

Til høringsparterne

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2022-211810
14-04-2023

Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Færdselsstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelse om særtransport i høring.

Høringsfristen er den 12. maj 2023.

Færdselsstyrelsen har i samarbejde med Vejdirektoratet været i gang med et større arbejde med særtransportreglerne. Baggrunden herfor er, at styrelsen har modtaget en række ønsker til ændring af bekendtgørelsen fra transportbranchen. Derudover har Vejdirektoratet tilsvarende haft forslag til ændring af bekendtgørelsen efter, at de har overtaget sagsbehandlingen af særtransporttilladelser fra politiet den 1. oktober 2021.

Da der er tale om adskillige ønsker til ændringer, som har nødvendiggjort et større analysearbejde i forhold til færdselssikkerhed og vejinfrastruktur, vil ændringerne blive gennemført ad to omgange.

De første ændringer blev gennemført med ikrafttræden 1. juli 2022. De sidste ændringer, som foretages i forbindelse med det igangsatte projekt, forventes gennemført med ikrafttræden 1. juli 2023.

Der er tale om forslag til ændring af særtransportreglerne, som har medført en større revidering af bekendtgørelsen om særtransport. Ændringerne er begrundet enten i den tekniske udvikling af køretøjer eller i erkendelse af, at gældende regler ikke fungerer hensigtsmæssigt.

Det bemærkes, at de materielle ændringer til bekendtgørelsen og bilagene fremgår med ændringsmarkeringer i bekendtgørelsesudkastet for at tydeliggøre hvilke ændringer, der er foretaget. Færdselsstyrelsen skal derfor gøre opmærksom på, at det alene er høringssvar, der omhandler ændringerne, der vil blive behandlet.

Uddybning af branchens ønsker til bekendtgørelsen om særtransport, resultatet af Færdselsstyrelsens analysearbejde og betydningen for bekendtgørelsesudkastet

1. Forenkling og digitalisering af ansøgningsprocessen samt indførelse af en anmeldelsesordning

Ansøgningsprocessen er delvist digitaliseret, da ansøgningen om særtransporttilladelse sker via www.virk.dk.

Vejdirektoratet har siden overtagelsen af sagsbehandlingen af særtransporttilladelser fra politiet den 1. oktober 2021 arbejdet med forenkling og digitalisering af ansøgningsprocessen. Der er tale om en løbende proces, som dog er afhængig af udvikling af IT-løsninger, hvilket kræver både tid og ressourcer. Yderligere, er en egentlig anmeldelsesordning afhængig af muligheden for at indhente og digitalisere relevante data.

Disse ønsker er således delvist opfyldt, og Vejdirektoratet arbejder videre hermed.

2. Udvidelse af praksis med én trække- og én skubbevogn

Branchen har ønsket at udvide praksis med én trække- og én skubbevogn, hvilket Færdselsstyrelsen er indstillet på at efterkomme. Der er dog opstået udfordringer i forhold til den fornødne godkendelse af den enkelte lastbil, når en transportsituation kræver 3 trækkende/skubbende lastbiler, hvorfor der ikke har været tid til at udarbejde disse supplerende godkendelseskrav.

Denne ændring udgår derfor i denne fase, og Færdselsstyrelsen vil fortsætte praksis med udstedelse af dispensation i de meget få tilfælde, hvor der kræves mere end én lastbil som træk-/skubkraft.

3. Bæltetraktører

Landbrugsbranchen har foreslået at indføre faste rammer for de store bæltetraktører, som overskrider de i dimensionsbekendtgørelsen fastsatte vægte og dimensioner. Dette vil dog medføre en del komplikationer, som det kan vise sig at tage uforholdsmæssigt lang tid at løse i forhold til den ønskede forenkling af anvendelsen af disse køretøjer.

Af den grund er ændringen ikke medtaget i denne ændring af bekendtgørelsen, hvorfor de store bæltetraktører indtil videre fortsat kun kan anvendes efter ansøgning og udstedelse af dispensation fra Færdselsstyrelsen.

De ønskede ændringer til dimensioner og vægte vil blive behandlet i forbindelse med revisionen af dimensionsbekendtgørelsen, der forventes at træde i kraft den 1. januar 2025.

4. Store landbrugsmaskiner/motorredskaber

Med henblik på at imødekomme branchens ønsker er begrebet "stort motorredskab" tilføjet bekendtgørelsen og defineres som et motorredskab, der overskrider bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, og som er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed.

Baggrunden for tilføjelsen af stort motorredskab til bekendtgørelsen er at imødekomme landbrugets anvendelse af stadigt større redskaber, blandt andet mejetærskere, ærtehøstere, roeoptagere og kartoffeloptagere. Kørsel med disse redskaber/køretøjer på færdselslovens område kræver i øjeblikket, på grund af deres vægt, dispensation fra dimensionsbekendtgørelsen. Med ændringen vil sådan kørsel kræve en særtransporttilladelse.

Definitionen af de omfattede køretøjer er udarbejdet med henblik på en klar adskillelse fra andre overdimensionerede motorredskaber - f.eks. køretøjer indenfor byggeribranchen, som ikke har samme behov.

5. Udførelse af særtransport på modulvogntog

Branchen ønsker, at særtransport kan udføres med mere end én sammenkoblet enhed. Dette er allerede muligt, hvorfor det ikke har medført ændringer i bekendtgørelsen.

6. Udvidelse med større vægt ved lange kolli

Branchen har foreslået, at vægten ved lange kolli øges. Ønsket kan ikke imødekommes, da det vurderes at være i strid med EU-reglerne på området.

7. Breddeunderstøtning/forbredninger

Branchen har ønsket ændringer til reglerne om breddeunderstøtning og forbredninger, hvilket Færdselsstyrelsen er indstillet på at efterkomme. Dette vil dog kræve en ændring af dimensionsbekendtgørelsen, hvorfor det medtages i arbejdet med næste ændring af denne bekendtgørelse.

8. Innenlader – udragende gods og underkøringsværn

Branchen ønsker, at der findes en løsning på problematikken med innenlader og udragende gods og underkøringsværn, hvilket Færdselsstyrelsen er opmærksom på. Problematikken kan dog ikke løses i bekendtgørelse om særtransport, hvorfor styrelsen er i dialog med branchen for at se, om der kan findes en løsning.

9. Ændring af nødvendighedskravet

Dette ønske er fremsat flere gange tidligere, og Færdselsstyrelsen fastholder, at dette ikke kan imødekommes. Branchen ønsker kriteriet "nødvendiggør" erstattet med kriteriet "medfører". Herved vil afgørelsen af, om kravet er opfyldt eller ej, blive flyttet fra den/de relevante myndighed(er) til transportøren. Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at det ikke er hensigtsmæssigt at placere afvejningen hos transportøren, som har en økonomisk interesse i at gennemføre en transport på billigste og hurtigste måde med en konkret lastbil eller et konkret vogntog. Hensynet til færdselssikkerheden og den samfundsmæssige betydning får dermed ikke den fornødne vægtning. Det samme gælder overvejelser om anvendelse af anden transportmåde (skib eller jernbane).

Derudover er det af betydning, at reglerne er gennemsigtige og ensartede således, at alle operatører har de samme konkurrencevilkår.

10. Blokvognsoperatører på efterløbere, manuel styring af blokvogne/sættevogne og krav til ledsagerchaufførers kørekort

Løsningsforslaget fra branchen vurderes ikke umiddelbart at være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Færdselsstyrelsen er opmærksom på problematikken, og indstillet på at forsøge at løse de pågældende udfordringer. En løsning kan dog ikke findes i bekendtgørelse om særtransport, men skal findes i reglerne om chaufføruddannelse (STA), kørekortregler m.v.

11. To særtransporter på ét vogntog, og tilladelse til flere stykker skråtstillet gods

Branchen har foreslået, at det skal være muligt med to særtransporter i ét vogntog, ligesom de ønsker tilladelse til flere stykker skråtstillet gods. Ønsket er ikke foreneligt med EU-reglerne på området, hvorfor det ikke kan gennemføres.

12. Graduering af afmærkningslys bag på ved kørsel på motorveje og motortrafikveje

Branchen har foreslået, at afmærkningslyset bag på skal kunne gradueres afhængigt af, om der er tale om kørsel på motorvej eller motortrafikvej. Færdselsstyrelsen finder det ikke formålstjenligt eller hensigtsmæssigt at skulle ændre afmærkningslys afhængig af vejtype. Udfordringens omfang skønnes ikke at kunne retfærdiggøre en regelændring, hvorfor forslaget ikke imødekommes.

13. Højere hastigheder for mobilkraner

Branchen har ønsket at øge hastigheden for mobilkraner. Det vil kræve en færdselssikkerhedsanalyse, der ikke har været tid til at gennemføre i denne omgang. Umiddelbart skønner Færdselsstyrelsen dog, at det ikke vil være forsvarligt at øge hastigheden, da mobilkraner ikke opfylder de fornødne krav til bremses, styretøj, kørestabilitet m.v. som lastbiler.

14. Anmeldelsespligtig bredde

Den ønskede ændring vedrørende større bredde vil blive behandlet i forbindelse med en revision af dimensionsbekendtgørelsen, som skal revideres med en forventet ikrafttrædelse pr. 1. januar 2025. En anmeldelsesordning er endnu ikke relevant jf. pkt. 1.

15. Følgebil som spærring og mere hensigtsmæssig anvendelse af ledsagebil

Færdselsstyrelsen er opmærksom på problematikken, som dog ikke kan løses i bekendtgørelse om særtransport, men vil i stedet kræve en ændring af bekendtgørelse om visse personers adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter. Færdselsstyrelsen vil arbejde videre med problematikken.

16. Krav om udskrift til særtransport for alle særtransporter

Branchen ønsker, at udskriften fornyes med en måneds mellemrum. Det vurderes ikke at være tilstrækkeligt, da f.eks. vejarbejde kan ske med få dages varsel og have betydning for vejenes bredde, hvorfor det er centralt, at transportørerne har viden herom. Det er fastlagt i bestemmelsen, at udskriften både kan være i fysisk eller elektronisk form.

17. Opdatering af STA-uddannelsen

Færdselsstyrelsen er opmærksom på problematikken, og er indstillet på at løse de pågældende udfordringer. En løsning kan dog ikke findes i bekendtgørelse om særtransport men ved revision af reglerne om chaufføruddannelse (STA), kørekortregler m.v.

18. Begrænsning af hvornår der skal forhandles med kommuner samt kortere svarfrister ved høring

Dette forslag blev stillet i 2020 i forbindelse med politiets forlængede sagsbehandlingstid af særtransporttilladelser. Sagsbehandlingstiden er siden blevet nedbragt, og problemet er dermed løst.

19. Omfangsrige transporter og tunge transporter

Ønskerne vedrører større dimensioner samt højere vægt og akseltryk, og kan ikke løses i bekendtgørelse om særtransport, men hører til i dimensionsbekendtgørelsen. De ønskede ændringer vil blive vurderet i forbindelse med revision af dimensionsbekendtgørelsen, som forventes at blive ændret med ikrafttræden 1. januar 2025.

20. Generelle strækningstilladelser

Branchen har et ønske om større dimensioner, hvilket ikke kan løses i særtransportbekendtgørelsen, men hører til i dimensionsbekendtgørelsen. De ønskede ændringer vil blive vurderet i forbindelse med en revision af dimensionsbekendtgørelsen, som forventes at træde i kraft 1. januar 2025.

21. Tomkørsel med blokvognstog/returgods på særtransporter

Branchen vil gerne have ændret reglerne for tomkørsel med blokvognstog og returgods på særtransporter. Ønsket kan ikke imødekommes, da det ikke vil være i overensstemmelse med EU-reglerne på området.

22. Større højde

Ønske om større dimensioner kan ikke løses i bekendtgørelse om særtransport, men hører til i dimensionsbekendtgørelsen. De ønskede ændringer vil blive vurderet i forbindelse med en revision af dimensionsbekendtgørelsen, som forventes at træde i kraft 1. januar 2025.

23. Kørsel med åbne bagdøre

Branchen ønsker regulering af kørsel med åbne døre. Kørslen er tilladelsesfri særtransport, og er allerede reguleret. Der er fortaget derfor ikke ændringer i bekendtgørelsen.

24. Klageadgang ønskes indført

Branchen ønsker, at der bliver indført en klageadgang over de afgørelser, der bliver truffet efter bekendtgørelse om særtransport. Efter det forvaltningsretlige princip om remonstration kan Vejdirektoratet genvurdere en truffet afgørelse. Dette betyder, at virksomheden kan rette henvendelse til Vejdirektoratet, hvorefter der ved en genvurdering tages stilling til såvel faktiske, retlige og skønsmæssige elementer i afgørelsen.

Særtransportområdet regulerer udelukkende professionelle forhold. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der ikke er helt særlige forhold, som gør sig gældende for særtransporter, som tilskriver, at dette område skal behandles anderledes end andre områder, hvor der ikke er klageadgang.

25. Regler for tilkobling af modulaksler (stikaksler)

Branchen har foreslået, at reglerne for tilkobling af modulaksler ændres. Problemet kan ikke løses med en ændring af bekendtgørelse om særtransport, da det vedrører regler for godkendelse af trækkende lastbiler.

En række yderligere ønsker vedrører andre bekendtgørelser og andre styrelsers ansvarsområder. Færdselsstyrelsen vil for disses vedkommende følge op eller henvise til rette myndighed uafhængigt af arbejdet med bekendtgørelse om særtransport. Det drejer sig om

ønsker vedrørende øgede dimensioner (dimensionsbekendtgørelsen), synsfri sammenkobling (bekendtgørelse om synsfri sammenkobling), kørsel med modulvogntog (modulvogntogsbekendtgørelsen), rangering i havneområder (bekendtgørelse om havne- og terminalområder) samt registrering af køretøjer som hører under Motorstyrelsen og Skatteministeriet.

Yderligere ændringer foretaget i bekendtgørelsesudkastet

Der er i udkastet tilføjet en definition af "motordrevet blokvogn" med henblik på at regulere anvendelsen af en fjernstyret blokvogn.

Endeligt er der foretaget en omfattende forbedring af strukturen i bekendtgørelsen og udarbejdet en oversigt over definitioner. Flere bestemmelser i bekendtgørelsesudkastet er justeret og præciseret med henblik på at undgå usikkerheder om deres anvendelse. Desuden er enkelte regler blevet forenklet.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere

Det vurderes, at der vil være mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med bekendtgørelsen, da virksomheder, som ejer køretøjer i den nye kategori "stort motorredskab", undgår at skulle ansøge Færdselsstyrelsen om en dispensation. Virksomhederne kan fremadrettet i stedet via www.virk.dk ansøge Vejdirektoratet om en særtransporttilladelse. Det er de samme oplysninger, virksomhederne skal stille til rådighed for hhv. Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet. Bekendtgørelsen begrænser det tilladelsesfri område for store påhængsredskaber, hvilket betyder, at flere store påhængsredskaber fremover skal ansøge om særtransporttilladelse og indsende de nødvendige oplysninger til sagsbehandlingen i Vejdirektoratet.

Bekendtgørelsesudkastet har været i præhøring hos Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), som har vurderet, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Agil erhvervsrettet regulering

Det vurderes, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for bekendtgørelsesudkastet, da bekendtgørelsen ikke vil påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye digitale teknologier og forretningsmodeller.

Øvrigt

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2023.

Færdselsstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til styrelsens hovedmailadresse info@fstyr.dk, cc. til mawl@fstyr.dk senest den 12. maj 2023, med angivelse af j.nr. 2022-211810.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Lisbeth Arne Nordager på mail lnor@fstyr.dk eller til info@fstyr.dk.

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Ikke-ministerielle høringsparters svar vil blive offentliggjort på Høringsportalen efter endt høring. Ved afgivelse af høringssvar samtykkes der til, at vedkommendes høringssvar og medsendte kontaktoplysninger offentliggøres efter endt høring.

Færdselsstyrelsen forbeholder sig ret til alene at behandle høringssvar, der omhandler ændringerne.

Udstedte bekendtgørelser offentliggøres på Retsinformation. Færdselsstyrelsens nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Med venlig hilsen

Maria Winkel Lorenzen