

## Til høringsparterne

Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Telefon: +45 7221 8899  
Mail: info@fstyr.dk  
www.fstyr.dk

J.nr.: TS2060103-413  
Dato 23. september 2016

## Høring over udkast til ny dimensionsbekendtgørelse

Hermed sendes udkast til ny bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen) i høring med frist for bemærkninger den 25. oktober 2016.

Der er samtidig udsendt høring om bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK 2017), hvor der sker tilsvarende ændringer i punkterne om vægt og dimensioner.

### **Indhold**

Hovedparten af ændringerne sker som følge af implementering af EU-direktiv 2015/719 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet, mens andre ændringer er et resultat af nationale initiativer.

Ændringerne vil først og fremmest få betydning for vognmands- og speditjonsbranchen.

Der er tale om lempelser vedrørende tilladte vægte for nærmere bestemte typer af køretøjer, lempede krav til akselafstande i bogier samt regler om medansvar for transportørers overlæs for den, der har engageret transportøren.

Bekendtgørelsen indeholder følgende ændringer:

- Vogntog bestående af bil og sættevogn, der transporterer tom eller lastet container eller veksellad med en længde på 45 fod, må have en længde, der ikke overskrider 16,65 m, forudsat at vejtransporten af den pågældende container eller veksellad indgår i intermodal transport.
- For motordrevet køretøj med styrende hjul skal mindst 20 pct., for motorcykel og knallert dog 25 pct., af køretøjets faktiske totalvægt hvile på køretøjets styrende hjul. For motorkøretøj skal de 20 pct. hvile på styrende foraksel eller forakselgruppe.

- Den tilladte totalvægt for motorkøretøjer med to eller tre aksler, som bruger alternative brændstoffer, forhøjes med den ekstra vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1.000 kg.
- Den tilladte totalvægt for to-akslede busser øges til 19.500 kg.
- Ved transport af container og veksellad skal afskiberen udstede en erklæring om vægten af den container eller det veksellad, der transporteres, til den transportvirksomhed, der varetager transporten af containeren eller vekselladet. Både afskiberen og transportøren kan straffes med bøde, når afskiberens erklæring er urigtig, eller oplysninger heri mangler eller er fejlagtige, og køretøjets eller vogntogets akseltryk og vægte overskrider de tilladte grænser.
- Kravet om akselafstand i en bils to-akslede bogie med samlet akseltryk på 18.000 kg ændres fra mindst 1,80 m til mindst 1,30 m.
- Kravet til afstanden mellem lastbilers bageste aksel og sættevognens forreste aksel for sættevognstog med over 44.000 kg (men højst 54.000 kg) totalvægt ændres fra 4,00 til 3,00 m.
- For påhængskøretøj til motorcykel ændres den tilladte bredde fra 1,00 m til 1,30 m og den tilladte vægt fra 150 kg til 200 kg.

### ***Uddybning af ændringerne***

#### Containere og veksellad (§ 10, stk. 4):

Ny regel som følge af EU-direktiv 2015/719. For at fremme den intermodale transport yderligere og tage hensyn til egenvægten af containere eller veksellad med en længde på op til 45 fod, må vogntog, som består af en bil med sættevogn, der transporterer tom eller lastet container eller veksellad med en længde på 45 fod, have en længde på op til 16,65 m. Der er tale om en tilladt merlængde på 15 cm.

#### Fordeling af akseltryk (§ 15, stk. 6):

Begrundelsen for ændringen, hvor det præciseres, at for motorkøretøjer skal de 20 pct. af vægten hvile på den styrende foraksler eller forakselgruppe, er at skabe overensstemmelse mellem EU-forordning 1230/2012/EU, der gælder for typegodkendte køretøjer, og dimensionsbekendtgørelsen. Med den tidligere formulering kunne der være tvivl om, hvorvidt styrende bagaksler skal medregnes, men det skal de ikke jf. EU-forordningen. Ændringen

betyder, at medstyrende eller tvangsstyret bagaksel ikke tælles med i antal styrende aksler for en lastbil. Derved sikres der fremover mere stabile køreegenskaber. Ændringen har, efter styrelsens vurdering, ingen betydning for vægte eller dimensioner for de enkelte køretøjer.

Tilladt totalvægt for bil med to eller tre aksler, som bruger alternative brændstoffer (§ 22, stk. 2, nr. 2 og 5):

Ny regel som følge af EU-direktiv 2015/719. Køretøjer, der bruger alternative brændstoffer (med tungere drivaggregater end dem, der benyttes i køretøjer, der bruger konventionelle brændstoffer), kan have nytte af en større tilladt totalvægt for at bibeholde samme lasteevne. Den ekstra tilladte vægt medfører ikke at køretøjets lasteevne forøges i forhold til dieseldrevne køretøjer.

Tilladt totalvægt for 2- akslede busser øges til 19.500 kg (§ 22, stk. 2, nr. 3):

Ny regel som følge af EU-direktiv 2015/719. Den tilladte vægt for to-akslede busser forøges fra 18.000 kg til 19.500 kg. Det størst tilladte akseltryk på 11.500 kg bibeholdes.

Buspassagerers og deres bagages gennemsnitsvægt er steget væsentligt. På grund af de gældende vægtgrænser har dette ført til en gradvis reduktion i antallet af transporterede passagerer. Endvidere lægges det udstyr, der er nødvendigt for at opfylde de nuværende tekniske krav, såsom Euro VI, til vægten. Behovet for at fremme den kollektive transport i forhold til den individuelle transport for at opnå en bedre energieffektivitet indebærer, at det er nødvendigt at genoprette det tidligere antal passagerer pr. bus under hensyntagen til stigningen i passagerernes og deres bagages vægt. Dette kan ske ved at øge to-akslede bussers tilladte vægt inden for grænser, der ikke desto mindre sikrer, at vejinfrastrukturen ikke skades på grund af hurtigere nedslidning, idet de tilladte akseltryk ikke øges.

Afskiberes medansvar for overlæs (§ 34, jf. § 35, stk. 1, 3. pkt.):

Afskiberen defineres i direktivet og bekendtgørelsen som en retlig enhed eller en fysisk eller juridisk person, der er anført på konnossementet eller på et tilsvarende transportdokument, f.eks. et gennemgangskonnossement, som afskiber, og/eller i hvis navn eller på hvis vegne, der er indgået en transportkontrakt med transportvirksomheden.

Afskiberen skal efter de nye regler udstede en erklæring om vægten af den container eller det veksellad, der transporteres, til den

transportvirksomhed, der varetager transporten af containeren eller vekselladet.

Transportvirksomheden skal give transportøren adgang til al relevant dokumentation fremlagt af afskiberen.

I de tilfælde, hvor de oplysninger, som afskiberen har afgivet erklæring om, er fejlagtige eller mangler, og køretøjet eller vogntoget er overlastet straffes både afskiberen og transportøren med bøde udstedt af politiet.

#### Akselafstandskrav ændres: (§ 15, stk. 3, nr. 2 og nr. 3):

Det foreslås, at kravet til akselafstand ændres, således at der for 18.000 kg bogietryk fremover skal være en akselafstand på minimum 1,30 m mod før minimum 1,80 m. Som en konsekvens heraf foreslås, at akselafstanden for 16.000 kg bogietryk skal være fra 1,00 m og op til 1,30 m mod før 1,00 til 1,80 m.

Ændringen bringer reglerne i overensstemmelse med EU-direktiv 2015/719, samt hvad der i dag er gældende for påhængskøretøjer. Ændringen vil ikke medføre større tilladte vægte på køretøjer, men vil for forakslernes vedkommende give mulighed for at samle disse lidt, f.eks. for at kunne medføre kran bag førerhuset.

Konsekvensen heraf vil være en besparelse for erhvervet, idet det ikke vil være nødvendigt at ændre på akselafstanden på forakslerne på tunge, fabriksopbyggede 4-akslede lastbiler for at kunne udnytte 18.000 kg samlet forakseltryk. Med hensyn til vejslid og belastning af bygningsværker vil ændringen have marginal positiv betydning. Med uændret akseltryk og mindre akselafstand vil vejsliddet mindskes, mens belastningen for bygningsværker ikke øges udover, hvad der allerede tillades for referencekøretøjet.

#### Ændring af kravet til afstanden mellem lastbilers bageste aksel og sættevognens forreste aksel for sættevognstog (udkastets § 22, stk. 6, og stk. 8):

Det foreslås, at sættevognstog med en faktisk totalvægt mellem 44.000 kg og 54.000 kg skal have en afstand mellem bilens bageste aksel og sættevognens forreste aksel på mindst 3,00 meter. Hidtil har kravet været mindst 4,00 meter. Der er tale om ensretning af reglerne, således at sættevognstog sidestilles med kærrevognstog.

Som en konsekvens af denne ændring vil en bestemt del af vognparken kunne få forøget den faktiske totalvægt med op til 10.000 kg, hvilket umiddelbart forbedrer de berørte køretøjers anvendelighed og indtjeningsmulighed.

Ændringen åbner samtidig op for indførelse af sættevognstog bestående af to separate sættevogne, som kan sammenstykkedes til én sættevogn. Denne mulighed er på trods af større investerings- og driftsomkostninger attraktiv for erhvervet, fordi den giver større fleksibilitet ved løsning af transportopgaver.

#### Påhængskøretøj til motorcykel (§ 3, stk. 2 og § 22, stk. 2, nr. 9)

Effekten af ændringerne i tilladt bredde og tilladt totalvægt for disse køretøjer er dels, at de får lov til at være bredere (1,30 m imod før 1,00 m), og dels at også de helt store motorcykler kan udnytte princippet om, at motorcyklen må trække et påhængskøretøj med en vægt på op til 50 pct. af motorcyklens egenvægt. Påhængsvognen må nu have en totalvægt på op til 200 kg imod før 150 kg.

Da vægte og dimensioner for påhængskøretøjer til motorcykler ikke er harmoniserede i EU, har Danmark i henhold til notifikationsproceduren i direktiv 2015/1535/EF notificeret udkastet til disse bestemmelser for EU-Kommissionen. Reglernes ikrafttræden forudsætter, at denne procedure er afsluttet, hvilket vil ske inden december 2016.

#### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at udkastet ikke vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet over bagatelgrænsen. Udkastet vurderes heller ikke at have andre afledte effekter. Udkastet har været sendt i præhøring ved Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering, som vurderer, at udkastet ikke vil have administrative konsekvenser over bagatelgrænsen for erhvervslivet.

#### Ikrafttræden

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2017.

Færdselsstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk), cc. til [fth@fstyr.dk](mailto:fth@fstyr.dk) **senest den 25. oktober 2016**, mærket j.nr. TS2060103-413.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Frank Thrusholm på mail [fth@fstyr.dk](mailto:fth@fstyr.dk) eller til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk).

- ./ Der vedlægges udkast til ny dimensionsbekendtgørelse.
- ./ Der vedlægges en liste over de hørte myndigheder og organisationer.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk).

Det bemærkes, at styrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse er blevet udstedt, men Færdselsstyrelsens nyhedsbrev indeholder information om udstedte bekendtgørelser. Tilmelding til Færdselsstyrelsens nyhedsbrev kan ske på [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk).

Udstedte bekendtgørelser kan endvidere ses på Færdselsstyrelsens hjemmeside på adressen [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk) under Lovstof.

Med venlig hilsen



Frank Thrusholm  
Chefkonsulent