

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2022-211810
30-05-2023

Høringsnotat

Bekendtgørelse om særtransport

Færdselsstyrelsen har den 17. april 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om særtransport i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 12. maj 2023

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

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Dansk Erhverv, DTL - Danske Vognmænd (DTL) og Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) (Landbrugserhvervet).

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. Færdselsstyrelsen skal bemærke, at bekendtgørelsen alene ændrer i §§ 1-3, § 6, stk. 1, 2 og 6, § 7, stk. 5, § 8, stk. 3, 7 og 8, § 9, § 10, stk. 7 og 8, §§ 11-15, § 16, stk. 4, 6 og 8, §§ 18-22, § 24, stk. 1 og 2, § 25, § 27, stk. 1, 2 og 7, § 28, stk. 2 og 3, § 29, stk. 1, § 30, stk. 2 og 4, §§ 31 og 32, § 33, stk. 2, § 34, stk. 8, §§ 35, 37, 39-40 og 45, § 47, stk. 3, § 49, bilag 1, pkt. 1, 9 og 15, og bilag 2, pkt. 1, 2 og 6, hvorfor høringssvar med forslag til materielle ændringer vedrørende andre bestemmelser end disse ikke vil blive refereret nedenfor.

1. Generelle bemærkninger

ITD bemærker, at det er glædeligt, at der er foretaget en lang række præciseringer og konsekvensændringer som umiddelbart vil give bedre overblik og forståelse af bekendtgørelsen. Det ærgrer dog ITD, at en del af deres indsendte ønsker ikke er medtaget i bekendtgørelsesudkastet. Flere ønsker var stillet med henblik på at øge sikkerheden for mandskab og øvrige trafikanter under udførelse af særtransporter. Andre med henblik på at optimere godsmængde pr. transport, og derved begrænse antallet af særtransporter til gavn for klima, infrastruktur og trængsel. Derudover var der ønsker, som vil medføre forenkling og lettelse

af arbejdsmæssige og administrative byrder ved udførelse af visse typer af særtransporter til gavn for særtransportør og tilladelsesudsteder. Endeligt var der ønsker som ikke er nævnt i høringsbrevet. ITD har vedlagt deres tidligere fremsendte ønsker til deres hørings svar.

ITD påpeger, at flere emner ifølge høringsbrevet umiddelbart kan implementeres under kommende revision af andre bekendtgørelser, herunder dimensionsbekendtgørelsen m.fl.

Dansk Erhverv bemærker, at det langt fra er alle branchens ønsker, der bliver opfyldt ved dette bekendtgørelsesudkast på trods af positiv indstilling fra myndighederne på i hvert fald nogle af områderne. Disse forsinkelser er ikke uden konsekvenser. De medfører konkurrenceforringelse og ineffektivitet i erhvervslivet, hvilket dagligt koster virksomhederne og samfundet. Dansk Erhverv opfordrer til, at det videre arbejde med eksempelvis dimensionsbekendtgørelsen, men også synsfri sammenkoblingsbekendtgørelsen, modulvogntogsbekendtgørelsen m.v. fremskyndes og koordineres således, at lovgivningen opdateres til gavn for virksomhedernes bundlinje, samfundets indtægter, færdselssikkerheden og klimaet.

Dansk Erhverv tilslutter sig fuldt ud de forslag og kommentarer, der er indgået fra DTL og DTL Kran Blok.

DTL bemærker, at de tidligere har fremsendt deres forslag til forbedring af særtransportbekendtgørelsen.

Landbrugserhvervet bemærker, at inkluderingen af "stort motorredskab" i bekendtgørelsen er velkommen, da det vil løse et problem i landbrugserhvervet. Motorredskaber med gummibælter nævnes ikke specifikt i bekendtgørelsesudkastet, men via kontakt til Færdselsstyrelsen er det fastslået, at disse omfattes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der pågår arbejde med ændring af dimensionsbekendtgørelsen. Det er planen, at ændringer vedr. længde og vægt (de 11 tiltag) vil træde i kraft den 1. januar 2024. Yderligere ændringer, herunder tiltag foreslået i forbindelse med ændring af bekendtgørelse om særtransport og tiltag som resultat af ændring af relevante EU-regler, er planlagt til ikrafttræden den 1. januar 2025.

2. Anvendelsesområde

DTL bemærker, at ordet "nødvendiggør", bør ændres til "medfører" i bekendtgørelsens bestemmelse om anvendelsesområde. Derudover foreslås ordlyden: "overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen) på lastbil og vogn tog bestående af lastbil og påhængs-/vogn eller sættevogn" ændret til: "overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen) på lastbil og påhængsvogn og/eller sættevogn eller flere påhængskøretøjer, herunder modulvogntog. Dette vil i fremtiden have en positiv virkning på klimaet med reduceret klimapåvirkning ved at der kan anvendes nye vogntogskombinationer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ændring fra nødvendiggør til medfører, har været fremsat og drøftet flere gange. En grundlæggende forskel mellem de to begreber er, at "medfører" er svagere i sin betydning, og vil placere afvejningen heraf hos transportøren, som har en økonomisk interesse heri.

Færdselsstyrelsen er fortsat af den opfattelse, at hvis godset kan transporteres på en anden måde inden for de gældende dimensionsgrænser, skal transporten gennemføres på denne måde.

Afvejningen heraf bør fortsat foretages af relevante myndigheder for at sikre færdselssikkerheden og bevare en klar afgrænsning af begrebet særtransport.

Spørgsmålet om, hvorvidt modulvogntog også skal køre som særtransporter blev nøje overvejet i forbindelse med indførelsen af forsøgsordning om modulvogntog. Formålet med køretøjer i forsøg med modulvogntog er at befordre volumengods, og det giver ikke anledning til at befordre gods, som nødvendiggør at modulvogntog overskrider dimensionerne i bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med modulvogntog eller dimensionsbekendtgørelsen.

3. Sammensætning af køretøjer

ITD bemærker, at formuleringen af muligheder for sammensætning af køretøjer for blokpåhængsvogn bør ændres. Det er ikke muligt at sammenkoble en blokpåhængsvogn med en dolly eller en blokvognsdolly, hvorfor angivelserne bør opdeles i eksempelvis nr. 1 og 2, som det også er tilfældet i den nuværende bekendtgørelse. Det der umiddelbart menes med formuleringen, må være "blokvogn, hvori der indgår en blokvognsdolly, som er indskudt mellem det trækkende køretøj og sættevogn/bloksættevogn, anses som en blokpåhængsvogn, hvis blokvognsdollyen er forsynet med prodsøje." Desuden bør angivelserne "Blokvognsmoduler, hvorved forstås chassisenheder, der ud fra typebetegnelser og identifikationsnumre kan sammensættes i forskellige kombinationer efter fabrikantens anvisninger til en blokvogn uden anvendelse af tilkoblingsanordninger" indgå i stk. 1, da stk. 1 redegør for mulige sammensætninger af blokvogn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at blokpåhængsvogn er slettet fra § 3, stk. 1, nr. 1, i overensstemmelse med høringssvaret.

Derudover har Færdselsstyrelsen, som følge af ITD's høringssvar, indsat et nyt stk. 1, nr. 3, som sikrer at blokvognsmoduler også indgår i sammensætningsmulighederne af blokvogne.

4. Godkendelsesperiode på 12 måneder

ITD bemærker, at det er hensigtsmæssigt, at godkendelsesperioden for blokvogn, i de tilfælde hvor "blokvogn" fremgår som registreret som supplerende udførelse på lastbil, påhængsvogn eller sættevogn, indrettes efter gældende godkendelsesperiode for lastbil, påhængsvogn og sættevogn på 12 måneder, så godkendelsesperioderne for de pågældende køretøjer følges ad.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer, at ITD er positiv overfor at godkendelsesperioden ensartes for køretøjer som følges ad.

5. Stort motorredskab

Landbrugserhvervet bemærker, at det fremgår af bekendtgørelsens kapitel 4, at "stort motorredskab" ikke skal synes. Dette er vigtigt, fordi "stort motorredskab" ikke er registreringspligtigt og ingen nummerplade har.

Derudover nævnes "stort motorredskab" ikke under "Blokvognsattest og attest om trækraft for blokvogn". Dette forstås som, at "stort motorredskab" ikke kræver blokvognsattest og attest om trækraft for blokvogn.

"Stort motorredskab" bør tilføjes i § 29, stk. 3, således at de må køre uden tilladelse indtil en længde på 15,00 m.

I § 19 om særtransporttilladelse til stort motorredskab bør følgende tilføjes: "*herunder køretøj til transport af chaufføren til og fra arbejdssted.*"

Endeligt ønskes "*og som er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed*" fjernet fra definitionen af stort motorredskab i § 2, nr. 9.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer, at Landbrugserhvervet er positiv overfor, at store motorredskaber ikke skal synes.

Det er korrekt forstået, at store motorredskaber ikke kræver blokvognsattest og attest om trækraft for blokvogn.

Stort motorredskab kan ikke være tilladelsesfri. Køretøjet er defineret som et køretøj som overskrider dimensionsbekendtgørelsens bestemmelser om vægt. Deraf altid tilladelseskrav. Ønsket vedr. § 29, stk. 3, kan således ikke imødekommes.

Færdselsstyrelsen kan tilslutte sig ændringen af § 19, således at føreren af mobilkran og føreren af stort motorredskab ligestilles.

Afgrænsningen "særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed" er resultatet af såvel politiske hensyn som en afvejning af definitionens praktiske betydning i forhold til færdselssikkerhed og fremkommelighed. Formuleringen fastholdes derfor.

6. Køretøjer, der er registreret før den 1. februar 2005

ITD bemærker, at ved ophævelse af regler, gældende for køretøjer der er registreret før den 1. februar 2005, bør det sikres, at der ikke kan opstå urimelige problemer eller begrænsninger for særtransportaktører. ITD oplyser, at de ikke har kendskab til materiel, som vil kunne opleve problemer eller begrænsninger ved at disse bestemmelser ophæves.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i bekendtgørelsens overgangsbestemmelse er fastsat en overgangsperiode frem til den 31. december 2025, således at branchen har mulighed for at indrette sig efter de nye regler.

7. Dæk/affjedring

Landbrugserhvervet bemærker, at i § 11, stk. 4, nr. 1, bør følgende tilføjes: "samt dækkonfigurationer der kan godkendes som vejvenlig affjedring efter direktiv 96/53/EF om bl.a. største tilladte vægt i international trafik."

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, til ønsket om at inddrage direktiv 96/53 (EU), i forbindelse med tilladelige affjedringssystemer, så må det være § 11, stk. 4, nr. 4, som skal tilpasses.

§ 11, stk. 4, nr. 4, justeres til: "alle aksler er forsynet med vejvenlig affjedring som fastlagt i dimensionsbekendtgørelsen. I dimensionsbekendtgørelsens § 2, nr. 7, defineres vejvenlig affjedring som luftaffjedring eller tilsvarende affjedring som fastlagt i direktiv 96/53/EF, bilag II.

8. Køretøjer, som anvender alternativt drivmiddel

ITD bemærker, at køretøjer, der anvender et alternativt drivmiddel til fremdrift, i vid udstrækning har behov for øget plads på køretøjernes chassiser. Konstruktionsmæssigt vil køretøjer, der anvender et alternativt drivmiddel til diesel, have behov for en større længde og højde, for at der kan skabes den nødvendige plads til tanke/flasker eller batteripakker med tilstrækkelig kapacitet, samt øvrige komponenter, der er nødvendige for, at især lastbiler, der er registreret som trækraft for sættevogn, kan anvendes i et tilstrækkeligt omfang til formålet. Ved at især lastbiler (trækraft for sættevogn), som grundet overstående, konstruktionsmæssigt vil kræve en længere koblingslængde og koblingshøjde, vil vogntogets/transportens samlede højde og længde være større, end ved anvendelse af en tilsvarende lastbil der anvender diesel som drivmiddel. ITD finder det derfor glædeligt, at der i bekendtgørelsen lægges op til at afgørelsen af, om en transport med rimelighed kan kræves gennemført på anden måde også skal hvile på hensynet til de større dimensioner, som en lastbil, der bidrager til den grønne omstilling, har.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at regulering af længden og højden på køretøjer, som anvender et alternativt drivmiddel til fremdrift, vil indgå særskilt i den kommende ændring af dimensionsbekendtgørelsen med forventet ikrafttræden 1. januar 2024.

9. High-cube ISO-containerne

ITD bemærker, at containertransportører i Danmark er meget udfordrede af u hensigtsmæssige regler, som i stort omfang særligt begrænser mulighederne for kørsel med high-cube ISO-containerne på sideloader-chassiser. Det er ifølge bekendtgørelsen tilladt at transportere high-cube containere direkte til og fra skib eller jernbane i kombineret trafik, på køretøjer opbygget

som sidelæssere, med en højde på indtil 4,25 m, uanset at containerne er belæsset med deleligt gods. Dette kræver dog, at der er udstedt en engangs- eller strækningstilladelse. Ligeledes er det tilladt og muligt at få tilladelse til at transportere en tom high-cube container, da denne bliver betragtet som udeleligt gods. Udfordringerne og begrænsningerne opstår ved behov for kørsel med belæsset high-cube containere på sideloader-chassiser. Her er det nemlig ikke tilladt at have en større højde end 4,10 m, og ej muligt at få meddelt tilladelser, da containere belæsset med deleligt gods, betragtes som deleligt gods. ITD anmoder Færdselsstyrelsen om at ligestille reglerne for kørsel med lastede containere, med reglerne for kørsel med ulastede containere, så det bliver muligt at transportere både lastede og ulastede containere, og 4,25 m ved kørsel med high-cube containere, uanset om containerne er ulastet, eller lastet med deleligt gods, og uagtet om kørsel er i forbindelse med kombineret trafik eller ej.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der lige nu pågår en analyse af konsekvenserne af en generel forøgelse af lastbilens maksimale tilladte højde ud over 4,10 m. Generalisering af lastbilens maksimale tilladte højde vil i tilfælde af ændringer i forhold til den eksisterende dimensionsbekendtgørelse skulle reguleres i dimensionsbekendtgørelsen.

Grundet det igangværende arbejde om lastbilens maksimale tilladte højde, vil der ikke i denne omgang blive ændret på disse forhold i bekendtgørelse om særtransport.

10. Udvidelse af det tilladelsesfrie område

ITD bemærker, at det er glædeligt, at også mobilkran og stort påhængsredskab kan køre tilladelsesfrit med en bredde op på til 3,30 m, og at disse derved sidestilles med andre former for transport og køretøjer med en bredde på op til 3,30 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer, at ITD er positiv overfor udvidelsen af det tilladelsesfrie område.

11. Forhandling med vejmyndigheder m.v.

ITD bemærker, at de er meget tilfredse med de foreslåede forøgelser af højde- og breddedimensioner samt forøgelse til køretøjsklasse 100, før end Vejdirektoratet skal forhandle med vedkommende vejmyndigheder, ejere af private veje og broer m.v., og der kan gives tilladelse. En sådan tilpasning vil alt andet lige forenkle den samlede sagsbehandling for en større andel af de samlede ansøgninger om særtransporttilladelse og dermed forkorte den samlede sagsbehandlingstid. Samtidig vil vejmyndigheder m.v. blive mindre belastede af anmodninger/høringer fra Vejdirektoratets tilladelseskontor, og særligt hvor der mere eller mindre blot er tale om formalia.

ITD er enig i, at vejmyndigheder, ejere af private veje og broer m.v. skriftligt kan anmode Vejdirektoratet om, at der fortsat skal ske høring/forhandling ift. de nuværende gældende dimensioner og køretøjsklasser, hvis særlige forhold kræver dette.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer, at ITD er positiv overfor de foreslående justeringer vedrørende rammerne for Vejdirektoratets forhandling med vedkommende vejmyndigheder, ejere af private veje og broer m.v.

12. Fysisk eller juridisk person

ITD bemærker, at formuleringen "fysisk eller juridisk person" bør ændres for forståelsens skyld. ITD mener, at hensigten med § 22, stk. 2, er at tilføje, at en særtransporttilladelse som er meddelt til en særtransportør ikke må overdrages til anden særtransportaktør.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at formuleringen "fysisk eller juridisk person" er valgt, da den generelt bruges i vid udstrækning og det er således hensigten at bruge en almindelig anvendt formulering for at skabe klarhed. Forståelsen af bestemmelsen er som anført af ITD.

13. Flat

ITD bemærker, at hvis der ved fjernelse af ordet "flat" i § 27, stk. 2, menes, at en flat fremover går under betegnelsen "containere eller lignende", så er ITD enig i dette.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bekræfter, at en flat går under betegnelsen "containere eller lignende".

14. Armeringsnet

ITD bemærker, at hvis udeleligt armeringsnet transporteret vandret, kan tolkes ind i § 27, stk. 2, så er de enige i fjernelsen af den særskilte bestemmelse herom.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bekræfter, at deleligt armeringsnet fremover kan transporteres vandret efter § 27, stk. 2.

15. Traktorvogntog

Landbrugserhvervet bemærker, at i § 28 ønskes følgende ændring for at inkludere traktorvogntog: "Bredt, udeleligt gods med en bredde på op til 3,30 m må transporteres på lastbil og vogntog bestående af lastbil og påhængs-/sættevogn eller traktor og påhængs-sættevogn uden tilladelse." Dette er en løsning maskinstationer og entreprenører ofte anvender.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at en traktor ikke må udføre særtransport som trækraft for påhængs-/sættevogn. En traktor kan kun udføre særtransport som trækraft for blokvogn og kun efter tilladelse fra Vejdirektoratet. Historisk set har dette været et krav siden indførelsen af den

første bekendtgørelse om særtransport i 2005. I § 1 i bekendtgørelse nr. 567 af 28. april 2015 om ændring af bekendtgørelse om særtransport, blev der indført tilladelsesfri kørsel med visse blokvogne. Dette gjaldt tillige traktor som trækraft for blokvogn. Dette var ikke intentionen, og i § 1, nr. 4, i bekendtgørelse nr. 1054 af 23 oktober 2019 om ændring af bekendtgørelse om særtransport, blev tilladelseskravet for traktor tilkoblet blokvogn genindført.

16. Udskrift for særtransport

ITD bemærker, at de gentagne gange har anmodet om, at gyldigheden af en udskrift for særtransport som minimum bør være 7 dage, og helst 14 dage, så særtransportaktører nemmere og mere systematisk kan håndtere opgaven med fornyelsen på en fast ugedag. ITD er endvidere uforstående overfor, at der i en tidligere revision af bekendtgørelsen blev indført en skærpelse hvorefter alle særtransporter skal medbringe udskriften for særtransport og dermed også de tilladelsesfrie særtransporter. ITD mener, at det er uhensigtsmæssigt, at transporter, hvis gods eksempelvis alene øger længden med få centimeter, er omfattet af kravet, uden at dette vil have nogen som helst fremkommelighedsmæssig betydning.

ITD henviser endvidere til, at Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter, T.I.C., flere gange ugentligt udsender ændringer til "udskrift til særtransporter" direkte på mail til særtransportørerne. Brugerne bliver derfor bekendt med planlagte ændringer, lige så snart disse meldes ud.

DTL bemærker, at der snarest bør udvikles en app-løsning, hvor man kan indtaste startsted og slutdestination, hvorefter de aktuelle vejarbejder og lignende forhindringer på præcis den rute dukker frem. Derved undgår føreren at få al mulig information om vejarbejder på andre ruter, som ikke er aktuel. Indtil sådan en løsning er til stede, opfordrer DTL til at antallet af dage ændres fra 5 til 10 dage, fordi mange køretøjer, der udfører særtransporter, ofte kører hjemmefra søndag aften/ mandag morgen og måske først er retur ved vognmandens adresse fredag eller lørdag. Det bør samtidig være tilstrækkeligt, at dokumenterne er tilgængelige digitalt, uden at de behøver at være downloaded.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ved en forlængelse af gyldighed kan udskriften allerede få dage efter download være uaktuel.

Reglen om 5 dage skal ligeledes ses i tilknytning til Vejdirektoratets overholdelse af § 5, stk. 6, i bekendtgørelse nr. 818 af 22. juni 2017 om afmærkning af vejarbejder mv., hvoraf fremgår: "Hvor den fri bredde under vejarbejdet bliver mindre end 3,65 m på trafikveje, eller den fri højde nedsættes, skal politiet underrettes senest 5 hverdage før arbejdet påbegyndes." Udskriften indeholder "særlige meddelte vilkår", som også tilladelsesfri særtransport kan være berørt af. Her kan eksempelvis være tale om passage af visse broer/tunneler i forhold til bredde og overledninger, anmeldelsespligt m.v. Tilsvarende gælder for udskriftens afsnit om "ruteinformation".

Anvendelse af Vejdirektoratets mailservice er et frivilligt tilbud til transportørerne om modtagelse af ændringer. Servicen tjener som supplement til udskriften. Der er ikke pligt til hverken download eller at nyhedsmails medbringes.

Vejdirektoratet arbejder løbende på forenkling og digitalisering af processer i forbindelse med ansøgning og udstedelse af særtransporttilladelser.

17. Særtransport på modulvogntog

DTL bemærker, at det bør være muligt at udføre særtransport med modulvogntog, f.eks. med en forvogn der har tilkoblet en dolly, hvor der er tilkoblet en sættevogn, som har bredt/højt gods (ikke langt) gods på alternativt en lastbil til sættevogn med en tilkoblet linktrailer og en tilkoblet sættevogn som har bredt/højt godt (ikke langt) på. Endvidere bør det også være muligt at køre med to pavilloner på et modulvogntog, som man gør det i vores nordlige nabolande.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at spørgsmålet om, hvorvidt modulvogntog også skal køre som særtransporter blev nøje overvejet i forbindelse med indførelsen af forsøgsordningen. Formålet med køretøjer i forsøg med modulvogntog er at befordre volumengods, og det giver ikke anledning til at befordre gods, som nødvendiggør at modulvogntog overskrider dimensionerne i bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med modulvogntog eller dimensionsbekendtgørelsen.

18. Afmærkning

ITD bemærker, at man finder tilføjelsen af mulighed for anbringelse af afmærkning på de længst udragende dele af godset særdeles hensigtsmæssig. Dog er det et stort problem, at dette ifølge bekendtgørelsesudkastet kun tillades, hvis de bredeste dele af godset befinder sig mere end 4,10 m over vejbanen. Herved bortfalder muligheden for at anvende denne trafiksikre fordel på de transporter, hvor det umiddelbart giver bedst mening, og hvor der dagligt gennemføres flere transporter af samme udformning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer, at ITD er positiv overfor de foreslåede justeringer vedrørende udvidelse af afmærkningsmulighederne med denne bekendtgørelse. ITD's ønsker om yderligere udvidelse efterkommes ikke denne gang, men Færdselsstyrelsen har noteret sig, ITD's ønsker og styrelsen vil løbende se på mulighederne for at udvide yderligere.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
AMU Transport Danmark
Arbejdstilsynet
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
BilsynsBranchen.dk
Dansk Agroindustri
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Erhverv
Dansk Kranforening (DKF)
Dansk Maskinhandlerforening
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Forsvarets Færdselscenter
Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI)
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening

Kran Blok Erfa

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rådet for Sikker Trafik

SEGES

Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborg Universitet

Skatteministeriet

SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet