



Dansk
Agroindustri



Danske
Sukkerroedyrkere



SEGES
INNOVATION



Dato 4. maj 2023
Side 1 af 3

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sendt på elektronisk til: info@fstyr.dk og mawl@fstyr.dk

**Høringssvar fra Landbrug & Fødevarer vedr.
HØRING OVER UDKAST TIL BEKENDTGØRELSE OM SÆRTRANSPORT**
j.nr. 2022-211810.

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) har følgende bemærkninger:

1. Overordnede kommentarer til den reviderede særtransportbekendtgørelse

Landbrugets Færdselsgruppe hilser inkluderingen af "stort motorredskab" i den reviderede særtransportbekendtgørelse velkommen. Det vil løse det problem i landbrugserhvervet, at langt hovedparten af motorredskaber som mejetærskere, ærteholdere, roe- og kartoffeloptagere, rense- læsse-maskiner mv. bygges i udlandet, og ikke specifikt til det danske marked.

Derfor overstiger specielt masser og dimensioner i flere tilfælde dansk lovgivning. Landbrugserhvervet ser ind i at denne situation med frygt for tab af konkurrenceevne. Dette løses - delvist - i den reviderede Særtransportbekendtgørelse. Motorredskaber med gummibælter nævnes ikke specifikt, men gennem kontakt med Færdselsstyrelsen er det fastslået, at disse omfattes.

2. Landbrugserhvervets kommentar til det konkrete udkast

Rød understreget kursiv tekst er foreslåede ændringer.

- Det fremgår af kapitel 4 at "Stort motorredskab" ikke skal synes. Det er vigtigt, fordi "stort motorredskab" ikke er registreringspligtigt og ingen nummerplade har.
- Under "Blokvogetsattest og attest om trækraft for blokvoget" nævnes "stort motorredskab" ikke. Det forstås som at "stort motorredskab" ikke kræver blokvogetsattest og attest om trækraft for blokvoget.
- I kapitel 6 §28 "Tilladelsesfri kørsel" ønskes følgende ændring, for at inkludere traktorvogntog. En løsning som maskinstationer og entreprenører ofte anvender: "§ 28. Bredt, udeleligt gods med en bredde på op til 3,30 m må transporteres på lastbil og vogntog bestående af lastbil og påhængs-/sættevoget *eller traktor og påhængs-/sættevoget* uden tilladelse."
- I kapitel 6 §29 stk. 3: "Mobilkran *og stort motorredskab* med en længde på indtil 15,00 m må køre uden tilladelse."
- § 7. Trækraft for blokvoget skal være synet og godkendt af en synsvirksomhed. Som trækraft for blokvoget kan godkendes lastbil, registreret traktor, *godkendt traktor til intern brug, ikke godkendt ikke registreret traktor til flytning af redskab der er del af traktorens funktion (fx skovtraktor der flytter en stor stubfræser på blokvoget mellem arbejdssteder)*, registreret motorredskab, eller mobilkran, jf. §10, stk. 3.
- S11 stk. 4 1) ingen af køretøjets tilladte akseltryk overstiger 10.000 kg for aksler med enkeltmonterede dæk, 14.000 kg for aksler med tvillingmonterede dæk, eller storvolumendæk, hvor bredden og fælgdiameteren er lig med eller større end 14.00 (385) R 24 eller 16.00 (445) R20, med et foreskrevet oppumpningstryk på højst 9 bar målt med kolde dæk, og 16.000 kg for pendelaksler, *samt dækkonfigurationer der kan godkendes som vejevenlig affjedring efter "DIREKTIV 96/53/EF af 25. juli 1996", bl.a. om største tilladte vægt i international trafik.*
- § 19. Vejdirektoratet kan tillade kørsel med stort motorredskab, som overskrider bestemmelser om dimensioner, vægt og akseltryk i dimensionsbekendtgørelsen. Udstyr, der er knyttet til det

store motorredskabs funktion, herunder køretøj til transport af chaufføren til og fra arbejdssted, må transporteres på et påhængskøretøj, der trækkes af det store motorredskab.

- §23 stk. 2. Ved dokumentation for gentaget særtransportbehov, kan Vejdirektoratet, på baggrund af en konkret vurdering, udstede generel tilladelse til kørsel med omfangsrige særtransporter, hvis længde, bredde eller højde ikke overstiger henholdsvis 30,00 m, 3,65 m eller 4,10 m. For "stort motorredskab" gælder dimensionerne fastsat i Dimensionsbekendtgørelsen.
- §2 stk. 9) Stort motorredskab: Motorredskab, som overskrider bestemmelserne om vægt og akseltryk i dimensionsbekendtgørelsen, og som er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed.

3. Det der mangler i udkastet, som der bør genovervejes.

I forhold til traktorer ønsker landbrugserhvervet:

- At store ikke EU-typegodkendte og ikke registrerede traktorer hvis masser og dimensioner overstiger Dimensionsbekendtgørelsen – typisk store amerikanske knækstyrede traktorer – omfattes.
 - Der er også en nuværende flåde af disse traktorer, der ikke kan køre lovligt på offentlig vej.
- At traktorer med gummibælter hvis masser og dimensioner overstiger lovgivningen om bælter fra 1955 omfattes. Traktorer 100% på gummibælter må kun veje 12,8 ton total, og traktorer delvist på gummibælter 16 ton. Derfor må ingen nutidige bæltetraktorer må køre på offentlig vej.

I tidligere kommunikation mellem Færdselsstyrelsen og landbrugserhvervet oplyser Færdselsstyrelsen: "Bæltetraktorer kommer til at blive omfattet af vægt- og dimensionsbekendtgørelsen og ikke særtransportbekendtgørelsen, da bæltetraktorer typegodkendes og er registreringspligtige."

Landbrugserhvervet har behov for at præcisere: Det giver god mening, at typegodkendte og registreringspligtige bæltetraktorer kommer ind under en revideret dimensionsbekendtgørelse fra 2025. Men der vil stadig være en meget stor restgruppe af traktorer både med og uden bælter, der hverken EU-typegodkendes eller registreres. De er ofte importeret fra lande udenfor EU – ofte store traktorer fra USA. Desuden henledes opmærksomheden på, at meget få – hvis nogen – af disse traktorer skal registreres. Traktorer der ikke anvendes til godstransport, skal ikke registreres / have nummerplade. Disse "ikke godkendte ikke registrerede" traktorer er den primære type på maskinstationer. Derfor er der behov for at rumme disse i Særtransportforordningen.

Krav om flytning af landbrugskøretøjer med bælter på blokvogn, skåner ikke vejene, da vægten på blokvognen blot tilføjes landbrugskøretøjets egenvægt. Dette dokumenteres i Vejdirektoratets rapport: "Udvalgte landbrugskøretøjers påvirkning af mindre veje" fra 2018. Vi står naturligvis til rådighed ved uddybende spørgsmål.

Venlig hilsen

Henning Sjørsløv Lyngvig
Landskonsulent
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 9117 7620 | E hsl@seges.dk



Det indsendte er på vegne af:

- Dansk Agroindustri
- Dansk Maskinhandlerforening
- Danske Kartoffler
- Danske Maskinstationer & Entreprenører
- Danske Sukkerroedyrkere
- Landbrug & Fødevarer
- SEGES Innovation

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 12-05-2023 08:14:34 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over bekendtgørelse om særtransport (J.nr. 2022-211810)

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Nicole Gudmundsson

Kontorelev
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454524
E-mail: NG@tur.dk



Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Sendt: 14. april 2023 11:23
Emne: Høring over bekendtgørelse om særtransport (J.nr. 2022-211810)

Til høringsparterne

Se venligst vedhæftede høring over bekendtgørelse om særtransport.

Høringsfristen er 12. maj 2023.

Venlig hilsen

Maria Winkel Lorenzen
Specialkonsulent
Jura



Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

dir.: + 45 4187 1798
tel.: + 45 7221 8899

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 12-05-2023 10:13:02 (UTC +02)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: mawl@fstyr.dk <mawl@fstyr.dk>
Subject: Høring; J.nr. 2022-211810

Høring – Særtransport

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

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

*Sikk
er e-
mail
kan
sen
des
til*

cvr. nr. 53 38 44 12

For vores privatlivspolitik se [her](#).

Færdselsstyrelsen

12. maj 2023

Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 14. april 2023 vedrørende ovennævnte under J.nr. 2022-211810.

Som også anført i høringsmaterialet ligger der en længere forhistorie bag ændringsforslagene i nærværende høring og det er langt fra alle branchernes ønsker der bliver opfyldt herved på trods af positiv indstilling fra myndighederne på i hvert fald nogle af områderne.

Disse forsinkelser er ikke uden konsekvenser. De betyder reel konkurrenceforringelse og ineffektivitet i erhvervslivet, hvilket dagligt koster virksomhederne og samfundet.

Dansk Erhverv skal derfor opfordre til at det videre arbejde også med eksempelvis dimensionsbekendtgørelsen, synsfri sammenkoblingsbekendtgørelsen, modulvognstogsbekendtgørelsen og andre relevante bekendtgørelser fremskyndes og koordineres således at lovgivningen opdateres til gavn for virksomhedernes bundlinje, samfundets indtægter, færdselssikkerheden og klimaet.

I hvert fald den lovgivning, der ligger inden for Transportministeriets ressort bør kunne koordineres mellem de respektive styrelser og vi har også med glæde noteret os og deltaget i det frugtbare samarbejde, der er etableret mellem Færdselsstyrelsen og Motorstyrelsen.

Dansk Erhverv kan som også tidligere anført fuldt ud tilslutte os de forslag og kommentarer, der er indgået fra DTL og DTL Kran Blok. Det er naturligvis fortsat tilfældet i forbindelse med nærværende høringssvar uanset at det anføres i høringsbrevet at Færdselsstyrelsen forbeholder sig ret til alene at behandle høringssvar, der omhandler ændringerne.

Ud over de i ovennævnte anførte bemærkninger skal Dansk Erhverv bemærke, at vi til §18, stk. 6 som bliver til §16, stk. 5, forstår bestemmelsen som om, at man kan medbringe op til 3 stykker gods, på lange transportere under forudsætning af, at højden ikke overskrides yderligere ved transport af mere end ét stykke gods således, at højden ikke overskrides yderligere end ved transport af mere end ét stykke gods, såfremt bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen om maksimal tilladt højde overskrides. Vi forstår ligeledes bestemmelsen således at forståelsen af, at godsets

længde ses i forhold til det anvendte/mest hensigtsmæssige køretøjs læsseflade. Vi modtager en be- eller afkræftelse på, om dette er korrekt.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a large, stylized flourish at the end.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk

Cc. til: mawl@fstyr.dk

J.nr.: 2022-211810

Vores ref.: SJ

Dato: 12-05-2023

J.nr. 2022-211810 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

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

Generelt glæder ITD sig over, at der i udkastet til bekendtgørelsen er foretaget en lang række præciseringer og konsekvensændringer som umiddelbart vil give bedre og forenklet overblik og forståelse af bekendtgørelsen.

ITD er dog ærgerlig over at en del af de indsendte og begrundede ønsker ikke er medtaget i udkastet. Flere af ønskerne var stillet med henblik på at øge sikkerheden under udførelsen af særtransporter – både for særtransportens mandskab og for øvrige trafikanter. Andre ønsker var stillet med henblik på at optimere godsmængden pr. transport, og derved begrænse antallet af særtransporter til gavn for klima, infrastruktur og trængsel. Sidst men ikke mindst var der ønsker, der vil medføre forenkling og lettelse af arbejdsmæssige og administrative byrder ved udførelse af visse typer af særtransporter og derved være til gavn for både særtransportører og tilladelsesudsteder. Nogle ønsker er heller ej nævnt i høringssvaret.

For god ordens skyld er ITD's tidligere fremsendte ønsker om ændringer og tilføjelser til bekendtgørelsen om særtransport vedhæftet dette høringssvar.

Ifølge høringssvaret vil flere emner umiddelbart kunne implementeres under kommende revision af øvrige bekendtgørelser, herunder dimensionsbekendtgørelsen, bekendtgørelse om visse personers adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter mv.

ITD håber at Færdselsstyrelsen vil være særlig opmærksom på at inkludere de relevante emner under de kommende høringer for de øvrige bekendtgørelser, ligesom ITD håber at Færdselsstyrelsen indenfor en rimelig tidsramme vil være lydhøre over for videre dialog, om ændringer og tilføjelser til bekendtgørelsen om særtransport.

Konkrete bemærkninger til høringssvaret

§ 3, stk. 1 (1)

Formuleringen af muligheder for sammensætning af køretøjer for blokpåhængsvogn bør ændres. Det er ikke muligt at sammenkoble en blokpåhængsvogn med en dolly eller en blokvogsdolly, hvorfor angivelserne bør opdeles i eksemelvis (1) og (2), som det også er tilfældet i den nuværende gældende bekendtgørelse om særtransport nr. 798 af 02/06/2022.

Det der umiddelbart menes med formuleringen må være "blokvogn, hvori der indgår en blokvogsdolly, som er indskudt mellem det trækkende køretøj og sættevogn/bloksættevogn, anses som en blokpåhængsvogn, hvis blokvogsdollyen 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.

§ 6 stk. 2

Det er hensigtsmæssigt at godkendelsesperioden for blokvogn, i de tilfælde hvor "blokvogn" fremgår som registreret supplerede 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.

§ 7 stk. 5 og § 8 stk. 8

Ved ophævelse af regler, gældende for køretøjer der er godkendt før 1. februar 2005, bør det sikres at der ikke kan opstå urimelige problemer eller begrænsninger for særtransportaktører. Eventuelt ved at muliggøre eventuel dispensation i særlige tilfælde.

ITD har dog ikke kendskab til materiel, som vil kunne opleve problemer eller begrænsninger ved at disse bestemmelser ophæves.

§ 14 stk. 2

Køretøjer der til fremdrift anvender et alternativt drivmiddel til diesel har i vid udstrækning 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 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 ovenstående, 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 udkastmaterialet 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.

§ 15 stk. 1 (5) (6) og § 33

Containertransportører i Danmark er meget udfordret af u hensigtsmæssige regler, som i stort omfang særligt begrænser mulighederne for kørsel med highcube ISO-containerne på sideloader-chassiser.

Det er jf. bekendtgørelsen om særtransport 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 belæssede high-cube containere på sideloader-chassis. 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 jf. §33.

I praksis betyder det eksempelvis at en tom high-cube container kan transporteres ad en vilkårlig rute, såfremt at der er meddelt en tilladelse for transporten. Men den selvsamme container på det selvsamme sideloader-chassis kan ikke køre retur, da containeren nu er belæsset med udeleligt gods, med mindre at der indgår kombineret trafik undervejs. Transporten har fuldstændig samme dimensioner ved frem og returkørsel, med kun den ene af kørslerne er mulig at gennemføre efter de nuværende regler.

ITD anmoder derfor igen 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, hvor det er muligt at have en generel højde på indtil 4,20 m ved kørsel med 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. Dog forudsat at der fortsat skal indhentes tilladelser for disse kørsler.

§16 stk. 4

ITD finder det glædeligt, at også mobilkran og stort påhængsredskab kan køre tilladelsesfrit med en bredde op 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.

§16 stk. 5

Ordlyden i bedes ændret i overensstemmelsen med dialogen mellem ITD, Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen, om hvorvidt eksempelvis langt gods kan transporteres i en inloader-sættevogn, da denne er den bedst anvendelige til formålet, selvom læssefladen er under 13,6 m.

Svaret fra Færdselsstyrelsen til Vejdirektoratet og ITD den 08/03/2023:

”Udtrykket ”for langt” i Særtransportbekendtgørelsen § 18 stk. 6, (nu §18 stk. 5) skal for det første ses i sammenhæng med de bestemmelser, der findes om længde i Dimensionsbekendtgørelsen jf. bestemmelsens stk. 1, hvorefter Vejdirektoratet efter nedenstående reglerne kan tillade særtransporter med blokvogn, der nødvendiggør overskridelse af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, jf. dog reglerne om tilladelsesfri kørsel. Her forstås, at hvis en transport kan foregå efter reglerne om tilladelsesfri kørsel, kan bestemmelsen ikke anvendes.

Vi mener dog ikke, at bestemmelsen kan indskrænkes til alene at omfatte største ladelængde, men må skulle fortolkes således, at der kan være tale om en hvilken som helst længdeoverskridelse i medfør af dimensionsbekendtgørelsen – f.eks. det samlede vogntog. Det må henvise til den valgte transportmetode, selvfølgelig indenfor reglerne om godsets beskaffenhed.

En særtransport kan jo både være en overskridelse af højde, bredde og længde, og derfor kunne det lige så vel være en anmodning om dispensation fra højdekravet (hvorved transporten skal foregå på en rute ganske uden broer), men hvor transporten så ikke overskrider længdereglerne – som angivet i eksemplet.

Det må være anmoderens ansvar at udrede nærmere, hvilke bestemmelser på den pågældende transport overskrider, og enhver overskridelse af de længdebestemmelser, der findes i dimensionsbekendtgørelsen, må anses for at være "kørsel med for langt gods".

ITD foreslår derfor følgende ordlyd i §18 stk. 5:

"Ved transport af gods, der er for langt i forhold til køretøjs læsseflade, og eventuelt samtidig for bredt eller højt, kan der medbringes op til tre stykker gods, der hver især er for lange, under forudsætning af..."

§20 stk. 2

ITD ser med stor tilfredshed på de foreslåede forøgelse af højde- og breddedimensioner, samt forøgelse til køretøjsklasse 100, før end at Vejdirektoratet skal forhandle med vedkommende vejmyndigheder, ejere af private veje og broer med videre, inden der kan gives tilladelse.

En sådan tilpasning vil alt andet lide forenkle den samlede sagsbehandling for en større andel af de samlede ansøgninger om særtransporttilladelse, og dermed forkorte den samlede sagsbehandlingstid. Samtidig vil vejmyndigheder mv blive mindre belastet af anmodninger/høringer fra Vejdirektoratets tilladelseskontorer, og særligt hvor der mere eller mindre blot er tale om formalia.

§20 stk. 3

ITD er enig i at ovennævnte vejmyndigheder eller private vej- og broejere mv. skriftligt bør kunne anmode Vejdirektoratet om, at der fortsat skal ske høring/forhandling i forhold til de nuværende gældende dimensioner og køretøjsklasser, hvis særlige forhold kræver dette.

§22 stk. 2

Det anbefales at formuleringen af "anden fysisk eller juridisk person" ændres for forståelsens skyld. ITD mener at hensigten med §22 stk. 2 er at tilføje, at en særtransporttilladelse som er meddelt til en særtransportaktør ikke må overdrages til anden særtransportaktør. Måske formuleringen "anden fysisk eller juridisk person" vil kunne forvirre tilladelsesansøgere.

§27 stk. 2

Hvis der ved fjernelsen af ordet "flat" herved kan tolkes, at et flat fremover går under betegnelsen "container eller lignende", er ITD enig i dette.

§26 i bkg. 789 af 02/06/2022

Hvis der ved fjernelsen af nuværende gældende bestemmelser i §26 (bkg. 789 af 02/06/2022) herved kan tolkes, at udelelige armeringsnet kan transporteres vandretliggende jf. §27 stk. 2, er ITD enig i dette. Årsagen til at armeringsnet er nævnt særskilt i bkg. 789 af 02/06/2022 skyldes en tidligere tolkningstvist.

§44

Under den tidligere revision af bekendtgørelsen om særtransport er tilladelsesansøgerens mulighed for klageadgang fjernet. Dette mener ITD fortsat udgør et problem i tilfælde af uoverensstemmelser mellem ansøger (eller deres kunder) og tilladelsesudsteder.

ITD opfordrer til, at der genindrettes klageadgang i bekendtgørelsen om særtransport. Man bør ved uoverensstemmelser under alle omstændigheder kunne få vurderet situationen hos en relevant tredjepart. Dog skal det nævnes, at ITD er vidende om tilfælde, hvor uoverensstemmelser er blevet taget op til vurdering i samråd med ledende personer på Vejdirektoratets område for særtransporttilladelser. Men en officiel klageadgang ønskes fortsat.

Bilag 1 (16)

Færdselsstyrelsen oplyser i høringsbrevet, at branchen ønsker at udskriften for særtransport fornyes med én måneds mellemrum.

ITD er umiddelbart uforstående over, at Færdselsstyrelsen oplyser, at der i branchen (her må der menes den overvejende del?) ønskes gyldighed for udskriften i én måned. Det er ikke det billede eller de ønsker ITD møder fra brugerne.

ITD har gentagende gange anmodet om at gyldigheden 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 – eksempelvis hver mandag eller hver anden mandag.

ITD er endvidere fortsat uforstående overfor nødvendigheden af, at der under en tidligere revidering af bekendtgørelsen om særtransport blev indført skærpelsen om, at alle særtransporter skal medbringe udskriften for særtransport, og dermed også de tilladelsesfrie særtransporter. ITD mener at det u hensigtsmæssigt at transportere, hvis gods eksempelvis alene øger længden med få centimeter er omfattet af kravet uden at dette vil have noget som helst fremkommelighedsmæssig betydning.

For god ordens skyld indsættes her et uddrag om dette emne fra ITD ønsker om ændringer til bekendtgørelsen om særtransport:

Krav om udskrift til særtransporter for alle særtransporter

ITD stiller sig kritisk over for de skærpelser, der blev indført omkring "udskrift til særtransporter" ved ændringen af bekendtgørelsen om særtransport i oktober 2019.

ITD savner faglig begrundelse for, at udskriftens gyldighedsperiode blev kortet ned til kun 5 dage, set i forhold til de tidligere tilladte 30 dage. Dette set i lyset af, at der efter de regler ikke oplevedes u hensigtsmæssigheder med en 30-dages gyldighedsperiode.

Den markante forkortelse af gyldighedsperioden har da også medført unødige administrative byrder for særtransportørerne.

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

ITD anmoder om, at gyldighedsperioden forøges til minimum 7 dage og helst 14 dage, som vi mener vil være acceptabelt og brugbart for alle parter.

ITD stiller sig endvidere uforstående over for nødvendigheden af samtidige ændring om, at "udskrift til særtransport" skal medbringes på alle særtransporter, og dermed også de tilladelsesfrie særtransporter.

Set fra transportbranchens side synes dette forslag ubegrundet, da der generelt er meget god fremkommelighed for de tilladelsesfrie særtransporter. I Færdselsstyrelsens "Vejledning om betingelser for tilladelsesfrie og tilladelseskrævende særtransport" af 15.05.2018 står netop følgende anført: "Ved indførelsen af tilladelsesfrie transport er det vurderet, at transporten indenfor de angivne dimensioner i §§ 25-29 ikke volder større trafikale udfordringer."

Bilag 2 (6)

At der tilføjes muligheder for anbringelse af afmærkning på de længst udragende dele af godset finder ITD særdeles hensigtsmæssigt. Dog er det et stort problem at dette ifølge høringsudkastet kun tillades hvis de bredeste dele af godset befinder sig mere end 4,10 m over vejbanen.

Ved alene at tillade denne mulighed på en højde af minimum 4,10 m over vejbanen, bortfalder muligheden for at anvende denne trafiksikre fordel på de transportere, hvor det umiddelbart giver bedst mening, og hvor der dagligt gennemføres flere transportere af samme udformning.

For at illustrere et konkret eksempel, indsættes her et uddrag om dette emne fra ITD ønsker om ændringer til bekendtgørelsen om særtransport:

Regler for afmærkning af bredt gods med rød/hvide tavler eller blitzlys

Brede særtransporter skal i henhold til særtransport bekendtgørelsens bilag 2, (5) afmærkes med eksempelvis rød/hvide tavler med hvidt/rødt lys på henholdsvis fremadvendte/bagudvendte tavler. Tavlerne skal placeres foran og bagved det bredeste sted på godset/køretøjet og skal være placeret således, at afmærkningen går lige så langt ud som det yderste punkt af godset/køretøjet. Underkanten af afmærkningen skal være højst 1,50 m over vejbanen.

I tilfælde hvor der transporteres særligt bredt gods, hvor transporterens bredeste punkter er langt højere end 1,50 m over vejbanen, vil det være hensigtsmæssigt med alternative regler for afmærkning af transportens bredde. Dette særligt for at undgå faremomenter og fremkommelighedsproblemer med tavler (eller gult lys), som er ført ud i transportens fulde bredde, og i en højde af maksimal 1,50 m mellem vejbanen og underkanten af markeringen. I nogle tilfælde vil tavlerne skulle trækkes op mod 2 meter ud fra blokvognen i hver side for at kunne efterleve de nuværende regler for afmærkning. Dette vil i praksis medføre udfordringer ved passage af vejskilte, autoværn, beplantning og ikke mindst passage af øvrig trafik.

Desuden vil markeringstavler (eller gult lys), som er trukket langt ud fra blokvognen, kunne udgøre en fare for øvrige trafikanter.

På billederne har vi illustreret vores anbefaling til en alternativ markering af særligt brede transportere, hvor den største bredde for transporten er særligt højt over vejbanen.

*De **Røde** cirkler illustrerer de krævede tavler (eller gule markeringslys) i en højde på ca. 1,50 m over vejbanen.*

*De **Grøn** cirkler illustrerer vores ønsker til en alternativ lovlig mulighed for markering.*



ITD står naturligvis til disposition ved dialog om særtransport eller ved ønske om uddybning i henhold til høringsvaret eller de tidligere fremsendte ønsker til ændringer af særtransportreglerne.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: 2022-211810

Vor ref.: OHO/fba 23-15

Dato: 12.5.2022

Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

DTL-Danske Vognmænd (DTL) og DTL Kran Blok Erfa takker for modtagelsen af udkast til en flerdelt opdatering af særtransportbekendtgørelsen.

Vi håber dermed, at der kan indføres gode løsninger, og at det vil omfatte mange flere gode tiltag. I den anledning skal vi ikke undlade at gøre opmærksom på vores tidligere fremsendte forslag til forbedring af særtransportbekendtgørelsen.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) og DTL Kran Blok Erfa har følgende bemærkninger til:

§ 1 Denne bekendtgørelse fastsætter regler for særtransport, hvorved, medmindre andet er bestemt, forstås transport af udeleligt gods, der nødvendiggør overskridelse....

Ordet nødvendiggør bør ændres til medfører: der medfører overskridelse

Videre: overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen), på lastbil og vogntog bestående af lastbil og påhængsvogn eller sættevogn

Bør ændres til overskridelse af en eller flere bestemmelser i bekendtgørelsen om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen), lastbil og påhængsvogn og/eller sættevogn eller flere påhængskøretøjer, herunder modulvogntog.

Dermed vil der i fremtiden være mulighed for en positiv virkning på klimaet med reduceret klimapåvirkning ved at kunne anvendes nye vognogskombinationer

§10 Stk. 3 Mobilkraner

Den tilladte totallængde bør af hensyn til tilkoblingsanordning og påvirkninger forøges, fordi en 5-akslet mobilkran på 60 tons totalvægt og en tilkoblet 3-akslet ballastkærre på 36 tons totalvægt (altså en samlet totalvægt på 96 tons) kan, med den nuværende længdebegrænsning, let opnå en for høj Dc værdi på kærre-trækket.

Ved beregning af denne værdi, benyttes trade off modellen som er i ECE R55, og som giver mulighed for at kunne inkludere Dc-værdien. *Med en forøgelse på ca. 0,30 / 0,50 m i længden vil Dc værdien kunne blive reduceret til et fornuftigt niveau.*

Netop 5-akslede mobilkraner med 3-akslede ballastkærre er en kombination, som der kører mange af i Danmark.

§16 Stk. 2

Vogntogsvægten bør af hensyn til klimapåvirkningen hæves fra 70.000 kg til 90.000 kg

Kapitel 6

§27 Stk. 9

- *Af Politiet eller af en eller flere personer, der er bemyndiget til at regulere færdsel i forbindelse med særtransporter*

Bør ændres til:

- *Af Politiet eller af en eller flere personer, der er uddannet STA, og som er bemyndiget til at regulere færdsel i forbindelse med særtransporter*

§41 Stk. 4

Føreren af særtransporten skal have udsyn bagud til horisonten langs godsets ydre sider, parallelt med køretøjets længdeakse. Udsynet kan eventuelt etableres med en kameraløsning.

DTL Kran Blok Erfa opfordrer til at teksten ændres til *Udsynet kan eventuelt etableres med ekstra spejle eller en kameraløsning.*

§42

Forslag til teksttilføjelse: *Såfremt føreren af følgebilen skal kunne dirigere trafik, skal vedkommende have erhvervet sig et STA-certifikat*

§44

I § 44 benyttede man ressortomlægningen til at afskære den tidligere gældende klageadgang. I de tidligere gældende regler kunne politiets afgørelse indbringes for Færdselsstyrelsen. DTL har eksempler på, at der i forbindelse med udstedelse af særtransporttilladelser ved første instans blev stillet ulovlige vilkår. Ulovlige vilkår, som først blev ophævet i forbindelse med en klagesag til rekursmyndigheden. DTL finder det dybt betænkeligt, at man benyttede

lejligheden og ressortomlægningen til at afskære klageadgangen. Derved fraveg man det almindelige gældende 2. instansprincip, som er (var) hovedreglen i dansk forvaltningsret. Klageadgangen er en retsgaranti, som har til formål at sikre en lovlige og hensigtsmæssig administration hos underinstansen. Desuden skal klageadgangen sikre en lovlige og ensartet praksis. DTL foreslår derfor, at der skal være klageadgang til Transportministeriet over Vejdirektoratets afgørelser på særtransportområde

Almindelige betingelser

Punkt 8 Særtransporter der udføres i henhold til § 31. bør **ikke** være omfattet af reglen om at læsset ikke må røge mere end 2,00 m ud af bagenden.

Punkt 15

Der skal i det trækkende køretøj være en højst 5 dage gammel udskrift til særtransport fra Vejdirektoratets hjemmeside.

DTL Kran-Blok Erfa skal opfordre til, at der snarest bliver udviklet en app-løsning, hvor man kan indtaste startsted og slutdestinationen på fx en smartphone eller iPad, 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 en sådan løsning er til stede, opfordrer DTL Kran-Blok Erfa 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 tilbage ved vognmandens adresse fredag eller lørdag. Hvis den første tur er tilrettelagt og de nødvendige dokumenter er lagt ud til føreren fredag før, er 5 dage helt urealistisk.

Samtidig bør det med nutidens digitale niveau være tilstrækkeligt at dokumenter er tilgængelige på fx Ipad, uden at det behøver at være downloaded. Det vigtige her er jo at føreren har set og læst indholdet inden særtransportens start, og ikke hvor lang tid det tager at hente den når det bliver kontrolleret.

Ledsagebil

Punkt 5

Forslag til ændring af teksten af hensyn til trafiksikkerheden:

Ledsagebil skal uanset nationalitet opfylde de danske bestemmelser for ledsagebiler.

Kommentar til høringsbrevet

Punkt 5 og 11

Udførelse af særtransport på modulvogntog

Det bør være muligt at udføre særtransport med modulvogntog, fx 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 gods (ikke langt) på. Endvidere bør det også være muligt at

køre med to brede kolli, fx to pavilloner på et modulvogntog, som man gør det i vores nordlige nabolande.

DTL Kran-Blok Erfa har medlemmer, der har særdeles gode erfaringer med en klimavenlig løsning ved transport af fx to brede pavilloner på et modulvogntog, og når det kan lade sig gøre i flere af vores nabolande, som også er medlem af EU, bør det også kunne lade sig gøre i Danmark.

Punkt 7 Breddeunderstøtning / forbreddninger

Det er glædeligt, at der er noget på vej om forbreddninger, DTL Kran-Blok Erfa ser frem til en snarlig løsning.

14. Anmeldelsespligtig bredde

En anmeldelsesordning for transportere, som skitseret tidligere af DTL Kran-Blok Erfa, vil være yderst relevant. Det skal ikke mindst ses i lyset af, at Vejdirektoratet selv allerede ved det første møde inden overdragelsen af udstedelser til Vejdirektoratet fandt sted, anmodede branchen om at komme med gode input til, hvordan antallet af ansøgninger kunne reduceres.

En ordning, hvor man bliver certificeret til at kunne anmelde ikke bare brede men også lidt højere særtransporter, er derfor et yderst relevant værktøj hen mod en effektivisering.

Venlig hilsen

DTL Kran-Blok Erfa

Finn Bjerremand