

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899  
E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: 2023-482247  
16-01-2024

## Høringsnotat

### **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**

Færdselsstyrelsen har den 23. juni 2023 sendt 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 i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter.

Udkastet 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 har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 7. august 2023.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Rådet for Grøn Omstilling, Foreningen af Vognimportører i Danmark, DTL – Danske Vognmænd, Dansk Erhverv, Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd, Bilbranchen, De Danske Bilimportører, Jørn Glad A/S, Unicon A/S, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere og Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport. Landbrug & Fødevarer F.m.b.A. har afgivet høringssvar på vegne af Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) der består af Dansk Agroindustri, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Kartofler, Danske Maskinstationer & Entreprenører, Danske Sukkerroedyrkere, Landbrug & Fødevarer og SEGES Innovation.

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

#### **1. Generelle bemærkninger**

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A. 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.

Rådet for Grøn Omstilling takker for muligheden for at komme med input og har forståelse for, at der med forslaget i høringen lægges op til en vis effektivisering og CO<sub>2</sub>-besparelse gennem øget vægt og dimensioner af lastbiler i Danmark. De bemærker 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. De foreslår, at man i Danmark f.eks. kan vælge at følge den tyske vejbeskatning og den tyske dieselaftgift, og vælge at lade strøm tælle med på lige fod som biobrændstoffer og biogas i målopfyldelsen af VE-direktivets transportmål.

Foreningen af Vognimportører i Danmark bemærker, at så stor en ændring af køretøjers dimensioner, som der lægges op til, vil medføre en ret stor udskiftning i transportmateriellet tidligere end normalt. Det vil sige, at dele af transportmateriellet vil få en noget kortere levetid på de danske veje og medføre en øget CO<sub>2</sub> belastning. Det bemærkes yderligere, at det ikke ser ud til, at der er skelet til lovgivningen i nabolande, hvilket utilsigtet vil kunne medføre begrænsninger i den grænseoverskridende transport. Omlæsning af gods på grund af regelforskelligheder vil medføre en øget CO<sub>2</sub> belastning. Det bemærkes hertil, at det bør overvejes, om betragtninger/beregninger omkring øget CO<sub>2</sub> 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.

DTL – Danske vognmænd takker for den fremsendte høring, som indeholder en række gode og fornuftige tiltag. Det bemærkes, at forslagene kan være med til at forbedre klimaet ved et reduceret brændstofforbrug og et deraf følgende lavere CO<sub>2</sub> udslip pr. transporteret enhed, færre køretøjer på vejene, der vil virke gavnligt for fremkommeligheden, trafikikkerhed og transporteffektivitet samt efterspørgslen på chauffører.

Dansk Erhverv er meget positive overfor, at lastbilvogntogenes længde og vægt bliver forøget. De bemærker, at der er stor efterspørgsel på det i branchen, at og det er glædeligt, at der fra politisk side lyttes og prioriteres 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 reduceres CO<sub>2</sub>-udledningen i transportbranchen, og lastbilernes driftsøkonomi forbedres. Dermed skabes en gevinst for både erhvervet og samfundsøkonomien.

Vejgodstransporten har en vigtig rolle i den grønne omstilling, men den er vanskelig 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 der bakkes meget op om.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd takker 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. Det bemærkes, at den del af forslaget, der relaterer sig til forøgede vægte i det væsentligste skal bifaldes; det er godt for færdselssikkerhed, sundhed og miljø, at mere gods kan fragtes på færre køretøjer.

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. Der bakkes op om bemærkningerne i DI Transport og ATL's høringssvar. Det bemærkes i øvrigt følgende til de to udkast: der bakkes 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 klimaaftrykket fra transportsektoren. Det er meget positivt, at ikrafttrædelsesdatoen er den 1. januar 2024, så både bilbranchen og transportbranchen kan gøre brug af de nye regler inden for en kort tidshorisont.

De Danske Bilimportører 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 CO<sub>2</sub>-emissionerne fra vejtransporten.

Jørn Glad AS ser de nye ideer med øgning af vægtgrænser for meget positive, men dog også med problemstillinger for beton-lastbiler som værende udfordret på nogle punkter for at passe til det evt. nye regelsæt.

Unicon A/S er generelt meget positivt 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 uhensigtsmæssige regler for akseltryk på forreste og bageste aksler og/eller urealistiske krav til afstanden mellem forreste og bageste aksel på køretøjet. Unicon A/S bemærker, at de har en klar strategi om, at flåden af betonbiler skal være emissionsfri i 2035, men at dette kun er realistisk i det omfang, de gældende regler for vægt og længder ikke gør det mindre effektivt at anvende et nulemissionskøretøj i forhold til et traditionelt køretøj med forbrændingsmotor. Unicon A/S konstaterer, at bekendtgørelserne, der er lagt ud til høring, desværre ikke sikrer paritet mellem nulemissionskøretøjer og traditionelle køretøjer.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport glæder sig generelt over gode optimeringsmuligheder for forøgelse af længder og vægte for visse typer køretøjer og vogntogkombinationer, som fremgår af høringsudkastet, og at flere af ITDs ønsker er blevet tilgodeset. ITD er dog ærgerlige over, at andre (og meget udbredte) køretøjs- og vogntogstyper i høringsudkastet 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 høringssvar, særligt med fokus på at skabe mere (i praksis) anvendelige betingelser for mere optimal udnyttelse af allerede eksisterende køretøjer og vogntog.

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere bakker generelt 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.

Danske Speditører bifalder de skitserede ændringer og vurderer at det giver mulighed for at bidrage til den samlede CO<sub>2</sub>-emission. Bekendtgørelsen giver herudover ikke anledning til kommentarer.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan indledningsvis bemærke, at der med beslutningen om at fremrykke tiltagene et år ikke har været tid til at analysere tiltag, der rækker ud over de 11 tiltag, der er*

*besluttet med den politiske aftale. På baggrund heraf og henset til EU-notifikationsprocessen, herunder den fastlagte "stand-still-periode", har Færdselsstyrelsen således ikke haft mulighed at medtage forslag af mere generel karakter. Styrelsen har noteret de generelle bemærkninger og vil, i det omfang det er muligt, tage disse med i betragtningerne ved fremtidige ændringer af bekendtgørelsen.*

## **2. 7-akslede vogntog**

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A. bemærker, at det var deres forventning, at totalvægten for vogntog med 7 aksler ville blive forøget fra 56 ton til 58-59 ton svarende til forøgelsen for vogntog med 4, 5 og 6 aksler, og at den manglende forøgelse af vogntogsvægten for 7-akslede vogntog er et minus for landbrugserhvervet, da det reducerer klimaeffekten for netop de tungeste og mest anvendte lastbilvogntog.

Foreningen af Vognimportører i Danmark foreslår, at totalvægten for 7-akslede vogntog hæves til 59 ton, så strukturen ensartes. Supplerende nævnes det, at summen af akseltryk/bogietryk bør definere totalvægten ved alle typer vogntog.

DTL – Danske Vognmænd og Dansk Erhverv bemærker, at der mangler flere vigtige tiltag, herunder en forhøjelse af den tilladte maksimale vogntogsvægt for 7-akslede vogntog fra 56 ton til 60 ton.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd opfordrer 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 nye 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. De bemærker yderligere, at de danske 7-akslede vogntog i forvejen er specialbyggede ift. resten af Europa.

ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, bemærker, at det er 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. Supplerende fastslås det, at vægtforøgelserne skal ske for allerede eksisterende 7-akslede vogntog herunder på de meget udbredte sættevognstog, hvor der særligt bør tages hensyn til de almindeligt anvendte akselafstande, samt køretøjs- og vogntogskonfigurationer på det danske transportmarked.

DI Transport og ATL Transportens Arbejdsgivere foreslår, at for at øge energieffektiviteten i godskørsel med lastbil skal totalvægten for 7-akslede lastbiler ligeledes øges til 60 tons.

Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport foreslår, at for vogntog med syv eller flere aksler, som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj, øges vogntogsvægten fra 56 ton til 58 ton (26 ton + 32 ton).

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne og kan oplyse, at ændringerne i bekendtgørelsen som udgangspunkt alene afspejler den politiske aftale om de 11 tiltag. Med*

*beslutningen om at fremrykke tiltagene et år, har der ikke været tid til at analysere tiltag, der rækker ud over de 11 tiltag. Transportministeriet har bedt Vejdirektoratet om at analysere mulighederne for at øge totalvægten for 7-akslede køretøjer og vogntog. Der arbejdes henimod at den endelige analyse kan indgå i arbejdet med yderligere ændringer af bekendtgørelsen.*

### **3. 6-akslede vogntog**

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport bemærker, at for at opnå en nærmest omgående og effektiv vægtoptimeret anvendelse af de 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 bemærkes yderligere, at det er en stor gevinst, at de tilladte maksimale vogntogsvægte for 6-akslede vogntog forøges fra 50 ton til henholdsvis 52 ton, hvor der i vogntoget indgår en lastbil med fire aksler, og 53 ton hvor der i vogntoget indgår en lastbil med tre aksler. Men at den største del af gevinsten udebliver, da hovedparten af de eksisterende 6-akslede vogntog, primært 3-akslede lastbiler med standard sættevogne og 3-akslede lastbiler med standard kærreer ikke har mulighed for at udnytte disse højere totalvægte. Det skyldes primært, at det ovennævnte afstandskrav på minimum 2,80 m for akselgrupper med 3 aksler er for stort i forhold til de primære standard sættevogne og kærreer, der kører på danske veje, samt at der ikke er lagt op til forøgelse af totalvægten for 3-akslede lastbiler.

DTL - Danske Vognmænd bemærker, at for påhængskøretøjer der allerede er i drift på nuværende tidspunkt, og som allerede er konstrueret til et maksimalt triple bogietryk 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 triple bogietryk. Det vil kunne udløse en øjeblikkelig gevinst på 3 tons, der vil påvirke både klimasiden og transporteffektiviteten positivt.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at det med baggrund i Vejdirektoratets analyse af vej- og brobelastning ikke har været muligt at hæve akseltrykket for påhængskøretøjernes triple bogie, uden at kravet til den interne akselafstand øges fra 2,60 m til 2,80 m.*

### **4. 5-akslede køretøjer og vogntog**

DTL - Danske Vognmænd foreslår, at der sker en forøgelse af den maksimalt tilladte totalvægt for 5-akslede påhængsvogne til 35 ton. Det bemærkes yderligere, at det er fint, at 5-akslede lastbiler kan opnå en maksimal totalvægt på op til 42 ton 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 ton 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.

Dansk Erhverv er af den opfattelse, at der fortsat mangler flere vigtige tiltag herunder en forøgelse af den maksimale tilladte totalvægt for 5-akslede påhængsvogne til 35 ton.

Bilbranchen bemærker, at der jf. § 1, pkt. 4 a 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 ton minimum skal have en akselafstand mellem forreste og bagerste aksel på 7,40 m. Det, bemærker Bilbranchen, er 0,4 m for højt, hvorfor de 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. Bilbranchen bemærker, at der ikke er nogen teknisk eller sikkerhedsmæssig begrundelse, der umuliggør minimumsafstanden på 7,00 m for disse typer køretøjer.

Jørn Glad og Unicon A/S bemærker, at der er en udfordring i forhold til et køretøj med 5 aksler, der særligt bruges som betonbiler i udlandet og også har en akselgruppe på 3 aksler, idet de 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.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport bemærker, at den indførte mulighed for anvendelse af 5-akslede lastbiler med en totalvægt op til 42 ton findes særdeles interessant og gavnlige. 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 opnå en totalvægt på 42 ton, hvorfor en mulighed med en tilladt totalvægt på 41 ton ved en lidt kortere samlet akselafstand end 7,40 m vil være en fordel. Måske 41 ton ud fra en samlet akselafstand fra 6,80 til 7,10 m.

Det bemærkes yderligere, at en kombineret løsning eksempelvis også kan 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. Eksempelvis kan en 2-akslet lastbil med sættevogn i vogntogkombination have en totalvægt på op til 20 ton. Hertil kommer det samlede tilladte akseltryk for en 3-akslet sættevogn, som i langt de fleste tilfælde vil være 24 ton i henhold til ovenstående akselafstandskrav. Dermed kan de langt mest udbredte typer af 5-akslede sættevognstog i praksis have en totalvægt på kun 44 ton, og desværre ikke 47 ton. Dermed vil udnyttelsesgraden også her være begrænset. En 3-akslet lastbil kan have en totalvægt på op til 26 ton. Hertil kommer det samlede tilladte akseltryk for en 2-akslet sættevogn, som i mange tilfælde vil være 20 ton. Dermed kan disse udbredte typer af 5-akslede sættevognstog i praksis have en totalvægt på 46 ton og desværre ikke 47 ton. 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.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at 5-akslede påhængsvogne ikke er en del af den politiske aftale og de i aftalen beskrevne 11 tiltag.*

*Kravene til interne akselafstande i forhold til 5-akslede lastbilers største totalvægt er fastsat på baggrund af Vejdirektoratets analyse af vej- og brobelastning. Færdselsstyrelsen har noteret*



*ønsket om yderligere graduering, så intervallerne mindskes fra 2 ton til 1 ton og vil, i det omfang det er muligt, tage ønsket i betragtning ved en fremtidig ændring af bekendtgørelsen.*

*Med baggrund i Vejdirektoratets analyse af vej- og brobelastning har det ikke været muligt at hæve triple-bogie-trykket for lastbiler. I forhold til øget triple-bogie-tryk for påhængskøretøjer, se bemærkningerne til pkt. 3.*

## **5. 4- og 5-akslede lastbiler**

De Danske Bilimportører bemærker, at de foreslåede forøgelse af tilladt totalvægt har rejst visse spørgsmål, som ikke umiddelbart synes besvaret af bekendtgørelserne, herunder om en 5-akslet forvogn med tilladt totalvægt på 42 ton kun må køre med en 2-akslet 14 ton påhængsvogn/kærre.

Det foreslås, at der bør stilles et krav til de 5- eller flere-akslede motorkøretøjer om, at de 2 forreste aksler er styrende. De 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 lastbiler ikke relevante, når man kan bygge dem med 4 aksler og i princippet opnå samme lasteevne. Der skal desuden være plads til 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, at en bil med 6,8 m mellem forreste og bageste aksel kan godkendes med 36.000 kg eller 40.000 kg.

Det bemærkes videre, at De danske Bilimportører 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 triple bogie-varianter, hvor de 2 forreste aksler er styrende. Der er ikke tale om 2 foraksler, da aksel nr. 2 indgår i triple bogien. 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". Denne fortolkning ønskes bekræftet.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at en 5-akslet lastbil, der udnytter de fulde 42 ton totalvægt, maksimalt må trække et påhængskøretøj, der har en faktisk totalvægt på 14 ton, for at kunne overholde de størst tilladte vogntogsvægte.*

*Styrelsen har anset det som urealistisk at konfigurere en 5-akslet lastbil med kun én styrende aksel, men tager bemærkningen om mindst 2 styrende aksler til efterretning og vil undersøge forholdet nærmere. Med henvisning til bemærkningen om korte 5-akslede lastbilers relevans vurderer styrelsen ikke, at det er nødvendigt at stille krav til mindste afstand mellem forreste og bageste aksel ud over begrænsningen af totalvægten.*

*For en 4-akslet lastbil (1+3), hvor den forreste aksel i triple bogien er styrende, gælder, at den størst mulige tilladte totalvægt er 34 ton, idet totalvægten ikke kan overstige summen af akseltrykkene (10 ton + 24 ton).*

## **6. 4-akslede køretøjer**

DTL - Danske Vognmænd bemærker, at det er meget tilfredsstillende, at den maksimale tilladte totalvægt for 4-akslede lastbiler hæves op til maksimal 36 tons med den bedste akselkonfiguration og akselafstand. Der bør dog indføres en mulighed for at lade triple bogien veje mere end 24 tons, præcis som ved påhængskøretøjer således, at en 4-akslet lastbil af typen 1 + 3 fx kan have et maksimalt forakseltryk på 9 ton og 25 ton triple bogie tryk og derved opnå 34 ton maksimal totalvægt.

Køretøjsopbyggerne noterer sig en formuleringsmæssig spidsfindighed omkring forslaget § 22, stk. 2, pkt. 8 a og b, hvor det er underforstået at a gælder for 4-akslet chassis med 2 bagaksler og 2 foraksler hvilket giver lov til op til 36 ton. 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.

Jørn Glad bemærker, at der indenfor betontransport anvendes 4-akslet, 8x4 lastbil som værende overvejende med 2 styrbare foraksler og en kombineret 2 akslet tandembogie i bag. I det nye idegrundlag 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 tandembogie over de i dag tilladte 19 ton. Det ses gerne hævet til min. 20 ton men gerne 21 ton (der trods alt er 2 aksler med tvillingehjul, dvs. i alt 8 dæk til at bære vægten på bagerste tandembogie på denne type 8x4 chassis).

Det oplyses, at problemet er at få betontromlen så langt frem på lastbilchassis, at disse ekstra 4 ton ikke kan komme frem på de 2 x styrende foraksler, og at der i Danmark er transportbånd påbygget på mere end 90 % af flåden af disse 8x4 chassis. Båndet holder vægten over bagerste bogie og ikke de styrende foraksler, hvorfor vægten bør øges på kombineret tvillingehjulsbogie i bag med gerne 2 ton i stedet for øgning af vægt på for akslerne

Betonbranchen anvender 4-akslet tridem chassis til betonbiler, og der er pt. en stigende interesse for disse 4 akslede tridem chassiser som 1+3 aksel konfiguration især henset til den i øjeblikket store fokus på fuldelektriske lastbilchassiser og her er 4-akslet tridem entreprenør chassis som anvendes til bl.a. færdigbetonbranchen, den optimale løsning, da denne chassis type sikrer plads til batteripakkerne, som skal være på chassiset. Det bemærkes yderligere, at ønskerne er baseret på, at de forskellige lastbiler/sættevogne opfylder alle krav mht. akselafstande, og ikke mindst er bygget med korrekt tekniske tilladte aksler som passer en højere vægtmargin. For betonbranchen er forslag for akselafstandene på 4-og 5-akslede forvogne fra første til sidste aksel og generelle totalvægt fine, men at der må ændres på akseltryk så der kan være et klart øget akseltryk på kombinerede bagaksler, i stedet for at alt skal placeres på forakslerne.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport bemærker, at det er til stor gavn for udnyttelsesgraden og optimeringen af 4-akslede sololastbiler, at den maksimale tilladte totalvægt kan forøges fra 32 ton til 36 ton. 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 ton teknisk set. Denne type 4- akslede lastbiler har oftest tekniske tilladte akseltryk på 18 ton på de to forreste aksler, og 19 ton 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 ton. Denne type 4-akslede lastbiler er i langt de fleste tilfælde udstyret med en foraksel med et teknisk tilladt akseltryk på 9 ton, og de bagerste tre aksler kan samlet maksimalt veje 24 ton. 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 ton. Dette blandt andet fordi ikke alle motorkøretøjsproducenter tilbyder denne løsning, og fordi meromkostninger hertil kan være urentable. I realiteten betyder reglerne i høringsudkastet, at der i langt de fleste tilfælde vil være en forskel på hele 3 ton 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 ton til eksempelvis: 25 ton hvis der i akselgruppen med vejvenlig affjedring er én drivaksel med tvillingmonterede hjul, og 26 ton 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 ton, 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 ton, hvis det bliver muligt med øget totalvægt for 7-akslede vogntog. Herved sikres mere optimal udnyttelse, hvis disse typer lastbiler kører i kombination med kærre.

Det bemærkes yderligere, at det er glædeligt, at den tilladte totalvægt for påhængsvogne med 4 aksler øges fra 30 ton til 32 ton. I realiteten vil langt de fleste eksisterende 4-akslede standard påhængsvogne sagtens kunne udnyttes til 32 ton, da akselkonfigurationerne tillader dette. ITD pointerer, at det er særdeles u hensigtsmæssigt 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 ton til 32 ton, 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.

Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport bemærker, at der ikke ses 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 ton, fordres det at forreste aksel skal være på 10 ton. 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 ton. Kravet vil dog være, at de tekniske akseltryk er til stede. 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. Det bemærkes yderligere, at de mange registrerede 4-akslede sættevogne med tilladt 30 ton akselgruppevægt taber den tidligere opnåede fordel i forhold til 3-akslede, hvor tilladt akselgruppevægt øges til 27 ton. Lasteevnen vil formodentlig herefter være ens på de 2 typer køretøjer. Det foreslås derfor at øge akselgruppevægt til 32 ton på 4-aksler, så forskellen i tilladt totalvægt næsten vil kunne bevares.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at største bogie-tryk for 2-akslede, 3-akslede og 4-akslede bogier er fastsat med baggrund i Vejdirektoratets analyse af vej- og brobelastning. Med baggrund heri har det ikke været muligt at hæve akseltrykket (bogie-trykket) for 2- eller 3-akslede bogier på lastbiler og 2- eller 4-akslede bogier på påhængskøretøjer.*

### **7. 3-akslede køretøjer**

Foreningen af Vognimportører i Danmark bemærker, at bogieafstanden for bogie med tre aksler bør ændres fra 2,8 meter til 2,6 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 27 ton i Tyskland og i det meste af EU.

DTL - Danske Vognmænd foreslår, at der sker en forøgelse af den maksimalt tilladte totalvægt for 3-akslede lastbiler fra 26 til 28 tons.

Dansk Erhverv er af den opfattelse, at der fortsat mangler flere vigtige tiltag herunder en forøgelse af den maksimalt tilladte totalvægt for 3-akslede lastbiler fra 26 til 28 tons.

Bilbranchen bemærker, at udkastet til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, jf. § 1, pkt. 8 a, lægger op til, at akselafstanden på en bogie med tre aksler op til 27 ton 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 branchen, at akselafstanden i stedet fastsættes til 2,60 m. Desuden vil dette harmonisere med bl.a. de tyske regler for bogietryk på 27 ton.

De Danske Bilimportører bemærker, at langt de fleste af de eksisterende 3-akslede trailere i dag har 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 CO<sub>2</sub> udledningen per kørt ton-kilometer, 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 CO<sub>2</sub>-reduktion, og er en af de "lavt hængende frugter", der kan iværksættes umiddelbart.

Jørn Glad A/S ønsker, at der indføres en større totalvægt på Tridem chassis kombinerede 3-akslede bogie i bag. Det er deres opfattelse, at denne totalvægt stadig holdes på kun maks. 24 ton, og at al øgning i vægten igen vil være på foraksel, hvilket i forvejen passer dårligt med de fuldelektriske lastbiler, som har meget vægt på foraksel. Det er deres overbevisning, at den 3-akslede kombinerede bogie i bag skal op på 27 ton, for at opbygning kan påmonteres optimalt for

betonbranchen, og især de fuldt elektriske lastbilchassis kan udnyttes og have en fair chance med konventionelle forbrændingsmotor drevet tridem chassis.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport havde håbet og anmodet om, at totalvægten for 3-akslede lastbiler ville kunne forøges fra 26 ton til 28 ton. En forøgelse af 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 ton fra 26 ton til 28 ton, uanset hvilket drivmiddel der anvendes. ITD finder det særdeles begrænsende og endda skadeligt for vognmandsbranchen, hvis ikke eksisterende 3-akslede sættevogne/kærrer med en standard akselafstand mellem hver aksel på 1,31 m kan øges i tilladt vægt. Det fremgår af høringsudkastet, at det samlede akseltryk i en akselgruppe på 3 aksler alene kan forøges fra 24 ton til 27 ton, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er mindst 2,80 m. Det konstateres, at 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 standard samt sættevogne til kombineret/intermodal trafik. ITD anslår, 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 standardspecifikationer) kan optimeres. Herved kan transportbranchen opnå en langt bredere her og nu optimering, og samtidig undgås det, at eksisterende køretøjer mister ekstraordinært meget værdi.

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 ton grundet den længere samlede akselafstand. 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.

Foreningen af Vognimportører i Danmark foreslår, at bogieafstanden i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, bilag 1, pkt. 3.01.100 (6) a, ændres fra 2,8 meter til 2,6 meter. 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 27 ton i Tyskland og i det meste af EU.

Foreningen Tekniske Konsulenter For Vejtransport bemærker, at den foreslåede ændring til § 16, stk. 3, ikke vil være tilgængelig for, stort set, alle registrerede sættevogne i Danmark, idet disse typisk har en akselafstand i akselgruppen på 2 gange 1.310 mm – total 2.620 mm. Det foreslås derfor, at længdekravet i akselgruppen ændres til 2.600 mm i stedet for de foreslåede 2.800 mm. Kravet vil dog være, at de tekniske akseltryk er til stede. 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.

Jørn Glad AS bemærker, at totalvægten på tridem chassis kombinerede 3-akslede bogie i bag bør øges, idet denne fortsat er maks. 24 ton, og at alt øgning i vægten vil være på foraksel, hvilket passer dårligt med de fuldelektriske lastbiler, som har meget vægt på foraksel. Den 3 akslede kombinerede bogie i bag bør øges til 27 ton for at opbygning kan påmonteres optimalt for betonbranchen og at især de fuld elektriske lastbilchassis kan udnyttes og have en fair chance med konventionelle forbrændingsmotor drevet tridem chassis.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at det med baggrund i Vejdirektoratets analyse af vej- og brobelastning ikke har været muligt at hæve akseltrykket for påhængskøretøjernes triple-bogie, uden at kravet til den interne akselafstand øges fra 2,60 m til 2,80 m.*

*Idet den politiske aftale om de 11 tiltag anses som opfyldt uden at hæve totalvægten for 3-akslede lastbiler, har Færdselsstyrelsen vurderet, at muligheden for compensation af mervægten fra nulemissionsteknologi kan bevares, ved at fastholde totalvægten på 26 ton. Hæves totalvægten for 3-akslede lastbiler til 28 ton, tillader vej- og brobelastningen ikke de gældende tillæg på op til 2 ton.*

## 8. Kranstørrelse

Foreningen af Vognimportører i Danmark bemærker, at der findes en del krankombinationer under 25 tm, som fylder en del i længderetningen, og foreslår, at kranens kapacitet ændres til 10 tm, og at længden øges med kranens faktiske længde.

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at forslaget under punkt 12 (2) i udkastet til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr bør gælde alle kraner på lastbiler med en størrelse over 8 tm, idet en kran på 10 tm fx med førerhus, der ofte anvendes til tømmertransport fra skov, let kan fylde lige så meget som en 25 tm kran. Tilsvarende under punkt 12 (3) bør vogntogets længdeforøgelse også gælde for vogntog med kraner fra 8 tm og opad herunder også sideloaders.

Dansk Erhverv foreslår, at det også skal være muligt for lastbiler med kran mindre end 25 tm at køre med standard 13,6 meter trailer.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd bemærker, at de længdemæssige tiltag bifaldes, men at de særligt undrer sig over, at der indføres en forlængelsesmulighed for kraner over 25 tm, idet der ikke er knyttet en nærmere begrundelse til, at det netop er her, der drages en forskel – og der synes ikke umiddelbart at kunne opsættes en faglig, forsvarlig årsag hertil. Supplerende bemærkes det, at op mod 75-80 % af de kraner, der monteres på både vogntog med sættevogne og andre trailere, er mindre end 25 tm, hvilket er et estimat, der tager afsæt i, hvad medlemmerne har meldt ind i forbindelse med nærværende høring. Køretøjsopbyggerne bemærker endvidere at de kan 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. 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 specificere, 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 for § 11, stk. 6. Køretøjsopbyggerne foreslår, at bestemmelserne ensrettes med kravene til, hvornår der kræves krancertifikat. Det vil lette den samlede forståelse af lovgivningen og give en entydig og forståelig opdeling af kranstørrelser. Det foreslås derfor, at alle køretøjstyper indeholder en forlængelsehjælp for kraner over 8 tm med den faktiske længde af den monterede kran.

Bilbranchen foreslår, at kapacitetsgrænsen ændres til 10 tm for ikke at afskære store dele af det eksisterende materiel fra at gøre brug af den øgede tilladte længde.

De Danske Bilimportører bemærker, at kravet om, at en læssekran skal være over 25 tm, vil have en meget lille effekt, idet der findes flere køretøjer med mindre kraner, hvor man ikke kan have fuld ladd længde i dag. Det er typisk vogntog til udbringning af let omfangsrigt gods f.eks. isoleringsmateriale eller stilladsbiler til byggeindustrien. Det foreslås, at kravet nedsættes til højst 12 tm, eller alternativt til 16 tm, da det ifølge vores oplysninger er branchestandarden for denne type biler.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport bemærker, at kravet om at kapaciteten af læssekranen skal være over 25 tm udgør et større problem, idet mange af de kraner, som anvendes på særligt lastbiler med påhængsvogn eller kærre, har en kapacitet, der er lavere end 25 tm. ITD har undersøgt, at et stort antal læssekraner på lastbiler, og som anvendes i vogntogskombination, har en kapacitet på under 25 tm. Faktisk har en type af de hyppigt anvendte læssekraner, der ofte anvendes som kran med skovl-, grab- eller pallegaffel (primært i grovvarer- sten og trælastsegmentet) en kapacitet på 14 tm. Og andre kraner 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 tm til 10 tm.

DI Transport og ATL Transportens Arbejdsgivere bemærker, at den øgede tilladte totallængde på op til 20,75 meter, 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.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bemærkningerne om kravet til kranstørrelsen er taget til efterretning, og at kravet er ændret til 8 tm.*

*Hvad angår vogntog forsynet med læssekran, er det hensigten, at læssekranen kan være monteret på såvel lastbil som påhængskøretøj.*

## 9. Medbringertruck

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport bemærker, at 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.

DI Transport og ATL Transportens Arbejdsgivere bemærker, at den nye tilføjelse til stk. 4 er problematisk, da det indebærer, at et sættevognstog 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.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at styrelsen ved denne ændring af bekendtgørelsen har bevaret underkørings-beskyttelseskravet uændret. Styrelsen er opmærksom på skærpelsen af de generelle krav, og vil ved en kommende ændring af bekendtgørelsen undersøge nærmere, om kravet skal skærpes i relation til medbringertruck for at opfylde de nye EU-krav.*

*Anvendelse af bagmonterede medbringertrucks på de lange sættevogne vil betyde overskridelse af vognstogslængden på 18,5 meter, som fastlagt i den politiske aftale. Derudover vurderer Færdselsstyrelsen, at kombinationen risikerer at medføre et for langt overhæng, som både kan påvirke vognstogsstabilitet og svingegenskaber, herunder bagendeudsving, negativt. Styrelsen har, grundet fremrykningen af implementeringen ikke kunnet foretage tilstrækkelig analyse af de sikkerhedsmæssige forhold og har på den baggrund ikke medtaget muligheden for anvendelse af medbringertruck på lange sættevognstog.*

## 10. Nulemissionslastbiler og alternative drivmidler

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at EU-Kommissionen har stillet et forslag om at forøge den tilladte totalvægt for nulemissionslastbiler i Vægt- og Dimensionsdirektivet med yderligere 2 ton. I dag gives der allerede 2 ton ekstra totalvægt for nulemissionslastbiler; dette som kompensation for den tungere drivlinje såsom batterierne i el-lastbiler. Det konstateres, at 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. Rådet for Grøn Omstilling er meget uforstående over, at man fra dansk side vil sidestille alle lastbiler, uanset drivmiddel, da det hermed kan være mere attraktivt for vognmænd at købe forurenende lastbiler med forbrændingsmotor frem for nulemissionslastbiler. Forslaget vil i praksis gøre det billigere at køre på fossile brændstoffer og relativt dyrere at køre på grøn strøm, stik imod Danmarks klimamål. Rådet anbefaler, at dansk lovgivning følger Vægt- og Dimensionsdirektivet, og sikrer, at nulemissionslastbiler har 2-4 ton ekstra totalvægt i forhold til lastbiler med forbrændingsmotor.

Dansk Erhverv støtter, at vognstogslængden 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 forøges for lastbiler og vogntog, der kører på alternative brændstoffer. Dansk Erhverv støtter, at naturgas betragtes som et alternativt brændstof.

Bilbranchen konstaterer, at 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.

De Danske Bilimportører bemærker, at 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. De finder det u hensigtsmæssigt, at tilladelsen til forøgelse af totalvægten med 2 ton på 2-akslede el/brint-trækkere og 1 ton 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. De 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 fabrikater (gælder generelt i Norden).

Det anbefales, at der, hvis det er muligt, indføres følgende tilføjelser vedrørende nulemissionskøretøjer:

- 2-akslet sættevognstrækker nulemission bør kunne få drivakseltryk på f.eks. 12 ton.
- 3-akslet sættevognstrækker nulemission bør kunne få et bogietryk på f.eks. 20 ton.

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.

Det bemærkes yderligere, at der ved lancering af en ny generation af elektriske lastbiler vil blive brug for at anvende IVD regler (Increased Vehicle Dimension). Det er set, at nogle fabrikater tillige har udnyttet muligheden for IVD certificering. Nogle fabrikater 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 tilgodes BEV lastbiler, og tager højde for den ekstra 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.

Unicon A/S oplyser, at når det af bekendtgørelsesudkastet fremgår, at det samlede akseltryk i en akselgruppe på to aksler ikke må overstige 19 ton, 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 ton, 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 ton 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, vil et tab af læsstørrelse i forhold til et traditionelt køretøj med forbrændingsmotor gøre det helt umuligt for en virksomhed som Unicon A/S at anskaffe emissionsfri betonbiler.

Unicon A/S bemærker ligeledes, at det er en udfordring i forhold til en betonbil med 4 aksler, at den i § 22, stk. 8 beskrevne øgning af tilladt totalvægt til 36 ton 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, 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, foreslår Unicon A/S en ændring af bekendtgørelsen, således at akseltrykket i en akselgruppe på to aksler ikke må overstige 21 ton i stedet for forslag om 19 ton - ved uændrede afstandskrav - og som en logisk konsekvens heraf, at den enkelte aksels faktiske akseltryk ikke må overstige 10,5 ton i stedet for forslag om 9,5 ton. Hvis ikke denne ændring kan gennemføres generelt, opfordrer Unicon A/S til, at dette som minimum bliver gældende for nulemissionskøretøjer.

Unicon A/S konstaterer, at når det i bekendtgørelsesudkastet foreslås, at det samlede akseltryk i en akselgruppe på tre aksler ikke må overstige 24 ton, 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 ton hvilket vil være 2 ton mindre end et traditionelt 4-akslet køretøj uden akselgruppe på 3 aksler, der jævnfør § 22, stk. 8 kan opnå en totalvægt på 36 ton. 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, foreslår Unicon A/S en ændring af bekendtgørelsen, således at akseltrykket i en akselgruppe på tre aksler ikke må overstige 27 ton i stedet for forslag om 24 ton. Hvis ikke denne ændring kan gennemføres generelt, opfordrer Unicon A/S til, at dette som minimum bliver gældende for nulemissionskøretøjer.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport bemærker, at for lastbiler med sættevogn, hvor lastbilen er et nulemissionskøretøj eller anvender alternative brændstoffer, vil vogntogslængden 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 nulemissionsteknologi. 0,62 m er ikke tilstrækkelig ekstra plads til brugbare nulemissionsløsninger 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 der også være mulighed for ekstra længde, hvis lastbilen er godkendt med et forlænget førerhus i henhold til Europa-Kommissionens forordning nr. 1230/2012.

Det bemærkes endvidere, at totalvægten for 2-akslede lastbiler, som indgår i vogntog, kan i henhold til høringsudkastet forøges fra 18 ton til 20 ton, uanset hvilket drivmiddel lastbilen anvender. Dog kan eksempelvis selvsamme lastbiler, som ikke indgår i vogntog, alene have en totalvægt på 18 ton, medmindre der anvendes en alternativ brændstofteknologi (19 ton) eller nulemissionsteknologi (20 ton). ITD opfordrer til, at reglerne harmoniseres, hvor den tilladte totalvægt for 2-akslede lastbiler er 20 ton, 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.

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere bemærker, at det tydeligt skal fremgå, 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, stk. 7), men skal tillades at være længere end 17,88 meter. Dette er en gevinst for energiforbruget for det enkelte køretøj.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at det som en del af den politiske aftale er besluttet, at lastbilerne generelt skal have mulighed for at udnytte den største totalvægt og de største akseltryk, infrastrukturen kan holde til, med henblik på at energieffektivisere vejtransporten. De største totalvægte og akseltryk i bekendtgørelsen er fastlagt på baggrund af Vejdirektoratets analyse af vej- og brobelastning. Styrelsen bemærker desuden, at der med vedtagelse af lov om vejafgift er kommet et nyt værktøj, der kan skabe incitamenter til anvendelse af nulemissionskøretøjer.*

*Færdselsstyrelsen er enig i, at det største længdetillæg på 0,62 m for sættevogntog, hvori der indgår lange sættevogne, begrænser muligheden for anvendelsen af nulemissionslastbiler og lastbiler med læssekran. Det har dog ikke været muligt inden for tidsfristen at analysere mulighederne for yderligere længde, ud over de 18,5 m vogntogslængde der er fastlagt i den politiske aftale. Styrelsen har noteret bemærkningerne og vil undersøge muligheden for yderligere vogntogslængde i forbindelse med kommende ændringer af bekendtgørelsen.*

*Færdselsstyrelsen bemærker, at § 10 stk. 6 om øget vogntogslængde for lastbiler med godkendte førerhuse gælder for alle drivmidler.*

## 11. Administrative udfordringer

Bilbranchen og De Danske Bilimportører bemærker, at de på trods af deres opbakning om dette tiltag om at øge vægt- og længdegrænser på lastbiler på de danske veje er 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. Det bemærkes videre, at der vil være ganske mange 4-akslede med 2 foraksler og 2 bagaksler, hvor der på registreringsattesten er anført en tilladt totalvægt på 32 ton. Disse er typisk registreret via en typegodkendelse eller G-erklæring, hvor der som tilladt totalvægt tillige er anført de nugældende 32 ton.

Ud fra dette foreslås det, 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 ton

A2: 9 ton

Bogietryk på foraksler: 18 ton

A3: 9,5 ton

A4: 9,5 ton

Bogietryk på bagaksler: 19 ton

Tilladt totalvægt i alt: 32 ton (som anført i dag) eller 36 ton (som anført med de nye regler).

I eksemplet vil summen af akseltrykkene summere til 37 ton, hvilket i dette og lignende tilfælde anbefales, at Færdselsstyrelsen kan godkende. Alternativt opfordres det kraftigt til, at Færdselsstyrelsen vil acceptere godkendelse på baggrund af en fabrikanterklæring. Det bemærkes, at det bør præciseres, hvordan man kan opgradere (opveje) allerede indregistrerede biler til de nye vægte eksempelvis ved ny godkendelseserklæring eller anden form for dokumentation.

Unicon A/S ønsker 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. Det bemærkes endelig, at såfremt ovenstående punkter ikke kan imødekommes generelt, 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.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport bemærker, at der i forbindelse med optimering/ændring af køretøjers og vogntogs totalvægte vil 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 ske på baggrund af fabrikanterklæringer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan bemærke, at det ikke er muligt at afvige fra kravet om, at et køretøj ikke kan godkendes til en højere totalvægt end anført i typegodkendelsen, idet der kan ligge andre begrænsninger end akseltrykket bag den typegodkendte totalvægt, som alene fabrikanten kan afgøre. Styrelsen er opmærksom på udfordringerne vedrørende godkendelses- og registreringsprocessen, og vil undersøge, hvilke muligheder der er for at sikre en smidig administration i forhold til udstedelse af godkendelseserklæringer mv.

## 12. Frihøjde

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A. bemærker, at der i § 13, stk. 2 bør tilføjes "traktor og motorredskab", idet der bør være ens regler for lastbiler og landbrugskøretøjer, da de færdes under samme vejforhold.

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at der bør indføres en forøgelse af den tilladte frihøjde fra 4,10 m og op til 4,40 m, så niveauet bliver det samme som Finland, der har den næstlaveste tilladte totalhøjde i Norden, hvor både Norge og Sverige har afskaffet en maksimal tilladt totalhøjde.

Dansk Erhverv opfordrer til, at der sker en forøgelse af den tilladte frihøjde fra 4,10 m og op til mindst 4,40 m.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd stiller sig undrende over, at der ikke også tages livtag med bredde og højde. De bemærker, at 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.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport foreslår, at den maksimale tilladte køretøjshøjde øges til 4,35 m, og at dette sker hurtigst muligt, så særligt container-, auto-, og dyretransporter kan anvendes optimalt og mest muligt klimavenligt.

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere opfordrer til, at den tilladte maksimale højde 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 trækere medfører, at vogntoget bliver højere end med konventionelle sættevognstrækkere på grund af batteriet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan bemærke, at øget højde og bredde ikke er en del af den politiske aftale, der ligger til grund for ændringerne af bekendtgørelsen. Grundet fremrykningen af ikrafttrædelsen har det ikke været muligt at analysere forhold, der rækker ud over aftalen.

## 13. Aerodynamiske anordninger

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at 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.

Dansk Erhverv bemærker, at det i udkastet til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde mv. fremgår 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.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport henviser til tidligere indsendte hørings svar, 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 foreslåede veje, og hvor de aerodynamiske anordninger dermed har størst effekt.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at ordlyden i § 35 ikke er ændret og at de valgte vejstrækninger er baseret på en afvejning af de forventede fordele og de forventede ulemper.*

*Færdselsstyrelsen har i forbindelse med indførelsen af bestemmelsen i 2020 vurderet det nødvendigt at begrænse brugen af de aerodynamiske anordninger på de danske landeveje, dels da der kan være bløde trafikanter på landevejene, dels grundet udfordringen for chaufføren med at sikre, at anordningen er slået ind eller ud ved skift mellem byzoner og landeveje.*

## **14. Vogntogslængde**

DTL – Danske Vognmænd finder det glædeligt, at der nu er udsigt til, at trailerlængden kan forøges til 15,00 m og vogntogslængden på sættevognstog tilsvarende. Der bør dog indsættes en undtagelse i § 10 stk. 4 (jvf. § 10 stk. 1): "Dog undtagen vogntog, der udfører transporten med trailere på op til 15 m / 17,88 m's totallængde".

De Danske Bilimportører ønsker at få præciseret, hvordan overholdelse af venderadius ved alle de foreslåede forøgelser af den tilladte vogntogslængde skal dokumenteres.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport finder det glædeligt, 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 sættevogntogslængde udgør op til 17,88 m. ITD noterer sig, at de i udkastet angivende maksimale længdemål for lange sættevogne og sættevognsvogntog svarer til de længdemål, som er angivet i § 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 modulvognstogsstrækninger i Tyskland. Ligeledes vil denne længere sættevognstogskombination give muligheder for kørsel i Sverige. Det er ligeledes gavnligt for både klimaet og føreres komfort, at det i udkastet lægges op til muligheden for anvendelse af forlængede førerhuse i 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 vognstogslængden kan overstige 17,88 m.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at det med ordlyden i § 10 sikres, at såvel vogntog med "almindelige" sættevogne og vogntog med "lange" sættevogne kan udnytte en største vognstogslængde på op til 18,50 m, når det er forsynet med læssekran.*

*Færdselsstyrelsen bemærker, at overholdelsen af venderadiuskravene for køretøjer skal dokumenteres i forbindelse med typegodkendelse. Hvad angår vogntog der ikke er godkendt i fast kombination, er overholdelsen af venderadiuskravene i princippet en brugerbestemmelse, hvorved det er føreren af vogntog, der skal sikre, at kravene er overholdt. Styrelsen er opmærksom på udfordringerne for såvel brugere som kontrolmyndigheder og vil undersøge mulighederne for at udarbejde regler om krav til dokumentation og/eller en vejledning, der kan understøtte brugere og kontrolmyndigheder.*

## 15. Bredden på sneplov

DI Transport og ATL – Transportens arbejdsgivere bemærker, at det bør overvejes at tillade en større bredde på sneploven, når den anvendes, og som derefter kan vinkles til 3,50 m ved transport frem og tilbage. Der er bl.a. på motorveje behov for bredere sneplove op til 4,90 m i bredden.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at styrelsen er i dialog med Vejdirektoratet om øget bredde for kørsel med sneplov.*

## 16. Gummibælter

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A. bemærker, at landbrugserhvervet ud fra tidligere dialog mellem Landbrugserhvervets Færdselsgruppe og Færdselsstyrelsen har set frem til en løsning af den manglende mulighed for at køre med traktorer med gummibælter på offentlig vej. Det er forståelsen, at det udskydes til den ordinære revision med ikrafttrædelse 1. januar 2025, og der ses frem til fortsat dialog, så der kan opnås en løsning med ikrafttrædelse 1. januar 2025. Det forstås, at der i § 19 tilføjes et nyt stykke, med ordlyden "de tekniske standarder som EU-typegodkendte landbrugskøretøjer med gummibælter bygges efter, kan anvendes som alternativ til eksisterende danske regler", og at der i § 30 tilføjes et nyt stykke med ordlyden "De tekniske standarder, som EU-typegodkendte landbrugskøretøjer med gummibælter bygges efter, kan anvendes som alternativ til eksisterende danske regler".

Det tilføjes, at 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.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bemærkningerne er taget til efterretning, og det vil undersøges nærmere, om disse kan medtages i senere ændringer af dimensionsbekendtgørelsen.*

## 17. Ligestilling af traktorer og lastbiler

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A. bemærker, at der i *Bilag 1, pkt. 3.01.200 (1)* i alle vogntogkombinationer står "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 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.

Det bemærkes hertil, at 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".

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at regler for traktorer ikke er en del af den politiske aftale, der ligger til grund for ændringerne af bekendtgørelsen. Grundet fremrykningen af ikrafttrædelsen har det ikke været muligt at analysere forhold, der rækker ud over aftalen. Bemærkningerne er taget til efterretning, og det vil undersøges nærmere, om disse kan medtages i senere ændringer af dimensionsbekendtgørelsen.*

## 18. Køretøjer med eldrevne arbejdsaggregater

DI Transport og ATL – Transportens arbejdsgivere bemærker, at lastbiler med eldrevne arbejdsaggregaters totalvægt skal kunne øges med op til 1 ton svarende til den ekstra vægt af teknologien. De samfundsøkonomiske gevinster, herunder CO<sub>2</sub>-reduktioner ved at gennemføre dette, fremgår af Vejdirektoratets rapport 'Analyse af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsregulering' fra december 2021.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at eldrevne arbejdsaggregater ikke er omfattet af den politiske aftale, der ligger til grund for ændringerne af bekendtgørelsen og henviser i øvrigt til bemærkningerne under pkt. 8.*

## **19. Vejledninger**

De Danske Bilimportører anbefaler, at der udarbejdes vejledende materiale af samme karakter som "Lasta lagligt" udgivet af Transportstyrelsen i Sverige, uanset evt. indførelse af en nærmere beskrivelse af dokumentationskrav mv. i Synsvejledningen. Det ønskes præciseret, om der er 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

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at der ikke er planer om at udarbejde vejledende materiale om vægt og dimensioner, men tager forslaget til efterretning og vil undersøge behovet og mulighederne for at udarbejde en vejledning eller andet materiale.*

## Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund  
AMU Transport Danmark  
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport  
ATL – Transportens arbejdsgivere  
BilsynsBranchen.dk  
Dansk Bilbrancheråd  
Dansk Erhverv  
Dansk Kranforening (DKF)  
Dansk PersonTransport (DPT)  
Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E)  
Danske Regioner  
Danske Speditører  
Datatilsynet  
DI – Dansk Industri  
DI Transport  
DTL – Danske Vognmænd  
DTLs arbejdsgiverforening  
Erhvervsstyrelsen (OBR)  
FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd  
FDM (Forenede Danske Motorejere)  
Foreningen af Vognimportører i Danmark  
Forsvarets Færdselscenter  
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport  
Justitsministeriet  
KL – Kommunernes Landsforening  
Landbrug & Fødevarer  
Motorstyrelsen  
Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

SEGES

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet