

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2022-328499
04-07-2023

Høringsnotat

Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

Færdselsstyrelsen har den 4. maj 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. juni 2023.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra De Danske Bilimportører, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Dansk Erhverv, Danske Speditører, TungVognsSpecialisten ApS, DI - Dansk Industri og DTL - Danske Vognmænd.

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

DI ser meget positivt på initiativet til forsøget, der vil lette kapaciteten, være med til at styrke den grønne omstilling med reduktion af CO2 fra vejtransporten og medføre færre køretøjer til transport af en større mængde gods. Endvidere er det fornuftigt at introducere forsøget allerede fra januar 2024, der er tidligere end forventet. Til juni ventes EU-Kommissionen at fremlægge et forslag til revision af vægt- og dimensionsreglerne og forsøget med dobbeltrailervogntog vil give en hensigtsmæssig erfaring med brugen af nye køretøjskombinationer, som Danmark kan trække på i forhandlingerne om et ny regelsæt.

Danske Speditører bifalder forsøget med dobbeltrailere, da udvidelsen rummer store muligheder for at transport- og logistikvirksomheder kan optimere kørslen med godsfragt, og derved bidrage positivt til at reducere CO2-emissionen, dels ved større volumen, dels ved at bidrage til mindre trængsel og deraf følgende køkørsel.

Dansk Erhverv bemærker, at de er meget positive overfor forsøget med dobbeltrailere. Det rummer store muligheder for transportvirksomheder for at optimere logistikken og fragte mere gods på vejene ad gangen, som dermed bidrager til at sænke CO₂-udledningen.

DTL – Danske Vognmænd ser frem til, at det bliver muligt at anvende dobbeltrailervogntog i den daglige transport til glæde for såvel energiforbrug, effektivitet, klima, chaufførmangel, trafiksikkerhed og trængsel.

ITD glæder sig generelt over den nært forestående ikrafttrædelse af dobbeltrailer-vogntog forsøget (EMS2-vogntog), som med stor interesse har været efterspurgt af transportbranchen igennem flere år. EMS2-vogntog vil føre mange positive gevinster med sig, som flere af ITD's medlemmer står klar til at høste. EMS2-vogntog kan øge godsmængden pr. transport betragteligt, og derved reducere det samlede antal transporter til gavn for klima, infrastruktur, trængsel, chaufførmangel og transportøkonomien. Hertil kommer positive afledte effekter for transportkøberne og slutbrugere. ITD bemærker, at det dog er særligt vigtigt, at vejnettet for EMS2-vogntog hurtigt vil blive udvidet til at inkludere alle danske motorveje, samt strategisk fordelagtige omkoblingssteder, transportcentre, havne og virksomheder, for at det bliver tilstrækkeligt attraktivt for de forskellige aktører at anvende EMS2-vogntog. Det (fra starten) meget begrænsede EMS2-vejnet vil hindre udrulningen af EMS2-vogntog betragteligt, da anvendelsesmulighederne for de fleste aktører ikke vil være til stede. Det er dog meget glædeligt, at der kan ske kørsel med EMS2-vogntog over Øresundsbroen med tilslutning til det svenske EMS2-vejnet. Det vil i høj grad gøre EMS2-vogntog attraktive at anvende for aktører med speciale i kørsel med højvolumenvogntog mellem Danmark og Sverige. ITD bemærker, at de ved tidligere lejligheder har indsendt konkrete ønsker om et markant bredere og bedre anvendeligt vejnet for EMS2-vogntog, samt argumenteret tilsvarende i deres netop indsendte svar på høring over bekendtgørelse om vejnet i forsøg med dobbeltrailere.

De Danske Bilimportører bemærker, at høringen er udsendt efter udsendelse af høringen over forslag til ændring af færdselslovens § 70 a (forsøg med dobbeltrailer-vogntog) og, at høringsfristen for bemærkninger til ændringen af færdselsloven er fastsat til den 16. juni 2023. Høringsfristen til bekendtgørelsen er 1. juni 2023, og den falder altså før høringsfristen til ændring af færdselsloven, selvom vedtagelsen af sidstnævnte er en forudsætning for bekendtgørelsen. De Danske Bilimportører anser dog dette for at være uden betydning, idet de ikke forventer at have bemærkninger til høringen over ændringen af færdselslovens § 70 a.

Kommentar:

For så vidt angår vejnettet henviser Færdselsstyrelsen til Vejdirektoratet og deres bekendtgørelse om det vejnet m.v., hvor kørsel med dobbeltrailer-vogntog er tilladt.

Færdselsstyrelsen er bekendt med at udkast til lov om ændring af færdselsloven (Forsøg med dobbeltrailer-vogntog) har været i offentlig høring frem til 16. juni 2023, og at høringsfristen på bekendtgørelsen og lovforslaget således har været en smule forskudt. Styrelsen vurderer, at dette ikke har betydning for muligheden for at afgive hørings svar.

2. Svenske krav

DI bemærker, at det er vigtigt at sikre muligheden for at udføre transport mellem Danmark og Sverige med de nye kombinationer. Det kræver, at de tekniske krav afstemmes med de svenske krav, for at sikre nem og smidig transport på tværs af landegrænser.

Dansk Erhverv bemærker, at det til august bliver muligt at køre med dobbeltrailere i Sverige. Det er vigtigt, at der kan findes en gnidningsfri og grænseoverskridende transport med dobbeltrailere sted mellem de to lande, uden at de tekniske krav og regler bliver en forhindring.

Danske Speditører bemærker, at hvad angår de tekniske specifikationer angivet i udkastet til bekendtgørelse, så ønsker Danske Speditører, at der er store potentielle synergier ved at udforme de danske specifikationer i overensstemmelse med de ditto svenske. Derved kan grænseoverskridende transport bedre tilrettelægges. Der bør derfor gennemføres en teknisk due diligence af de svenske regler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet har været i tæt dialog med de svenske myndigheder for så vidt muligt at afstemme de tekniske krav til de danske dobbeltrailer-vogntog. Styrelsen bemærker i den forbindelse, at rammerne for de tekniske krav følger af den eksisterende infrastruktur i Danmark.

Doppeltrailer-vogntog drøftes løbende i regi af Nordisk Vejforum med henblik på at udveksle erfaringer mellem de nordiske lande med sigte på harmonisering af de tekniske krav til vogntogene.

3. Godkendelse og syn

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at udkastet indeholder bestemmelser, som skal kontrolleres og være opfyldt i forbindelse med synsvirksomheders godkendelse af køretøjet til brug i EMS2, jf. § 1. TungVognsSpecialisten ApS spørger i den forbindelse, om det er Færdselsstyrelsens intention, at udkastets bestemmelser skal ligge til grund for synsvirksomhedernes syn/godkendelse af køretøjer til brug for modulvogntog, EMS2, og ikke i en opdateret version af Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 19.08. Bestemmelser om syn/godkendelse ses i §§ 9, 11 -13, 19 og 21.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at Vejledning om syn af køretøjer skal opdateres. Styrelsen offentliggør en meddelelse senest i forbindelse med bekendtgørelsens ikrafttræden.

4. Køretøjer omfattet af bekendtgørelsen (§ 1, stk. 2)

ITD bemærker, at der i bestemmelsen står angivet, at forsøget omfatter en kombination bestående af lastbil, sættevogn, dolly og sættevogn, som fremgår at bilag 1. Piktogrammet i Bilag 1 viser et EMS2-vogntog, som er konfigureret med 11 aksler. For at præcisere muligheden for sammensætning af EMS2-vogntog med anden akselkonfiguration, bør det tilføjes, at EMS2-

vogntogets "akselkonfiguration kan være anderledes". Dette fremgår tilsvarende under § 6 i bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at teksten, som den er formuleret, med henvisning til piktoqram i bilag 1 medfører, at vogntoget skal have 11 aksler, og akselkonfigurationen skal være som vist i bilag 1. Det indebærer f.eks., at lastbilen ikke må være 4 akslet, og begge sættevogne skal være opbygget med 3 aksler, ikke 2 eller 4 akslede. Til sammenligning og inspiration fremgår det af bekendtgørelsen for "MVT 25 m" § 6, hvordan det konkrete vogntogs opbygning skal foretages. For hver type, er det tilføjet, at "akselkonfiguration kan være anderledes" end i det viste tilhørende piktoqram. Hvis ikke denne bestemmelse tilføjes bilag 1 i dette udkast, er det viste piktoqram "bindende" og medfører, at §§ 16-18 ikke kan komme i betragtning.

DTL – Danske Vognmænd vil opfordre til, at man hurtigst muligt også gør det muligt at anvende vogntogskombinationen, AB Double, der omfatter lastbil med et lad, dolly, linktrailer og en almindelige trailer. Finske transportvirksomheder har gode erfaringer med denne kombination, og mange danske vognmandsfirmaer har allerede de nævnte køretøjer i vognparken til at sammensætte et AB Double vogntog.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen vedr. henvisningen til bilag 1 i § 1, stk. 2, til efterretning og har ændret bilag 1 således, at det fremgår, at akselkonfigurationen kan afvige fra den anførte illustration af et dobbeltrailer-vogntog.

Færdselsstyrelsen bemærker, at muligheden for AB-Double ikke er en del af denne forsøgsordning. Afhængig af resultatet af evalueringen af forsøgsordningen eller yderligere analyser kan en evt. udvidelse af køretøjskombinationerne overvejes.

5. Indretning af sættevogne (§ 1, stk. 3)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at denne bestemmelse bør flyttes til "Karrosseri, opbygning m.v." §§ 16-20.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen ikke anser bestemmelsen som et teknisk krav, men en præcisering af sættevognstypen, der kan anvendes i et dobbeltrailer-vogntog. Styrelsen finder derfor, at bestemmelsen hører til i afsnittet om bekendtgørelsens anvendelsesområde.

6. Definitioner (§ 3, nr. 1)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker til udkastets § 3, nr. 1, sammenholdt med § 1 og bilag 2, at der er tale om mange betegnelser for samme vogntog. Der anvendes følgende udtryk: 1. "Dobeltrailer-vogntog" (§ 1, stk. 1), 2. "Dobeltrailer-vogntog bestående af konstruktionen lastbil, sættevogn, dolly og sættevogn (A-Double)" (§ 1, stk. 2 og bilag 1), 3. "Dobeltrailer-vogntog (EMS2)" (§ 3, nr. 1), 4. "Langt vogntog, der består af en lastbil og tre påhængskøretøjer, hvor de enkelte køretøjer overholder gældende bestemmelser om største længde" (§ 3, nr. 1) og 5. "EMS2" (på skiltet i bilag 2). Bekendtgørelsen for "MVT 25 m" anvender betegnelserne, MVT-type 1, MVT-type 2, MVT-type 3 og MVT-type 4. Det foreslås derfor, at dette udkast overalt

anvender én betegnelse. Forslag: Vogntog type EMS2 eller forkortet EMS2 A-double. I § 1, stk. 2 og 3, konflikter "sættevogne" med populæudtrykket "dobbeltrailer". Den korrekte betegnelse for påhængskøretøj, som indgår i denne bekendtgørelse, er henholdsvis "sættevogn" og "dolly".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at betegnelsen "dobbeltrailer" er udledt af den politiske aftale om omstilling af grøn vejtransport af den 4. december 2020 om igangsætning af forsøg med dobbeltrailere, og betegnelsen "dobbeltrailer-vogntog" anvendes ligeledes i lov om ændring af færdselsloven (Forsøg med dobbeltrailer-vogntog). Det er derfor betegnelsen "dobbeltrailer-vogntog", der primært benyttes i bekendtgørelsen.

Betegnelsen "EMS2" er den europæiske betegnelse for et dobbeltrailer-vogntog. A-double er typen af EMS2, som i lighed med MVT er inddelt i typer. Denne forsøgsordning omhandler kun EMS2-typen A-Double. Dette er præciseret i definitionen af et dobbeltrailer-vogntog i bekendtgørelsens § 3, nr. 1, og i bilag 1.

7. Udenlandske køretøjer (§§ 4-6)

7.1. §§ 4 og 5, stk. 1

TungVognsSpecialisten ApS bemærker til udkastets § 4, at overskriften for §§ 4-6 er "Udenlandske køretøjer". Indholdet er derfor udtømmende krav til et udenlandsk køretøj. Intentionen i udkastets bestemmelser må være, at et udenlandsk køretøj skal opfylde samme krav til udstyr som danske køretøjer dog med den undtagelse, at deres registreringsoplysninger kan være anderledes angivet. Bekendtgørelsen for "MVT 25 m", § 5, stk. 1, indeholder følgende bestemmelse: "Bekendtgørelsen, herunder udstyrskravene, gælder også for vogntog, hvori der indgår udenlandske køretøjer". Bestemmelsen er udeladt i dette udkast, men er helt nødvendig for udenlandske køretøjers overholdelse af udkastets øvrige bestemmelser om udstyr (bremsesystemer, styreapparat, motor, karosseri). Udstyrskrav som udenlandske køretøjer ikke nødvendigvis opfylder, idet et udenlandsk køretøj må anvendes i Danmark, hvis det som minimum opfylder de 55 år gamle udstyrskrav, jf. BEK nr. 2523 af 15/12/2021 (Gældende) Bekendtgørelse om registrering af køretøjer: "§ 28. Et udenlandsk motorkøretøj eller et udenlandsk påhængskøretøj til et motorkøretøj må bruges på færdselslovens område, hvis køretøjet som minimum opfylder de tekniske krav, der følger af Wienerkonventionen, annek 5, og dette kapitel i øvrigt". Færdselskonventionen (Wienerkonventionen) er udgivet og gældende fra 08/11/1968. Bestemmelsen, "Bekendtgørelsen, herunder udstyrskravene, gælder også for vogntog, hvori der indgår udenlandske køretøjer", skal derfor indsættes.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker til § 4 og § 5, stk. 1, at korrekt udtryk er "registreret" og ikke "indregistreret".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsens tekniske krav gælder for både danske og udenlandske køretøjer, der indgår i et dobbeltrailer-vogntog, som benyttes til kørsel i Danmark. Det er derfor styrelsens vurdering, at det ikke er nødvendigt at indføre den foreslåede bestemmelse i bekendtgørelsen, men paragrafoverskriften til §§ 4-7 er ændret til "Sammenkobling".

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen vedr. registreret/indregistreret til efterretning. Det er ændret i bekendtgørelsesudkastets § 4 (nu § 5) og § 5, stk. 1 (nu § 6).

7.2. § 5, stk. 2

TungVognsSpecialisten ApS bemærker til § 5, stk. 2, at bestemmelsen er uden betydning og kan fjernes med henvisning til bemærkning under § 4, stk. 1: "Bekendtgørelsen, herunder udstyrskraverne, gælder også for vogntog, hvori der indgår udenlandske køretøjer".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen har taget bemærkningen til efterretning, og slettet bekendtgørelsesudkastets § 5, stk. 2, da de danske regler også finder anvendelse på udenlandske køretøjer.

7.3. § 6

Danske Speditører bemærker, at det bør fremgå af bekendtgørelsens § 6, at dokumentation for tekniske specifikationer og godkendelser også kan tilgås elektronisk ved ad hoc og planlagte kontroller.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker til § 6, stk. 2 og 3, at hvis dokumentationen er udfærdiget af en udenlandsk synsvirksomhed, skal der stilles krav om, at den tillige skal være affattet på enten dansk, svensk, norsk, tysk eller engelsk. Alternativt kan det kræves, at dokumentationen kun udfærdiges af en dansk synsvirksomhed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen vedr. elektronisk dokumentation til efterretning. Bekendtgørelsens § 24 indeholder derfor nu muligheden for at fremvise dokumentationen på papir eller i elektronisk form.

Færdselsstyrelsen bemærker herudover, at der ikke i bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog stilles krav til sproget. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at dette har givet udfordringer.

8. Vægt og dimensioner (§§ 7 og 8)

8.1. Generelle bemærkninger (§ 7)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at der anvendes mange udtryk for belastning: 1. "fabrikantens vægte" (stk. 1, nr. 2 og stk. 4). 2. "teknisk tilladte vægte" (stk. 1, nr. 2 og stk., 4) 3. "registreret og/eller godkendt" (stk. 2, 3, 4) 4. "tilladt totalvægt" (stk. 5). Punkterne 2.-4. udtrykker det samme og kan angives som "tilladt totalvægt" eller "tilladt akseltryk", hvor det optræder i udkastet.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at det ud fra et branchemæssigt synspunkt fremstår uforståeligt, at bestemmelserne i § 7 blot fremgår i en forenklet bekendtgørelsestekst i forhold til samme køretøjs (lastbilens) anvendelse i særtransport:

- En treakslet lastbil indgår om formiddagen i kørsel som EMS2 med en vogntogsvægt på 72 tons. Ingen særlig godkendelse. 80 km/t. Ingen spærretid m.v.
- Senere samme dag skal den eksakt samme 3 akslede lastbil flytte en gravemaskine på en blokvogn med en vogntogsvægt på kun 57 tons (15 tons mindre end om formiddagen). Nu krav om godkendelse som trækraft for blokvogn til anvendelse af højere vægte, godkendelse af blokvogn, kørsel med 60 km/t., krav om særtransporttilladelse som medfører kortere eller længere sagsbehandlingstid hos Vejdirektoratet og eventuelt krav om ledsagelse, anvendelse af specialtransportassistance (STA), spærretid, medbringelse af mindst 5 forskellige ledsagedokumenter, m.v.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker hertil, at gennemførelse af udkastets bestemmelser må give anledning til tilsvarende lempelser for køretøjer til anvendelse i særtransport.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er forskel på dobbeltrailer-vogntog og særtransport, da særtransporten ofte kan være godkendt til et højere akseltryk og desuden kan få tilladelse til kørsel på en langt større del af vejnettet, hvorimod dobbeltrailer-vogntog er begrænset til en mindre del af vejnettet. Styrelsens finder ikke anledning til på baggrund af bekendtgørelsen at lempe reglerne for særtransport.

Færdselsstyrelsen bemærker, at der kan være forskel på den af fabrikanten, garanterede største vægt eller største akseltryk (teknisk vægt) og den vægt eller det akseltryk et køretøj kan godkendes og registreres til (tilladt vægt). Færdselsstyrelsen har gennemgået § 7, stk. 4 (nu § 8, stk. 4), og har justeret enkelte af de anvendte udtryk.

8.2. Totalvægt (§ 7, stk. 1, nr. 1)

Dansk Erhverv bemærker, at der lægges op til, at den faktiske totalvægt må være 72 tons. Dansk Erhverv mener, at vogntogsvægten bør kunne være op 74 tons ligesom i Sverige.

ITD ønsker fortsat at den maksimale tilladte totalvægt for 10- og 11-akslede EMS2-vogntog øges til 74 t, uanset lastbilens drivmiddel. Det bemærkes at tilsvarende EMS2-vogntog kan have en tilladt totalvægt på op til 74 t i Sverige og 76 t i Finland, og sågar højere på enkelte udvalgte strækninger. Da EMS2-vejnettet er særligt udpeget i Danmark, og topografien forholdsvis flad, håber ITD, at det kan komme på tale at forøge totalvægten til 74 t, da dette vil forbedre udnyttelsesgraden af EMS2-vogntogene, og særligt i de tilfælde hvor kørslerne foregår mellem Danmark/Sverige og Danmark/Finland.

Danske Speditører bemærker, at hvad angår de tekniske specifikationer angivet i udkastet til bekendtgørelse, så ønsker Danske Speditører, at der er store potentielle synergier ved at udforme de danske specifikationer i overensstemmelse med de ditto svenske. Derved kan grænseoverskridende transport bedre tilrettelægges. Der bør derfor gennemføres en teknisk due diligence af de svenske regler. Danske Speditører nævner som eksempel, at der i bekendtgørelsens § 7 foreslås en totalvægt på 72 tons, men den ækvivalente maksimalvægt i Sverige er 74 tons.

DTL – Danske Vognmænd vil opfordre til at en harmonisering i Norden, så der opnås den højeste mulige transporteffektivitet, ved at den maksimal tilladte vogntogsvægt kommer til at følge den svenske med 74 tons. Det skal selvfølgelig være under forudsætning af, at den af producenterne garanterede tekniske vogntogsvægt, ikke overskrides.

Kommentar:

I 2021 gennemførte Færdselsstyrelsen, i samarbejde med Vejdirektoratet, en analyse af mulighederne for et forsøg med dobbeltrailere i Danmark. I analysen indgik et internationalt studie, der bl.a. undersøgte hvilke totalvægte for dobbeltrailere, der anvendes i andre europæiske lande. Studiet viste at totalvægten for denne type vogn tog ligger mellem 70 og 76 ton.

På baggrund af overvejelser i forhold til den danske infrastruktur og topografi, herunder blandt andet veje, broer, trafiksikkerhed, fremkommelighed, igangsætning med videre er største vogn togsvægt for EMS2 i Danmark fastsat til 72 ton. Til orientering kan nævnes, at Nederlandene, hvis vejnet og topografi kan sammenlignes med danske forhold, ligeledes forventes at fastsætte største vogn togsvægt til 72 ton for et kommende forsøg med EMS2.

8.3. Fabrikantens garanterede, teknisk tilladte vogn togsvægt (§ 7, stk. 1, nr. 2)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at vogn togsvægt knytter sig til lastbilen. Vægten fastsættes på baggrund af den mindste værdi af enten chassisfabrikantens eller koblingsfabrikantens værdier. Her er ikke angivet specifikt i forhold til hvilken fabrikants værdier, der skal lægges til grund. Da bestemmelsen vedrører faktisk totalvægt, er det også en brugerbestemmelse. Der kan ikke anvendes bestemmelser om ”fabrikanten garanterede, teknisk tilladte vogn togsvægt”, medmindre denne gøres til en registreret værdi, der fremgår af lastbilens registreringsattest, eller der i § 23 stilles krav om at medbringe dokumentation for ”fabrikanten garanterede, teknisk tilladte vogn togsvægt”. Uden registreret værdi eller krav om anden medbragt dokumentation kan føreren ikke sikre sig, at der ikke sker overtrædelse. Det samme gælder i en myndighedskontrol udført af politi eller Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidekontrol.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen til efterretning og præciseret i bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 1, nr. 2 (nu § 8, stk. 1, nr. 3), at det er den af bilfabrikanten, garanterede teknisk tilladte vogn togsvægt. For så vidt angår koblingsfabrikanten henvises til bekendtgørelsens § 8, stk. 3.

Færdselsstyrelsen bemærker, at det i bekendtgørelsesudkastets § 23 (nu § 24) er tilføjet, at eventuel dokumentation iht. bekendtgørelsens § 8, stk. 1, nr. 3 og stk. 2-4, skal medbringes under kørslen og på forlangende forevises for politiet og Færdselsstyrelsen. Det er relevant at medbringe den øvrige dokumentation i de tilfælde, hvor oplysningerne ikke vil fremgå af registreringsattesten.

8.4. Registreret eller godkendt vægt (§ 7, stk. 2)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at når der refereres til "de enkelte køretøjer i et dobbeltrailer-vogntog" og "registreret" gælder dette også lastbilen. Det er derfor i modsætning til stk. 1, hvor der anvendes "fabrikanten garanterede, teknisk tilladte vogntogsvægt", hvis ikke denne omsættes til registreret værdi.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 1 (nu § 8, stk. 1), beskriver den samlede faktiske tilladte totalvægt for et dobbeltrailer-vogntog. Bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 2 (nu § 8, stk. 2), skærper, at denne totalvægt ikke må medføre, at ét af vogntogets køretøjer overskrider den af fabrikanten største tilladte vægt.

8.5. Påhængsvogsvægt (§ 7, stk. 3)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at som det er formuleret, gælder bestemmelsen kun den forreste sættevogn, idet den som det eneste køretøj i EMS2, anses som trækraft for "påhængsvogn" på grund af dens tilkoblingsanordning (påhængsvognskobling). Da det er en bestemmelse, der skal beskytte koblingsanordninger på alle køretøjer, der indgår i EMS2, skal der tilføjes bestemmelse om "Sættevogns samlede største akseltryk" af hensyn til lastbilens og dollyens tilkoblingsanordning (skammel).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med bestemmelsen er, at det skal vedrøre alle former for belastning af tilkoblingsanordningerne, såvel påhængsvognskobling som sættevognskobling. For at præcisere dette har styrelsen ændret bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 3 (nu § 8, stk. 3), således, at der står "vægt" fremfor "påhængsvogsvægt".

8.6. Akseltryk (§ 7, stk. 4)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at stykket anvender begreber, som bør tydeliggøres:

- "Motorkøretøj" skal erstattes af "lastbil", idet "lastbil" og ikke "motorkøretøj" indgår i definitionen i § 1, stk. 2.
- "Under igangsætning" mangler definition. Bl.a. hvor, og hvor lang en strækning, der må køres med høje akseltryk. Er igangsætning al kørsel med hastighed, der ikke overstiger 40 km/t.?

TungVognsSpecialisten ApS bemærker også, at udkastet på flere områder ikke er i overensstemmelse med Vejledning om syn af køretøjer. De henviser til pkt. 8.03.003 Bogiekonstruktioner.

TungVognsSpecialisten ApS spørger, om der er en særlig årsag til, at udkastet anvender 40 km/t., mens Vejledning om syn af køretøjer anvender 30 km/t.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at bemærkningen i Vejledning om syn af køretøjer om anvendelse af fabrikantens tilladte akseltryk ikke må anvendes på færdselslovens område skal indarbejdes i teksten i udkastet. Bestemmelsen er ikke i overensstemmelse med BEK om

Detailforskrifter for køretøjer, pkt. 8.02.002 (1) a): "Dæk skal have en bæreevne mindst svarende til køretøjets tilladte akseltryk og være beregnet til mindst køretøjets tophastighed."

TungVognsSpecialisten ApS bemærker yderligere, at bestemmelsen ikke kan administreres af hverken føreren, politiet eller Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidekontrol og henviser til deres bemærkninger til stk. 6 om 20 % belastning af akselgruppe og deres bemærkning til § 1, stk. 2, hvilket indebærer at ingen aksel på lastbilen må være hævet, da akselkonfigurationen ellers ikke er i overensstemmelse med bilag 1.

ITD støtter kravet om, at 20 pct. af vogntogets vægt skal kunne bringes til at hvile på de drivende hjul under igangsætning, eventuelt ved brug af system for vægtoverførelse til drivaksel fra andre aksler på henholdsvis lastbiler og forreste sættevogn. 20 pct. kravet kan dog i visse sammenhænge skabe nogen vanskeligheder, men en stabil fremkommelighed for EMS2-vogntog bør prioriteres højt. Samtidig begrænser 20 pct. kravet mulighederne for at køre med en ubelæsset (let) forreste sættevogn, samtidig med en belæsset (tung) bagerste sættevogn, hvilken i nogle tilfælde kan skabe forringede køreegenskaber i EMS2-vogntog.

De Danske Bilimportører bemærker, at kravene til, at mindst 20 pct. af vogntogsvægten (14,4 ton) skal kunne etableres i forbindelse med igangsætning. Dette kan de bakke op om, men de anbefaler, at bekendtgørelsen giver mulighed for det, der i branchen kaldes for "Norgesbogie".

De Danske Bilimportører foreslår desuden en forhøjelse af hastigheden efter igangsætning til 40 km/t set i forhold til de 30 km/t, der gælder jf. synsvejledningens afsnit 8.03.003 om boogiekonstruktioner. De Danske Bilimportører anbefaler her, at følgende tekst under dette punkt i synsvejledningen integreres i bekendtgørelsen med henblik på, at det kan benyttes som et alternativ: "Et motorkøretøj kan i stedet for ovennævnte halvautomatiske system være forsynet med et manuelt system, forudsat der er en kontrollampe ved førerpladsen, der lyser, når akselløfteanordningen er aktiveret. Det bemærkes, at det ikke er tilladt at overskride de tilladte akseltryk/bogietryk ved kørsel på vej, hvor Færdselsloven gælder."

DI bakker også op om kravet til mindst 20 pct. af vogntogsvægten (14,4 ton), som skal kunne etableres i forbindelse med igangsætning. Der bør dog i denne sammenhæng være mulighed for det, der i hverdagsprog kaldes en "Norgesbogie".

DI henviser til samme tekst i Færdselsstyrelsens nuværende Vejledning om syn af køretøjer kapitel 8.03.003 Bogiekonstruktioner, som De Danske Bilimportører og anbefaler, at dette indsættes i bekendtgørelsens § 7. DI bemærker, at § 7 stk. 4, henviser til en hastighedsgrænse på 40 km/timen. Idet denne grænse i EU-lovgivning er fastsat til 30 km/timen, opfordrer DI til, at grænsen i § 7 stk. 4, også fastsættes til 30 km/timen.

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at ved igangsætning bør det altid være muligt at lægge mindst 20 % af vogntogets faktiske vægt på de drivende hjul, og det vil med 74 tons vogntogsvægt udløse et krav om mindst 14,8 tons. Dette krav betragter DTL-Danske Vognmænd, som et yderst fornuftigt krav og vil gerne opfordre til, at man anvender de nuværende regler fra VOSAK 8.03.003. DTL – Danske Vognmænd anfører i den forbindelse også et uddrag fra Vejledning om syn af køretøjer 8.03.003 Boogiekonstruktioner.

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at alternativt kan der anvendes en Norgesbogie. "Et motorkøretøj kan i stedet for ovennævnte halvautomatiske system være forsynet med et manuelt

system, kaldet Norgesbogie, forudsat der er en kontrollampe ved førerpladsen, der lyser, når akselløfteanordningen er aktiveret. Det bemærkes, at det ikke er tilladt at overskride de tilladte akseltryk/bogietryk ved kørsel på vej, hvor færdselsloven gælder.”.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 4 (nu § 8, stk. 4), ændres, således at der i stedet for ”motorkøretøjets” står ”lastbilens” for at ensrette begreber i bekendtgørelsen. Styrelsen har ligeledes justeret hastigheden til 30 km/t.

Færdselsstyrelsen bemærker, at i henhold til STRO (The Scandinavian Tire and Rim Organization) kan dækkenes belastning øges, hvis køretøjets hastighed er begrænset til at være lavere end hastighedsbetegnelsen angivet på siden af dækket. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at belastning ved op til 14,4 ton og 30 km/t. generelt ligger inden for rammerne af den af dækfabrikanten garanterede belastning.

Færdselsstyrelsen bemærker, at det i bekendtgørelsens § 18 står angivet, at en lastbil, der anvendes som trækraft i et dobbeltrailer-vogntog, skal have mindst tre aksler, og derved gives der mulighed for at køre med forskellige typer bogie.

8.7. Drivakseltryk (§ 7, stk. 6)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt bør dette ikke tillades. TungVognsSpecialisten ApS spørger, hvad der forstås ved ”under normal kørsel”. De bemærker, at det vil sige, at andre kørsler er ”unormale”, og så skal 20 % reglen overholdes. TungVognsSpecialisten ApS spørger, hvilke andre situationer end ”under igangsætning” der tænkes på her. TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at 20 % af 72 tons svarer til 14,4 tons. Denne belastning kan uden problemer opfyldes af registreret tilladt bogietryk på lastbilens 2-akslede gruppe. Branchen udtrykker allerede i dag betænkeligheder ved kørsel uden den krævede 20 % faktiske belastning af trækkende køretøjs aksel/gruppe med ”MVT 25 m”, fordi læsning langt overvejende foretages af lager/logistik personale uden indblik i færdselslovens bestemmelser om belæsning og fordeling af last. Uanset ejerne af disse køretøjers gode intentioner om vedligehold af materiellet, kan det ikke undgås, at et vogntog med 11 aksler vil vise uens rullemodstand. Der vil også altid være uens bremsevirkning på hjulene på samme aksel, også selv om det ligger indenfor tolerancerne angivet i Vejledning om syn af køretøjer pkt. 5.01.002 b. Som eksempel på ovennævnte betænkeligheder ved mangel på 20 % ved anvendelse i EMS2: Lastbilens drivaksel er ”kun” belastet af hovedboltrykket fra den tomme forreste sættevogn. Forreste sættevogn er tilkoblet en fuldt læsset dolly/sættevogn på 42 tons, som fordeler sig på de bageste 5 aksler. Uden fordeling af lasten med krav om mindst 20 % af vogntogsvægten på akselgruppen, skaber det mulighed for usikker/uhensigtsmæssig kørsel. Det fremgår af færdselslovens § 41, at hastigheden til enhver tid skal afpasses bl.a. efter køretøjet/vogntogets stand og belæsning. Men kørsel med hastigheder væsentlig under 80 km/t. på den tiltænkte hovedstrækning for disse EMS2-vogntog må anses som uhensigtsmæssigt og skaber trængsel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen om, at 20 pct. af vogntogets vægt skal kunne bringes til at hvile på de drivende hjul under igangsætning fastsat i § 8, stk. 4, også sikrer 20 pct. af den faktiske vogntogsvægt på lastbilens bageste akselgruppe (boogie) ved kørsel over 30 km/t. Det er på den baggrund Færdselsstyrelsens opfattelse, at netop kørsel, hvor den forreste sættevogn er ubelæsset ikke vil være mulig, uden tilsidesættelse af bekendtgørelsens bestemmelser.

8.8. Vogntogslængde (§ 8)

Dansk Erhverv bemærker, at med hensyn til den tilladte vogntogslængde bør alle vogntog, uanset drivlinje, kunne være op til 34 m. Hvis vogntoget trækkes af en lastbil med alternativ drivlinje, bør længden være 34,5 m som i Sverige. Det skal være muligt at anvende nye trailere med en længde på 14,9 m af hensyn til at kunne benytte standard materiel i kombinationen, som er afgørende for transportvirksomhedernes fleksibilitet.

ITD bemærker, at det er en god og tidssvarende mulighed, at et dobbelttrailer-vogntog, som trækkes af en lastbil, der anvender alternative drivmidler/nulemissionsteknologi, eller som er indrettet med godkendte aerodynamiske anordninger eller forlænget aerodynamisk førerhus kan have en længde på indtil 34 m for at give plads til eventuelle klimavenlige indretninger. ITD håber, at tilsvarende tiltag snarest muligt vil blive indført for modulvogntog, som i dag ikke kan have større længde end 25,25 m.

DTL – Danske Vognmænd vil opfordre til at den tilladte vogntogslængde forøges, så der kan benyttes en 13,6 m trailer, som det forreste modul og en 14,9 / 15,0 m lang trailer som det bageste modul, uden at komme i konflikt med den maksimale tilladte vogntogslængde.

De Danske Bilimportører bemærker en mulig fejl af korrekturmæssig karakter i § 8, stk. 2: "Et dobbelttrailer-vogntog, som trækkes af en lastbil, der anvender alternative drivmidler, nulemissionsteknologi eller som er indrettet med godkendte aerodynamiske anordninger eller forlænget aerodynamisk førerhus, må, i såvel belæsset som i ubelæsset stand, ikke have en længde, der overstiger 34,00 m forudsat overskridelsen alene skyldes teknisk indretning til anvendelsen af alternative drivmidler, nulemissionsteknologi, godkendte aerodynamiske anordninger eller forlænget aerodynamisk førerhus." Forståelsesmæssigt forekommer det mest logisk, hvis enten ordet "ikke" slettes eller ordet "forudsat" ændres til "medmindre". Bestemmelsen må formodes at have til hensigt at undtage vogntog, der benytter de nævnte alternative drivmidler, fra den længdemæssige begrænsning på 34,00 m.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker til udkastets § 8, stk. 2, at en lastbil (trækraft for sættevogn) ikke kan være forsynet med aerodynamiske anordninger. Der bør ske omformulering af bestemmelsen, så det er bageste køretøj i vogntoget, der kan være forsynet med anordningerne. TungVognsSpecialisten ApS henviser i øvrigt til deres bemærkninger til § 20.

Danske Speditører bemærker, at hvad angår de tekniske specifikationer angivet i udkastet til bekendtgørelse, så ønsker Danske Speditører, at der er store potentielle synergier ved at udforme de danske specifikationer i overensstemmelse med de ditto svenske. Derved kan grænseoverskridende transport bedre tilrettelægges. Der bør derfor gennemføres en teknisk due diligence af de svenske regler. Danske Speditører nævner som eksempel, at der i

høringsudkastets § 8 opereres med en maksimal vogntogslængde på 34 m. Den svenske regulering tilsiger en maksimal længde på 34,5 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastets § 8, stk. 2 (nu § 9, stk. 2), tillader, at længden på 32 meter overskrides med op til 2 meter, hvis dobbeltrailer-vogntoget trækkes af en lastbil, der anvender alternative drivmidler, nulemissionsteknologi, eller vogntoget er indrettet med godkendte aerodynamiske anordninger eller forlænget aerodynamisk førerhus.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at der i Sverige udover EMS2 (A-double) også anvendes vogntogstypen EMS2 (AB-double), som kræver en øget længde. Da disse vogntog ikke tillades i det danske forsøg, finder styrelsen ikke anledning til at ændre vogntogslængden.

8.9. Længdemåling (§ 8, stk. 3)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at for at holde udkastet ensartet, bør der henvises til punkt nummer i Detailforskrifter for køretøjer, 3.02.001 (7), ligesom det er gjort i § 7, stk. 5, 6 og 7.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen til efterretning og har præciseret i bekendtgørelsesudkastets § 8, stk. 3 (nu § 9, stk. 3).

8.10. Akselafstand (§ 8, stk. 4)

ITD bemærker, at der bør indføres et alternativ med reduceret totalvægt for EMS2-vogntog som ikke kan overholde kravet om mindst 27 m akselafstand mellem vogntogets forreste og bageste aksler. En tilsvarende mulighed findes også i bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med modulvogntog § 7 stk. 2, (med efterfølgende ændring BEK nr. 848 af 01/07/2014). Med et alternativ for EMS2-vogntog med kortere akselafstand end 27 m vil fleksibiliteten øges, så det eksempelvis er muligt at køre med en linktrailer som bagerste sættevogn i et EMS2-vogntog, som også ønskes af nogle af de største interessenter, som også anvender modulvogntog i udbredt grad.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at i bekendtgørelsen for "MVT 25 m", § 7, stk. 2, er angivet et tilsvarende krav: "Den faktiske totalvægt for et modulvogntog med 8 eller flere aksler, må kun overskride 54.000 kg, såfremt afstanden mellem vogntoget første og bageste aksel er mindst 19,0 m.". Men her er bestemmelsen ikke ultimativ, idet der blot må udnyttes lavere vogntogsvægt end 60 tons, hvis ikke afstanden er opfyldt. I en eventuel myndighedskontrol ved politi eller Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidesyn vil denne bestemmelse være en overtrædelse, hvis ikke afstanden er 27 m, uanset vogntogets vægt, og kan medføre straf til føreren og juridisk person samt forbud mod videre kørsel. Der bør åbnes mulighed for fortsat anvendelse af vogntoget uden at opfylde krav om 27 m. F.eks. kan vogntoget tillades anvendt med en samlet vogntogsvægt på indtil 56 tons, hvis ikke afstanden er opfyldt

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningerne til efterretning og ændret bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 1 (nu § 8, stk. 1), så det muliggøres at anvende kortere vogntog med reduceret totalvægt. Bekendtgørelsesudkastets § 8, stk. 4, udgår som følge heraf.

9. Direkte eller indirekte udsyn ved sving på 120° (§ 10)

De Danske Bilimportører bemærker, at ifølge denne bestemmelse skal der ved "indirekte eller direkte udsyn være oversigt langs hele vogntogets indre side ved et sving på 120°". Formuleringen overlader det umiddelbart til chaufføren at sikre sig, at dette er opfyldt, hvilket måske kan være vanskeligt for chaufføren at afgøre. De Danske Bilimportører bemærker, at de efter konsultation af deres medlemmer har fået oplyst, at der i andre lande er formuleret bestemmelser i form af nærmere specificerede anordninger (kameraløsninger) for indirekte udsyn/oversigt, der i teknisk forstand understøtter chaufføren, fremfor at tildele denne et "objektivt ansvar" uden nærmere tekniske holdepunkter. De Danske Bilimportører bemærker, at ifølge deres oplysninger ville i hvert fald dele af transportbranchen være indforstået med tekniske krav om installation af kamera til understøttelse af mere specifikke oversigtskrav. Dette kamera kunne typisk være et "fiskeøjeblik" med en skærm monteret i førerhusets højre A-stolpe.

ITD savner præcisering af bestemmelsen om udsyn langs vogntoget indre side ved sving på 120 grader. ITD har talt med køretøjsleverandører, samt en leverandør af kameraudstyr til transportbranchen, for at undersøge muligheder for originalmontering eller eftermontering af spejl-og/eller kameraudstyr, som umiddelbart vil kunne leve op til udsynskravene. Nogle af leverandørerne spørger hvordan de 120 grader skal tolkes, da der er markant forskel på, hvilke vidvinkler udstyret skal kunne vise, alt efter om vogntoget drejer 120 grader i en kort og skarp kurve, eksempelvis med en ydre radius på 12,5 m, eller om vogntoget drejer 120 grader i en blødere kurve med en større ydre radius. Overordnet set er ITD dog ikke tilhænger af dette særlige udsynskrav. Dette særligt fordi EMS2-vogntog alene vil kunne køre på et særligt udvalgt og egnet vejnet, hvor der kun minimalt vil kunne svinges, og hvor der kun minimalt vil kunne færdes bløde trafikanter. Et lignende udsynskrav findes heller ej for modulvogntog, selvom disse færdes på et bredere vejnet. Hvis der holdes fast i udsynskravet, bedes udsynskravet ikke være skrapere, end at udsynet kan tilvejebringes af motorkøretøjernes standard (eller tilvalg) originale spejl-og/eller kameraløsninger.

Dansk Erhverv bemærker, at der stilles krav om, at der ved indirekte eller direkte udsyn skal være oversigt langs hele vogntogets indre side ved et sving på 120°. Det er uklart, om det kræver specielle spejle eller kameraløsninger. Det vil her være hensigtsmæssigt, at kravet er opfyldt, med dét hver enkelt producent kan levere i stedet for et stille ekstrakrav om eftermontering af udstyr el.lign.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at bestemmelsen kan opfyldes ved svingning til venstre, idet føreren herved opnår direkte oversigt over vogntogets indre side. Ved svingning til højre kan bestemmelsen ikke opfyldes, hverken indirekte ved brug af fører-, nærzone-, eller vidvinkelspejl eller direkte. TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at bestemmelsen skal suppleres med en tilføjelse, hvor det tillades, at udsynet kan tilvejebringes ved en kameraløsning. Et lignende krav ses i særtransportbekendtgørelsens § 37, stk. 4. Det virker urealistisk, at kravet er angivet ved et sving på 120°, henset til så langt et vogntogs svingbælte.

DI foreslår, at der stilles krav til installation af kamera med henblik på efterlevelse af krav til udsyn jf. udkastets §10. Lignende krav findes i Finland, som man med fordel kan lade sig inspirere af. Fastholdes nuværende ordlyd bør krav om udsyn i § 10 forklares mere detaljeret, idet det er uklart, hvordan kravet om oversigt langs hele vogntogets indre side ved et sving på 120° ved indirekte eller direkte udsyn, jf. § 10, konkret bør opfyldes.

DTL – Danske Vognmænd, bemærker, at kravet i § 10 bør kunne efterkommes med en praktisk kamera-løsning i højre side.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget til efterretning, at det bør præciseres i bekendtgørelsen med hvilken radius et 120° sving skal foretages. Styrelsen har derfor ændret bekendtgørelsesudkastets § 10 (nu § 11).

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsens § 11 ikke udelukker, at udsyn etableres ved hjælp af kamera-løsninger. Det er styrelsens intention, at kravet er teknologi-neutralt.

10. Tvangsstyret og selvsporende aksler (§ 11)

10.1. Dolly (§ 11, stk. 2)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at sidste led er en gentagelse af indholdet i stk. 1 og kan udelades.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen til efterretning, og bekendtgørelsesudkastets § 11, stk. 2, 2. pkt., udgår, da det følger af bekendtgørelsens § 12, stk. 1, at selvsporende aksler på påhængskøretøjer, herunder dolly, skal låses automatisk, senest når hastigheden overstiger 40 km/t.

10.2. Sættevogn efter en dolly (§ 11, stk. 3)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at det ikke er angivet, hvorvidt forreste sættevogn må have tvangsstyrede aksler. Det vil være meget betænkeligt, hvis dette er tilladt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den forreste sættevogn i et dobbeltrailer-vogntog må have både tvangsstyrede og selvsporende aksler. Styrelsen har ikke betænkeligheder ved dette og bemærker i øvrigt, at de svenske bestemmelser indeholder krav om enten tvangsstyrede eller selvsporede aksler. Styrelsen finder dermed ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.

11. Parkeringsbremser (§ 13)

DI gør opmærksom på, at kravet i § 13 til parkeringsbremserens præstationsevne sandsynligvis vil medføre, at lastbilen skal styre bremsetryk ud til påhængsvogn, hvilket kan medføre lufttab ved dårligt vedligeholdt byttrailere. Færdselsstyrelsen bør overveje konsekvenserne herved.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at som brugerbestemmelse har fører/ejer ingen mulighed for kontrol. Tilsvarende gælder politi eller Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidesyn. De henviser til bemærkning i deres høringssvar under "Generelle bemærkninger til udkastets bestemmelser".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at påhængskøretøjernes parkeringsbremser ikke aktiveres, når lastbilens parkeringsbremse aktiveres, men derimod skal aktiveres manuelt ved påhængskøretøjet (uden for lastbilens førerhus). Det vil derfor, i tilfælde hvor lastbilens parkeringsbremse ikke alene kan holde vogntoget på en stigning, være nødvendigt at forlade lastbilens førerhus for at aktivere påhængskøretøjernes parkeringsbremser. Af denne årsag fastsætter forslaget bestemmelse om, at påhængskøretøjernes driftsbremsesystem skal aktiveres, når parkeringsbremsen aktiveres for lastbilen, så vogntoget kan afbremses på en stigning, mens påhængskøretøjernes parkeringsbremser aktiveres. Skulle føreren vælge ikke at aktivere påhængskøretøjernes parkeringsbremser, vil driftsbremsesystemet kunne afbremse vogntoget. I tilfælde hvor driftsbremsesystemet taber luft, vil det faldende lufttryk betyde, at påhængskøretøjernes fjederbremser ikke længere holdes deaktiveret, hvorved fjederbremserne (parkeringsbremserne) overtager bremsningen.

Med henvisning til det grundlæggende kendskab til trykluftbremsesystemer, der kræves i forbindelse med erhvervelse af kørekort til kategori CE, vurderer Færdselsstyrelsen, at føreren af et dobbeltrailer-vogntog vil være i stand til at konstatere hvorvidt driftsbremserne på påhængskøretøjerne aktiveres via lastbilens parkeringsbremse, eventuelt ved forsøgsvis at frakoble bremseslangerne i forbindelse med sammenkobling af vogntoget. Færdselsstyrelsens vejsidesynsinspektører har under alle omstændigheder indgående kendskab til trykluftbremsesystemer og vil derfor kunne kontrollere, om kravet er opfyldt.

Færdselsstyrelsen vil ved en kommende ændring af detailforskrifter for køretøjer overveje at indføre bestemmelsen som krav ved syn og registrering af lastbiler godkendt til høje vogntogsvægte.

Styrelsen finder ikke anledning til at ændre kravet til parkeringsbremsens præstationsevne i bekendtgørelsesudkastets § 13 (nu § 14).

12. Motoreffekt (§ 15)

De Danske Bilimportører bemærker, at det ifølge udkastets § 15 foreslås, at motoren i det trækkende køretøj skal have en effekt på mindst 5,2 kW/ton af vogntogets største tilladte vogntogsvægt. De Danske Bilimportører mener, at dette afviger fra kravet til EU-typegodkendelsen af køretøjerne, idet det efter deres opfattelse følger af forordning (EU) 2018/858 (Typegodkendelsesforordningen), at minimumskravet er 5,0 kW/ton. Dette fremgår således af forordning (EU) 2021/535, Bilag XIII, afsnit C: "6. Motoreffekt, 6.1, Motoren skal have en motoreffekt på mindst 5 kW/ton af vogntogets største teknisk tilladte totalmasse eller det enkelte køretøjs største teknisk tilladte totalmasse, hvis køretøjet ikke er konstrueret til at trække et påhængskøretøj." De Danske Bilimportører anbefaler, at bekendtgørelsen om køretøjer i

forsøg med dobbeltrailer-vogntog følger forordning (EU) 2021/535 vedrørende motoreffekt således, at minimumskravet til motoreffekten fastsættes til 5,0 kW/ton. De bemærker her, at teksten til § 15 bør præciseres til at gælde "vogntogets største teknisk tilladte totalmasse", så kravet relaterer sig til den faktiske totalvægt.

ITD anmoder om, at motoreffektkravet i udkastet sænkes fra 5,2 kW/ton til 5,0 kW/ton, så det modsvarer tilsvarende krav for tilsvarende vogntog i andre nordiske lande. Et effektkrav på 5,2 kW/ton kan ikke rimeligt forsvares i forbindelse med igangsættelseshastigheden og slet ikke i betragtning af de få igangsætninger, der kan forekomme på EMS2-rutenettet. For eksempel skal EMS2-vogntog i Sverige (jf. det svenske høringsudkast) have en motoreffekt på 260 kW, ved 64 tons vogntogsvægt, med et tillæg af 5 kW for hvert ekstra ton over de 64 tons. Samlet set udgør dette minimumskrav en lavere krævet motoreffekt end samlet 5 kW pr ton vogntogsvægt. ITD bemærker, at herudover skal nævnes at en lastbilproducent leverer et stort antal lastbiler med en motor, som yder 368 kW, men som anvender en turbocompoundteknologi, der giver motoren et drejningsmoment, som svarer til andre typer motorer på markedet, men hvor et tilsvarende drejningsmoment først opnås ved en noget højere kW motoreffekt. Dette svarer til at motoren med turbocompound, som yder 500 Hk, har tilsvarende drejningsmoment som andre motorer der yder 30 til 80 Hk mere. $72 \text{ t} \times 5,2 \text{ kW} = \text{krævet motoreffekt på } \leq 375 \text{ kW}$. $72 \text{ t} \times 5,0 \text{ kW} = \text{krævet motoreffekt på } \leq 360 \text{ kW}$.

Dansk Erhverv bemærker, at der stilles krav om i § 15, at motoren i det trækkende køretøj skal have en motoreffekt på mindst 5,2 kW/ton af vogntogets største tilladte vogntogsvægt. Det er positivt, at der ikke stilles krav om tandemtrækker, men at det er muligt at benytte standard materiel. Dog bør kravet gå på den faktiske vogntogsvægt og ikke største tilladte vogntogsvægt. Meget gods, der er egnet til dobbeltrailerkørsel, når aldrig op på en totalvægt tæt på den maksimale grænse, når vogntoget er fuldt læsset, fordi det er 'lavvægtsgods', og derfor giver et krav, der går på den største tilladte vogntogsvægt, ikke mening. Desuden bør kravet til motorkraft ændres til 5,0 kW/ton og altså sættes i forhold til den faktiske vogntogsvægt.

DI bemærker, at udkastets § 15 nævner krav til motoreffekt på 5,2 kWh/ton. Dette bør imidlertid ændres til 5,0 kWh/ton, hvilket svarer til EU-kravet (jf. forordning 2018/858).

DTL – Danske Vognmænd, bemærker, at kravet til mindste motorkraft bør ændres til 5,0 kW/ton i forhold til den faktiske vogntogsvægt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med denne bestemmelse er, at den skal tage højde for accelerationen ud af f.eks. et kryds, således at fremkommeligheden får bedre vilkår. Ved en stigning på 120 ‰ vil det tage ca. 13 sek. at opnå en hastighed på 30 km/t, over en strækning på 125-130 m. For at kunne få et 32-34 meter vogntog ud af et lysreguleret kryds, kræves der en vis acceleration. Længden på vogntoget svarer til godt og vel fem almindelige personbiler. Dvs. alt efter lyssignalet omløbstid, vil der kun kunne komme dette vogntog ud af krydset. Henset til, at fremkommeligheden også er vigtig, bør der stilles krav til accelerationsevnen for et dobbeltrailer-vogntog med en tilladt totalvægt på op til 72 tons. Styrelsen finder på den baggrund ikke anledning til at ændre kravet til motoreffekten.

Færdselsstyrelsen har taget til efterretning, at de 5,2 kW/ton relaterer sig til den faktiske vogntogsvægt og har på den baggrund justeret i bekendtgørelsesudkastets § 15 (nu § 16).

13. Karrosseri, opbygning m.v. (§§ 16-20)

13.1. Samlet antal aksler (§ 16)

ITD bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis EMS2-vogntog samlet kan have mindst 9 aksler i stedet for mindst 10 aksler. Her tænkes på en EMS2-kombination, hvor begge sættevogne har 2 aksler. Dette forslag åbner muligheden for at kunne anvende EMS2-vogntog med 9 aksler til transport af let volumengods, der ikke medfører højt akseltryk og høj totalvægt. § 18 at en sættevogn kan have to aksler, og her kunne det være en fordel, hvis begge sættevogne kunne have to aksler, så et EMS2-vogntog kan bestå af en tre akslet lastbil – to akslet sættevogn – to akslet dolly – to akslet sættevogn.

Dansk Erhverv bemærker, at der stilles krav om i § 16, at et dobbeltrailer-vogntog samlet skal have mindst 10 aksler. Ved kørsel med let volumen gods bør det være "mindst 9 aksler" (jf. også ovenfor om faktisk vs. tilladte vægt).

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at jf. § 1, stk. 2, sammenholdt med bilag 1, kræves 11 aksler, og kun 11 aksler. De henviser til deres bemærkning til § 1, stk. 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget ITD's og Dansk Erhvervs bemærkning til efterretning og justeret bekendtgørelsesudkastets § 16 (nu § 17) således, at dobbeltrailer-vogntog mindst skal have 9 aksler.

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen om 11 aksler til efterretning og har ændret bilag 1 således, at det fremgår, at akselkonfigurationen kan afvige fra den anførte illustration af et dobbeltrailer-vogntog, jf. også pkt. 4 til § 1, stk. 2.

13.2. Antal aksler på lastbil og sættevogn (§§ 17 og 18)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker til bekendtgørelsesudkastets §§ 17 og 18, at jf. § 1, stk. 2, sammenholdt med bilag 1, kræves 3 aksler, og kun 3 aksler. De henviser til deres bemærkning til § 1, stk. 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har ændret bilag 1 således, at det fremgår, at akselkonfigurationen kan afvige fra den anførte illustration af et dobbeltrailer-vogntog.

Færdselsstyrelsen bemærker i øvrigt, at der alene er krav om, at lastbilen i et dobbeltrailer-vogntog skal have mindst 3 aksler og at der alene er krav om, at sættevogne i et dobbeltrailer-vogntog skal have mindst 2 aksler.

13.3. Påhængskøretøj med aerodynamiske anordninger (§ 20)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at bestemmelsen ikke kan anvendes i praksis, idet anordningerne ikke kan fjernbetjenes fra førerens plads. I områderne ved Århus og ved Tåstrup sker kørsel på veje som ikke er motorvej og anordningerne må ikke være udfoldet. Eksempel:

Start i Århus uden udfoldede anordninger, da det ikke er motorvej. Første lovlige standsningssted for EMS2 og mulighed for at udfolde anordningerne er rasteplads Kildebjerg S, E 20, på Fyn, idet der ikke må standses udenfor rasteplads på motorvej samt til og fra kørselsveje hertil. Seneste lukning af anordningerne inden ankomst til Tåstrup er samme sted, rasteplads Kildebjerg S, E 20, på Fyn. Hermed kan de ikke komme i anvendelse. Da kørsel sker ad et defineret og tilpasset stort vejnet bør anvendelse af aerodynamiske anordninger tillades på hele strækningen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at der kan være udfordringer med anvendelsen af aerodynamiske anordninger, der betjenes manuelt. Henset til at anvendelsen af aerodynamiske anordninger udspringer af Europa Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 artikel 8 b, vurderer Færdselsstyrelsen, at det bør medtages i bekendtgørelsen. Bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med modulvogntog indeholder en lignende bestemmelse om aerodynamiske anordninger.

14. Sammenkobling (§ 21)

14.1. Generelt

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at udkastet ikke angiver efter hvilke bestemmelser sammenkoblingen af de enkelte køretøjer skal foretages, når det gælder danske køretøjer. Der skal fastsættes krav om enten: Synsfri sammenkobling, fast tilkobling eller variabel kombination. For "MVT 25 m" gælder, jf. §§ 14-17, at alle køretøjer, der indgår i kombinationen, skal være til synsfri sammenkobling.

DTL – Danske Vognmænd refererer til ECE R55.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen har taget bemærkningen om synsfri sammenkobling til efterretning og indsat et nyt § 4 i bekendtgørelsen. Paragrafoverskriften til §§ 4-7 er ændret til "Sammenkobling", mens paragrafoverskriften til § 22 er ændret til "Koblingsanordninger".

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelserne om koblingsanordninger i detailforskrifter for køretøjer som hovedregel udspringer af ECE R55.

14.2. Maksimal V-værdi for forreste sættevogn og dolly (§ 21, stk. 4)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at V-værdi for trækkende køretøj, her forreste sættevogn, fastsættes på baggrund af køretøjets affjedringssystem. Her skelnes mellem luft- og mekanisk affjedring og udregning af V-værdien er derfor også forskellig. Dette udkast tager ikke affjedringssystemet i betragtning. Til sammenligning og inspiration fremgår det af bestemmelsen for "25 m" modulvogntog type 1, § 14, stk. 4, at: "Den maksimale V-værdi, der fremgår af bilens registreringsattest, skal mindst være 36 kN, hvis bilen har luftaffjedret drivaksel, og 48 kN, hvis bilen har mekanisk affjedret drivaksel" Ved gennemsyn af et større antal nyere dollyer i DMR fremgår det, at de er registreret med en V-værdi for luft på 36 Kn og 48 Kn ved mekanisk affjedring. Udkastet bør tilrettes i overensstemmelse hermed, da det ellers vil forekomme, at der ikke må ske sammenkobling af visse sættevogne og dollyer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den nævnte V-værdi i forbindelse med modulvogntog tager udgangspunkt i et MVT Type 2, hvor det tilkoblede køretøj er en kærre. Den vertikale påvirkning (V-værdi) fra en dolly er under alle belastningsforhold væsentligt mindre.

Den anførte V-værdi er beregnet ud fra et worstcase-scenarie, med mekanisk affjedret sættevogn. Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen omkring affjedringstype til efterretning og justeret § 21, stk. 4 (nu § 22, stk. 4), således at der fremgår mindsteværdier for såvel mekanisk- som luftaffjedrede sættevogne.

14.3. Dc-værdi (§ 21, stk. 5)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at den i udkastet anførte Dc-værdi på mindst 125 kN ikke er tilstrækkelig. Af følgende beregning fremgår det, at det omhandlende koblingsudstyr og chassis, skal have en Dc-værdi på mindst 171,7 kN. Beregningen er foretaget i VBG Performance Value Calculator med følgende værdier for vogntog med 72 tons vogntogsvægt indsat:

- Lastbilens totalvægt + forreste sættevogns akseltryk ansættes til 30 tons
- Akseltryk dolly 18 tons
- Akseltryk bageste sættevogn 24 tons
- Hovedboltryk dolly 15 tons
- Egenvægt dolly 3 tons, og
- Trækstangens længde 4 m (gennemsnit).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen har beregnet V- og Dc-værdier for et typisk dobbelttrailer-vogntog med såvel lang som kort trækstang og ved forskellige belæsnings-scenarier, som viser belastninger svarende til en største Dc-værdi på ca. 120 kN.

Største krav til såvel V- som Dc-værdi er beregnet, ved brug af VBG-beregneren, med følgende værdier (worstcase):

- faktisk totalvægt på det trækkende køretøj (T): 21 ton
- faktisk akseltryk, dolly (Cd): 15 ton
- faktisk akseltryk, 1. sættevogn (R1b): 18,9 ton
- faktisk akseltryk, 2. sættevogn (R2b): 17,1 ton
- drejeskammelbelastning, dolly (Ud): 12,3 ton
- drejeskammelbelastning, lastbil (UT): 11,7 ton
- egenvægt, dolly (Wd): 2,7 ton
- trækstangslængde, dolly (L): 3 meter

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelserne om koblingsanordninger i detailforskrifter for køretøjer som hovedregel udspringer af ECE R55, og på den baggrund finder styrelsen ikke anledning til at justere i bekendtgørelsen.

15. Kontrol (§ 23)

Dansk Erhverv bemærker, at kravet om at registreringsattester skal medbringes under kørslen og forevises under kontrol, skal kunne efterleves vha. elektronisk dokumentation. Det bør ikke være et krav, at dokumentationen er i papirform.

Danske Speditører bemærker, at det bør fremgå af bekendtgørelsens § 23, at dokumentation for tekniske specifikationer og godkendelser også kan tilgås elektronisk ved ad hoc og planlagte kontroller.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at for udenlandsk køretøj tillades ikke anvendelse af kopi af registreringsattest. Om dokumentation for "fabrikanten garanterede, teknisk tilladte vogntogsvægt" henviser TungVognsSpecialisten ApS til deres bemærkninger til § 7, stk. 1, nr. 2.

DTL – Danske Vognmænd bemærker, at registreringsattester bør kunne opbevares på et elektronisk medie, så der ikke behøver at medbringes printede dokumenter ved vogntoget.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen vedr. kopi af udenlandske registreringsattester til efterretning. Det er således tilføjet i bekendtgørelsens § 24, at dokumentationen også kan udgøre en kopi af registreringsattesten.

Færdselsstyrelsen har taget bemærkningen vedr. elektronisk dokumentation til efterretning. Bekendtgørelsens § 24 indeholder derfor nu muligheden for at fremvise dokumentationen på papir eller i elektronisk form.

16. Straf

16.1. Bødestraf (§ 24, stk. 1)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at der ikke er fastsat straf for overtrædelse af § 1, stk. 3, (medmindre denne bestemmelse flyttes til "Karosseri, opbygning m.v.", §§ 16-20, jf. bemærkninger herom) og § 21, stk. 3 og 6-9 (af hensyn til bemærkning om indsættelse af nyt stk. 8).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsens § 1, stk. 3, beskriver anvendelsen af sættevogne til godstransport i et dobbeltrailer-vogntog. Anvendes andre sættevogne vil vogntoget ikke være omfattet af bekendtgørelsen og forsøgsordningen. § 1, stk. 3, strafbelægges derfor ikke. Styrelsen henviser herudover til kommentaren i pkt. 18.4.

16.2. Objektivt ansvar (§ 24, stk. 2)

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at der ikke er fastsat straf for overtrædelse af § 21, stk. 7-9 (af hensyn til bemærkning om indsættelse af nyt stk. 8).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at § 21, stk. 3 og 6-8 (nu § 22, stk. 3 og 6-8) er strafbelagt. Styrelsen henviser herudover til kommentaren i pkt. 18.4.

17. Reflekterende skilt (§ 14 og Bilag 2)

Dansk Erhverv bemærker, at dobbeltrailer-vogntog bagpå det bageste køretøj skal være forsynet med et reflekterende skilt, hvor der står "EMS2" (§ 14). Det giver mere mening at holde sig til det gængse format, der er kendt fra modulvogntog, hvor skiltet angiver længden på vogntoget. Det vil være mere logisk og intuitiv for menigmand, at der fx står 34 m. I Sverige skriver man "Långt fordonståg". Dansk Erhverv skal opfordre til, at de danske myndigheder i dialogen med Sverige arbejder for en harmoniseret skiltning, der gælder i begge lande, eller gensidig anerkendelse.

Danske Speditører bemærker til § 14 i udkastet, at skiltningen bagerst på vogntoget, bør være ens i hhv. Danmark og Sverige. Kan enighed ikke opnås bør Færdselsstyrelsen i dialogen med de svenske myndigheder sikre gensidig anerkendelse af skiltningen.

ITD bemærker, at skiltet med teksten "EMS2" måske kan være vanskelig at forstå betydningen af for de øvrige trafikanter. Dog er det en stor fordel, at der på samme skilt er et piktogram af et EMS2-vogntog. ITD tænker, at det umiddelbart vil være en fordel at harmonisere skiltet mest muligt med det afbillede svenske skilt i § 11 i høringen "Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter", hvor der anvendes teksten "langt vogntog". Dette dels for at tydeliggøre at der er tale om et langt vogntog, og dels for at Danmark og Sverige bedst mulig kan anerkende hinandens skilte for EMS2-vogntog, når et danske EMS2-vogntog kører i Sverige og omvendt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er en variation i forhold til den svenske udgave. Samtidig er der erfaringer fra Finland, som viser, at angivelse af eksempelvis længden på vogntoget ikke har nogen trafikikkerhedsmæssig effekt. Betegnelsen "EMS" vil fremadrettet være det korrekte begreb at anvende.

18. Øvrige bemærkninger

18.1. Farligt gods

ITD bemærker, at muligheden for transport af farligt gods ikke nævnes i høringsudkastet. ITD ønsker at få oplyst, om der herved klart kan tolkes, at kørsel med farligt gods er tilladt på EMS2-vogntog, da Danmark er tiltrådt multilateral agreement M304, der tillader transport af farligt gods på vogntog bestående af flere end to køretøjer. Hvis dette ikke er tilfældet, beder ITD om, at muligheden for transport af farligt gods nævnes direkte i bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog, som tilfældet også er i bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med modulvogntog.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at § 18 om befordring af farligt gods i bekendtgørelsen for "MVT 25 m" ikke ses videreført i dette udkast. Multilateral aftale M262 og M263 blev i 2016 samlet og fornyet i M304 og allerede dengang fjernedes kravet om bl.a. 40 tons. M304 er siden blevet erstattet af M342, der blot er en forlængelse af M304, så aftalen nu står til udløb i 2026.

Danmark, Norge, Sverige, Finland og Spanien har tilsluttet sig aftalen. Aftalen tillader, at der i forbindelse med forsøg med modulvogntog generelt må transporteres farligt gods.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at transport af farligt gods med et dobbeltrailer-vogntog er tilladt, jf. § 2, stk. 1, i bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods. Da kørsel med farligt gods er reguleret i bekendtgørelsen om vejtransport af farligt gods indsættes der ikke en bestemmelse i bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog.

18.2. Bremseser

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at i bekendtgørelsen for "MVT 25 m" § 11, stk. 1, er fastsat øget krav til dollys bremsepræstation. "Driftsbremsen på en dolly skal kunne give en bremsekraft på mindst 55 % af dollyens samlede tilladte akseltryk." TungVognsSpecialisten ApS spørger, om dette ikke skal være opfyldt for dolly i EMS2.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker herudover, at i bekendtgørelsen for "MVT 25 m" § 11, stk. 2, er fastsat øget krav til linktrailers bremsepræstation. "Driftsbremsen på en linktrailer skal kunne give en bremsekraft på mindst 50 % af linktrailerens samlede tilladte akseltryk." TungVognsSpecialisten ApS spørger, om dette ikke skal være opfyldt for forreste sættevogn i EMS2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bremsekravene har været drøftet i FN, og i bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog blev der tilbage i 2008 fastsat nationale krav til bremsekraften for hhv. linktrailere og dolly'er. Historisk var der langt flere køretøjer, som ikke var forsynet med EBS, hvorfor Færdselsstyrelsen vurderer, at det ikke længere er nødvendigt med øgede nationale krav. I sigtet mod harmonisering af reglerne har styrelsen valgt ikke at videreføre de nationale særregler i denne bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog. Endvidere bemærker styrelsen, at der ikke er noget, der hindrer dolly'er, der i dag anvendes i forbindelse med modulvogntog at kunne anvendes i et dobbeltrailer-vogntog.

Færdselsstyrelsen bemærker, at særreglerne i bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog vil blive revideret, når forsøgsordningen med modulvogntog evalueres.

18.3. Generelt for karrosseri, opbygning m.v.

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at i bekendtgørelsen for "MVT 25 m", § 13, stk. 1, er det bestemt at lastbil, som indgår i modulvogntog, skal være forsynet med afskærmning fortil mod underkøring, jf. Detailforskrifter for Køretøjer, pkt. 9.10. Denne regel ses ikke videreført i dette udkast, hvilket betyder, at lastbil registreret 1. gang før den 10/08/2003 kan anvendes i EMS2-vogntog. De henviser tillige til deres bemærkninger til § 4, stk. 1 om udenlandsk trækkende køretøj.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen om beskyttelse fortil mod underkøring er forankret i ECE R93, og er allerede en del af detailforskrifterne for køretøjers indretning og udstyr. Færdselsstyrelsen ser det derfor ikke nødvendigt at indskrive det i denne bekendtgørelse.

18.4. Forslag til nyt § 21, stk. 8

TungVognsSpecialisten ApS bemærker, at der er udeladt en bestemmelse om belastning af forreste sættevogns koblingsanordning ved sammenkobling med dolly tilkoblet sættevogn i forhold til påhængsvognens samt afstemning af V-værdier. Forslag: "Summen af sættevognens faktiske totalvægt og dollyens egenvægt må ikke overstige den værdi for påhængsvogns største totalvægt, der fremgår af den forreste sættevogns registreringsattest. Dollyens V-værdi må ikke overstige sættevognens V-værdi". TungVognsSpecialisten ApS henviser til deres bemærkning til § 21, stk. 4, og bemærker, at § 21, stk. 8 og 9, bliver til stk. 9 og 10.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det ikke er nødvendigt med en sådan bestemmelse, idet der er fastsat mindsteværdier for sættevognes tilkoblingsanordning fsva. både V-værdi og Dc-værdi ud fra et worstcase-scenarie i 21, stk. 4 og 5 (nu § 22, stk. 4 og 5).

18.5. Tandemdriv

DI bemærker, at for at sikre tilstrækkelig startevne på glat underlag, bør det overvejes, om der skal stilles krav til tandemdriv.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke stilles krav om tandemtræk på lastbiler som trækraft for dobbeltrailer-vogntog. Styrelsen har i stedet for valgt at indføre bestemmelser, som giver flere muligheder for akseltryksoverflytning i § 7 (nu § 8) for at give større fleksibilitet ved valg af lastbiltype. Herunder vil der også kunne anvendes tandemtræk.

19. Øvrige justeringer efter den offentlige høring

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen udover de ovennævnte ændringer har foretaget få redaktionelle og lovtekniske justeringer og konsekvensrettelser, som fremgår af den udstedte bekendtgørelse. Der er bl.a. ændret i ordlyden af § 1, stk. 2, idet ordet "konstruktion" er slettet og ordet "køretøjer" er tilrettet til "påhængskøretøjer" i § 8, stk. 3, og det er præciseret i § 24, at dokumentation også på forlangende skal forevises for Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen bemærker herudover, at bekendtgørelsens § 24 vedr. registreringsattester er medtaget i straffebestemmelsen i § 25, stk. 1.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
AMU Transport Danmark
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AUTIG - Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark
AutoBranchen Danmark
Bilbranchen
BilsynsBranchen.dk
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Havne
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Datatilsynet
De Danske Bilimportører
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Energistyrelsen
Erhvervsministeriet
Erhvervsstyrelsen
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen af Danske Vognfabrikker

Foreningen af Køre Tekniske Anlæg i Danmark (KTADK)
Foreningen af Vognimportører i Danmark
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Havarikommissionen for vejtrafikulykker
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
ITD Arbejdsgiver
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Krifa
Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Grøn Omstilling
Rådet for Sikker Trafik
SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark
SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution
Trafikstyrelsen
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Vejdirektoratet