

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 01-06-2023 16:24:04 (UTC +02)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>
Subject: VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog (j.nr. 2022-328499)
Attachments: Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog.pdf, Høringsbrev.pdf, Høringsliste.pdf

Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Juridisk chef, advokat (L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

*Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 53 38 44 12
For vores privatlivspolitik se [her](#).*

Færdselsstyrelsen
Att.: Lisa Sode
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 1. juni 2023

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 4. maj 2023.

Dansk Erhverv noterer sig, at bekendtgørelsen forudsætter vedtagelse af et kommende lovforslag om ændring af færdselsloven vedr. dobbeltrailere.

Dansk Erhverv 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.

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

Der lægges op til, at den faktiske totalvægt må være 72 tons (§ 7). Dansk Erhverv mener, at vogntogsvægten bør kunne være op til 74 tons ligesom i Sverige. Med hensyn til den tilladte vogntogslængde (§ 8) 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.

Der stilles krav om (§ 10), 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.

Dobeltrailer-vogntog skal bagpå det bageste køretøj 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.

Der stilles krav om (§ 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 ændres til motorkraft ændres til 5,0 kW/ton og altså sættes i forhold til den faktiske vogntogsvægt.

Der stilles krav om (§ 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).

Kravet om at registreringsattester skal medbringes under kørslen og forevises under kontrol (§23), skal kunne efterleves vha. elektronisk dokumentation. Det bør ikke være et krav, at dokumentationen er i papirform.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Færdselsstyrelsen
Att.: Lisa Sode

Sendt pr mail til info@fstyr.dk og lsod@fstyr.dk

Den 1. juni 2023

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer- j.nr. 2022-328499

Danske Speditører takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovennævnte bekendtgørelse.

Danske Speditører noterer indledningsvist, at bekendtgørelsen forudsætter vedtagelse af et kommende lovforslag om ændring af færdselsloven, og at lovforslaget er i parallel høring med flere bekendtgørelser.

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-emmissionen, dels ved større volumen, dels ved at bidrage til mindre trængsel og deraf følgende kø-kørsel.

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 skal her indledningsvist pege på to eksempler. For det første at der i bekendtgørelsens §7 foreslås en totalvægt på 72 tons, men den ækvivalente maksimalvægt i Sverige er 74 tons. For det andet at der i høringssudkastet opereres, jf. § 8, med en maksimal vogntogslængde på 34 m. Den svenske regulering tilsiger en maksimal længde på 34,5 m.

Ydermere bør skiltningen bagerst på vogntoget, udkastets § 14, være ens i hhv. Danmark og Sverige. Kan enighed ikke opnås bør Færdselsstyrelsen i dialogen med de svenske myndigheder sikre gensidig anerkendelse af skiltningen.

Det bør fremgå af bekendtgørelsen §6 og §23, at dokumentation for tekniske specifikationer og godkendelser også kan tilgås elektronisk ved ad hoc og planlagte kontroller.

Danske Speditører står gerne til rådighed med yderligere information, og bistår gerne med etablering af dialog med vores svenske søsterorganisation.

Med venlig hilsen

Lars Bech

1. juni 2023
/OKI.

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Høringssvar (j.nr. 2022-328499):

Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at kommentere det foreliggende udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog.

Vi bemærker i første omgang, at denne høring 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.

Vi anser dog dette for at være uden betydning, idet vi ikke forventer at have bemærkninger til høringen over ændringen af færdselslovens § 70 a.

Vi har følgende bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog:

Til § 15:

Jf. udkastets § 15 foreslås det, at motoren i det trækkende køretøj skal have en effekt på mindst 5,2 kW/ton af vogntogets største tilladte vogntogsvægt.

Vi mener, at dette afviger fra kravet til EU-typegodkendelsen af køretøjerne, idet det efter vores 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."

Vi anbefaler, at bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog følger forordning (EU) 2021/535 vedrørende motoreffekt således, at minimumskravet til motoreffekten fastsættes til 5,0 kW/ton.

Vi bemærker her, at teksten til § 15 bør præciseres til at gælde *"vogntogets største teknisk tilladte totalmasse"*, så kravet relaterer sig til den faktiske totalvægt.

Til § 7, stk. 4

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

Der foreslås 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 bogiekonstruktioner.

Vi 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."*

Til § 10:

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.

Efter konsultation af vores medlemmer har vi 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.

Ifølge vores 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 "fiskeøjeobjektiv" med en skærm monteret i førerhusets højre A-stolpe.

Øvrige korrekturmæssige bemærkninger

Vi bemærker en mulig fejl af korrekturmæssig karakter i § 8, stk. 2 (vores understregning):

"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 "*med mindre*". Bestemmelsen må formodes at have til hensigt at undtage vogntog, der benytter de nævnte alternative drivmidler, fra den længdemæssige begrænsning på 34,00 m.

Vi har ingen yderligere bemærkninger til udkastet enkelte bestemmelser.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

DE DANSKE
BILIMPORTØRER

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117
| www.bilimp.dk

From: Andreas Karl Færgemann <ankf@DI.DK>
Sent: 31-05-2023 15:56:57 (UTC +02)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>
Subject: Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog, j.nr.: 2022-328499

Dansk Industri (DI) har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 1. juni 2023.

DI Har følgende bemærkninger til udkastet:

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 dobbeltrailer-vogntog vil give en hensigtsmæssig erfaring med brugen af nye køretøjskombinationer – som Danmark kan trække på i forhandlingerne om et ny regelsæt.

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.

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

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.

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

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).

DI bakker 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".

I Færdselsstyrelsens nuværende Vejledning om syn af køretøjer, fremgår det i kapitel 8.03.003 Bogiekonstruktioner bl.a., at "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 anbefaler, at dette indsættes i bekendtgørelsens §7.

Jf. §7 stk. 4 henvises 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

Med venlig hilsen

Andreas Karl Færgemann

Chefkonsulent

(+45) 3377 4839

(+45) 4011 0779 (Mobil)

ankf@di.dk

di.dk



Dansk Industri

Læs, hvordan DI behandler og beskytter persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: Lisa Sode 2022-328499

Vor ref.: OHO /fba 22-42/23-186

Dato: 31.5.2023

Hørings svar HCT dobbeltrailer vogntog

DTL-Danske Vognmænd takker for modtagelsen af *udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer vogntog i høring*, og vil gerne benytte lejligheden til at rose for et godt gennearbejdet udkast.

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

Vedr. §1 stk. 2: DTL 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.

§7 stk. 1: *Den faktiske totalvægt for et dobbeltrailer-vogntog*

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.

§7 stk. 4: Trækraft og akseltryk ved igangsætning

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 :

*Uddrag fra Vejledning om syn af køretøjer.
8.03.003 Bogiekonstruktioner*

Et køretøj kan være forsynet med akselløftanordning. Denne kan eventuelt være automatisk, så den anden aksel i en bogie sænkes automatisk, når akseltrykket på den første aksel kommer op på tilladt akseltryk. Yderligere vægt vil i det tilfælde så alene overføres til den anden aksel i bogien.

For at gøre det lettere at starte motorkøretøjer eller vogntog på glat vejbane og for at forbedre dækkenes vejgreb i glat føre må en akselløfteanordning kunne aktivere et motorkøretøjs eller en sættevogns løftbare eller belastbare aksel for at øge akseltrykket på motorkøretøjets drivaksel på følgende betingelser:

- *Akseltrykket på hver af motorkøretøjets aksler kan overstige det teknisk tilladte akseltryk med op til 30%, forudsat at det ikke overstiger den værdi, fabrikanten har fastsat herfor i den særlige situation.*
- *Den løftbare eller belastbare aksel må kun aktiveres med en særlig kontrolanordning.*
- *Efter igangsætning skal akslen automatisk sænkes til jorden eller belastes, så snart køretøjet er nået op på en hastighed af 30 km/t.*

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.

§8 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 maksimal tilladte vogntogslængde.

§10 *Der skal ved indirekte eller direkte udsyn være oversigt langs hele vogntogets indre side ved sving på 120**

Dette bør kunne efterkommes med en praktisk kamera-løsning i højre side.

§15 Kravet til mindste motorkraft bør ændres til **5,0 kW/ton** i forhold til **den faktiske vogntogsvægt**

§21 Sammenkobling: Der refereres til ECE R55

§23 Registreringsattester bør kunne opbevares på et elektronisk medie, så der ikke behøver at medbringes printede dokumenter ved vogntoget.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd
Finn Bjerremand

Dansk Transport og Logistik

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk

Cc. til: lsod@fstyr.dk

J.nr.: 2022-328499

Vores ref.: SJ

Dato: 01-06-2023

J.nr. 2022-328499 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

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

Generelt glæder ITD sig over den nærtforestående ikrafttrædelse af dobbeltrailer-vogntog forsøget (fra nu kaldt EMS2 i høringssvaret), 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.

Særligt vigtigt er det dog, 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 tilstede. 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 har ved tidligere lejligheder indsendt konkrete ønsker om et markant bredere og bedre anvendeligt vejnet for EMS2-vogntog, samt argumenteret tilsvarende i vores netop indsendte svar på høring over bekendtgørelse om vejnet i forsøg med dobbeltrailere.

I forbindelse med udarbejdelsen af høringssvaret har ITD været i dialog med forskellige EMS2-interessenter i ITD's medlemskreds, samt enkelte køretøjsproducenter og leverandører af udstyr til transportmateriel.

Konkrete bemærkninger til høringsudkastet

§ 1 stk. 2

Her 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.

§ 7 stk. 1 (1)

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.

§7 stk. 4

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 ubelæst (let) forreste sættevogn, samtidig med en belæst (tung) bagerste sættevogn, hvilken i nogle tilfælde kan skabe forringede køreegenskaber i EMS2-vogntog.

§8 stk. 2

Det er en god og tidssvarende mulighed, at et dobbeltrailer-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.

§8 stk. 4

Der bør indføres et alternativ med reduceret totalvægt for EMS2-vogntog som ikke kan overholde kravet om mindst 27 m akselafstanden 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.

§10

ITD savner præcisering af bestemmelsen om udsyn langs vogntoget indre side ved sving på 120 grader. Undertegnede 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 udsynskravende. 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.

§15

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 igangsættelsehastigheden. 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.

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 t x 5,2 kW = krævet motoreffekt på <=375 kW

72 t x 5,0 kW = krævet motoreffekt på <=360 kW

§16

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.

Bilag 2

Måske kan skiltet med teksten "EMS2" 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 tydelig gøre 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.

Øvrige bemærkninger

Det bemærkes 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.

ITD står naturligvis til disposition ved dialog om branchens ønsker om anvendelse EMS2-vogntog eller ved ønske om uddybning i henhold til høringssvaret.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

Sagsnr. 2022-328499

Generelle bemærkninger til udkastets indhold

Af høringsbrevet fremgår det, at Færdselsstyrelsen forbeholder sig ret til alene at behandle høringsvar, der omhandler ændringerne.

Da der ikke er tale om ændringer, men en helt ny bekendtgørelse, er der derfor indsat bemærkninger flere steder til udkastets bestemmelser.

Udkastet indeholder bestemmelser, som skal kontrolleres og være opfyldt i forbindelse med synsvirksomheders godkendelse af køretøjet til brug i EMS2, jf. § 1.

Er det Færdselsstyrelsen 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.

§ 1, stk. 2

Teksten, som den er formuleret, med henvisning til piktogram 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 piktogram.

Hvis ikke denne bestemmelse tilføjes bilag 1 i dette udkast, er det viste piktogram "bindende" og medfører, at §§ 16 – 18 ikke kan komme i betragtning.

§ 1, stk. 3

Denne bestemmelse bør flyttes til "*Karrosseri, opbygning m.v.*", §§ 16 – 20.

§ 3, nr. 1 (sammenholdt med § 1 og bilag 2).

Her er tale om mange betegnelser for samme vogntog. Der anvendes følgende udtryk:

1. "*Doppeltrailer-vogntog*". (§ 1, stk. 1)
2. "*Doppeltrailer-vogntog bestående af konstruktionen lastbil, sættevogn, dolly og sættevogn (A-Double)*". (§ 1, stk. 2 og bilag 1)
3. "*Doppeltrailer-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)
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 populæruddykker "*dobbeltrailer*". Den korrekte betegnelse for påhængskøretøj, som indgår i denne bekendtgørelse, er henholdsvis "sættevogn" og "dolly".

§ 4, stk. 1

Overskriften for §§ 4 – 6 er "*Udenlandske køretøjer*". Indholdet er derfor udtømmende i krav til udenlandsk køretøj. Intentionen i udkastets bestemmelser må være, at 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.

Korrekt udtryk er "registreret" og ikke "indregistreret". Bemærkningen gælder også § 5, stk. 1.

§ 5, stk. 2

Bestemmelsen er uden betydning og kan fjernes med henvisning til bemærkning under § 4, stk. 1: "*Bekendtgørelsen, herunder udstyrskravene, gælder også for vogntog, hvori der indgår udenlandske køretøjer*".

§ 6, stk. 2 og stk. 3

Hvis dokumentationen er udfærdiget af 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.

Generelle bemærkninger til § 7:

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.

Opmærksomhedspunkt:

Ud fra et branchemæssigt synspunkt fremstår det 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.

Gennemførelse af udkastets bestemmelser må give anledning til tilsvarende lempelser for køretøjer til anvendelse i særtransport.

§ 7, stk. 1, nr. 2

Vogntogsvægt 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 vogntogsvægt"*, medmindre denne gøres til en registreret værdi, der fremgår af lastbilens registreringsattest, eller der i § 23 stilles krav om medbringelse af dokumentation for *"fabrikanten garanterede, teknisk tilladte vogntogsvægt"*.

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.

§ 7, stk. 2

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.

§ 7, stk. 3

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).

§ 7, stk. 4

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.?

På flere områder er udkastet ikke i overensstemmelse med Vejledning om syn af køretøjer. Således fremgår det af pkt. 8.03.003 Bogiekonstruktioner, at:

"Et køretøj kan være forsynet med akselløftanordning. Denne kan eventuelt være automatisk, så den anden aksel i en bogie sænkes automatisk, når akseltrykket på den første aksel kommer op på tilladt akseltryk. Yderligere vægt vil i det tilfælde så alene overføres til den anden aksel i bogien. For at gøre det lettere at starte motorkøretøjer eller vogn tog på glat vejbane og for at forbedre dækkenes vejgreb i glat føre må en akselløfteanordning kunne aktivere et motorkøretøjs eller en sættevogns løftbare eller belastbare aksel for at øge akseltrykket på motorkøretøjets drivaksel på følgende betingelser:

- *Akseltrykket på hver af motorkøretøjets aksler kan overstige det teknisk tilladte akseltryk med op til 30%, forudsat at det ikke overstiger den værdi, fabrikanten har fastsat herfor i den særlige situation.*
- *Den løftbare eller belastbare aksel må kun aktiveres med en særlig kontrolanordning.*
- *Efter igangsætning skal akslen automatisk sænkes til jorden eller belastes, så snart køretøjet er nået op på en hastighed af 30 km/t.*

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.

Hvis et køretøj er forsynet med muligheden for akselløft, vil dette være angivet på typegodkendelsen. Før 01.10.75: Gælder ikke. For (motordrevet) blokvogn gælder ovenstående."

Er der en særlig årsag til at udkastet anvender 40 km/t. mens Vejledning om syn af køretøjer anvender 30 km/t.?

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.*"

Bestemmelsen kan ikke administreres af hverken føreren, politiet eller Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidekontrol.

Se bemærkninger til stk. 6 om 20 % belastning af akselgruppe.

Se 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

§ 7, stk. 6

Ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt bør dette ikke tillades.

Hvad forstås ved "*under normal kørsel*"? Det vil sige andre kørsler er "unormale", og så skal 20 % reglen overholdes. Hvilke andre situationer end "*under igangsætning*" tænkes der på her?

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.

§ 8, stk. 2

En lastbil (trækkraft for sættevogn) kan ikke være forsynet med aerodynamiske anordninger. Der bør ske omformulering af bestemmelsen, så det er bageste køretøj i vogntoget, der kan være forsynet med anordningerne.

Se i øvrigt bemærkninger til § 20.

§ 8, stk. 3

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.

§ 8, stk. 4

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.

§ 10

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 vidvinkel spejl eller direkte.

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.

§ 11, stk. 2

Sidste led er en gentagelse af indholdet i stk. 1 og kan udelades.

§ 11, stk. 3

Det er ikke angivet, hvorvidt forreste sættevogn må have tvangsstyrede aksler.

Det vil være meget betænkeligt, hvis dette er tilladt

§ 13, stk. 1 og stk. 2

Som brugerbestemmelse har fører/ejer ingen mulighed for kontrol. Tilsvarende gælder politi eller Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidesyn.

Se bemærkning under "Generelle bemærkninger til udkastets bestemmelser".

Bremser i øvrigt

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."*

Skal dette ikke være opfyldt for dolly i EMS2?

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."*

Skal dette ikke være opfyldt for forreste sættevogn i EMS2?

Generelt for karrosseri, opbygning m.v.

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.

Se tillige mine bemærkninger til § 4, stk. 1 om udenlandsk trækkende køretøj.

§ 16

Jf. § 1, stk. 2 sammenholdt med bilag 1 kræves 11 aksler – og kun 11 aksler. Se min bemærkning til § 1, stk. 2.

§ 17

Jf. § 1, stk. 2 sammenholdt med bilag 1 kræves 3 aksler – og kun 3 aksler. Se min bemærkning til § 1, stk. 2.

§ 18

Jf. § 1, stk. 2 sammenholdt med bilag 1 kræves 3 aksler – og kun 3 aksler. Se min bemærkning til § 1, stk. 2.

§ 20

Bestemmelsen kan ikke 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 rastepads Kildebjerg S, E 20, på Fyn, idet der ikke må standses udenfor rastepads på motorvej samt til og fra kørselsveje hertil. Seneste lukning af anordningerne inden ankomst til Tåstrup er samme sted, rastepads 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.

Generelt om sammenkobling og § 21

Udkastet angiver ikke 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.

Indsættelse af nyt stk. 8. Se herunder.

§ 21, stk. 4

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.

§ 21, stk. 5

Den i udkastet anførte Dc-værdi på mindst 125 kN er ikke tilstrækkelig.

Af nedenstående 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
- Hovedbolttryk dolly 15 tons
- Egenvægt dolly 3 tons, og
- Trækstangens længde 4 m (gennemsnit)

§ 21. Nyt stk. 8.

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".*

Se bemærkning til § 21, stk. 4

§ 21, stk. 8

Bliver til stk. 9

§ 21, stk. 9

Bliver til stk. 10

§ 23

For udenlandsk køretøj tillades ikke anvendelse af kopi af registreringsattest.

Om medbringelse af dokumentation for *"fabrikanten garanterede, teknisk tilladte vogntogsvægt"* - se bemærkninger til § 7, stk. 1, nr. 2

§ 24, stk. 1

Der er ikke fastsat straf for overtrædelse af:

- § 1, stk. 3 (medmindre denne bestemmelse flyttes til *"Karosseri, opbygning m.v."*, §§ 16 – 20, jf. bemærkninger herom)
- § 21, stk. 3 og 6 – 9 (af hensyn til bemærkning om indsættelse af nyt stk. 8)

§ 24, stk. 2

Der er ikke fastsat straf for overtrædelse af § 21, stk. 7 – 9 (af hensyn til bemærkning om indsættelse af nyt stk. 8)

Opmærksomhedspunkt om befording af farligt gods

§ 18 om befording af farligt gods i bekendtgørelsen for "MVT 25 m" ses ikke 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.

From: Transporterhervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 01-06-2023 08:08:43 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-
vogntog (j.nr. 2022-328499)

TUR har ingen bemærkninger.
