

Dato 12. juli 2023
Side 1 af 2

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar vedr. sagsnr.: 2023-482247

Sendt på elektronisk til: info@fstyr.dk og ankg@fstyr.dk.

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) har følgende bemærkninger:

1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet

Landbrugets Færdselsgruppe hilser muligheden for længere lastbiler med større last velkommen, da landbrugserhvervet og landbrugserhvervets følgeindustri selv anvender lastbiler i stor udstrækning, til transport af produkter, dyr, halm mv.

2. Landbrugserhvervets kommentar til det konkrete udkast

Vi bemærker at den forventede forøgelse af totalvægten for vogntog med 7-aksler udeblev. Her var forventningen en forøgelse fra 56 ton til 58-59 ton, svarende til forøgelsen for vogntog med 4, 5 og 6 aksler. Den manglende forøgelse af vogntogsvægten for 7-akslede er et minus for landbrugserhvervet, da det reducerer klimaeffekten for netop de tungeste og mest anvendte lastbilvogntog.

Ud fra tidligere dialog mellem Landbrugserhvervets Færdselsgruppe og Færdselsstyrelsen, har landbrugserhvervet set frem til en løsning af den manglende mulighed for at køre med traktorer med gummibælter på offentlig vej. Vi forstår, at det udskydes til den ordinære revision med ikrafttrædelse 1. januar 2025. Vi ser frem til fortsat dialog, så der kan opnås en løsning med ikrafttrædelse 1. januar 2025.

3. Det der mangler i udkastet, som der bør genovervejes.

Rød understreget kursiv tekst er foreslåede ændringer.

Kommentarer til:

”Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr”:

- §1.9 1a) foreslås ændret til: 58-59.000 kg for vogntog med 7 eller flere aksler, og som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj.
- §1.9 1a), 1b), 1c), 1d): I alle vogntogskombinationer står der ”som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj.”

Dette foreslås ændret til

- a) ”som består af køretøj med registreringspligtigt påhængskøretøj.”, eller
- b) ”som består af køretøj med ~~registreringspligtigt~~ påhængskøretøj.”

Forslag a) bør være et minimum, da en registreret traktor med en registreret påhængsvogn betaler mere i vægt- og udligningsafgift end en tilsvarende lastbil. Derfor er der ingen grund til, at den ikke skal tillades samme vogntogsvægt.*

Forslag b) underbygges af, at der ingen faglig grund er til at en traktor med vogn med samme antal aksler, ikke skal have samme muligheder som tilsvarende lastbiler.*

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

*UNDERBYGNING: Et traktorvogntog har brede dæk med højst en tredjedel lufttryk, hvilket medfører en meget større trædeflade, og derved reduceret vejbelastning. Dette er dokumenteret i Vejdirektoratets rapport "Udvalgte landbrugskøretøjers påvirkning af mindre veje".

Kommentarer til:

"Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk".

- Kap. 4 §13 stk. 2: "Bus og, lastbil, traktor og motorredskab samt påhængskøretøjer hertil må ikke have større højde end 4,10 m. KOMMENTAR: Der bør være ens regler for lastbiler og landbrugskøretøjer, da de færdes under samme vejforhold.
- Kap. 5 §19: For køretøjer, der som helt eller delvis er forsynet med bælter, må trykket på en løberulle ikke overstige 1.500 kg.
Stk. 2. Er bæltets bredde mindre end 0,35 m, nedsættes det tilladte tryk efter forholdet mellem bæltets faktiske bredde og en bredde på 0,35 m.
*Stk. 3. De tekniske standarder som EU-typegodkendte landbrugskøretøjer med gummibælter bygges efter, kan anvendes som alternativ til eksisterende danske regler.***
- § 30. For køretøjer, der som helt eller delvis er forsynet med bælter, må vægten ikke overstige 4.000 kg pr. m af afstanden mellem forreste og bageste løberulle, og totalvægten må ikke overstige 16.000 kg.
*Stk. 2. De tekniske standarder som EU-typegodkendte landbrugskøretøjer med gummibælter bygges efter, kan anvendes som alternativ til eksisterende danske regler.***

**KOMMENTAR OM GUMMIBÆLTER: EU har fastsat tekniske standarder for traktorer med gummibælter. Langt hovedparten af de traktorer der sælges i EU, EU-typegodkendes efter disse standarder. Danmark er ikke stor nok til, at der bygges traktorer specielt til det danske marked. Derfor mener landbrugserhvervet, at det er hensigtsmæssigt og nødvendigt, at Kommissionens Delegerede Forordning (EU) 2015/208 BILAG XXXIII om bælter accepteres som grundlag for færdsel på offentlig vej i Danmark.

Venlig hilsen

Henning Sjørlev Lyngvig

Landskonsulent

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 9117 7620 | E hsl@seges.dk



Det indsendte er på vegne af:

- Dansk Agroindustri
- Dansk Maskinhandlerforening
- Danske Kartoffler
- Danske Maskinstationer & Entreprenører
- Danske Sukkerroedyrkere
- Landbrug & Fødevarer
- SEGES Innovation

12. juli 2023

Hørings svar: Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

Rådet for Grøn Omstilling takker for muligheden for at komme med vores input.

Vi har forståelse for, at der med forslaget i høringen lægges op til en vis effektivisering og CO₂-besparelse gennem øget vægt og dimensioner af lastbiler i Danmark. Vi mener dog, at der er betydeligt mere at hente ved i stedet at fokusere på at gøre det dyrere at køre med fossile brændstoffer og billigere at køre på grøn strøm. For eksempel kan man i Danmark vælge at følge den tyske vejbeskatning og den tyske dieselaftgift. Og man kan vælge at lade strøm tælle med på lige fod som biobrændstoffer og biogas i målopfyldelsen af VE-direktivets transportmål.

Bemærkning:

EU-Kommissionen stillede i går et forslag om at forøge den tilladte totalvægt for nulemissionslastbiler i Vægt- og Dimensionsdirektivet med yderligere 2 tons. I dag gives der allerede 2 tons ekstra totalvægt for nulemissionslastbiler; dette som kompensation for den tungere drivlinje, såsom batterierne i el-lastbiler.

De foreslåede ændringer i bekendtgørelsen er med til at udhule den fælles europæiske lovgivning, der netop sørger for at nulemissionslastbiler ikke mister lasteevne og dermed kan konkurrere med fossildrevne lastbiler.

At man fra dansk side vil sidestille alle lastbiler, uanset drivmiddel, er vi meget uforstående overfor, da det hermed kan være mere attraktivt for vognmænd at købe forurenende lastbiler med forbrændingsmotor frem for nulemissionslastbiler. De foreslåede vægtforøgelser er dermed en hæmsko for den grønne omstilling af lastbiler i Danmark.

Forslaget vil i praksis gøre det billigere at køre på fossile brændstoffer og relativt dyrere at køre på grøn strøm, stik imod Danmarks klimamål.

Anbefaling:

- Vi anbefaler, at vi i dansk lovgivning vælger at følge Vægt- og Dimensionsdirektivet og sikrer at nulemissionslastbiler har 2-4 tons ekstra totalvægt i forhold til lastbiler med forbrændingsmotor.

Til:
Færdselsstyrelsen
Sorgsigvej 35
6760 Ribe

Sagsnummer 2023-482247, Høringsvar fra foreningen af vognimportører i Danmark.

Vi har med interesse læst udkastet til ændring af bekendtgørelsen om ændring køretøjers indretning og udstyr.

Vores høringssvar består af nogle generelle bemærkninger, samt bemærkninger til de enkelte punkter, hvor vi gerne ser tilpasninger til bekendtgørelsen.

En så stor ændring af køretøjers dimensioner, som der her lægges op til, vil medføre en ret stor udskiftning i transportmateriellet tidligere end normalt. Det vil sige, at dele transportmateriellet vil få en noget kortere levetid på de danske veje og dermed medføre en øget CO2 belastning, da materiellet vil blive uskiftet med nyt materiel og dermed få en kortere levetid i Danmark.

Endvidere ser det ikke ud til, at man i processen har skelet til lovgivningen i vore nabolande og dermed utilsigtet vil kunne komme til kunne lave begrænsninger i den grænseoverskridende transport. Omlæsning af gods på grund af regelforskelligheder, vil medføre en øget CO2 belastning. Se begrundelser under de enkelte punkter.

Det bør overvejes om betragtninger / beregninger omkring øget CO2 belastning, som følge af tidligere udskiftning af materiellet, samt konsekvenserne vedr. omlæsning mv. som følge af regelforskellighederne landene i mellem, skal medtages og beregnes, før en så stor ændring iværksættes.

De enkelte punkter.

Bogieafstanden bør ændres fra 2,8 meter til 2,6 Meter, se gult markeret. Især dette punkt er vigtigt med hensyn ovenstående.

8. Bilag 1, pkt. 3.01.100 (6), affattes således: »(6) For bogie med tre aksler må det største samlede akseltryk ikke overstige 27.000 kg, jf. dog

- a) 24.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er under 2,80 m **(ændres til 2,6 meter)** eller hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,30 m, og
- b) 22.000 kg, hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,30 m, men mindst 1,00 m, og
- c) 21.000 kg, hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,00 m.«.

Denne lille ændring i bogieafstanden vil medføre, at stort set hele den eksisterende flåde af sættevogne i Danmark kan opgraderes til de øgede vægte uden at skulle udskiftes. Endvidere vil det flugte med de tyske regler på området omkring bogietryk, som allerede er på 27000 kg i Tyskland og i det meste af EU.

7 akslede vogntog bør have hævet totalvægt til 59000 kg , så det bliver ensartet (32 + 27 ton) forvogn – påhængsvogn.

Summen af akseltryk/bogietryk bør definere totalvægten ved alle typer vogntog også modulvogntog. (ikke en del af denne høring)

9. Bilag 1, pkt. 3.01.200 (1), affattes således: »(1) Faktisk totalvægt må ikke overstige: a) 56.000 kg. **(ændres til 59.000 kg)** for vogntog med 7 eller flere aksler, og som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj.

- b) 53.000 kg. for vogntog med seks aksler, som består af bil med tre aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj.
- c) 52.000 kg. for vogntog med seks aksler, som består af bil med fire aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj.
- d) 47.000 kg. for vogntog med fem aksler, som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj.
- e) 44.000 kg. for andre vogntog.«.

Længde af vogntog med læssekran. To punkter, kran størrelse og længde tillæg for kran.
Der findes en del krankombinationer under 25 tonmeter, som fylder en del i længderetningen.
De 620 mm hvor kommer de fra? Det bør ændres til kranens faktiske længde.

12. I *Bilag 1, pkt. 3.02.200*, indsættes efter pkt. (1) som nye punkter: »(2) For vogntog, som består af en lastbil udstyret med læssekran med en kapacitet over 25 tonmeter **(ændres til 10 tonmeter)** og tilkoblet sættevogn, forøges den tilladte længde med den længde, som kræves til montering af læssekranen, med op til 0,62 **m (her slettes de 0,62 meter og erstattes af kranens faktiske længde)**

På vegne af vognimportørforeningen i Danmark

Uffe Steffensen

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG ,
Bernard-Krone-Str. 1
49757 Werlte
DEUTSCHLAND
www.krone-trailer.com
Mobil: +45 2144 4686
E-Mail: uffe.steffensen@krone.de

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: Anna K. Gøtske Vor. ref.: OHO/fba 22-141/23-2294

Dato: 06.08.2023

Høringssvar over høring til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte *høring til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr* som indeholder en række gode og fornuftige tiltag og som vi derfor ser meget positivt på. De nævnte forslag kan være med til at forbedre klimaet ved et reduceret brændstofforbrug, og et deraf følgende lavere CO2 udslip pr. transporteret enhed, færre køretøjer på vejene, der vil virke gavnligt for fremkommeligheden, trafiksikkerhed og transporteffektivitet samt efterspørgslen på chauffører.

DTL-Danske Vognmænd mener dog, at der mangler flere vigtige tiltag, herunder en forhøjelse af den tilladte maksimale vogntogsvægt for 7-akslede vogntog fra 56 tons til 60 tons, forøgelse af den maksimale tilladte totalvægt for 3-akslede lastbiler fra 26 til 28 tons, indførelse af 5-akslede påhængsvogne med en tilladt højeste totalvægt på 35 tons og en forøgelse af den tilladte frihøjde fra 4,10 m og op til 4,40 m, så vi kommer på niveau med Finland, der har den næstlaveste tilladte totalhøjde i Norden, hvor både Norge og Sverige har afskaffet en maksimal tilladt totalhøjde.

Det er meget tilfredsstillende, at den maksimale tilladte totalvægt for fireakslede lastbiler hæves op til maksimal 36 tons med den bedste akselkonfiguration og akselafstand. Der bør dog indføres en mulighed for at lade tripplebogien veje mere end 24 tons, præcis som ved påhængskøretøjer således, at en fireakslet

lastbil af typen 1 + 3 fx kan have et maksimalt forakseltryk på 9 tons og 25 tons tripplebogiestryk og derved opnå 34 tons maksimal totalvægt.

Tilsvarende er det fint, at 5-akslede lastbiler kan opnå en maksimal totalvægt på op til 42 tons ved den bedste akselafstand. DTL-Danske Vognmænd opfordrer dog til, at gradueringen i den højest tilladte totalvægt, der følger kravene til akselafstandene, får tilføjet en akselafstand, der som tidligere skitseret i forslag passer med 41 tons mellem akselafstandsintervallerne 7,40 m og 7,10 m, eftersom der allerede er 5-akslede lastbiler i drift, som har en akselafstand på 7,35 m og dermed mangler 5 cm i at opnå 7,40 m. For påhængskøretøjer, der allerede er i drift på nuværende tidspunkt, og som allerede er konstrueret til et maksimalt tripplebogiestryk på 27 tons, der ikke har den krævede akselafstand på mindst 2,80 m men blot 2,60 m, bør der indføres en overgangsperiode så køretøjerne uden konstruktive ændringer kan blive godkendt med 27 tons tripplebogiestryk. Det vil kunne udløse en øjeblikkelig gevinst på 3 tons, der vil påvirke både klimasiden og transporteffektiviteten positivt.

Forslaget under punkt 12 (2) bør gælde alle kraner på lastbiler med en størrelse over 8 t/m, idet en kran på 10 t/m fx med førerhus, der ofte anvendes til tømmertransport fra skov, let kan fylde lige så meget som en 25 t/m kran.

Tilsvarende under punkt 12 (3) bør vogntogets længdeforøgelse også gælde for vogntog med kraner fra 8 t/m og opad, herunder også sideloaders.

Det er glædeligt, at der nu er udsigt til, at trailerlængden kan forøges til 15,00 m og vogntogslængden på sættevognstog tilsvarende.

Vedr. § 10 stk. 4: Der bør indsættes en undtagelse (jvf. § 10 stk. 1.): Dog undtagen vogntog der udfører transporten med trailere på op til 15 m / 17,88 m's total-længde.

Reglerne om aerodynamiske anordninger som nævnt i § 35, bør ændres til, at de aerodynamiske anordninger også kan anvendes på hovedveje. Fx er der steder i landet hvor vejene hurtigt veksler mellem motortrafikvej og hovedlandevej, og det er ikke hensigtsmæssigt, at vogntogene skal standse op for at anordningerne bliver klappet ind og ud. I praksis betyder det, at de stik imod hensigten slet ikke anvendes, og det er ikke til gavn for klimaet.

Med venlig hilsen

Finn Bjerremand

Færdselsstyrelsen
Att.: Anna Kyhl Gøtske
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 7. august 2023

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Dansk Erhverv har modtaget høringen 23. juni 2023.

Dansk Erhverv er meget positiv overfor, at lastbilvognenes længde og vægt bliver forøget. Der er stor efterspørgsel på det i branchen, og det er glædeligt, at man fra politisk side har lyttet og prioriteret midler, så tiltagene kan træde i kraft et år tidligere end ellers planlagt med virkning fra 1. januar 2024.

Den øgede længde og vægt betyder, at vognmændene kan transportere mere gods på én gang. Dermed reducerer vi CO₂-udledningen i transportbranchen og forbedrer lastbilernes driftsøkonomi. Dermed skabes en gevinst for både erhvervet og samfundsøkonomien. Det er vel underbygget i analyserne af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsregulering, der blev igangsat i *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten*.

Vejgodstransporten har en vigtig rolle i den grønne omstilling, men den er vanskeligt at omstille fra den ene dag til den anden. Ændringerne i reglerne om lastbilernes vægt og dimensioner er en hurtig og nem måde at opnå en klimagevinst, som vi bakker meget op omkring. Det gælder også mht. brugen af dobbeltrailere, hvor forsøgsvejnettet bør udvides, og mht. modulvogntog, hvor der er et ønske om at øge totalvægten med 6 tons for at effektivisere transporterne og få endnu flere CO₂-reduktioner.

Som sagt er Dansk Erhverv meget positive overfor de tiltag, der allerede er politisk besluttet at gennemføre¹, men vi mener, at der fortsat mangler flere vigtige tiltag.

Det gælder fx en forhøjelse af den tilladte maksimale vogntogsvægt for 7-akslede vogntog fra 56 tons til 60 tons, samt en forøgelse af den maksimale tilladte totalvægt for 3-akslede lastbiler fra 26 til 28 tons, og indførelse af 5-akslede påhængsvogne med en tilladt højeste totalvægt på 35 tons samt en forøgelse af den tilladte frihøjde fra 4,10 m og op til mindst 4,40 m.

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2023/regeringen-fremrykker-vaegt-og-dimensionslempelse-paa-lastbiler>

Det skal derudover også være muligt for lastbiler med kran mindre end 25 tonmeter at køre med standard 13,6 meter trailer. Samtidig skal akselafstanden på allerede idriftsatte påhængskøretøjer med trippelbogie ikke ændres for at opnå et maksimalt bogietryk på 27 tons.

Dansk Erhverv kan herudover tilslutte sig DTL's høringssvar, der indeholder yderligere forslag til tekniske forbedringer.

Alternative drivmidler

Dansk Erhverv støtter, at vogntogslængden forøges, når lastbilen kører på alternative brændstoffer. Det er afgørende for den grønne omstilling og overgangen til lastbiler på alternative drivmidler, at ramme- og konkurrencevilkårene for disse lastbiltyper ikke forringes i forhold til konventionelle lastbiler.

Det gælder også i forhold til totalvægten, hvilket der ikke er taget højde for med de planlagte ændringer. Hvis nyttelasten på en lastbil med alternativ drivlinje reelt bliver mindre end på en konventionel lastbil, fremmer det ikke overgangen til ny teknologi. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at totalvægten på tilsvarende vis som længden forsøges for lastbiler og vogntog, der kører på alternative brændstoffer.

Dansk Erhverv støtter, at naturgas betragtes som et alternativt brændstof.

Aerodynamiske anordninger

I udkastet til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde mv. fremgår det af den nye § 35, at kørsel med lastbil, som er forsynet med aerodynamiske anordninger, som kan slås ind eller afmonteres, alene må finde sted med de aerodynamiske anordninger i udfoldet position, når køretøjet anvendes på motorvej og motortrafikvej. Det bør ændres til, at de aerodynamiske anordninger også kan anvendes på hovedveje. Fx er der steder i landet, hvor vejene hurtigt veksler mellem motortrafikvej og hovedlandevej, og det er ikke hensigtsmæssigt, at vogntogene skal standse op for at anordningerne bliver klappet ind og ud. I praksis betyder det, at de stik imod hensigten slet ikke anvendes, og det er ikke til gavn for klimaet.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent



Taastrup, den 7. august 2023

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Fremsendt pr. e-mail: info@fstyr.dk; ankg@fstyr.dk

J. nr. 2023-4822247 - vedr. høring udkast til ændring af dimensionsbekendtgørelsen m.v.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd skal hermed indgive høringssvar som selvstændig brancheorganisation til trods for, at Køretøjsopbyggerne ikke har fået fremsendt høringen direkte.

Køretøjsopbyggerne skal anmode om at blive hørt selvstændigt og uden sammenhæng med Dansk Bilbrancheråd, idet opbyggerne er en selvstændig brancheorganisation. Indtil videre kan høringmateriale m.v. fremsendes til daglig koordinator og sekretariatsleder, Johanne Berner, på jbh@dbr.dk.

Køretøjsopbyggerne har gennemgået det fremsendte udkast til ændringer, der alle har til formål at opfylde den politiske aftale omkring dimensioner, som indgået den 24. juni 2022.

Køretøjsopbyggerne skal først og fremmest takke for, at implementeringen igangsættes hurtigere end først aftalt, idet sådanne forestående lovændringer har en markant negativ effekt på markedet. En hurtig afklaring er altid at foretrække, idet kunderne synes at afvente det endelige lovgrundlag for at optimere deres bestilling af vogntog mest muligt.

Den del af forslaget, der relaterer sig til forøgede vægte skal *i det væsentligste bifaldes*, det er godt for færdselssikkerhed, sundhed og miljø, at mere gods kan fragtes på færre køretøjer.

SÆRLIGT VEDRØRENDE KRANSTØRRELSE OG FORLÆNGESEMULIGHED.

Tilsvarende skal de længdemæssige tiltag også bifaldes, men her undrer Køretøjsopbyggerne sig særligt over, at der indføres en forlængelsesmulighed for kraner over 25 tm. Der er ikke knyttet en nærmere begrundelse for, at det netop er her, der drages en forskel – og der synes ikke umiddelbart at kunne opsætte en faglig, forsvarlig årsag hertil.

Det skal hertil nævnes, at op mod 75-80 % af de kraner, der monteres på både vogntog med sættevogne og andre trailere, er mindre end 25 tm. Dette estimat tager afsæt i, hvad medlemmerne af Køretøjsopbyggerne har meldt ind i forbindelse med nærværende høring. I lyset af, at Køretøjsopbyggerne repræsenterer den absolut overvejende del af opbyggerbranchen i Danmark, anses estimatet for validt.

Køretøjsopbyggerne kunne frygte, at vognmændene vil være tilbøjelige til at vælge en kran over 25 tm for at få lov til at forlænge vogntoget med kranens længde; uanset de miljømæssige konsekvenser dette måtte få til øget vægt på vejen, eventuel større vindmodstand m.v. Intentionen er jo ikke, at det skal være en miljømæssig belastning; snarere tværtimod.

Tekstnært bemærkes følgende vedrørende kraner:

§ 10 stk. 6: Ordlyden *"For vogntog, som består af lastbil med sættevogn, forsynet med læssekran..."* forstås på flere måder. Det tilsigtede er nok, at det er lastbilen der er forsynet med læssekran. Men den kan også læses som at det er sættevogn med læssekran. Her kunne man med fordel specificer, om det er enten lastbil eller sættevogn, eller begge dele der kan have monteret læssekranen, der danner grundlag for forlængelsen.

Det samme gør sig gældende med § 11, stk. 6.

Køretøjsopbyggerne foreslår:

Køretøjsopbyggerne skal overordnet set foreslå, at bestemmelserne ensrettes med kravene til, hvornår der kræves krancertifikat. Det vil lette den samlede forståelse af lovgivning og give en entydig og forståelig opdeling af kranstørrelser. Køretøjsopbyggerne skal derfor stille i forslag, at alle køretøjstyper indeholder en forlængelseshjemmel for kraner over 8tm med den faktiske længde af den monterede kran.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

Køretøjsopbyggerne noterer sig en formuleringsmæssig spidsfindighed omkring forslaget § 22, stk. 2, pkt. 8 a) og b). Her er det nok underforstået at a) gælder for 4 akslet chassis med 2 bagaksler og 2 foraksler hvilket giver lov til op til 36.000 kg. Men et sådant chassis har vel altid 2 styrende foraksler, hvilket gør den første del af kravet irrelevant. Hvis der ikke er 2 styrende foraksler, så lander man i b)

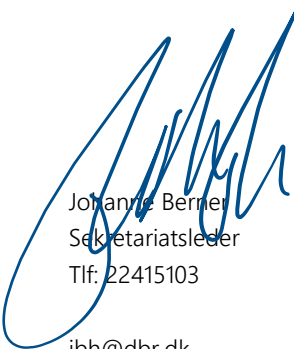
MANGLER VED HØRINGEN – ØVRIGE FOKUSOMRÅDER:

I forhold til høringen i øvrigt skal Køretøjsopbyggerne stille sig undrende over, at der ikke også tages livtag med bredde og højde. De danske vognmænds konkurrenceevne stækkes betragteligt i forhold til kørsel i de nordiske lande, særligt Sverige, når der her må køres med både bredere og markant højere vogntog.

Køretøjsopbyggerne skal opfordre til, at Færdselsstyrelsen fortsætter arbejdet med at opdatere dimensionsbekendtgørelsen for at opretholde og styrke de danske vognmænd og opbyggeres konkurrenceevne og bonitet.

Sidstnævnte gør sig også gældende i forhold til at forøge vægtgrænsen for 7-akslede vogntog, der, med de ny vægtøgninger på vogntog med færre aksler, bliver mindre attraktive at købe og bygge. Differencelasten er ganske enkelt for lille, når henses til den større udgift, afskrivning, vægt m.v. Det skal yderligere bemærkes, at den danske 7-akslede vogntog jo i forvejen er specialbyggede ift. resten af Europa.

Venlig hilsen
Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner
Sekretariatsleder
Tlf: 22415103

jbh@dbr.dk

Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk
cc: ankg@fstyr.dk

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Bilbranchen i DI takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende ændring af dimensionsbekendtgørelsen samt ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Vi bakker op om bemærkningerne i DI Transport og ATL's høringssvar, og har i øvrigt følgende bemærkninger til de to udkast:

Vi bakker op om muligheden for tungere og længere lastbiler, da det vil bidrage til bedre udnyttelse af bilerne og mere effektiv transport af gods, som bl.a. vil nedbringe klimaafttrykket fra transportsektoren. Vi er meget positive over for ikrafttrædelsesdatoen 1. januar 2024, så både bilbranchen og transportbranchen kan gøre brug af de nye regler inden for en kort tidshorisont.

Vi bemærker, at der jf. §1, pkt. 4a i udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr lægges op til, at motordrevne køretøjer med fem eller flere aksler op til 42.000 kg minimum skal have en akselafstand mellem forreste og bagerste aksel på 7,40 m. Det mener vi er 0,4 m for højt, hvorfor vi kraftigt anbefaler, at minimumsafstanden ændres til 7,00 m for disse køretøjer. Fastholdes kravet på 7,40 m vil det for visse lastbilmærker afskære dem fra at kunne levere disse typer køretøjer, hvilket vil begrænse konkurrencen. Vi mener yderligere, at der ikke er nogen teknisk eller sikkerhedsmæssig begrundelse, der umuliggør minimumsafstanden på 7,00 m for disse typer køretøjer. Som følge af denne ændring må akselafstanden i de følgende punkter nødvendigvis justeres herefter.

Vi bemærker desuden, at udkastet til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, jf. §1, pkt. 8a, lægger op til, at akselafstanden på en bogie med tre aksler op til 27.000 kg ikke må overstige 2,80 m. Dette vil afskære en stor del af markedets trailere fra at gøre brug af de øgede vægtgrænser, og derfor foreslår vi, at akselafstanden her i stedet sættes til 2,60 m. Desuden vil dette harmonisere med bl.a. de tyske regler for bogietryk på 27.000 kg.

Bilbranchen bemærker desuden, at kapacitetsgrænsen for vogntog, som består af en lastbil udstyret med læssekran tilkoblet sættevogn, jf. udkastets §1, pkt. 12 er sat til 25 tonmeter. Idet der er en lang række krankombinationer under 25 tonmeter, foreslår Bilbranchen, at kapacitetsgrænsen ændres til 10 tonmeter, for ikke at afskære store dele af det eksisterende materiel fra at gøre brug af den øgede tilladte længde.

For at understøtte den grønne omstilling, er der behov for, at de ændrede regler tilgodeser den ekstra plads som batterierne i elektriske lastbiler kan optage. Derfor har branchen brug for, at det foreslåede maksimale længdetillæg på 620 mm jf. udkastets §1 pkt. 12.4 ændres til 1.200 mm således, at der også tages hensyn til de kommende lidt større elektriske lastbiler end dem, der pt. er sat på markedet.

Selvom vi bakker meget op om dette tiltag om at øge vægt- og længdegrænser på lastbiler på de danske veje, er vi bekymret for, at den danske lastbilbranche – forhandlerne og deres importører – ser ind i en meget stor administrativ byrde, hvis ikke den praktiske håndtering af de nye regler indrettes med færrest manuelle processer for registreringen af de nye grænser. Ud fra dette foreslår vi, at Færdselsstyrelsen ser på muligheden for, at synshallerne ved omregistrering af køretøjerne kan benytte akseltryk-grænserne i typegodkendelsen eller G-erklæringen, såfremt der herpå er anført en lovlig forakselbelastning samt lovlig bogiebelastning, hvor summen af disse to overstiger 32 ton.

Eksempel:

A1: 9.000 kg

A2: 9.000 kg

Bogietryk på foraksler: 18.000 kg

A3: 9.500 kg

A4: 9.500 kg

Bogietryk på bagaksler: 19.000 kg

Tilladt totalvægt i alt: 32.000 kg (som anført i dag) eller
36.000 kg (som anført med de nye regler).

I eksemplet vil summen af akseltrykkene summere til 37.000 kg, hvilket vi i dette og lignende tilfælde vil anbefale, at Færdselsstyrelsen kan godkende.

Alternativt vil vi kraftigt opfordre til, at Færdselsstyrelsen vil acceptere godkendelse på baggrund af en fabrikanterklæring.

Bilbranchen har ikke yderligere kommentarer til det øvrige i udkastene.

Med venlig hilsen

Kenneth L. Hjorth-Hansen
Chefkonsulent

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

7. august 2023

Høringssvar (sagsnr.: 2023-482247):

Udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk og bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

De Danske Bilimportører afgiver hermed bemærkninger til de foreliggende høringsudkast til henholdsvis bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK). Bemærkningerne gælder begge bekendtgørelser, idet der indholdsmæssigt er tale om de samme ændringer. Vi henviser i høringssvaret til de enkelte bestemmelser, hvor det er relevant.

Vi kan overordnet støtte de foreslåede ændringer, der giver mulighed for forøgede dimensioner på lastbiler og vogntog samt, at disse finder anvendelse allerede pr. 1. januar 2024. Ændringerne vil generelt bidrage til reduktion af CO₂-emissionerne fra vejtransporten

På basis af input og spørgsmål rejst af vores medlemmer, som repræsenterer lastbilfabrikanter, har vi følgende bemærkninger:

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser (udkast til DfK):

Med hensyn til de konkrete længde- og vægt forøgende forslag bemærker vi:

§ 1, nr. 12: Forslag til Bilag 1. pkt. 3.02.200 (4):

Der er brug for minimum 1,0 m (muligvis op til 1,20 m) ekstra længde på 3-akslede sættevognstrækkere, som anvender alternative brændstoffer eller er nulemissionskøretøjer.

Vi finder det uhensigtsmæssigt, at tilladelsen til forøgelse af totalvægten med 2.000 kg på 2-akslede el/brint-trækkere og 1.000 kg på gasdrevne trækkere alene gælder totalvægten og ikke vogntogsvægten. Det skyldes, at en trækker alene kan få gavn af den forhøjede vogntogsvægt, da bilens opbygning kun består af en skammel.

Vi anbefaler, at den forøgede totalvægt omfatter vogntogsvægten. I givet fald skal 3-akslede trækkere tænkes med, da disse udgør hovedparten af de nationale trækkere i hvert fald for visse fabrikanter (gælder generelt i Norden).

§ 1, nr. 12: Forslag til Bilag 1, pkt. 3.02.200 (2) og (3):

Kravet om, at en læssekran skal være over 25 tonmeter, vil have en meget lille effekt, idet der findes flere køretøjer med mindre kraner, hvor man ikke kan have fuld lad-længde i dag.

Det er typisk vogntog til udbringning af let omfangsrigt gods f.eks. isoleringsmateriale eller stilladsbiler til byggeindustrien. Vi foreslår, at man nedsætter kravet til højst 12 tonmeter, eller alternativt til 16 tonmeter, da det ifølge vores oplysninger er branchestandarden for denne type biler.

§ 1, nr. 9: Forslag til Bilag 1, pkt. 3.01.200 (1):

Den reelle vogntogsvægt for en kombination af en sættevognstrækker med 2 aksler og en sættevogn med 3 aksler vil være ca. 46.000 kg (7.500 kg for og 11.500 kg bag = 19.000 kg + 27.000 kg). Dette skyldes, at man ikke kan flytte tilstrækkelig vægt frem på forakslen til at kunne komme op på 20.000 kg (8.500 kg + 11.500 kg).

§ 1, nr. 8: Forslag Bilag 1, pkt. 3.011.100 (6):

Langt de fleste af de eksisterende 3-akslede trailere har i dag en indbyrdes akselafstand 1,310 m imellem akslerne, og de fleste har allerede 9 tons aksler. Hvis hensigten er at få højnet transporteffektiviteten og reducere CO₂ udledningen per kørt ton-kilometer, så skal kravet om, at der skal være 2,8 m imellem første og sidste aksel i akselgruppen, ændres til 2,61 m og dermed tillade de 27 tons.

Denne ændring vil medføre en meget stor CO₂-reduktion, og er en af de "lavt hængende frugter", der kan iværksættes umiddelbart.

§1, nr. 4: Forslag til Bilag 1, pkt. 3.01.010 (7):

Der bør stilles et krav til de 5 eller flere akslede motorkøretøjer om, at de 2 forreste aksler er styrende. Vi anbefaler, at der stilles krav om, at afstanden mellem forreste og bageste aksel minimum skal være f.eks. 6,2 m, og dermed kan punkt d) udgå.

Rent teknisk er de korte 5-akslede vogntog ikke relevante, når man kan bygge dem med 4 aksler, og i princippet opnå samme lasteevne. Der skal desuden være plads drivmiddel på lastbilen.

Der bør anvendes samme formulering som for de 4 akslede "eller mere" jf. § 1, nr. 3 (Forslag til bilag 1, pkt. 3.01.010 (6)) for at være sikker på, om en bil med 6,8 m mellem forreste og bageste aksel kan godkendes med 36.000 kg eller 40.000 kg.

§1, nr. 2: Forslag til Bilag 1, pkt. 3.01.010 (3):

Hvis det er muligt anbefaler vi, at man indfører følgende tilføjelser vedrørende nulemissionskøretøjer:

- 2 akslet sættevognstrækker nulemission bør kunne få drivakseltryk på f.eks. 12.000 kg.
- 3 akslet sættevognstrækker nulemission bør kunne få et bogietryk på f.eks. 20.000 kg.

Baggrunden for dette forslag er, at nulemissionslastbiler typisk har et større bagaksel/bogietryk end en tilsvarende udgave med dieselmotor.

Uden en øgning af drivakseltryk/bogietryk vil nulemissionslastbiler (el eller brint) have en lavere lasteevne udover tabet på grund af højere egenvægt.

Forhold der kan afhænge af fabrikantspecifikke konfigurationer:

Vi har modtaget enkelte kommentarer fra en fabrikant for så vidt angår vægte på 4 og 5 akslede lastbiler og vogntog set fra et fabrikantspecifikt synspunkt:

Der peges på, at et konkret eksempel kunne være trippelbogie-varianter, hvor de 2 forreste aksler er styrende. Der er ikke tale om 2 foraksler, da aksel nr. 2 indgår i trippelbogien. Akselafstanden er her (A1 – A4): $4150 + 1350 = 5500$ mm.

I dette tilfælde kan den tilladte totalvægt ikke øges fra 24.000 kg til 27.000 kg.

Følges reglen om, at de 2 forreste aksler er styrende, og der er 5500 mm eller mere mellem forreste og sidste aksel, så tillades 36.000 kg jf. forslag til DfK § 1, nr. 3. til Bilag 1, pkt. 3.01.010 (6), der affattes således: *“(6) For motordrevet køretøj med fire aksler må den tilladte totalvægt ikke overstige: a) 36.000 kg, hvis afstanden mellem køretøjets forreste og bageste aksel er 6,40 m eller mere, eller hvis de to forreste aksler er styrende, og afstanden mellem køretøjets forreste og bageste aksel er 5,50 m eller mere.”*

Færdselsstyrelsen bedes bekræfte denne fortolkning

I forbindelse med de øgede længder anført i forslagets § 1, nr. 10 til bilag 1, pkt. 3.02.110 (1) a) fra 12 m til: 13,38 m og forslagets §, nr. 11 til bilag 1, pkt. 3.02.200 (1) a) fra 16,50 m til: 17,88 m bemærkes følgende:

Ved lancering af en ny generation af elektriske lastbiler, vil der blive brug for at anvende IVD-regler (Increased Vehicle Dimension). Det er set, at nogle fabrikanter tillige har udnyttet muligheden for IVD certificering.

Nogle fabrikanter kan have en noget længere akselafstand på eldrevne (BEV) køretøjer, som gør, at der er brug for registreringsmulighed via IVD. Det foreliggende forslag til DfK synes at pege i denne retning. En nuværende akselafstand på en 2-akslet trækker på 3750 mm vil således kunne øges til 4150 mm. En 3 akslet trækker øges ligeledes fra 2950 mm til 4150 mm.

Hvis man imidlertid ønsker at tilgodese BEV lastbiler, og tager højde for den extra plads som batterierne optager, kan der være brug for et tillæg ikke på 620 mm, men i stedet på 1200 mm (som bemærket ovenfor). Dette vil tillige tage højde for det øgede SKL mål (skammel) på 3 akslede trækkere.

I modsat fald, vil en 3 akslet BEV trækker ikke (reelt) have mulighed for at køre med de nye længere trailere.

IVD certificering giver heller ikke mulighed for at øge lastefladen fra 13600 til 14980 mm, og samtidig skal drejecirklen stadig overholdes. (illustreret herunder).



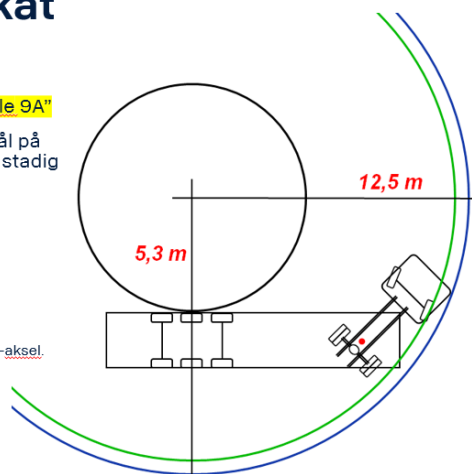
Mulighed for IVD certifikat

Den nye 50 mm kofanger (04932E) er den som gør at vi opfylder:

"Envelope method 1230/2012 latest act 96/53/EC Article 9A"

Dette betyder at vi må overskride 16,5 m samt at SKL mål på 4,5 m tillige må overskrides. Til gengælde skal følgende stadig overholdes:

- Lastfladen må ikke øges
- Drejeciklen skal stadig opfyldes
 - Kan være at der i nogle kombinationer kræves stay på sidste trailer-aksel.



Kilde: Scania Danmark A/S

Praktiske hensyn i forhold til allerede registrerede køretøjer:

Der vil være ganske mange 4 akslede med 2 foraksler og 2 bagaksler, hvor der på registreringsattesten er anført en tilladt totalvægt på 32.000 kg. Disse er typisk registreret via en typegodkendelse eller G-erklæring, hvor der som tilladt totalvægt tillige er anført de nugældende 32.000 kg.

Her foreslår vi, at hvis der på typegodkendelse eller G-erklæring er anført en lovlig forakselbelastning samt lovlig bogiebelastning, hvor summen af disse 2 overstiger de 32.000 kg, så skal synshallerne gives tilladelse til i forbindelse med omregistrering at godkende en højere tilladt totalvægt baseret på summen af de tilladte akсельtryk.

Eksempel:

A1: 9.000 kg

A2: 9.000 kg

Bogietryk på foraksler: 18.000 kg

A3: 9.500 kg

A4: 9.500 kg

Bogietryk på bagaksler: 19.000 kg

Tilladt totalvægt er 32.000 kg (som allerede registreret). Her ville summen af de tilladte akсельtryk give 37.000 kg, og med de nye regler da åbne op for at få bilen registreret til 36000 kg.

Alternativt opfordrer vi til, at der kan godkendes på grundlag af en fabrikanterklæring, idet vi ellers forudser store administrative byrder, hvis alle typegodkendelser og G-erklæringer, der er udstedt til de berørte typer lastbiler, skal ændres.

Forhold der bør præciseres yderligere:

De foreslåede forøgelse af tilladt totalvægt har rejst visse spørgsmål, som ikke umiddelbart synes at fremgå af bekendtgørelserne – herunder:

- Hvordan udarbejdes godkendelser på 2-akslede biler – med/uden tilkoblingsanordning (med forskellig tilladt totalvægt)?
- Hvordan kan man opgradere (opveje) allerede indregistrerede biler til de nye vægte? Kræves der f.eks. ny godkendelseserklæring eller anden form for dokumentation?
- Hvordan skal man dokumentere overholdelse af venderadius ved alle de foreslåede forøgelse af den tilladte vogntogslængde?
- En 5-akslet forvogn med tilladt totalvægt på 42 ton: Må denne kun køre med en 2-akslet 14 ton phv/kærre?
- Er der planer om at udarbejde en dansk udgave af "Lasta lagligt", der i dag fungerer som vejledende støttedokument fra Transportstyrelsen i Sverige til de nationale svenske regler?

Hvis nærmere beskrivelser og forklaringer til ovennævnte spørgsmål vil blive indarbejdet i kommende ændringer til Vejledning om syn af køretøjer (Synsvejledningen) anbefaler vi, at en dato for dette fastsættes og meddeles snarest muligt.

Uanset evt. indførelse af en nærmere beskrivelse af dokumentationskrav mv. i Synsvejledningen anbefaler vi, at der udarbejdes vejledende materiale af samme karakter som ovennævnte "Lasta lagligt" udgivet af Transportstyrelsen i Sverige.

Bemærkninger i øvrigt:

Vi bemærker, at Transportministeriet har sendt EU-kommissionens udkast til ændringer til Dimensionsdirektivet i høring med henblik på bemærkninger til regeringens grund- og nærhedsnotat. (Høringsfrist).

Vi har ikke taget stilling til Kommissionens udkast i dette høringssvar – herunder til, hvorvidt de foreslåede ændringer til dimensionsbekendtgørelsen og DfK er i overensstemmelse hermed.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

DE DANSKE
BILIMPORTØRER

Telefon 2323 2520
E-mail oki@bilimp.dk

From: Klaus Glad <klaus@gladas.dk>
Sent: 07-08-2023 15:08:39 (UTC +02)
To: 'info@fstyr.dk' <info@fstyr.dk>
Cc: 'ankg@fstyr.dk' <ankg@fstyr.dk>
Subject: VS: Sags. nr. 2023-482247

Hej Færdselsstyr.

Vedr. Sags nr. 2023-482247

Som repræsentant for en stor forhandler og leverandør til det Danske marked af Betonmateriel, herunder betonkanoner med og uden bånd og betonkanonsættevogne med og uden bånd, samt betonpumper som alt sammen opbygges på- eller sammen med lastbiler og derved udgør disse opbygninger en del af den nationale transportsektor i Danmark på daglig basis hele året rundt, vi har fået tilsendt dette materielle via vores samarbejdspartnere i lastbilforhandlerbranchen.

Se mere om os på www.gladas.dk

Vi vil hermed gerne give vores input til den kommende nye Bekendtgørelse som burde kunne bidrage til en øget volumen per enhed på vejen med alle de positive ting som dette medfører.

Baseret på vores gennemlæsning og forhåbentligt forståelse af den nye kommende " Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk "

I dag er alt materiel vi leverer tilpasset nuværende vægtregler mht. akselafstande, akseltryk og totalvægt for betonbranchens transportsektor med kørsel med færdigblandet beton som distribueres lokalt og i nærheden af betonværket som producerer betonen

Vi ser de nye ideer med øgning af vægtgrænser for meget positive, men dog også med følgende problemstillinger for denne type beton-lastbiler som værende udfordret på følgende punkter, for at passe til det evt. nye regelsæt:

1. Indenfor betontransport anvendes i dag 4 akslet , 8x4 lastbil som værende overvejende med 2 styrbare foraksler og en kombineret 2 akslet tandemboogie i bag
I det nye ide grundlag med mulighed for op til 36 ton (36 Ton er højt ønsket i betonbranchen) er problemet at der ikke må øges i vægt på bagerste 2 akslet tandemboogie over de i dag tilladte 19 Ton, vi ser gerne dette hæves til min. 20 Ton men gerne 21 Ton
(der trods alt er 2 aksler med tvillingehjul, dvs. I alt 8 dæk at til at bære vægten på bagerste tandemboogie på denne type 8x4 chassis.
Problemet for os er at få betonromlen så langt frem på lastbilchassis at vi ikke kan få disse ekstra 4 Ton frem på de 2 x styrende foraksler og at vi i Danmark har et transportbånd påbygget på mere end 90 % af flåden af disse 8x4 chassis og Båndet holder vægten over bagerste boogie og ikke de styrende foraksler, derfor bør vægten øges på kombineret tvillingehjulsboogie i bag med gerne 2 ton i stedet øgning af vægt på for akslerne

Betonbranchen anvender også 4 akslet Tridem chassis til betonbiler , der er også Pt. en stigende interesse for disse 4 akslede Tridem chassis som 1+3 aksel konfiguration især den i øjeblikket store fokus på fuldelektriske lastbilchassis

og her er 4 akslede Tridem entreprenør chassis som anvendes til bla. Færdigbetonbranchen den optimale løsning da denne chassis type sikre plads til batteripakkerne som skal være på chassis. Men vi må have lov til større totalvægt på Tridem chassis kombinerede 3 akslede boogie i bag som

vi læser stadig holdes på kun maks. 24 Ton og igen alt øgning i vægten vil være på foraksel og dette passer i forvejen dårligt med de fuldelektriske lastbiler som har meget vægt på foraksel. Vi mener helt klart at den 3 akslede kombinerede boogie i bag skal op på 27 Ton for at opbygning kan på monteres optimalt for vores betonbranchen og især de fuld elektriske lastbilchassis kan udnyttes og have en fair chance med konventionelle forbrændingsmotor drevet Tridem chassis

2. Nye regler om 5 akslet chassis med op til 42 ton i totalvægt (2 + 3 = 2 x styrende for aksler og 3 x kombinerede bagaksel boogie med aksel 5 som styrende)
Vi mener helt klart at vægten på den 3 akslede kombinerede bagerste boogie skal op på min. 27 Ton (i stedet for kun 24 Ton som nævnt i forslag) grundet en betonkanons opbygning ikke kan komme langt nok frem på chassis for at forskyde så meget vægt frem på forakslerne og stadig sikre vi kan aflæse beton i bag, en sådan tromle findes ikke og vil teknisk blive så lang at den bliver umulig at rengøre , samt vi skal kunne aflæse i det påmonterede transportbånd som monteres bag den sidste bagaksel
men kan vi derimod for højere vægt på den kombinerede 3 akslede boogie i bag , kan denne 5 akslede løsning passe utrolig godt for betonbranchen og virkelig bidrage positivt til forbedret distribution af færdigblandet beton.
3. Sættevogne i betonbranchen er fortrinsvis efter dagens regler med samlet vogntogs vægt på 44 Ton total fordelt med 3 akslet trækker og 2 akslet sættevogn, Efter dagens vogntogs vægt på maks. 44 Ton har vi allerede en maksimalt tilpasset sættevogn hvor tromlen er rykket så langt frem som det overhovedet er muligt og får svært ved at få mere vægt frem på lastbiltrækker, Derfor mener vi der bør tillades større vægt på sættevogns bagaksler på f.eks. 10.5 -11 Ton per aksel såfremt vi stadig holder korrekt aksel afstand
Vi læser det kommende regler som værende muligt at komme op på 47 ton i vogntogs vægt men alt vægt forøgelse skal hen på lastbil chassis
Også her savner vi en klar beskrivelse hvad der kan tillades af ekstra vægt på fuld elektriske lastbil chassis som bør være højere end en konventionel forbrændingsmotor drevet lastbilchassis

Vedr. ovennævnte punkter og ønsker er selvfølgelig baseret på at de forskellige lastbiler / sættevogne opfylder alle krav mht. aksle afstande og ikke mindst er bygget med korrekt tekniske tilladte aksler som passer og højere vægtmargin .

Kortsagt for betonbranchen mht. den nye bekendtgørelse er forslag for aksle afstand på 4 og 5 akslet forvogne fra første til sidste aksel og generelle totalvægt helt klart fint, MEN at der må ændres på akseltryk så der kan være klart øget aksle tryk på kombinerede bagaksler i stedet for alt skal placeres på forakslerne.

Om F-styr. Ønsker, bistår vi gerne med tekniske tegninger som i detaljer viser lastbil chassis kombineret med betonkanon m. transportbånd /betonpumpe opbygning på mål og vægtforhold og F-styr. Er altid velkommen til at kontakte undertegnede direkte på mail el. tlf.

Klaus@gladas.dk Direkte mobil : 29624932

Og ikke mindst vil vi understrege at vores kunder i færdigbetonbranchen i den grad går seriøst ind i den grønne omstilling mht. investeringer i fuldelektriske lastbiler, hvor det ikke kun er enkle showcases men virkelig en reel plan for omstilling af beton distribution til fuldelektrisk og her savnes der virkelig detaljeret hensyn med specifik tilladt vægtøgning der til fulde passer for fuld elektriske/nuludslips lastbiler i den nye bekendtgørelse, så der kan kompenseres reelt for den øgede vægt batterier har på et fuldelektrisk lastbil chassis, så netop for at denne omstilling ikke bremses.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen



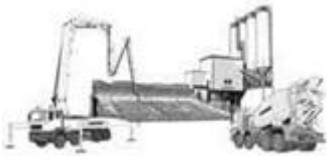
Klaus Glad

Jørn Glad A/S, Nordholmen 14, DK-2650 Hvidovre

☎ Tel. Nr: +45 36 78 04 66 ☎ Dir. Nr: +45 29624932

✉ Email: klaus@gladas.dk 🌐 Web: www.Gladas.dk

LIEBHERR
Concrete technology



Hørings svar til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Unicon A/S
København, 7. august 2023

Unicon A/S er meget positiv indstillet overfor ændringer af vægt og længder, der gør det tilladt at køre med lastbiler, som er længere og/eller tungere end tidligere.

Generelt er det en udfordring for design af en betonbil at få nok vægt på køretøjets foraksel/foraksler, hvis der f.eks. er u hensigtsmæssige regler for akseltryk på forreste og bageste aksler og/eller urealistiske krav til afstanden mellem forreste og bageste aksel på køretøjet.

Unicon A/S har en klar strategi om, at flåden af betonbiler skal være emissionsfri i 2035, men dette er kun realistisk i det omfang, at de gældende regler for vægt og længder ikke gør det mindre effektivt at anvende et nulemissionskøretøj i forhold til et traditionelt køretøj med forbrændingsmotor. Bekendtgørelserne, der er lagt ud til høring, sikrer desværre ikke paritet mellem nulemissionskøretøjer og traditionelle køretøjer.

Feedback til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

I forhold til §15 Stk. 3 og §22 Stk. 8 a)/b) samt Stk. 16 ser vi følgende udfordringer;

- Når det fremgår, at det samlede akseltryk i en akselgruppe på to aksler ikke må overstige 19.000 kg., hvis afstanden mellem de to aksler er under 2,00 m, men mindst 1,30 m, og drivakslen samtidig er forsynet med tvillingemonterede dæk og bl.a. den enkelte aksels faktiske akseltryk ikke overstiger 9.500 kg., så er dette en meget stor udfordring for f.eks. et 3-akslet nulemissionskøretøj (trækker) i forbindelse med et vogntog med 5 aksler med totalvægt på 47.000 kg. jævnfør §22 Stk. 16, da det elektriske køretøj grundet placering af batteripakker typisk har længere akselafstand end tilsvarende konventionelt køretøj. Udfordringen for det elektriske køretøj består i, at trykket på den bageste akselgruppe med to aksler grundet den ekstra akselafstand bliver meget højt, når traileren skal placeres på den mest hensigtsmæssige måde - dette vil medføre en reduktion af den vægt, som kan transporteres, i forhold til et konventionelt køretøj med mindre akselafstand. Når et elektrisk køretøj er op til 3 gange dyrere i anskaffelse, så vil et tab af læssthæbelse i forhold til et traditionelt køretøj med forbrændingsmotor gøre det helt umuligt for en virksomhed som Unicon at anskaffe emissionsfri betonbiler.
- Ligeledes er det en udfordring i forhold til en betonbil med 4 aksler, at den i §22 Stk. 8 beskrevne øgning af tilladt totalvægt til 36.000 kg. i praksis ikke kan udnyttes, da der ikke er mulighed for at placere betontromlen langt nok fremme til at kunne forskyde nok vægt til de forreste to aksler. Når der i tillæg anvendes transportbånd til aflæsning, hvilket er tilfældet for de fleste betonbiler i Danmark, så vil placeringen af båndet på bilen gøre, at der også er stor forskydning af vægt til de bageste aksler.

Med henblik på at udnytte ændringen af totalvægt for forskellige typer af køretøjer optimalt og undgå diskriminering af nulemissionskøretøjer, så foreslår Unicon en ændring af bekendtgørelsen, således at akseltrykket i en akselgruppe på to aksler ikke må overstige 21.000 kg. i stedet for forslag om 19.000 kg. - ved uændrede afstandskrav - og som en logisk konsekvens heraf, at den enkelte aksels faktiske akseltryk ikke må overstige 10.500 kg. i stedet for forslag om 9.500 kg. Hvis ikke denne ændring kan gennemføres generelt, så opfordrer Unicon til, at dette som minimum bliver gældende for nulemissionskøretøjer.

I forhold til §15 Stk. 4, §22 Stk. 8 a)/b) samt Stk. 9 a)/b)/c)/d)/e) ser vi følgende udfordringer;

- Når det foreslås, at det samlede akseltryk i en akselgruppe på tre aksler ikke må overstige 24.000 kg., så er dette en kæmpe udfordring for f.eks. et 4-akslet nulemissionskøretøj, da et elektrisk 4-akslet køretøj grundet placering af batteripakker kun kan realiseres med et tridem chassis med netop en akselgruppe på tre aksler. Denne type af køretøj vil med forslaget maksimalt kunne opnå en totalvægt på 34.000 kg., hvilket vil være 2.000 kg. mindre end et traditionelt 4-akslet køretøj uden akselgruppe på 3 aksler, der jævnfør §22 Stk. 8 kan opnå en totalvægt på 36.000 kg. Når et elektrisk køretøj er op til 3 gange dyrere i anskaffelse, så vil et tab af totalvægt i forhold til et traditionelt køretøj med forbrændingsmotor gøre det helt umuligt for en virksomhed som Unicon at anskaffe emissionsfri betonbiler.
- Ligeledes er der en udfordring i forhold til et køretøj med 5 aksler, der særligt bruges som betonbiler i udlandet og også har en akselgruppe på tre aksler - problemet er her igen, at de i §22 Stk. 9 foreslåede totalvægte ved forskellige afstandskrav i praksis ikke kan udnyttes, da der ikke er mulighed for at lave en transportbåndsløsning og placere betontromlen langt nok fremme til at kunne forskyde nok vægt til de forreste to aksler.

Med henblik på at udnytte ændringen af totalvægt for forskellige typer af køretøjer optimalt og undgå diskriminering af nulemissionskøretøjer, så foreslår Unicon en ændring af bekendtgørelsen, således at akseltrykket i en akselgruppe på tre aksler ikke må overstige 27.000 kg. i stedet for forslag om 24.000 kg. Hvis ikke denne ændring kan gennemføres generelt, så opfordrer Unicon til, at dette som minimum bliver gældende for nulemissionskøretøjer.

I tillæg til ovenstående punkter ønsker vi også at gøre opmærksom på, at det skal være muligt at opgradere allerede indregistrerede køretøjer til de nye vægtregler, og at der for dette skal være en administrativ enkel ordning.

Hvis ikke ovenstående punkter kan imødekommes generelt, så vil Unicon A/S på vegne af betonbranchen afslutningsvis gøre opmærksom på, at der ikke vil være nogen eller kun meget begrænset effekt i forhold til at kunne fragte gods mere effektivt, hvilket på ingen måde kan have været hensigten med de fremlagte bekendtgørelser.

Vi står til rådighed i forbindelse med spørgsmål og kan ved behov supplere med konstruktionstegninger etc. til yderligere underbygning af de beskrevne forslag. Ved behov kontakt venligst Supply Chain & Procurement Director Christian Elleby, tlf. 26 88 49 78.

Om Unicon A/S

Unicon er Danmarks ældste og største producent og leverandør af færdigblandet beton med 35 fabrikker og godt 400 medarbejdere fordelt i hele landet.

Færdigblandet beton er en beton, der hos Unicon specialproduceres til den enkelte kundes byggeprojekt. Betonen leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand.

Unicon producerer årligt omkring 1 million kubikmeter beton og har en samlet lastbilflåde på 195 lastbiler.

Unicon er en del af Aalborg Portland Group, som er et datterselskab til Cementir Holding N.V.

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk

Cc. til: ankg@fstyr.dk

J.nr.: 2023-482247

Vores ref.: SJ

Dato: 07-08-2023

J.nr. 2023-482247 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

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

Vognmandsbranchen har igennem en længere periode, og med stor interesse, ønsket forøgelse af maksimale tilladte akseltryk, totalvægt, længder og højde for lastbiler, påhængskøretøjer og vogntog. ITD har i den forbindelse i 2018 indsendt et katalog over transportbranchens ønsker om vægt- og dimensionsoptimering. Hertil har ITD efterfølgende indsendt supplerende ønsker, samt indgået i dialoger med Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet herom.

ITDs indsendte ønsker og forslag har hovedsageligt til formål at få muliggjort transport med øgede godsmængder per transporterende enhed, og derved reducere det samlede antal transporter, til gavn for klima, trængsel, effektivisering, transportøkonomi og andre fordele.

Andre af ITDs ønsker har til formål at muliggøre kørsel med standardiserede påhængs- og sættevogne i vogntog, hvor der indgår en læssekran, eller hvor lastbilen anvender alternative drivmidler, for at opnå effektiviseringer i form af mere plads til nyttelast på det enkelte vogntog, samt at skabe mere fleksible kombinationsmuligheder for lastbil i kombination med standardiserede og bredt tilgængelige påhængskøretøjer.

Generelt glæder ITD sig over gode optimeringsmuligheder for forøgelse af længder og vægte for visse typer køretøjer og vogntogskombinationer, som fremgår af høringssudkastet, og at flere af ITDs ønsker er blevet tilgodeset.

Men ITD er dog ærgerlige over at andre (og meget udbredte) køretøjs- og vogntogstyper i høringssudkastet kun har meget ringe eller ingen mulighed for særligt vægtoptimeringer, men også længdeoptimeringer.

ITD håber derfor at Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet nøje vil genoverveje og vurdere reglerne ud fra ITDs kommentarer i dette høringssvar, særlig med fokus på at skabe mere (i praksis) anvendelige betingelser for mere optimal udnyttelse af allerede eksisterende køretøjer og vogntog.

ITD savner desuden to særligt store mangler i høringssudkastet.

- Øget maksimal tilladt totalvægt for 7-akslede vogntog til 58/59/60 t.
- Øget maksimal tilladt køretøjshøjde til 4,35 m.

Dog er ITD fra politisk hold informeret om, at begge mangler bliver bearbejdet sideløbende, med henblik på senere implementering.

Det er for ITD meget vigtigt at totalvægten for 7-akslede vogntog hurtigst muligt øges, og at alle typer af almindeligt anvendte 7-akslede vogntogskombinationer kan øges ligeligt i vægt for at undgå skadelig konkurrencemæssig differencering imellem de forskellige 7-akslede vogntogskombinationer. Ligeledes er det meget vigtigt for ITD at vægtforøgelserne kan ske på allerede eksisterende 7-akslede vogntog, herunder på de meget udbredte sættevognstog, hvor der særligt bør tages hensyn til de almindelige anvendte akselafstande, samt køretøjs- og vogntogskonfigurationer på det danske transportmarked.

Det er ligeledes vigtigt for ITD at den maksimale tilladte køretøjshøjde hurtigst muligt øges, så særligt container-, auto- dyretransporter kan anvendes optimalt og mest mulig klimavenligt.

I forbindelse med udarbejdelsen af høringssvaret har ITD været i dialog med forskellige transportaktører, køretøjs- og kranleverandører, samt virksomheder specialiseret i opbygning af tunge køretøjer, for at indhente relevante oplysninger, samt at undersøge tekniske muligheder og begrænsninger.

Konkrete bemærkninger til høringsudkastet

Køretøjers længde

§ 10 stk. 1

Det glæder ITD at der indføres mulighed for kørsel med længere sættevogn, hvor afstanden mellem hovedbolten og sættevognens bagende kan være op til 1,38 m længere end det nuværende maksimale krav på 12,00 m, så den totale sættevognstogslængde udgør op til 17,88 m.

ITD noterer sig, at de i udkastet angivende maksimale længdemål for lange sættevogne og sættevognsvogtogs svarer til de længdemål, som er angivet i under § 4 i *Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge** (*LKWÜberStVAusnV*). Derved bliver der umiddelbart mulighed for kørsel med disse længere sættevognstog på tilladte modulvogtogsstrækninger i Tyskland. Dog under forudsætning af at den bilaterale aftale om dansk/tysk grænsepassage med modulvogtogs godkendes inden længe. Ligeledes vil denne længere sættevognstogskombination give muligheder for kørsel i Sverige.

§ 10 stk. 5

Det er gavnligt for både klimaet og føreres komfort, at det i udkastet lægges op til muligheden for anvendelse af forlængede førerhuse henhold til Europa-Kommissionens forordning nr. 1230/2012, selv når sættevognstoget består af en kombination af lastbil med forlænget førerhus og ovennævnte længere sættevogn, hvor vogtogs længden kan overstige 17,88 m.

§ 10 stk. 6

ITD er opmærksom på at den indsatte regel om mindste tilladte krankapacitet for lastbiler med sættevogn hænger sammen med bestemmelserne om koblingslængde ved synsfri sammenkobling i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (samt i VOSAK) 3.02.310 (3).

Desværre er kapaciteten af et stort antal læssekraner på en lastbil dog ofte mindre end 25 t/m. Og en øget længdeforøgelse på blot 0,62 m til en læssekran er i realiteten for begrænsende.

ITD beder derfor om at den krævede minimumskapacitet for en læssekran for en lastbil til sættevogn ændres fra 25 t/m til 10 t/m.

Samme ændring skal foretages i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (samt i VOSAK) 3.02.310 (3).

ITD beder desuden om at teksten "Den forøgede længde må dog ikke overstige 0,62 m." slettes.

Vi henviser til vores nærmere kommentarer om kapacitet for læssekraner på lastbiler i nedenstående pkt. §11 stk. 2 og 6.

§ 10 stk. 7

For lastbiler med sættevogn, hvor lastbilen er et nulemissionskøretøj eller anvender alternative brændstoffer, vil vogtogs længden kunne være indtil 18,50 m. Dette er en betydelig og nødvendig

fordel, hvis det skal være muligt at omstille særligt 3-akslede lastbiler med nuværende (standardlængde)sættevogne til grønnere fremdriftsteknologier.

Desværre skabes der ikke attraktive muligheder for, at eksempelvis en 3-akslet eldrevet lastbil kan køre med ovennævnte længere sættevogn, da der i dette tilfælde alene vil tillades ekstra 0,62 m til nulemissionssteknologien. 0,62 m er ikke tilstrækkelig ekstra plads til brugbare nulemissions løsninger på 3-akslede lastbiler.

Denne klimavenlige mulighed ville ellers kunne være spændende, da der her ville kunne sammensættes en nulemissionslastbil med en sættevogn med ekstra stor volumen, hvis vendecirkelkravene kan overholdes.

ITD beder om at teksten "Den forøgede længde må dog ikke overstige 0,62 m." slettes.

Dog vil det også være mulighed for ekstra længde, hvis lastbilen er godkendt med et forlænget førerhus henhold til Europa-Kommissionens forordning nr. 1230/2012.

§ 11 stk. 2 og 6

For vogntog bestående af lastbil med påhængsvogn, der er forsynet med en læssekran med en kapacitet over 25 t/m, kan længden forøges med den længde som kræves til montering af læssekranen. Den forøgede længde må dog ikke overstige 2,00 m.

Desværre udgør kravet om at kapaciteten af læssekranen skal være over 25 t/m et større problem. Mange af de kraner som anvendes på særligt lastbiler med påhængsvogn eller kærre har en kapacitet er lavere end 25 t/m.

ITD har været i dialog med fire førende danske leverandører af læssekraner til lastbiler, for at undersøge hvilke kranstørrelser og løftekapaciteter der primært leveres til danske vognmænd, og som primært anvendes i vogntogskombinationer. Desuden har ITD kontaktet en række medlemmer, som både anvender fastmonterede og aftagelige kraner, for at undersøge de forskellige kraners kapaciteter og dimensioner. Her er der tale om kraner som bredt anvendes af danske vognmænd.

Konklusionen af ovennævnte undersøgelser er, at et stort antal læssekraner på lastbiler, og som anvendes i vogntogskombination, har en kapacitet på under 25 t/m. Faktisk har en type af de hyppigt anvendte læssekraner, der ofte anvendes som kran med skovl-, grab- eller palleaffel (primært i grovvarer- sten og trælastsegmentet) en kapacitet på 14 t/m. Og andre kranen har endda en endnu lavere kapacitet.

ITD skal også gøre opmærksom på, at læssekraner der er opbygget på en aftagelig konstruktion vil kræve meget plads, selvom kranen primært har en lav løftekapacitet - eksempelvis en bagmonteret aftagelig læssekran, som er placeret mellem en lastbil og en påhængsvogn/kærre.

ITD beder om at kravet om minimumskapacitet for læssekranen reduceres fra 25 t/m til **10 t/m**.

§ 12 stk. 3

Det er særdeles positivt at den maksimale tilladte højde, målt fra vejbanen til underkant af

medbringertruckens bagerste punkt, forbliver på 0,55 m, som det fremgår af høringsudkastet.

ITD har haft bekymringer ved at højden for placering af en medbringertruck, i forbindelse med implementering af skærpede regler for bagudrettet underkøringsbeskyttelse, eventuelt ville blive reduceret til maksimalt 0,45 m mellem vejbanen og underkanten af medbringertruck. Derfor har ITD også tidligere indsendt vores argumentationer og eksempler for, at en reducere af denne højde vil medføre betydelige problemer i praksis, hvor medbringertruckens bagerste hjul, ratstamme mv bliver beskadiget når hjulet (som i øvrigt skal sættes på tværs af kørselsretningen) rammer vejbump, færramper, ramper ved brovægte og sluser, samt ved kørsel på ikke plant underlag som ved landbrugsejendomme mv.

Køretøjers akseltryk og totalvægte:

§ 15 stk. 4

ITD havde håbet og anmodet om, at en akselgruppe på 3 aksler på et motorkøretøj ville kunne forøges fra 24.000 kg til:

- 25.000 kg, hvis der i akselgruppen indgår én drivaksel med tvillingmonterede hjul og vejvenlig affjedring.
- 26.000 kg, hvis der i akselgruppen indgår to drivaksler med tvillingmonterede hjul og vejvenlig affjedring.

Det ville umiddelbart kunne skabe bedre optimeringsmuligheder for 4-akslede lastbiler, hvor der indgår en akselgruppe med 3 aksler.

Vi henviser til ITD nærmere beskrivelser herom i nedenstående pkt. §22 stk. 2 (8).

§ 16 stk. 3

ITD er finder det særdeles begrænsende og endda skadeligt for vognmandsbranchen, hvis ikke eksisterende 3-akslede sættevogne/kærrer med en standart akselafstand mellem hver aksel på 1,31 m ikke kan øges i tilladt vægt!

Det fremgår af høringsudkastet, at det samlede akseltryk i en akselgruppe på 3 aksler alene kan forøges fra 24.000 kg til 27.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er mindst 2,80 m. Problemet er at stort set alle eksisterende 3-akslede sættevogne, uden selvsporende bagerste aksel, har en samlet akselafstand på mellem 2,62 m og 2,72 m. Disse akselmål vedrører sættevogne som produceres efter Europæisk standart, samt sættevogne til kombineret/intermodal trafik.

ITD vil anslå at andelen af danske 3-akslede sættevogne, hvor afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er under 2,80 m, udgør minimum 95% af den samlede bestand.

Det er for ITD vigtigt at allerede eksisterende køretøjer (med standartspecifikationer) kan optimeres. Herved kan vi i transportbranchen opnå en langt bredere her og nu optimering, og samtidig undgå det at eksisterende køretøjer mister ekstraordinært meget værdi, og at køretøjerne i et bredere omfang kan sælges til andre europæiske lande efter endt brug i Danmark.

For at opnå en nærmest omgående og effektiv vægtoptimeret anvendelse af meget udbredte 6-akslede sættevognstog, bedes afstandskravet mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med 3 aksler ændres fra 2,80 m til 2,60 m. – eventuelt som et alternativ med en lettere reduceret vægt (eks. 26 t.), hvis ikke andet kan lade sig gøre.

Det er dog glædeligt at det samlede akseltryk for eksisterende 3-akslede påhængsvogne sagtens kan forøges til 27.000 kg, grundet den længere samlede akselafstand. Men det er skadeligt for vognmandsbranchen hvis ikke det samme bliver tilfældet for især 3-akslede sættevogne med en samlet akselafstand på under 2,80 m.

§ 22 stk. 2 (2) og (3)

Totalvægten for 2-akslede lastbiler, som indgår i vogntog, kan i henhold til høringsudkastet forøges fra 18.000 kg til 20.000 kg, uanset hvilket drivmiddel lastbiler anvender.

Dog kan eksempelvis selvsamme lastbiler, som ikke indgår i vogntog, alene have en totalvægt på 18.000 kg, medmindre der anvendes en alternativ brændstofteknologi (19.000 kg) eller nulemissionsteknologi (20.000 kg).

ITD opfordrer til at reglerne harmoniseres, hvor den tilladte totalvægt for 2-akslede lastbiler er 20.000 kg, uanset om lastbilen indgår i vogntog eller ej, og uanset lastbilens fremdriftsteknologi.

Dog forstår ITD også godt myndighedernes incitament for at skabe en ekstra gevinst ved anvendelse af lav- eller nulemissions solokøretøjer i bynære miljøer, hvis det er det primære formål med bestemmelsen.

§ 22 stk. 2 (6) og (7)

ITD havde håbet og anmodet om, at totalvægten for 3-akslede lastbiler ville kunne forøges fra 26.000 kg til 28.000 kg.

En forøgelse at den tilladte totalvægt for 3-akslede lastbiler vil skabe meget effektive og klimavenlige muligheder for vægtoptimeringer for både solokøretøjer og i høj grad for vogntog.

ITD anmoder om en tilsvarende mulighed, som nævnt i §22 stk. 2 (2), hvor også totalvægten for 3-akslede lastbiler, som indgår i vogntog, tilsvarende kan øges med 2.000 kg fra 26.000 kg til 28.000 kg, uanset hvilket drivmiddel der anvendes.

§ 22 stk. 2 (8)

Det er til stor gavn for udnyttelsesgraden og optimeringen af 4-akslede sololastbiler, at den maksimale tilladte totalvægt kan forøges fra 32.000 kg til 36.000 kg.

ITD mener dog at det er meget uheldigt og begrænsende, at alene 4-akslede lastbiler med en såkaldt 2+2 akselkonfiguration i praksis vil kunne udnytte en totalvægt på 36.000 kg teknisk set. Denne type 4-akslede lastbiler har oftest tekniske tilladte akseltryk på 18.000 kg på de to forreste aksler, og 19.000 kg på de to bagerste aksler.

Den anden type af 4-akslede lastbiler med en såkaldt 1+3 akselkonfiguration vil i langt de fleste tilfælde

alene kunne opnå en teknisk tilladt totalvægt på 33.000 kg. Denne type 4-akslede lastbiler er nemlig i langt de fleste tilfælde udstyret med en foraksel med et teknisk tilladt akseltryk på 9.000 kg, og de bagerste tre aksler kan samlet maksimalt veje 24.000 kg.

Det er i mange tilfælde ikke en umiddelbar mulig og rentabel løsning blot at vælge at få specificeret fremtidige lastbiler med 1+3 akselkonfiguration med foraksel der teknisk tillader 10.000 kg. Dette blandt andet fordi ikke alle motorkøretøjsproducenter tilbyder denne løsning, og fordi meromkostninger hertil kan være urentable.

I realiteten betyder de reglerne i høringsudkastet, at der i langt de fleste tilfælde vil være en forskel på hele 3.000 kg mellem 4-akslede lastbiler med en 2+2 akselkonfiguration og 4-akslede lastbiler med en 1+3 akselkonfiguration.

Herved vil en 2+2 konfigureret lastbil stå langt stærkere konkurrencemæssigt, end en 1+3 konfigureret lastbil, når lastbilerne anvendes som solokøretøjer.

ITD vil derfor igen anmode om at der tillades en øget samlet vægt for akselgruppen med 3 aksler fra 24.000 kg til eksempelvis:

- 25.000 kg hvis der i akselgruppen med vejvenlig affjedring er én drivaksel med tvillingmonterede hjul.
- 26.000 kg hvis der i akselgruppen med vejvenlig affjedring er én drivaksel med tvillingmonterede hjul.

Disse forslag er taget ud fra samme princip ved en akselgruppe med to aksler. Her kan det samlede tilladte akseltryk være 19.000 kg, hvis der er vejvenlig affjedring, og der indgår en drivaksel med tvillingmonterede hjul. Hvis dette ikke er tilfældet, kan det samlede akseltryk ikke overstige 18.000 kg.

Det vil især være hensigtsmæssigt at 4-akslede lastbiler med 1+3 akselkonfiguration i praksis kan have en større totalvægt end 33.000 kg, hvis det bliver muligt med øgede totalvægt for 7-akslede vogntog. Herved sikres mere optimal udnyttelse, hvis disse typer lastbiler kører i kombination med kærre.

§ 22 stk. 2 (9)

Den indførte mulighed for anvendelse af 5-akslede lastbiler med en totalvægt op til 42.000 kg finder ITD særdeles interessant og gavnlig.

Dette har gennem længere tid været en efterspurgt mulighed, særligt fra vognmænd der primært opererer indenfor entreprenør-, anlægs-, særtransport- og kransegmentet.

Udover fordelene ved anvendelse af 5-akslet sololastbil, skabes der for eksempel også klare fordele for tunge 5-akslede kranbilers anvendelighed og godkendelsesforhold. Herved kan også reduceres administrative byrder ved færre udarbejdelser af klassificeringsattester og særtransporttilladelser.

De anførte akselafstande mellem lastbilens forreste og bagerste aksel, som er udslagsgivende for den maksimale tilladte totalvægt, synes anvendelige.

Dog mangler en række eksisterende 5-akslede lastbiler kun ganske få cm i samlet akselafstand for at kunne nå op på en totalvægt på 42.000 kg, hvorfor en mulighed med en tilladt totalvægt på 41.000 kg ved en lidt kortere samlede akselafstand end 7,40 m vil være en fordel. Måske 41.000 kg ud fra en samlet akselafstand fra 6,80 til 7,10 m.

§ 22 stk. 2 (10)

Det glæder ligeledes ITD at den tilladte totalvægt for påhængsvogne med 3-aksler øges fra 24.000 kg til 27.000 kg.

I realiteten vil langt de fleste eksisterende 3-akslede standard påhængsvogne sagtens kunne udnyttes til 27.000 kg, da akselkonfigurationerne tillader dette.

ITD skal dog her igen pointere, at det er særdeles uhensigtsmæssigt og begrænsende, at eksisterende 3-akslede standard sættevogne og kærre ikke har tilsvarende muligheder for øget totalvægt i henhold til høringsudkastet.

ITD opfordrer til at den samlede tilladte totalvægt for tre aksler i en akselgruppe på sættevogne og kærre tilsvarende øges fra 24.000 kg til 27.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med tre aksler udgør minimum 2,60 m.

§ 22 stk. 2 (11)

Tilsvarende ovenstående bemærkninger til § 22 stk. 2 (10), glæder det ITD at den tilladte totalvægt for påhængsvogne med 4-aksler øges fra 30.000 kg til 32.000 kg.

I realiteten vil langt de fleste eksisterende 4-akslede standard påhængsvogne sagtens kunne udnyttes til 32.000 kg, da akselkonfigurationerne tillader dette.

ITD skal dog også her pointere, at det er særdeles uhensigtsmæssigt og begrænsende, at eksisterende 4-akslede standard sættevogne ikke har tilsvarende muligheder for øget totalvægt.

ITD opfordrer til at den samlede tilladte totalvægt for fire aksler på sættevogne tilsvarende kan øges i totalvægt fra 30.000 kg til 32.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med fire aksler udgør minimum 3,90 m.

Det er for ITDs medlemmer vigtigt, at eksisterende standard 4-akslede sættevogne får tilsvarende vægtoptimeringsmuligheder, som 4-akslede påhængsvogne, hvis totalvægten for 7-akslede vogntog kan øges på et senere tidspunkt. Ellers risikeres der også her en meget uheldig konkurrencemæssig skævvridning mellem vægtoptimeringsmulighederne mellem 7-akslede vogntog bestående af lastbil med påhængsvogn/kærre og 7-akslede vogntog bestående af lastbil med sættevogn.

§ 22 stk. 2 (14) og (15)

At de tilladte maksimale vogntogsvægte for 6-akslede vogntog forøges fra 50.000 kg til henholdsvis 52.000 kg hvor der i vogntoget indgår en lastbil med fire aksler, og 53.000 kg hvor der i vogntoget indgår en lastbil med tre aksler er en stor gevinst.

MEN den største del af gevinsten udebliver dog desværre, da hovedparten af de eksisterende 6-akslede vogntog, primært 3-akslede lastbiler med standard sættevogne og 3-akslede lastbiler med standard kærre, ikke har mulighed for at udnytte disse højere totalvægte. Dette skyldes primært det ovennævnte afstandskrav på minimum 2,80 m for akselgrupper med 3 aksler er for stort i forhold til de primære standard sættevogne og kærre der kører på danske veje, samt at der ikke er lagt op til forøgelse af totalvægten for 3-akslede lastbiler.

En kombineret løsning kan eksempelvis også være en lettere forøget tilladt totalvægt for både 3-akslede lastbiler og 3-akslede sættevogne og kærre med en samlet akselafstand på minimum 2,60 m.

§ 22 stk. 2 (16)

Eksempelvis kan en 2-akslet lastbil med sættevogn i vogntogskombination have en totalvægt på op til 20.000 kg. Hertil kommer det samlede tilladte akseltryk for en 3-akslet sættevogn, som i langt de fleste tilfælde vil være 24.000 kg i henhold til ovenstående akselafstandskrav. Dermed kan de langt mest udbredte typer af 5-akslede sættevognstog i praksis have en totalvægt på kun 44.000 kg, og desværre ikke 47.000 kg. Dermed vil udnyttelsesgraden også her være begrænset.

En 3-akslet lastbil kan have en totalvægt på op til 26.000 kg. Hertil kommer det samlede tilladte akseltryk for en 2-akslet sættevogn, som mange tilfælde vil være 20.000 kg. Dermed kan disse udbredte typer af 5-akslede sættevognstog i praksis have en totalvægt på 46.000 kg og desværre ikke 47.000 kg. Dermed vil udnyttelsesgraden også her være lettere begrænset.

Forslag til mulighed for optimal udnyttelse af eksisterende 5-akslede vogntog er de samme som ovenstående for 6-akslede vogntog.

§ 35

Vi henviser til vores tidligere indsendte hørings svar TS2060103-00922, med ønsket om at aerodynamiske anordninger også bør kunne anvendes på andre veje, end alene på motorveje og motortrafikveje.

Der vil være gode CO2 reduktioner at hente ved, at disse anordninger også kan anvendes ved kørsel på landevej, hvor hastighedsgrænsen ofte er den samme, som på de forslåede veje, og hvor de aerodynamiske anordninger dermed har størst effekt.

Øvrige bemærkninger

I forbindelse med optimering/ændring af køretøjers og vogntog totalvægte vil der kunne forekomme et stort, tidskrævende og omkostningstungt tilladelses- og registreringsarbejde, i form af udarbejdelse af nye typegodkendelser og godkendelseserklæringer.

ITD beder Færdselsstyrelsen undersøge en eventuel mulighed for en forenklet godkendelses- og registreringsproces i forbindelse med opjustering til større køretøjs- og vogntogsvægte på eksisterende køretøjer. Om muligt hvis omregistrering dels kan skal på baggrund af fabrikanterklæringer?

ITD står naturligvis til disposition ved dialog om branchens ønsker om forøgelser af totalvægte, akseltryk og dimensioner for køretøjer og vogntog, eller ved ønske om uddybning i henhold til hørings svaret.

ITD vil desuden anmode om at Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet under et møde informerer

organisationer fra vognmandsbranchen om det fortsatte arbejde (næste trin) i forbindelse med optimeringer af vægte og dimensioner for tunge køretøjer, samt at give organisationer mulighed for at indgive synspunkter og forslag under et rettidigt stadie i processen.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Steffen Johannsen', written in a cursive style.

Steffen Johannsen

Høringsvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

DI Transport og ATL – Transportens arbejdsgivere har modtaget ovennævnte forslag i høring, og har på den baggrund følgende bemærkninger:

Generelt bakker DI Transport og ATL op om ændringerne i bekendtgørelsen og ser det som et nødvendigt skridt imod at kunne fragte gods mere effektivt samt understøtte den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport.

DI Transport og ATL har en række konkrete bemærkninger:

Øget totalvægt på syvakslede vogntog

For at øge energieffektiviteten i godskørsel med lastbil skal DI Transport og ATL opfordre til at der også bliver en øget totalvægt for syvakslede lastbiler, så den øges til 60 tons.

Forøget tilladt totalvægt for køretøjer med eldrevne arbejdsaggregater

Lastbiler med eldrevne arbejdsaggregaters totalvægt skal kunne øges med op til 1.000 kg, svarende til den ekstra vægt af teknologien. De samfundsøkonomiske gevinster, herunder CO₂-reduktioner, ved at gennemføre dette fremgår af Vejdirektoratets rapport 'Analyse af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsregulering' fra december 2021.

(§13) Forøget tilladt højde

Den tilladte maksimale højde bør øges fra 4,1 meter til 4,2 meter. Dette er relevant for bl.a. dyretransporter, hvor der er særlige regler for inspektionshøjde mv. og hvor anvendelse af eldrevne trækker medfører, at vogntoget bliver højere end med konventionelle sættevognstrækkere på grund af batteriet.

Forøget totallængde for køretøjer med læssekraner

I høringsbrevet fremgår, at: *"1.4 Forøgelse af vogntogslængde for lastbil med påhængsvogn med læssekran over 25 tm I bekendtgørelsesudkastet fastsættes det, at*



vogntogslængden for lastbil med påhængsvogn med læssekran over 25 tm øges fra 16,50 m til 18,50 m under forudsætning af, at gældende venderadiuskrav overholdes."

Dette afviger fra bekendtgørelsen og den korrekte tekst i høringsbrevet burde være *"I bekendtgørelsesudkastet fastsættes det, at vogntogslængden for lastbil med påhængsvogn med læssekran over 25 tm øges fra 18,75 meter til 20,75 meter under forudsætning af, at gældende venderadiuskrav overholdes.*

DI Transport og ATL lægger til grund at det er teksten i bekendtgørelsen der gælder, og at der er tale om en fejl i høringsbrevet.

(§11) Forøget totallængde for køretøjer med læssekraner

Den øgede tilladte totallængde på op til 20,75 meter (jf. ovenstående) bør gælde for køretøjer med mindre læssekraner med vægt ned til helst 10 tm eller som minimum 18 tm i stedet for de nævnte 25 tm.

Dette er relevant for bl.a. foderstofbiler, hvor man ikke kan læsse tons nok på de mindre lad, som virksomhederne er nødt til at have, for at få plads til en læssekran indenfor den nuværende max længde på 18,75 meter.

(§10) Forøget længde til lastbiler med aerodynamiske fronter

Det skal fremgå tydeligt, at den øgede længde for vogntog der opfylder krav til forlængede førerhuse, så de må være længere end 17,88 m. (§10, stk. 5), ligeledes gælder for nulemissionskøretøjer. Nulemissionskøretøjerne har i dag tilladt totallængde på 0,62 meter ekstra (§10, stk7), men skal tillades at være længere end 17,88 meter. Dette er en gevinst for energiforbruget for det enkelte køretøj.

(§12) Medbringertruck

Den nye tilføjelse til stk. 4 er problematisk, da det indebærer at et sættevogntog på 17,88 m ikke kan benytte en medbringertruck. Da medbringertrucken blev tilladt blev den betragtet som "udragende gods" og derfor giver den yderligere begrænsning udover den 1,50 m ikke mening, og det risikerer at medfører en mindre kapacitet og dermed i værste fald øge miljø- og klimapåvirkningen.

(§4) bredde på sneplov

Det bør overvejes af tillade en større bredde på sneploven, når den anvendes, og som derefter kan vinkles til 3,50 m. ved transport frem og tilbage. Det er bl.a. på motorveje behov for bredere sneplove op til 4,90 m. i bredden.

Der kan endvidere være behov for konsekvensrettelser i Bekendtgørelse om særtransport og bekendtgørelse om modulvogntog, som følge af de foreslåede ændringer.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Tekniske Konsulenter for Vejtransport

tkvt@typegodkendelse.dk

Formand: Johnny Hansen

7. august 2023

Til

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk. Sagsnr.: 2023-482247

Vedr. Bekendtgørelsesforslag § 15, Motorkøretøjers største akseltryk, Stk.4.

Det ses ikke at være overvejet en alternativ løsning for biler med 4 aksler, hvoraf de 3 aksler udgøres af en akselgruppe.

Hvis et sådant køretøj skal registreres til de foreslåede 34.000 kg, fordres det at forreste aksel skal være på 10.000 kg. Det vil være en meget u hensigtsmæssig løsning at lægge hele den øgede vægt på forreste aksel af hensyn til vejslid.

Det foreslås derfor, at akselgruppen kan godkendes til 26.000 kg.

Kravet vil dog være, at de tekniske akseltryk er tilstede.

Den foreslåede ændring vil betyde, at et antal af allerede registrerede køretøjer kan høste gavn af forslaget.

Da hele formålet med ændringerne tidligere er beskrevet som et ønske om miljøgevinst i transportsektoren og bedre økonomi til vognmændene, ses dette tiltag at være i overensstemmelse med ønsket.

Vedr. Bekendtgørelsesforslag § 16, stk. 3, påhængskøretøjer.

Den foreslåede ændring vil ikke at være tilgængelig for, stort set, alle registrerede sættevogne i Danmark, idet disse typisk har en akselafstand i akselgruppen på 2 gange 1310 mm – total 2620 mm.

Det foreslås derfor at længdekravet i akselgruppen ændres til 2600 mm i stedet for de foreslåede 2800 mm.

Kravet vil dog være, at de tekniske akseltryk er tilstede.

En sådan ændring vil betyde at et stort antal af de allerede registrerede køretøjer kan høste gavn af forslaget.

Da hele formålet med ændringerne tidligere er beskrevet som et ønske om miljøgevinst i transportsektoren og bedre økonomi til vognmændene, ses ovenstående tiltag at være i overensstemmelse med ønsket.

Vedr. Bekendtgørelsesforslag § 17, påhængskøretøjer.

Her ses, at de mange registrerede 4-akslet sættevogne med tilladt 30.000 akselgruppevægt taber den tidligere opnåede fordel i forhold 3-akslede, hvor tilladt akselgruppevægt øges til 27.000 kg. Lasteevnen vil formodentlig herefter være ens på de 2 type køretøjer.

Det foreslås derfor, at øge akselgruppevægt til 32.000 kg på 4-aksler, så forskellen i tilladt totalvægt næsten vil kunne bevares.

Vedr. . Bekendtgørelsesforslag § 22, køretøjers totalvægt.

13) For vogntog med syv eller flere aksler, som består af bil med registreringspligtig påhængskøretøj foreslås en vogntogsvægt øget fra 56.000 kg til 58.000 kg (26.000 kg + 32.000Kg).

Med venlig hilsen

Johnny Hansen

From: Lars Bech <lbec@dasp.dk>
Sent: 09-08-2023 16:42:18 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: ankg@fstyr.dk <ankg@fstyr.dk>
Subject: sagsnummer 2023-482247

Danske Speditører har modtaget udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Idet vi takker for muligheden for at kommentere, skal vi indledningsvist beklage, at det på grund af ferie og fravær ikke har været muligt at fremsende høringskommentarer rettidigt.

Danske Speditører bifalder de skitserede ændringer og vurderer at det give mulighed for at bidrag til den samlede CO2-emission.

Bekendtgørelsen giver herudover ikke anledning til kommentarer.

Lars Bech

Med venlig hilsen

Lars Bech

Politik- og kommunikationschef

Telefon +4533746725
Mobil +4531762530
Mail lbec@dasp.dk



Website www.dasp.dk
LinkedIn [link](#)
Mail info@dasp.dk
Adresse [Børsen - 1217 København K](#)