelverket och EG-direktiven fick till följd att identiska fordon kunde bli registrerade antingen som lastbilar eller personbilar, beroende på vilken typ av godkännande som åberopades till grund för registreringen. I utredningen om fordonbestämmelser m.m. (SOU 2001:29 s. 163) behandlades frågan om till vilket fordonsslag som husbilar bör hänföras. Enligt utredningen borde den nationella klassificeringen följa klassificeringen i rådets direktiv (70/156/EEG) vilket skulle innebära att husbilarna hänfördes till fordonsslaget personbil. Klassificeringen av husbilar får betydelse för hur stor fordonsskatt som ska tas ut och därmed infördes en ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) från och med den 1 maj 2006.

I fordonsskattesammanhang fanns behov av att särskilja de personbilar som enligt definition är husbilar från övriga personbilar. Med anledning av detta infördes två

klasser av personbilar, därigenom kom husbilar att få benämningen personbil klass II och övriga personbilar hänförs till personbil klass I.

Vägverket utfärdade ändring i föreskrifterna om regler för klassificering (VVFS 2006:36) för att särskilja vilket fordonsslag som fordon med såväl bostadsutrymme som lastutrymme ska anses som. Dessa föreskrifter lyder:

#### 1.2 *Husbilar*

Ett fordon som är försett med ett karosseri som är inrättat såväl som bostadsutrymme som utrymme för annat ändamål, bör hänföras till personbil klass II (husbil) endast om det senare ändamålet är av underordnad betydelse för fordonets karaktär av husbil.

Fordonen som härrör till kategorin personbil klass II är inte automatiskt omförda i trafikregistret till fordonsklassen, det måste ägaren aktivt göra genom en förnyad registreringsbesiktning. Nyregistrerade fordon tas in som personbil klass II. Det finns dock vinster för fordonsägaren genom att registreringsbesikta sin buss eller lastbil som är inrättad som husbil då skattetabellen för personbil slutar vid en totalvikt på 3.5 ton samt att bussar och lastbilar med en totalvikt över 3.5 ton måste (från årsskiftet 2007/2008) vara utrustade med hastighetsregulator.

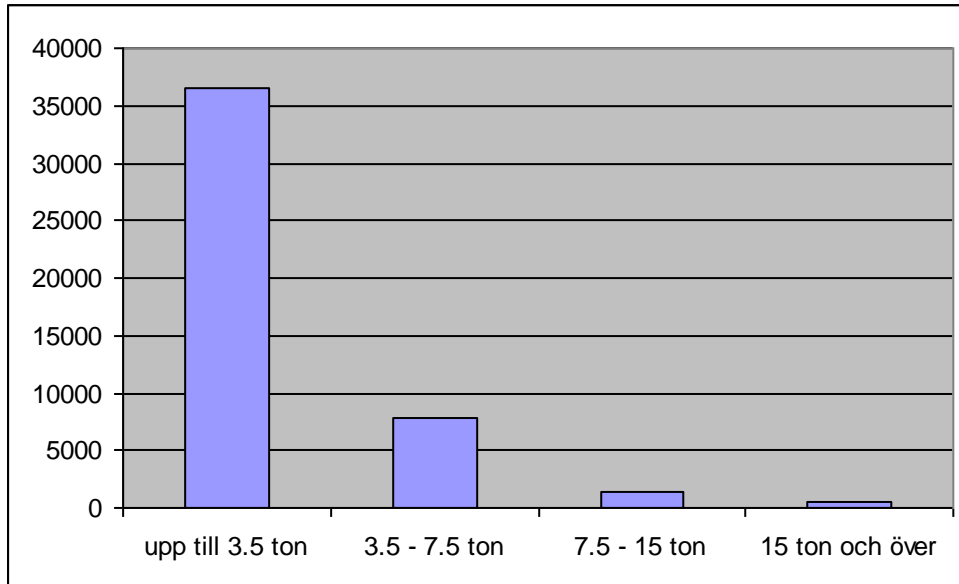
### **Antal fordon som kan vara personbil klass II**

I juni 2008 fanns enligt Trafikregistret ca 46 000 fordon som kan hänföras till fordonsklass personbil klass II. Dessa delas in i tre olika grupper med olika karosserikoder enligt nedan:

Kod 8	5 755 st	Husbil	Personbil inredd med permanent bostadsinredning,
Kod 50 SA	35 774 st	Campingbil	Personbil i enlighet med uppgift i CoC och direktiv 98/14/EG.
Kod 22	4 596 st	Lastbil	Lastbil med skåp- och bostadsinredning

Av dessa är ca 80 % (36 458 st) fordon som har en totalvikt på 3.5 ton eller lägre och 17 % av fordonen har en totalvikt mellan 3.5 och 7.5 ton. Endast 4 % av fordonen har en totalvikt som överskrider 7.5 ton, dock väger dessa upp till 30 ton.

Fördelning av antal personbil klass II indelat i viktklasser:



## Olycksstatistik

Tabellen nedan sammanfattar antalet olyckor med grad av svårighet som indelning, detta visar inte på antal skadade och dödade utan enbart antal olyckor med personbil klass II inblandad där någon blivit skadad eller dödad och som finns i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Alla polisrapporterade trafikolyckor i Sverige registreras av polisen in i STRADA och lagras i en databas. Polisens informationsunderlag innehåller omständigheter kring olyckan såsom var, när och till viss del hur olyckan gått till och detta utgör underlag för den officiella trafikskadestatistiken i Sverige.

För att klassificera skadorna använder STRADA AIS-grader och ISS-värden. Kort uttryckt är AIS-graden ett mått på livshotet för en enskild skada på respektive kroppsdel enligt:

<b>AIS-grad</b>	<b>Betydelse</b>
1	Lätt skada
2	Moderat skada
3	Allvarlig skada
4	Svår skada (livshotande men trolig överlevnad)
5	Kritisk skada (överlevnad osäker)
6	Maximal skada (nästan alltid dödlig)
9	Okänd skada

Maximum AIS (MAIS) anger den högsta AIS-graden för skadorna hos en person. ISS-värdet beräknas med utgångspunkt från AIS-graderna för de tre kroppsregionerna som har de svåraste skadorna och kan anta värden mellan 1 och 75. Definitionsmässigt får ISS-värdet 75 om det föreligger en skada med AIS 6. I STRADAs uttagsklient görs jämförelsen att ISS 0 = oskadad, ISS 1-8 = lätt skada och ISS >8 = svår skada.

År	Död	Svår skada	Lindring skada	Total
2003			13	13
2004		4	12	16
2005		5	9	14
2006	1	8	14	23
2007		5	16	21
2008-06-30		3	8	11
<b>Totalt</b>	1	25	72	98

I skadestatistiken har det inte gått att fastställa om hastigheten har varit orsaken till olyckan då underlaget från STRADA inte är så pass detaljerat. Det kan dock konstateras att cirka 100 olyckor på fem år inte är någon överrepresentation.

## Yttranden från intressenter i branschen

I april 2008 inkom till Vägverket ett flertal yttranden i frågan om att lagstifta om en högsta tillåten hastighet för personbil klass II till 80 kilometer i timmen. Här följer en sammanfattning av dessa.

### *Husvagnsbranschens riksförbund, HRF*

HRF är den samlade organisationen för svenska företag med anknytning till mobilt boende och organiserar såväl tillverkare och importörer som tillbehörs- och serviceföretag.

HRF delar husbilsbeståndet kan delas in i fyra kategorier:

- A. Husbilar byggda på ett transportbilschassi (Fiat Ducato, Ford Transit etc.) med en totalvikt upp till 3.5 ton.
- B. Husbilar baserade på ett draghuvud som kompletterats med ett AMC-chassi från tillverkaren AL-KO Kober. Dessa kan ha en totalvikt upp till 4.5 ton.
- C. Husbilar byggda på Iveco Daily, Mercedes Atego och liknande med en totalvikt på 6 - 7.5 ton.
- D. Husbilar baserade på lastbils- eller busschassier med en avsevärt högre totalvikt.

Merparten av husbilarna i Sverige tillhör kategori A eller B, en mindre del tillhör kategori C och ett fåtal till kategori D. HRF menar att eftersom det är ägarna till fordon tillhörande kategori B som drabbas hårdast om högsta tillåtna hastighet för personbil klass II över 3.5 ton skulle sänkas, koncentrerar de sitt yttrande kring denna kategori.

Enligt HRF önskade köpare, fram till 1 juni 2006, av körkortsmässiga skäl att totalvikten inte överskred 3.5 ton. Bilarna var ofta byggda på chassier med 3.85 tons totalvikt och dessa åsattes därför en lägre totalvikt vid registreringen i Sverige. Resultatet blev att lastförmågan i dessa husbilar blev låg, och många körde med överlast. När husbilarna efter 2006 börjades registreras som personbil klass II och det upptäcktes att man (med stöd av övergångsbestämmelse i körkortslagen) med B-körkort kunde köra en personbil med högre totalvikt började fler tillverkare och importörer marknadsföra sina husbilar med den totalvikt som chassiet tillät. Samtidigt lät många ägare omregistrera sina fordon så att totalvikten höjdes.

HRF föreslår att, om en sänkning av hastigheten ska ske, harmoniserar regelverket med det som gäller bland annat i Tyskland:

Upp till 3.5 ton	som vanlig personbil
3.5 - 7.5 ton	100 km/tim (dock ”lastbilsregler” vid omkörningsförbud)
Över 7.5 ton	80 km/tim.

#### *Husbilsklubben.se, HBK*

Samlar intresserade av husbilar för att gemensamt värna om önskemål och intressen, främjar samarbete nationellt och internationellt. HBK's övergripande mål är att hos myndigheter och andra skapa förståelse för värdet av en ökande husbilsturism. HBK vill ta del av översynen innan beslut fattas.

#### *Dethleffs Club of Sweden*

Dethleffs Club of Sweden meddelar att de som registrerat sina husbilar till personbil klass II oftast har utförd detta med avsikt för att inte köra olagligt med överlast. Dethleffs Club of Sweden har en bestämd uppfattning att en eventuell begränsning av hastigheten så bör den vara 100 km/tim, men förstår inte varför det behövs då olycksstatistiken säger något helt annat.

#### *Bürstner Husbils Club*

Bürstner Husbils Club har ca 400 medlemmar (bilar), måna av senare årsmodell och utrustade med modern säkerhetsutrustning och miljöanpassade motorer och motsätter



sig förslaget att sänka maxhastigheten för personbil klass II över 3.5 ton till 80 km/tim.

Till stöd för detta anser Bürstner Husbils Club bland annat att det råder ökad risk för omkörningsolyckor då 80 km/tim är lägre hastighet än normaltrafiken, husbilar ingår med mycket liten andel i olycksstatistiken, bilarna är utrustade enligt dagens krav på stabilitet och bromsar, miljöanpassade motorer och växellådor för högre fart än 80 km/tim. Dessutom har införandet av personbil klass II medfört att flertalet fordonsägare har vägt upp sina bilar för att köra lagligt och nya bilar har högre totalvikt av samma anledning. Husbilsförare är nästan alla äldre personer som framför sina fordon utan att överträda gällande hastighetsbestämmelser och de flesta husbilsägare är medlemmar i husbilsklubbar och får där både utbildning och information i trafiksäkerhet och miljötänkande. Till sist sammanfattas att kontrollmöjligheterna av regelefterlevnad kommer att vara svåra då identiska fordon kommer att ha olika maxhastigheter, båda fordonen måste då stoppas och kontrolleras med den irritation detta medför.

#### *Kabe Husbilsklubb*

Kabe Husbilsklubb är en ideell förening som organiserar ägare till husbilen Kabe Travel Master. Ett flertal medlemmar utnyttjade möjligheten att registrera sitt fordon med en totalvikt på 3850 kg eller 4000 kg beroende på typ av chassi. De senaste årsmodellerna av Kabe Travel Master har en totalvikt på 4250 kg och är således konstruerade för den vikten.

Kabe Husbilsklubb anser att sänka maxhastigheten för alla personbilar klass II vore mycket olyckligt eftersom en så låg hastighetsbegränsning får såväl tekniska som miljömässigt negativa konsekvenser. Deras fordon har en manuellt femväxlad växellåda och drevningen av denna är konstruerad så att den femte växeln inte kan användas effektivt i 80 km/tim. Konsekvensen blir att fordonen får köras på den fjärde växeln vilket innebär ett högre varvtal och därmed större utsläpp av miljögifter.

Kabe Husbilsklubb skriver vidare att de är frustrerade över införandet av kategorin personbil klass II som uppenbarligen gjordes utan vare sig förarbeten eller konsekvensanalyser. Detta har resulterat i att bland annat ledbussar med en totalvikt på närmare 20 ton har kunnats bygga om och klassats som personbil klass II och tack vare övergångsbestämmelserna kan detta fordon köras med B-behörighet och i den hastighet som är föreskriven på vägen, vilka Husbilsklubben har förståelse för att denna typ av avart behöver elimineras, men protesterar över att alla andra ska drabbas av konsekvenserna.

Kabe Husbilsklubb föreslår i första hand att Vägverket inte lämnar något förslag till ändring till Regeringen, i andra hand att förslaget differentieras med hänsyn till totalvikt och att fordon upp till 5 ton inte omfattas av en generell hastighetsbegränsning samt i tredje hand att hastighetsbegränsningen anpassas till den som gäller för bussar, d.v.s. 90 km/tim på vanliga vägar och 100 km/tim på motorvägar. Kabe Husbilsklubb avvisar förslaget om 80 km/tim.

## Transportstyrelsens avvägningar

Genom den internationella översynen av hastighetsgränser för husbilar (se bilaga 3) har det framkommit att de flesta europeiska länder har en gräns som tyder på att fordon som har en högre totalvikt än 3.5 ton generellt har en lägre hastighetsgräns och då oftast 80 kilometer i timmen som högsta tillåtna hastighet för fordonstypen. Dessa fordon torde enligt andra länders regelverk likställas med lastbil som flertalet husbilar är byggda på och komponenterna tål därmed inte mer än 80 km/tim.

Efter ett samrådsseminarium med branschen den 29 oktober 2009 framkom det att det flertalet av de nya personbilarna i klass II väger runt 4.5 ton, då det inte har funnits någon anledning att begränsa vikterna ytterligare beroende på befintligt regelverk. Det finns dock en gräns som är mer påtaglig som ligger vid 7.5 ton.

Om en högsta tillåten hastighet för tyngre personbilar klass II skulle sättas kommer detta att kräva någon form av utmärkning av de fordon som överskrider viktbestämmelserna att behövas för att säkerställa övervakning och information till andra trafikanter om fordonets typ. Detta kan även göra att föraren av en tyngre personbil klass II får ett starkare incitament att hålla hastighetsgränsen, då andra kan lätt kan avläsa den för fordonstypen högsta tillåtna. Detta kan då utföras på samma sätt som motorredskap klass I har utmärkningskrav, genom dekal som utrustningskrav. De dekaler som används för motorredskap klass I bedöms kosta ca 100-200 kronor. Något som då kommer att åläggas ägaren av fordonet. Utmärkningen kan kontrolleras i samband med den årliga besiktningen av fordonet.

Då de tunga husbilarna, med totalvikt över 7.5 ton, i stort sett uteslutande är byggda på chassier som är lastbilar eller bussar är bromsar, fjädring, däck m.m. dimensionerade för en högsta hastighet på ca 80-90 km/tim. Hastighetsregulatorerna är inställda på 85-87 km/tim. En av orsakerna är att bromsarnas tekniska kapacitet inte klarar mer levande kraft än vad dessa hastigheter motsvarar. Husbilar går dessutom i stort sett uteslutande väldigt tungt lastade jämfört med en lastbil som många gånger färdas utan last upp till den maximalt tillåtna vikten. Slitaget blir då mer omfattande på komponenter och säkerhetsmarginalerna för bromsar och liknande krymper med ökad fart.

Idag finns det cirka 650 fordon som har en totalvikt på över 15 ton som skulle kunna registreras som personbil klass II. Av dessa återfinns vi inte något fordon som har tagits in enligt helfordonsgodkännandet, med karosserikod 50 SA<sup>1</sup>. Det finns 164 fordon som är klassade som personbil klass II och 474 fordon är fortfarande registrerade som lastbilar i viktklassen över 15 ton. Transportstyrelsen anser att den möjlighet som finns för de tunga fordonen att registreras som personbil klass II, och därmed inte längre ha krav på utrustning med hastighetsregulator eller en för fordonsslaget högsta tillåtna hastighet, idag inte utgör skäl för att gå vidare om ändringar i trafikförordningen.

I skadestatistiken utmärker sig inte de typer av fordon som kan registreras som personbil klass II på något sätt. De har dock varit inblandade i olyckor, men inte så att det kan säkerställas någon förhöjd risk för fordonstypen. Genom att 12 000 kilometer väg har sänkt hastigheten till högsta tillåtna 80 km/tim och det fortsätter tillkomma mötesseparerade vägar allt eftersom torde en högsta tillåtna hastighet för tunga personbilar klass II inte få någon större effekt. Vid en samlad bedömning av för- och nackdelar samt branschens egna yttranden kan det i dagsläget inte motiveras att föreslå någon förändring av den högsta tillåtna hastigheten för personbil klass II.

## Bilagor:

1. *Definitioner för fordon och körkortsbestämmelser*
2. *Förteckning över gällande hastighetsbestämmelser för personbil med och utan släp samt husbilar i Europa under år 2008*

---

<sup>1</sup> Personbil i enlighet med uppgift i CoC och direktiv 98/14/EG.

## Definitioner enligt Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

<b>Beteckning</b>	<b>Betydelse</b>
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas upp i personbilar, lastbilar och bussar.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen.
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. en annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver föraren och <ol style="list-style-type: none"><li>1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller</li><li>2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone<ol style="list-style-type: none"><li>a. fast monterade sittplatser,</li><li>b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,</li><li>c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och</li><li>d. bord.</li></ol></li></ol> Personbilar delas in i klass I och klass II.
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med åtminstone <ol style="list-style-type: none"><li>a. fast monterade sittplatser,</li><li>b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,</li><li>c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och</li><li>d. bord.</li></ol>
Tung buss	En buss med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.

## Körkortsbekörigheter

<b>Beteckning</b>	<b>Behörighet</b>
B	<p>Personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn och motorredskap klass I (en högsta konstruktiv hastighet på 30 km/tim).</p> <p><i>Övergångsregel: B-behörighet som förvärvats före den 1 juli 1996 ger rätt att köra personbil med en totalvikt över 3,5 ton om behörigheten inte har varit återkallad efter detta datum.</i></p> <p><i>B-behörighet ger även rätt att framföra traktor, motorredskap klass II samt tre- och fyrhjulig motorcykel. Om körkortet är utfärdat före den 1 januari 2000 även rätt att framföra terrängskoter.</i></p>
C	<p>Tung lastbil, personbil med en totalvikt över 3,5 ton och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon.</p>
D	<p>Buss och ett till buss kopplat lätt släpfordon.</p>

Förteckning över gällande hastighetsbestämmelser för personbil (pb) med och utan släp samt husbilar i Europa under år 2008.

	Hastighet tätort	Hastighet utom tätort	Hastighet motorväg	Övrig info
Andorra	50	90	Finns ej	Pb, pb med släp m/u bromsar, husbil under 3.5 ton och mc
Belgien	50	90	120	Pb över 3,5 ton max 90 km/t på motorväg
Bosnien- Hercegovina	60	80	130	Pb med släp max 80 km/t.
Bulgarien	50	70	100	Pb med släp och husbil
Danmark	50	80	130	pb, mc och husbil under 3.5 ton
Danmark	50	80	80	husbil över 3.5 ton
Estland	50	90	90	Pb, pb med släp, mc och husbil.
Finland	50	80	80	Husbil med bruttovikt över 1875 kg.
Frankrike	50	90	130	Pb, pb med släp, mc och husbil under 3.5 ton.
Frankrike	50	80	110	Husbil över 3.5 ton.
Grekland	50	110	130	Pb och husbil.
Irland	50	80	120	Pb, mc och husbil under 3.5 ton utan släp.
Irland	50	80	80	Husbil över 3.5 ton
Italien	50	90	130	Pb, husbil under 3.5 ton
Italien	50	80	100	Husbilar från 3.5 till 12 ton
Kosovo	i.u.	i.u.	i.u.	
Kroatien	50	80	80	Pb med släp och husbil (person som har haft körkort mindre än två år har hastighetsbegränsning lägre än andra)
Letland	50	90	i.u.	Pb, mc, husbil under 7.5 ton.
Liechtenstein	50	80	i.u.	Pb och husbil.
Litauen	50	90	90	Pb med släp och husbil (person som haft körkort mindre än två år får köra max 70 km/tim)
Luxemburg	50	90	130	Pb, mc och husbil under 3.5 ton.
Luxemburg	50	75	90	Husbilar från 3.5 ton.
Makedonien	50	80	80	Pb med släp och husbil - ej lägre än 60 km/tim på motorväg.
Montenegro	50	80	i.u.	Pb, husbil och mc.
Nederländerna	50	80	120	Pb, mc och husbil under 3.5 ton utan släp.

Norge	50	80	100	Pb, mc och husbil under 3.5 ton.
				Pb med släp och husbil över 3.5 ton
Polen	50*	70	80	* kl 23-5 får man köra 60 km/tim
Portugal	50	90	120	Pb, mc och husbil under 3.5 ton (person som haft körkort mindre än ett år får köra max 90 km/tim)
Portugal	50	80	110	Husbil över 3.5 ton (person som haft körkort mindre än ett år får köra max 90 km/tim)
Rumänien	50	90-100	130	Pb, mc och husbil
				Husbil (Hastigheterna är endast vägledande, i praktiken fastställs de av polisen, som alltid har rätt...)
Ryssland	60	70	90	
Schweiz	50	80	120	Pb, mc och husbil under 3.5 ton
Schweiz	50	80	80	Pb, mc och husbil under 3.5 ton med släp
Schweiz	50	80	100	Husbil över 3.5 ton utan släp
Serbien	60	80	100	Husbil under 3.5 ton
Serbien	60	80	80	Husbil över 3.5 ton och pb med släp
Slovakien	60	80	80*	Pb med släp och husbil *minsta hastighet 50 km/tim
Slovenien	50	90	130	Pb, mc och husbil under 3.5 ton
Spanien	50	70	90	Pb med släp och husbil
Storbritannien	50	90	110	Pb, mc och husbil (30-60-70 mph)
Tjeckien	50	90	130	Pb, mc och husbil under 3.5 ton
Turkiet	40	80	110*	Pb med släp och husbil * minst 40 km/tim
Tyskland	50	100	130	Pb, mc och husbil under 3.5 ton
Tyskland	50	80	80	Pb med släp och husbil mellan 3.5 och 7.5 ton utan släp
Tyskland	50	80	80	Husbil under 3.5 ton med släp
Ungern	50	70	80	Pb med släp och husbil
Österrike	50	100	130	Pb, mc och husbil under 3.5 ton
Österrike	50	70	80	Husbil över 3.5 ton