

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen)**

#### **1. Indledning**

Færdselsstyrelsen har den 23. september 2016 sendt udkast til ny dimensionsbekendtgørelse i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 25. oktober 2016.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Arbejdstilsynet, DI Bilbranchen, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Kørerlærer-Union, 3F Transport, FDM, Tekniske Konsulenter for Vejtransport og Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL).

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), DTL, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd, Danske Motorcyklister (DMC), Danske Regioner, Danske Speditører, DI Transport, Kommunernes Landsforening (KL), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, SKAD, Trafikselskaberne i Danmark og Vejdirektoratet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Samtlige høringssvar vedlægges som bilag til dette notat.

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

Dansk Erhverv går ud fra, at reglerne indføres som følge af de relativt nye regler om vejning af containere i skibstrafik og fremfører, at der

skal minimumreguleres, når der indføres søtransportregler i landtransportregler som følge af IMO-reguleringen.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen skal i den forbindelse henvise til, at der er tale om implementering af direktiv 2015/719/EF om vægt og dimensioner for køretøjer på vej. Ændringer vedrørende transport af containere og veksellad i Færdselsstyrelsens udkast vedrører alene de forpligtelser, der fremgår af dette direktiv.*

ITD påpeger i relation til den forøgede længdegrænse ved transport af 45' containere og skiftelad i forslagets § 10, stk. 4, at det er vigtigt, at § 30, stk. 2 i særtransportbekendtgørelsen opretholdes.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at særtransportbekendtgørelsens § 30, stk. 2, ikke ændres. Det vil således fortsat være tilladt at køre med sættevogntog med container, indeholdende deleligt gods, og en samlet vogntogslængde på indtil 17,0 m (og en højde på indtil 4,10 m), når der køres direkte til og fra skib eller jernbane.*

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

Vejdirektoratet oplyser, at forøgelse af tilladt totalvægt på op til 1.000 kg for 2- og 3 akslede biler som følge af, at de bruger alternative drivmidler, vil medføre et forøget slid, som ikke på nuværende tidspunkt kan præciseres.

Kommentar:

*Dette forhold er der taget stilling til i forbindelse med ændringen af direktivet om vægt og dimensioner.*

DTL og Dansk Erhverv ønsker, at forhøjelse af tilladt totalvægt på køretøjer med op til et ton bør udvides til også at omfatte køretøjer med flere aksler (4-akslede) og ligeledes varebiler klasse N1.

Kommentar:

*Dette ville ikke svare til direktivet, og det ville potentielt kunne give problemer med broerne, hvis en lastbil vejer 33.000 kg i stedet for 32.000 kg. En sådan ændring ligger ud over det i direktivet fastsatte. Færdselsstyrelsen vil derfor ikke forøge vægten for øvrige køretøjer.*

*For så vidt angår varebiler er bestemmelsen ikke relevant. Hvis en varebil bliver tungere (end 3.500 kg) på grund af alternative brændstoffer, bliver det blot til en lastbil (over 3.500 kg totalvægt). Konsekvenserne for alle andre regler (køre-/hviletid, vognmandstilladelser m.v.) vil være omfattende, hvis en bil med f.eks. 4.000 kg totalvægt stadig skulle kaldes en varebil.*

ITD bemærker, at forøgelsen af lastbilernes mulighed for 1.000 kg ekstra ikke er fulgt op af muligheden for 1.000 kg ekstra på vogn-togsvægten. I starten vil det formentlig kun være lastbiler til bymiljøer og nærdistribution, altså sololastbiler, så det vil ikke gøre så meget, men ITD mener, at det ikke er hensigtsmæssigt at begrænse incitamentet til at anvende alternative brændstoffer for vogn-tog, når udviklingen gør det muligt engang i fremtiden.

Kommentar:

*Vogn-togsvægten er blevet løftet flere gange, senest fra 54.000 til 56.000 kg. Dette er absolut maks. for broerne på vejnettet ifølge Vejdirektoratet.*

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

Trafikselskaberne i Danmark anser det som en positiv udvikling, at der gives mulighed for højere totalvægt for 2-akslede busser.

Vejdirektoratet bemærker, at forøgelse af tilladt totalvægt på busser fra 18.000 kg til 19.500 kg vil medføre en markant forøgelse af vejsliddet på cirka 39 % (§ 22, stk. 2, nr. 3).

Kommentar:

*Dette forhold er der taget stilling til i forbindelse med ændringen af direktivet om vægt og dimensioner.*

*Færdselsstyrelsen skal i den anledning oplyse, at EU-Kommissionens begrundelse for denne forøgelse af totalvægten er, at borgernes gennemsnitsvægt er steget, og at det samme gælder vægten af deres bagage.*

*Færdselsstyrelsen har vurderet, at der ud fra en samlet betragtning ikke er tale om forøget slid i forhold til i dag. Denne opfattelse er baseret på, at de potentielt 1.445 omfattede, to-akslede busser ikke ændres. De busser, der anvendes i byerne, er på de mest travle ruter allerede nu fyldt i myldretiden, og passagerernes vægt er, som nævnt, allerede steget.*

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

Dansk Erhverv mener – i det det forudsættes, at ændringen om ansvar for afskiber er en følge af de nye regler for vejning af containere i skibstrafik – at landtransportregler, der indføres som følge af IMO-reguleringen, skal holdes på et minimum af, hvad de internationale regler kræver.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen indfører bestemmelserne som en direkte implementering af direktiv 2015/719/EF, som ændrer Rådets direktiv 96/53/EF*

*om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i Fællesskabet.*

DTL finder det ikke rimeligt, hvis både afskiber og transportør straffes med bøde, hvis vægterklæringen er fejlagtigt udfyldt, og lastenheden vejer mere, end der er opgivet. Det bør i de tilfælde alene være afskiberen, der skal straffes.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen er enig i denne betragtning. Som følge heraf tilpasses strafbestemmelsen (§ 37).*

Danske Speditører ønsker en nærmere uddybning af, hvad der menes med 'erklæring', og DI Transport finder det helt afgørende, at f.eks. et CMR-fragtbrev, hvoraf bruttovægten fremgår, er tilstrækkeligt for at overholde den nye § 34.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen har tilføjet i bestemmelsen § 34, stk. 3, at et udfyldt CMR-fragtbrev anses som tilstrækkeligt.*

Dansk Erhverv har reservationer for bekendtgørelsens bestemmelser om afskibers ansvar og bemærker, at der i høringsbrevet vedrørende afskiberansvar for overlæs henvises til § 34, jf. § 35, stk. 1, 3. pkt., og at Dansk Erhverv går ud fra, at der henvises til strafbestemmelsen i § 37, stk. 1, 3. pkt.

Kommentar:

*Se afsluttende bemærkninger. Bestemmelserne tilpasses.*

DI Transport påpeger, at direktivet kun taler om straf ved overlæs, men ikke ved både overlæs og akseltryk.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen anerkender denne observation. Bekendtgørelsen tilrettes, så afskiberansvaret alene vil gælde totalvægt.*

Rigsadvokaten og Rigspolitiet påpeger, at det ikke fremgår af høringsbrevet fra Færdselsstyrelsen, at der er foretaget ændringer i dimensionsbekendtgørelsens strafbestemmelse. Det er således heller ikke beskrevet i høringsbrevet hvilke overvejelser, der ligger til grund for de ændringer, der er foretaget i straffebestemmelsen.

Kommentar:

*Se afsluttende bemærkninger. Bestemmelserne tilpasses.*

Rigsadvokaten forstår ophævelsen af hjemlen i den gældende dimensionsbekendtgørelse til at udmåle skærpede bøder som en konsekvensændring som en følge af ophævelsen af strafskærpselsesregler i færdselslovens § 118 i lov 184 af 8. marts 2011, og ikke som et ud-

tryk for et ønske om at ændre bødetaksterne i sager vedrørende de overtrædelser, der var omfattet af den gældende dimensionsbekendtgørelses § 33, stk. 3. På den baggrund forventer Rigsadvokaten ikke – på baggrund af ophævelsen af den gældende dimensionsbekendtgørelses § 33, stk. 3 – at ændre de bødetakster, der opregnes i rigsadvokatmeddelelsens afsnit om Færdsel – Befordring, belæsning, vægt, dimensioner mv. (fl §§ 82-86).

Endvidere finder Rigsadvokaten og Rigspolitiet, at de foreslåede § 34 og § 37, stk. 1, 1. pkt., kan give anledning til fortolkningstvivl og derfor bør præciseres i bekendtgørelsen.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen skal beklage, at høringsbrevet ikke indeholdt begrundelse for at ophæve § 33, stk. 3, og skal samtidig bekræfte, at der er tale om en konsekvensændring af lov nr. 184 af 8. marts 2011. Det har således ikke været Færdselsstyrelsens hensigt at ændre på bødetaksterne.*

*Endelig skal Færdselsstyrelsen oplyse, at Rigsadvokatens anmodning om en præcisering af strafbestemmelsen vedrørende afskibers udstedelse af en erklæring vedrørende vægt på container eller veksellad, tages til efterretning.*

*Hensigten er, at der pålægges afskiber straf, hvis erklæringen mangler eller indeholder fejlagtige oplysninger, og der samtidig foreligger overtrædelse af tilladt totalvægt. Færdselsstyrelsen har på den baggrund ændret bestemmelsens formulering.*

## **6. Akselafstandskrav (§ 15, stk. 3, nr. 2 og nr. 3)**

Rigspolitiet foreslår, at det overvejes at tilføje, at bestemmelsen gælder for beregning af akseltrykket i *andre akselgrupper* end nævnt i stk. 3, nr. 4), idet denne bestemmelse netop fastsætter akseltrykket på to aksler, hvor den indbyrdes afstand er mindre end 1 m. Herved anvendes også samme fremgangsmåde, som tilfældet er i forhold til udkastets § 16, stk. 5.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen har ikke foreslået ændringer i § 15, stk. 5. Styrelsen er ikke bekendt med, at den gældende formulering har givet anledning til problemer. Hvis der skulle ændres og eventuelt også indføres akselafstandskrav for 4- og 5-akslede akselgrupper på motordrevne køretøjer, vil det skulle ske på baggrund af en generel høring.*

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

DI Transport mener, at der i § 22, stk. 8 bør ses på, om det er nødvendigt at fastholde afstandskravet for køretøjer på 54.000 kg, eller om dette kan hæves til 56.000 kg.

Alternativt er det væsentligt, at der fortsat kan gives dispensation, da dette er vigtigt i forhold til trafikken i Sverige.

Kommentar:

*Vægtgrænsen er øget fra 44.000 kg til 54.000 kg (eller rettere; det er afstandskravet for at have 54.000 kg, der er mindsket fra 4,0 til 3,0 m). Det er ifølge Vejdirektoratet lige præcis hvad der kan lade sig gøre, og det svarer til reglerne for kærrevogntog.*

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

Bestemmelserne om påhængsvogn til motorcykel har været underkastet notifikation i henhold til notifikationsproceduredirektivet (2015/1535). Stand still-perioden udløb den 14. oktober 2016, og der er ikke kommet bemærkninger. Ændringerne kan på den baggrund udstedes i Danmark.

Danske Motorcyklister DMC foreslår, at det overvejes at tilføje krav om, at koblingen til påhængskøretøjet placeres med en centerlinje minimum 65 cm fra det trækkende køretøjs yderste punkt i venstre side af køretøjet i de tilfælde, hvor motorcyklen er monteret med sidevogn.

Kommentar:

*DMC begrundet ikke forslaget, men det synes at være, at påhængsvognen så ikke vil rage meget ud til venstre for motorcyklen. Færdselsstyrelsen finder ikke dette vigtigt, da f.eks. påhængsvogne til biler må rage 35 cm ud til hver side, og der i praksis ikke kan blive tale om en ret stor udragning for motorcykel med påhængsvogn. DMC har da også i samme forbindelse skrevet, at en 130 cm påhængsvogn kun vil være få cm bredere end en motorcykel med sidetasker (og at udragningen derfor kun kan blive nogle få cm).*

## **9. Øvrige bemærkninger**

### **Vægt på de drivende hjul**

Rigspolitiet: Det kan [i relation til udkastets § 23] overvejes, om ikke der bør indføres krav om, at en vis procentdel af vogntogets faktiske totalvægt skal hvile på bilens drivende hjul. Hensigten hermed er at sikre stabilitet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen deler principielt Rigspolitiet opfattelse. For store vogntog bestående af køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg, gælder minimum 20 % på de drivende hjul. Styrelsen er dog ikke bekendt med, at der i praksis skulle være et problem for de små vogntog. Styrelsen vil overveje forslaget i forbindelse med en kommende revision af bekendtgørelsen.

### **Særlig forsigtighed og agtpågivenhed**

I udkastets § 7, stk. 1, er der i det udsendte forslag ændret i formuleringen, således at *særlig forsigtighed og agtpågivenhed* ændres til: "særlig agtpågivenhed". Baggrunden herfor var, at det efter Færdselsstyrelsens opfattelse dækker over det samme.

Rigspolitiet har påpeget, at denne ændring kan opfattes som en lempe, idet *særlig forsigtighed og agtpågivenhed* efter Rigspolitiets opfattelse kan forstås således, at der både stilles krav til førerens adfærd (agtpågivenhed) og førerens kørsel (forsigtighed).

#### Kommentar:

*Det har ikke været Færdselsstyrelsens hensigt at ændre praksis, hvorfor der efter drøftelse med Rigspolitiet ændres tilbage til den nuværende formulering.*

### **Længde**

DI Transport ønsker, at det bliver tilladt at køre med øget vogntogslængde, så en krantrækker kan benyttes i kombination med en sættevogn, hvor der er en samlet længde på mere end 16,50 m.

#### Kommentar:

*Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at dette ville være i strid med direktiv 96/53/EF, som harmoniserer reglerne for dimensioner såvel nationalt som internationalt i EU.*

Rigspolitiet finder, at det bør overvejes, om der i lighed med bestemmelserne om bredden af køretøjer, der er konstrueret med en arbejdsstilling og en transportstilling (Kapitel 2), også bør stilles krav om, at udragende dele – forud og bagud -, der kan afmonteres eller slås ind, skal afmonteres eller slås ind, når der køres på færdselslovens område.

#### Kommentar:

*Denne ændring er en skærpelse i forhold de gældende bestemmelser. Styrelsen vil overveje forslaget i forbindelse med en kommende revision af bekendtgørelsen.*

Rigspolitiet henleder opmærksomheden på, at bestemmelsen § 12, stk. 3, om medbringertruck efter dens formulering, kan anvendes i et vogntog bestående af en lastbil tilkøbt en påhængsvogn af kærretypen. Når medbringertrucken anbringes bag på kærren, kan det medføre en væsentlig forringelse af V-værdien.

Kommentar:

*De internationale regler om V-værdi er udformet sådan, at der er en sikkerhedsmargen, så gods ikke nødvendigvis skal være fordelt fuldstændig jævnt på hele lastefladen. Styrelsen er ikke bekendt med, at emnet har givet anledning til problemer.*

Rigspolitiet anfører, at i forhold til § 12, stk. 3, nr. 3, kan det overvejes at ændre ordlyden fra "langsomt" til: "langsomtkørende", hvorved ordlyden bringes i overensstemmelse med DfK pkt. 6.10.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen justerer bekendtgørelsen som ønsket.*

Danske Regioner og Trafiksekskaberne i Danmark ønsker, at det skal blive muligt at køre med busser, der er længere end 18,75 m – op til 25 m.

Kommentar:

*På indeværende tidspunkt pågår der overvejelser om at tillade kørsel med busser, der er længere end 18,75 m. En sådan ændring forudsætter dog forudgående inddragelse af andre interessenter, ikke mindst vejmyndighederne, og vil endvidere nødvendiggøre en ny generel høring.*

*Bestemmelsen om længde på ledbus bliver derfor ikke ændret i denne nye bekendtgørelse. Definitionen af definitionen på ledbus i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer bliver imidlertid justeret således, at denne ikke er til hinder for at der eventuelt iværksættes forsøg med ledbusser med flere led.*

### **Bredde**

SKAD ønsker, at der i § 6 om måling af bredde anføres en henvisning til detailforskrifter for køretøjer til de nævnte undtagelser, og at disse også indeholder rullepresenninger.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen indsætter i § 6 en henvisning til den bestemmelse i bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, som fastlægger metoden for måling af bredde. Bestemmelsens opstilling af undtagelser er ordret den samme som i direktiv 96/53 om vægt og dimensioner.*

*Fortolkning af bestemmelsen – hvorefter køretøjer godkendes af synsvirksomhederne - fremgår af vejledning om syn af køretøjer under punkt 3.02.001(2).*

DI Transport ønsker det undersøgt, om der kan åbnes op for en max. bredde på 2,60 m, hvis sidevæggenes tykkelse er 45 mm, uanset om der er monteret et varme- / køleanlæg på køretøjet. Dette skulle efter DI Transports oplysninger være tilladt i Sverige.



#### Kommentar:

*EU-direktivet om vægt og dimensioner i international transport forhindrer, at Danmark tillader 2,60 m, uden at kravene (om varme/køle-anlæg) er opfyldt. Der har været en overgangsbestemmelse i direktivets artikel 4, stk. 6, som tillod større bredde i de lande, som tillod det før ikrafttræden af direktiv 96/53/EF. Denne mulighed udløb 31. december 2006.*

*Den tilladte bredde ændres således ikke.*

#### **Akseltryk**

Rigspolitiet finder, at ordlyden i bestemmelsen § 31, stk. 2, nr. 2, og stk. 3 (som i sin tid blev indsat på baggrund af et forslag til formulering fra Rigspolitiet) ikke giver mening, idet bestemmelsen vedrører ikke-registrerede eller ikke-godkendte køretøjer, hvorfor der i sagens natur heller ikke er et registreret eller godkendt akseltryk for køretøjet.

Det foreslås derfor i stedet, at ordlyden i relation til § 31, stk. 2, 2. pkt., ændres for så vidt angår sidste del vedrørende sættevogn og påhængskøretøj med stiv trækstang, således at der i stedet anvendes udtrykket "... dog køretøjsfabrikantens samlede teknisk tilladte akseltryk". Alternativt foreslås det, at Færdselsstyrelsen definerer begrebet godkendt akseltryk, således at et godkendt akseltryk tillige omfatter det af køretøjsfabrikanten fastsatte teknisk tilladte akseltryk.

Derudover bør det i bestemmelsens stk. 3 tilføjes, at stk. 2 heller ikke kan medføre fravigelse af de grænser for akseltryk, som i øvrigt fremgår af bekendtgørelsen.

#### Kommentar:

*Kapitel 6 vedrører totalvægt. Den ønskede tilføjelse vil skulle fremgå af Kapitel 5 om akseltryk; i § 21. Da der er tale om en tilføjelse, som efter omstændighederne vil kunne fortolkes som en skærpelse, vil ændringen forudsætte en forudgående høring.*

*Den ønskede ændring forslaget vil indgå i overvejelserne ved en kommende revision af bekendtgørelsen.*

#### **Slæbning**

Rigspolitiet har påpeget, at ændringen i bestemmelserne § 21 og § 32, som giver politiet bemyndigelse til, at redningskorps og lignende ved fjernelse af havarerede køretøjer, kan fravige reglerne for akseltryk og totalvægt, i udkastet er ændret til "slæbning". Konsekvensen heraf vil være, at der for politiet bliver mindre fleksibilitet i mulighederne for at få flyttet køretøjerne udenfor særtransportkontorenes åbningstid, og samtidig vil det medføre en øget belastning af særtransportkontorerne.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen har ved ændringen ikke haft til hensigt at ændre anvendelsen af bestemmelserne, men har haft til hensigt at anvende samme term som i slæbningsbekendtgørelsen, dvs. at anvende udtrykket 'slæbning' gennemgående.*

*På baggrund af Rigspolitiets tilbagemelding vil Færdselsstyrelsen imidlertid ændre tilbage, så der også fremover igen kommer til at stå "fjernelse" i §§ 21 og 32.*

## **10. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Erhvervsstyrelsen har vurderet, at udkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet, og derfor ikke overstiger bagatelgrænsen.

## **11. Ikrafttræden**

Rigspolitiet foreslår at det overvejes, om det bør fremgå af overgangsbestemmelsen, at bus registreret før 9. marts 2004 kan have en længde på indtil 13,85 m under de betingelser, som fremgår af detailforskrifterne punkt 3.02.022.(1).

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen imødekommer dette forslag. Bestemmelsen indsættes i § 39, som stk. 4.*