|  |  |
| --- | --- |
| høringsnotat |  |
|  | 4. oktober 2023 |

Høringsnotat **Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselslovens § 70a**

**1. Høringen**

*1.1. Høringsperiode*

Transportministeriet hørte den 28. april 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 16. juni 2023.

Lovudkastet blev den 28. april 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 28. april 2023.

*1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.*

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med \*.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Høringspart** | **Høringssvar modtaget** | **Bemærkninger** | **Ingen bemærkninger** | **Ønsker ikke at afgive høringssvar** |
| 3F Fælles Fagligt Forbund | Nej |  |  |  |
| AMU Transport Danmark | Nej |  |  |  |
| Arbejderbevægelsens erhvervsråd | Nej |  |  |  |
| ATAX arbejdsgiverforeningen for persontransport | Nej |  |  |  |
| AutoBranchen Danmark | Nej |  |  |  |
| VBG Group | Nej |  |  |  |
| Bilbranchen | Nej |  |  |  |
| Bilsynsbranchen | Nej |  |  |  |
| Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU) | Ja |  | X |  |
| Danmarks Naturfredningsforening | Nej |  |  |  |
| Danmarks Tekniske Universitet- Transport | Nej |  |  |  |
| Dansk Arbejdsgiverforening | Ja |  |  | X |
| Dansk Erhverv (DE) | Ja | X |  |  |
| Dansk Erhvervsfremme (DEF) | Nej |  |  |  |
| Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) | Nej |  |  |  |
| Dansk Kørelærer-Union | Nej |  |  |  |
| Dansk Maskinhandlerforening | Nej |  |  |  |
| Dansk Metal | Nej |  |  |  |
| Dansk PersonTransport | Nej |  |  |  |
| Danske Havne | Nej |  |  |  |
| Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL) | Nej |  |  |  |
| Danske Rederier | Nej |  |  |  |
| Danske Regioner | Nej |  |  |  |
| Danske Speditører | Ja | X |  |  |
| Danske Synsvirksomheder | Nej |  |  |  |
| Datatilsynet | Nej |  |  |  |
| De Danske Bilimportører | Nej |  |  |  |
| Digitaliseringsstyrelsen | Ja | X |  |  |
| Det faglige Hus | Nej |  |  |  |
| Dansk Industri/DI Transport | Ja | X |  |  |
| DTL – Danske Vognmænd | Ja | X |  |  |
| Dækbranchen Danmark | Nej |  |  |  |
| Fagbevægelsens Hovedorganisation | Nej |  |  |  |
| Forenede Danske Motorejere (FDM) | Nej |  |  |  |
| Foreningen af Danske Vognfabrikker | Nej |  |  |  |
| Foreningen af Frie Kørelærere | Nej |  |  |  |
| Foreningen af Vognimportører i Danmark | Nej |  |  |  |
| Forhandlingsfællesskabet | Nej |  |  |  |
| Forsikring og Pension | Nej |  |  |  |
| Forsvarets Færdselscenter | Nej |  |  |  |
| Frie Danske Lastbilvognmænd | Nej |  |  |  |
| Havarikommissionen for vejtrafikulykker | Nej |  |  |  |
| ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport | Nej |  |  |  |
| ITS Danmark | Nej |  |  |  |
| Kommunernes Landsforening (KL) | Nej |  |  |  |
| Kran Blok Erfa | Nej |  |  |  |
| Krifa | Nej |  |  |  |
| Kørelærerforeningen | Nej |  |  |  |
| Køreprøvesagkyndiges Landsforening | Nej |  |  |  |
| Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheård | Ja |  | X |  |
| Landbrug og Fødevarer | Nej |  |  |  |
| Midtsjællands kørelærerforening | Nej |  |  |  |
| Motorstyrelsen/Skatteministeriet | Ja | X |  |  |
| Politiforbundet | Ja |  | X |  |
| Rigspolitiet | Ja |  | X |  |
| Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ) | Nej |  |  |  |
| Rådet fore Bæredygtig Trafik | Nej |  |  |  |
| Råde for Grøn Omstilling | Nej |  |  |  |
| Rådet for Sikker Trafik | Nej |  |  |  |
| Sikre Veje | Nej |  |  |  |
| SKAD – Kæretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark | Nej |  |  |  |
| SMV Danmark | Nej |  |  |  |
| Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD) | Nej |  |  |  |
| Teknologisk Institut | Nej |  |  |  |
| Trafikstyrelsen | Nej |  |  |  |
| Transport på DTU | Nej |  |  |  |
| Transporterhvervets Uddannelser (TUR) | Ja |  | X |  |
| Aalborg Universitet – sektion for Veje, Trafik og Transport | Nej |  |  |  |

**2. Høringssvarene**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

***2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget***

Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Speditører og DTL-Dansker Vognmænd giver udtryk for, at de støtter op omkring lovændringen, da den giver mulighed for at gennemføre en forsøgsordning med dobbelttrailere. Overordnet bemærker organisationerne, at forsøget med dobbelttrailere bidrager til den grønne omstilling og rummer muligheder for, at transport- og logistikvirksomheder kan optimere deres kørsel.

*Transportministeriet bemærker, at den generelle opbakning til lovforslaget fra transporterhvervet er taget til efterretning. Det er Transportministeriets vurdering, at det vil bidrage positivt til den grønne omstilling, hvis reglerne for kørsel med vogntog lempes, således at det bliver muligt at iværksætte forsøgsordninger med nye og længere køretøjskombinationer.*

Digitaliseringsstyrelsen har bemærket, at de anbefaler at beskrive, hvori systemunderstøttelsen af forsøget med dobbelttrailer-vogntog består, herunder hvilke omkostninger, som er forbundet med systemunderstøttelsen.

*Bemærkningerne fra Digitaliseringsstyrelsen har givet anledning til, at afsnittet omkring systemunderstøttelse er udbygget i afsnit 4 i bemærkningerne til lovforslaget.*

***2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget***

2.2.1 Forslag om udvidelse af vejnettet

Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Speditører og DTL-Danske Vognmænd fremhæver, at de ønsker, at vejnettet for dobbelttrailere udvides til øvrige strækninger på det danske vejnet, herunder til grænseovergange til Sverige og Tyskland og til centrale logistikområder.

Dansk Erhverv og DTL-Danske Vognmænd fremhæver ønsket om, at der etableres en virksomhedsordning for dobbelttrailer-vogntog, som det kendes fra modulvogntog.

DTL-Danske Vognmænd fremhæver endvidere, at de anbefaler, at der etableres yderligere parkeringspladser ud over de allerede udvalgte med mulighed for at holde pause.

*Overordnet bemærker Transportministeriet, at efter gældende ret har Transportministeren beføjelse til at tillade forsøg med lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer. Med nærværende lovforslag udvides den eksisterende beføjelse, så der kan igangsættes forsøg med flere påhængskøretøjer. Det omfattede vejnet i en forsøgsordning med dobbelttrailere reguleres ikke i nærværende lovforslag men af bekendtgørelse.*

*Yderligere bemærker Transportministeriet, at der er truffet politisk beslutning om at gennemføre en forsøgsordning med dobbelttrailere på et afgrænset vejnet. En udvidelse af det besluttede forsøgsvejnet til flere strækninger, med yderligere omkobling- og parkeringspladser vil kræve politisk beslutning herom. Herunder skal der anvises finansiering til udvidelsen. Transportministeriet er umiddelbart positiv over for etableringen af en virksomhedsordning. Konsekvenserne heraf skal dog afdækkes nærmere, men lovforslaget forhindrer heller ikke en sådan ordning.*

2.2.2 Forslag til udvidelse af de tekniske specifikationer

Dansk Erhverv og Danske Speditører bemærker, at de ønsker, at de tekniske krav og regler for dobbelttrailere ikke skal være en hindring for grænseoverskridende transport med dobbelttrailere til Sverige. Specifikt bemærker Danske Speditører, at de danske specifikationer skal udformes i overensstemmelse med de svenske regler.

Dansk Erhverv og DTL-Danske Vognmænd fremhæver, at de ønsker, at den maksimale tilladte vogntogsvægt bliver 74 tons. Dansk Erhverv bemærker endvidere, at hvis vogntoget trækkes af en lastbil med alternativ drivlinje, bør længden være 34,5 m som i Sverige.

DTL-Danske Vognmænd bemærker, at de gerne vil have udvidet vogntogskombinationerne, så AB-Double også kan anvendes.

*Transportministeriet bemærker, at regulering af de tekniske specifikationer for dobbelttrailer-vogntog ligger uden for lovforslaget, da de tekniske specifikationer reguleres via særskilt bekendtgørelse. Nærværende lovforslag giver en generel hjemmel til, at Transportministeren kan tillade kørsel med lange vogntog på angivne strækninger og fastsætte bestemmelser for køretøjernes vægt og dimensioner. En udvidelse af tilladte tekniske specifikationer i en forsøgsordning vil kræve politisk beslutning.*

**3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet**

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

I bemærkningerne til afsnit 4 om økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser er det efter dialog med Skatteministeriet tilføjet, at mindreprovenuet fra energiafgifterne forventes at være ikke-nævneværdige. Det bemærkes, at Motorstyrelsen ikke har afgivet særskilt høringssvar men har koordineret med Skatteministeriet, som har indsendt høringssvar.

I bemærkningerne under punkt 2.1.2 Transportministeriets overvejelser er det tilføjet, at udformningen af forsøgsordningen med dobbelttrailere og ændringer hertil f.eks. eventuelle udvidelser af vejnettet og ændrede tekniske specifikationer vil påvirke konsekvensvurderingerne.

I bemærkninger til afsnit 4 om økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser er der tilføjet en udvidet beskrivelse af omkostninger til systemunderstøttelsen i forsøgsordningen med dobbelttrailere i forlængelse af bemærkninger fra Digitaliseringsstyrelsen.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.