

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2021-113828
02-06-2022

Høringsnotat

Bekendtgørelse om særtransport

Færdselsstyrelsen har den 8. april 2022 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 6. maj 2022.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Politiforbundet, FDM (Forenede Danske Motorejere), ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Dansk Bilbrancheråd.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Datatilsynet, SEGES, AMU Transport Danmark, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, DTL - Danske Vognmænd, Dansk Erhverv og De Danske Bilimportører.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

ITD glæder sig over, at der er igangsat et større arbejde med ændringer af særtransportreglerne. ITD håber, at de samlede ændringer vil resultere i et mere tidssvarende regelsæt, som vil give bedre mulighed for transportoptimering og lette udførelsen af særtransport uden at gå på kompromis med trafiksikkerheden. ITD har tidligere indsendt ønsker om tilføjelser og ændringer til bekendtgørelse om særtransport. De indsendte ønsker har til formål at effektivisere særtransportområdet, gavne klimaet og skabe bedre sikkerhed under transporterne. ITD er positiv over for, at de samlede ændringer og tilføjelser gennemføres ad to omgange, hvor der afsættes tid til, at de mere gennemgribende ændringer og tilføjelser kan gennemarbejdes grundigt frem til anden forventede ikrafttræden (af fase to) den 1. juli 2023.

DTL takker for modtagelsen af udkast til en todelt opdatering af bekendtgørelse om særtransport. DTL håber dermed, at der kan indføres gode løsninger, og at den næste omgang vil omfatte

mange flere gode tiltag. DTL gør i den anledning opmærksom på tidligere fremsendte forslag til forbedring af bekendtgørelse om særtransport.

Dansk Erhverv henviser til DTL's bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet.

2. Motorredskab med længde på mere end 12 m

SEGES bemærker, at der siden juni 2019 har været dialog mellem Færdselsstyrelsen og landbrugserhvervet om motorredskaber længere end 12 m, som ikke må køre på offentlig vej. Der er samarbejdet hen imod en ændring af bekendtgørelse om særtransport, så motorredskaber kan omfattes af bekendtgørelsens §§ 3 og 4. SEGES har set henimod denne ændring i 2020, 2021 og nu 2022, men finder heller ikke i dette udkast den forventede tilpasning. Landbrugserhvervet har behov for at gøre opmærksom på, at det haster med en permanent løsning for de køretøjer, der falder udenfor de almindelige regler om masser, dimensioner m.v. Indtransporten af sukkerroer til fabrik med lastbil er helt afhængig af, at rense- og læsemaskinerne kan køre ud til markerne, hvor sukkerroerne er mellemlagret, før de læsses på lastbil. Motorredskaber som roeoptagere, kartoffeloptagere, rense- og læsemaskiner m.v. bygges til det europæiske marked, hvor standardlængder oftest er 15 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen er bekendt med landbrugets udfordringer med motorredskaber, som er længere end 12 m. Tilføjelse af motorredskaber, som er længere end 12 m i bekendtgørelse om særtransport, vil kræve en samtidig ændring i DMR (Køretøjsregistret), Færdselsstyrelsen har derfor igangsat dette i samarbejde med Motorstyrelsen og det er styrelsens forventning, at ændringen indgår i den næstkommende ændring af bekendtgørelse om særtransport.

3. Bemærkninger til § 1

SEGES anmoder om, at der i bekendtgørelsesudkastets § 1 "Anvendelsesområdet" tilføjes "på lastbil og vogntog bestående af lastbil og påhængsvogn eller sættevogn". SEGES henleder opmærksomheden på, at dette udelukker traktorer og motorredskaber, der i dag har mulighed for kørsel med blokvogn (indskrevet i § 9). Denne mulighed bør ikke fjernes.

DTL foreslår, at ordet "nødvendiggør", ændres til "medfører", idet der i fremtiden vil være mulighed for en positiv virkning på klimaet med reduceret CO₂-udslip ved at kunne anvende nye vogntogskombinationer. DTL bemærker, at den indsatte tekst vedrørende returkørsel fra nødretsopgaver er et godt tillæg.

De Danske Bilimportører støtter udvidelsen af anvendelsesområdet til at omfatte kørsel med særlige køretøjer med en konstruktion, der nødvendiggør overskridelse af dimensionsbekendtgørelsens bestemmelser, som f.eks. for de i høringsbrevet nævnte typer af specialkøretøjer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen fortsætter med: "samt kørsel med mobilkran, store påhængsredskaber og med belæsset såvel som ubelæsset blokvogn." Da § 1 ikke specificerer, hvad der må anvendes som trækraft for belæsset såvel som ubelæsset blokvogn, forbyder § 1 ikke, at traktor eller motorredskab anvendes som trækraft for blokvogn. Der er således fortsat mulighed for, at traktorer og motorredskaber kan køre med blokvogn.

Færdselsstyrelsen har noteret DTL's ønske, som vil indgå i det videre arbejde med ændring af bekendtgørelsen frem mod 1. juli 2023.

4. Bemærkninger til § 2, stk. 3, § 4, stk. 2, og § 8, stk. 4

ITD og DTL finder det gavnligt og et fornuftigt tillæg, at tilføjelsen af "dolly" er indført i bekendtgørelsesudkastet. Det giver bredere muligheder for sammensætning af enheder til blokvogn.

De Danske Bilimportører og DTL kan støtte, at definitionen af stort påhængsredskab ændres, således at dette kan sammensættes af flere enheder. Det vurderes, at der er tale om et godt og informativt tillæg

5. Bemærkninger til § 15

ITD beder Færdselsstyrelsen vurdere, om det vil være relevant også at tilføje "vogntog" i tilføjelsen om tilladelsesfri kørsel i forbindelse med nødreto opgaver.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastet udvider anvendelsesområdet til at omfatte eksempelvis crashtendere, bjærgningskøretøjer og andet tungt materiel, som anvendes i forbindelse med alvorlige ulykker og katastrofer, og som rykker ud til nødreto opgaver, men som efter de nugældende regler ikke må køre retur på egne hjul grundet køretøjets vægt og dimensioner. Fremadrettet vil disse køretøjer kunne køre efter særtransportreglerne fremfor at skulle transporteres på andet køretøj. Færdselsstyrelsen skal i den forbindelse særligt henlede ITD's opmærksomhed på, at der ikke er tale om tilladelsesfri kørsel i bestemmelsen.

Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at der skulle være behov for, at vogntog også omfattes af ændringen og ser derfor ikke grund til at udvide bestemmelsen yderligere.

6. Bemærkninger til § 17, stk. 4

ITD og DTL henviser til tidligere indsendte ønsker om mulighed for kørsel med flere stykker skråtstillet gods, selvom den samlede bredde herved øges i mindre grad.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret ønskerne fra ITD og DTL og forventer at dette vil indgå i det videre arbejde med ændring af bekendtgørelsen frem mod 1. juli 2023.

7. Bemærkninger til § 19

ITD og DTL forudsætter ved denne ændring, at ballastklodser altid betragtes som udstyr, der hører til mobilkranen, da denne udstyrstype hidtil har været direkte nævnt i bekendtgørelse om særtransport.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ballastklodser til kran altid er omfattet af begrebet udstyr til mobilkranen.

8. Bemærkninger til § 25

SEGES bemærker, at der i § 25 står: "Bredt, udeleligt gods med en bredde på op til 3,30 m må transporteres uden tilladelse på lastbil og vogntog bestående af lastbil og påhængs-/sættevogn". Hermed udelukkes traktortrukne køretøjer fra denne mulighed. Traktor bør tilføjes.

ITD bemærker, at det er glædeligt, at også mobilkran og stort påhængsredskab kan køre tilladelsesfrit med en bredde på 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.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at § 25 stk. 2, ikke specificerer, hvad der må anvendes som trækraft for blokvogn, blokpåhængsvogn eller bloksættevogn. Bestemmelsen forbyder derfor ikke, at traktor eller motorredskab anvendes som trækraft for blokvogn. Der er således fortsat mulighed for, at traktorer og motorredskaber kan køre med blokvogn.

9. Bemærkninger til § 27

SEGES bemærker, at i bekendtgørelsesudkastets § 27 står der " Udeleligt gods må transporteres uden særtransporttilladelse på lastbil med en samlet længde på indtil 15,00 m på følgende betingelser". Hermed udelukkes traktortrukne køretøjer fra denne mulighed. Traktor bør tilføjes.

ITD bemærker, at mobilkran ikke er indrettet til godskørsel og er eksempelvis ikke underlagt bestemmelsen om bagudrettet underkøringsbeskyttelse, som angivet i § 27. Mobilkran bør tilladelsesfrit kunne have en længde på indtil 15,00 m uden at være omfattet af øvrige bestemmelser i § 27.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at § 27 alene vedrører kørsel med langt gods på ladet af et køretøj. En traktor er i henhold til færdselsloven et motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km/t. Dette har traditionelt været fortolket således, at en traktor ikke må være forsynet med lad, og dermed er § 27 ikke relevant for kørsel med traktor. Udførelse af særtransport med traktorvogntog med stor længde hører under § 29.

Færdselsstyrelsen bemærker i den forbindelse, at dimensionsbekendtgørelsens § 11 tillader, at vogntog, der består af traktor eller motorredskab med ét påhængskøretøj, må være 22,00 m lange, når der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme der har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder,

Færdselsstyrelsen er enig med ITD, hvorfor bekendtgørelsen justeres i overensstemmelse med bemærkningerne. Det var, i det bekendtgørelsesudkast som var i offentlig høring, foreslået, at mobilkran og ubelæst motorrevet blokvogn blev reguleret i det samme stykke, men som følge af ITDs høringssvar reguleres de nu i hvert sit stykke. Der er således taget højde for, at mobilkran ikke er indrettet til godskørsel og dermed eksempelvis ikke underlagt bestemmelsen om bagudrettet underkøringsbeskyttelse.

10. Bemærkninger til § 28

SEGES bemærker, at der i § 28 står: "Langt, udeleligt gods må transporteres uden særtransporttilladelse på sættevogntog og vogntog bestående af lastbil og bloksættevogn, med en samlet længde af bil, sættevogn/bloksættevogn og gods på indtil.". Traktorvogntog bør tilføjes.

ITD bemærker, at tilføjelsen giver mulighed for at anvende lang blokvogn med en fast koblingslængde på over 12,00 m, hvilket er hensigtsmæssigt. Denne mulighed vil umiddelbart også kunne føre til en bedre understøttelse af gods i visse situationer, hvor godset kan hvile helt og stabilt på den faste læsseflade uden at mangle eventuelle understøtningspunkter over et eventuelt udtræk.

DTL bemærker med stor tilfredshed, at bloksættevogne med koblingslængde over 12,00 m også er omfattet og, at stk. 4 nu er uden længdebegrænsning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at § 28 alene vedrører kørsel med sættevogn. På samme måde som beskrevet i svaret vedrørende § 27 er dette ikke relevant for traktorer. Færdselsstyrelsen kan supplerende oplyse, at traktorvogntog i visse tilfælde må have en længde på op til 22,00 m. Det er således tilladt for traktorvogntog at have en længe på op til 22,00 m, hvis der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme der har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder, og hvis der transporteres et arbejdsredskab, som er tilknyttet det trækkende køretøjs funktion. Færdselsstyrelsen vil dog overveje bemærkningerne fra SEGES i forbindelse med næste opdatering af bekendtgørelse om særtransport.

11. Bemærkninger til § 29

ITD bemærker, at længdebegrænsningen på højst 9,00 m har været problematisk for flere kran- og særtransportoperatører. Længdebegrænsningen har sat unødvendige begrænsninger i forhold til lastbilernes anvendelighed. ITD glæder sig over, at længdebegrænsninger på 9,00 m nu foreslås fjernet. Det er desuden i tråd med et af ITD's ønsker.

DTL bemærker, at det er glædeligt, at § 29, stk. 1, nr. 2, er ændret, således at den trækkende lastbil må være opbygget med en kran på mindst 25 tm (tonsmeter).

12. Bemærkninger til § 30

DTL anbefaler, at de fjernede regler genindføres, dog således at kørsel i det tilladelsesfrie felt giver lov til at udføre særtransport med højde op til 4,25 m uden tilladelse, og således at kørsel i den anmeldelsespligtige kategori giver lov til at udføre særtransport med højde op til 4,35 m. En sådan regel vil helt sikkert også medvirke til at aflaste Vejdirektoratets særtransportkontorer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at baggrunden for, at bestemmelser er slettet fra § 30, er den ændring der blevet indført i dimensionsbekendtgørelsen i 2019, hvor højden for bus, lastbil og påhængskøretøj blev fastsat til højst 4,10 m.

Færdselsstyrelsen bemærker, at DTL's ønske vedrørende en forøgelse af højden er modtaget og vil blive inddraget i det kommende arbejde frem mod en ændring af bekendtgørelsen til 1. juli 2023.

13. Bemærkninger til § 34

ITD glæder sig over, at ubelæssede blokvogne skal kunne benyttes til kørsel med tilbehør, aftagelige komponenter og ledsagebiler, selvom vogntogets længde overstiger 18,50 m. ITD mener dog, at teksten "og eventuelt aftagelige komponenter er afmonteret, så vogntogets længde bliver kortest mulig" er for restriktiv og begrænsende set i forhold til flere konkrete situationer og særtransportopgaver, som udføres af ITD's medlemsvirksomheder. I nogle tilfælde vil det være en stor udfordring, uhensigtsmæssigt og særdeles omkostningstungt at skulle afmontere alle aftagelige komponenter og tilbehør. ITD anbefaler kraftigt, at ordlyden lempes, så der bliver plads til den nødvendige fleksibilitet. ITD foreslår formuleringen: "og eventuelt aftagelige komponenter, som ikke uden væsentlig vanskelighed kan adskilles, er afmonteret, så vogntogets længde bliver kortest mulig."

De Danske Bilimportører kan støtte, at ubelæsset kørsel med blokvogne ikke længere begrænses til en længde på 18,50 m, men at det i stedet vil blive muligt at overskride denne længde, hvis kørslen sker i den kortest mulige længde i sammenskubbet stand.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen er blevet lempet med den ændrede ordlyd, således at blokvogne fremover må benyttes til kørsel med tilbehør, aftagelige komponenter og ledsagebil(er) hidrørende fra en forestående/ gennemført særtransport, forudsat at eventuelt udtræk er skubbet sammen, og eventuelt aftagelige komponenter er afmonteret så vogntogets længde bliver kortest mulig. Der vil således ikke længere være en begrænsning på 18,50 m.

Færdselsstyrelsen betragter ITD's forslag som en yderligere lempelse. Med den foreslåede præcisering "uden væsentlig vanskelighed" åbnes bestemmelsen for yderligere fortolkning. Færdselsstyrelsen finder dermed, at der kan opstå en uklar retsstilling, hvorfor en sådan ændring ikke er ønskelig.

14. Bemærkninger til § 36

DTL bemærker, at det er overraskende, at totallængden for mobilkran med påhængskøretøj er sat til 30,00 m, når det af § 11, stk. 3, fremgår, at den samlede længde for en mobilkran med påhængsvogn ikke må overstige 23,00 m. DTL har ikke fundet eksempler på mobilkrane med tilhørende påhængskøretøjer, som vil kunne udnytte de anførte 30,00 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at de 30 meter beror på, at det under arbejdet med bekendtgørelsen blev overvejet at ændre nogle længdegrænser fra 23 til 30 meter, men det blev besluttet, at en sådan ændring krævede flere analyser. Længden på 30 meter blev fastsat ud fra fremkommelighedsovervejelser, og blev i dette tilfælde, ved en forglemmelse, ikke fjernet igen. Færdselsstyrelsen fjerner tilføjjelsen fra bestemmelsen.

15. Bemærkninger til § 40

DTL finder det dybt betænkeligt, at man ikke har nogen klageadgang. Derved fraviges det almindeligt gældende 2-instansprincip, som er hovedreglen i dansk forvaltningsret. Klageadgangen er en retsgaranti, som har til formål at sikre en lovlige og hensigtsmæssig administration hos underinstansen. Desuden skal klageadgang sikre en lovlige og ensartet praksis. DTL foreslår, at der skal være klageadgang til Transportministeriet over afgørelser på særtransportområdet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at 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.

16. Bemærkninger til bilag 3, punkt 4

ITD bemærker, at den nye indsatte bestemmelse vedrørende ildslukkere er mere restriktiv i forhold til tilsyn/egenkontrol/serviceeftersyn end de tilsvarende regler for håndildslukkere i bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods, som anvendes i forbindelse med transport af farligt gods. ITD anmoder om, at reglerne for ildslukkere, som kræves i henhold til bekendtgørelse om særtransport, sidestilles med reglerne for ildslukkere, som kræves i henhold til bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods § 13.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan tilslutte sig behovet for harmonisering mellem sammenlignelige regler. Færdselsstyrelsen bemærker hertil, at styrelsen arbejder på en ændring af bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods med henblik på ikrafttræden den 1. juli 2023 og vil i den forbindelse også se på tilpasning af bekendtgørelsens § 13.

På denne baggrund vil Færdselsstyrelsen afvente disse mulige ændringer og derfor udskyde eventuelle ændring af bilag 3, punkt 4 til behandling i det kommende arbejde med ændring af bekendtgørelsen frem mod 1. juli 2023.

17. Udtalelse fra Datatilsynet

Datatilsynet finder i deres høringssvar anledning til at henlede Færdselsstyrelsens opmærksomhed på databeskyttelseslovens § 28, hvoraf det fremgår, at der ved udtalelse af lovforslag, bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle forskrifter, der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastet blev sendt i høring hos Datatilsynet i overensstemmelse med databeskyttelseslovens § 28. Dette blev bekræftet af Datatilsynets medarbejder ved telefonisk henvendelse den 21. april 2022.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
AMU Transport Danmark
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Bilbranchen
BilsynsBranchen.dk
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Erhverv
Dansk Maskinhandlerforening
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Datatilsynet
De Danske Bilimportører
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen af Danske Vognfabrikker
Foreningen af Vognimportører i Danmark
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI)
Havarikommisionen for vejtrafikulykker

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Kran Blok Erfa

Landbrug & Fødevarer

Maskinleverandørerne

Motorstyrelsen

Politiforbundet

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

SEGES

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet