

Færdselsstyrelsen
Att.: Lisa Sode
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 1. juni 2023

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 4. maj 2023.

Dansk Erhverv noterer sig, at bekendtgørelsen forudsætter vedtagelse af et kommende lovforslag om ændring af færdselsloven vedr. dobbeltrailere.

Dansk Erhverv er meget positive overfor forsøget med dobbeltrailere. Det rummer store muligheder for transportvirksomheder for at optimere logistikken og fragte mere gods på vejene ad gangen, som dermed bidrager til at sænke CO₂-udledningen.

Til august bliver det muligt at køre med dobbeltrailere i Sverige. Det er vigtigt, at der kan finde en gnidningsfri og grænseoverskridende transport med dobbeltrailere sted mellem de to lande, uden at de tekniske krav og regler bliver en forhindring.

Der lægges op til, at den faktiske totalvægt må være 72 tons (§ 7). Dansk Erhverv mener, at vogntogsvægten bør kunne være op til 74 tons ligesom i Sverige. Med hensyn til den tilladte vogntogslængde (§ 8) bør alle vogntog uanset drivlinje kunne være op til 34 m. Hvis vogntoget trækkes af en lastbil med alternativ drivlinje, bør længden være 34,5 m som i Sverige.

Det skal være muligt at anvende nye trailere med en længde på 14,9 m af hensyn til at kunne benytte standard materiel i kombinationen, som er afgørende for transportvirksomhedernes fleksibilitet.

Der stilles krav om (§ 10), at der ved indirekte eller direkte udsyn skal være oversigt langs hele vogntogets indre side ved et sving på 120°. Det er uklart, om det kræver specielle spejle eller kameraløsninger? Det vil her være hensigtsmæssigt, at kravet er opfyldt, med dét hver enkelt producent kan levere i stedet for et stille ekstrakrav om eftermontering af udstyr el.lign.

Dobeltrailer-vogntog skal bagpå det bageste køretøj være forsynet med et reflekterende skilt, hvor der står "EMS2" (§ 14). Det giver mere mening at holde sig til det gængse format, der er kendt fra modulvogntog, hvor skiltet angiver længden på vogntoget. Det vil være mere logisk og

intuitiv for menigmand, at der fx står 34 m. I Sverige skriver man "Långt fordonståg". Dansk Erhverv skal opfordre til, at de danske myndigheder i dialogen med Sverige arbejder for en harmoniseret skiltning, der gælder i begge lande, eller gensidig anerkendelse.

Der stilles krav om (§ 15), at motoren i det trækkende køretøj skal have en motoreffekt på mindst 5,2 kW/ton af vogntogets største tilladte vogntogsvægt. Det er positivt, at der ikke stilles krav om tandemtrækker, men at det er muligt at benytte standard materiel. Dog bør kravet gå på den faktiske vogntogsvægt og ikke største tilladte vogntogsvægt. Meget gods, der er egnet til dobbeltrailerkørsel, når aldrig op på en totalvægt tæt på den maksimale grænse, når vogntoget er fuldt læsset, fordi det er 'lavvægtsgods' – og derfor giver et krav, der går på den største tilladte vogntogsvægt, ikke mening. Desuden bør kravet ændres til motorkraft ændres til 5,0 kW/ton og altså sættes i forhold til den faktiske vogntogsvægt.

Der stilles krav om (§ 16), at et dobbeltrailer-vogntog samlet skal have mindst 10 aksler. Ved kørsel med let volumen gods bør det være "mindst 9 aksler" (jf. også ovenfor om faktisk vs. tilladte vægt).

Kravet om at registreringsattester skal medbringes under kørslen og forevises under kontrol (§23), skal kunne efterleves vha. elektronisk dokumentation. Det bør ikke være et krav, at dokumentationen er i papirform.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent