

Transportministeriet
Att.: Marie H. Lundorf
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 16. juni 2023

Høringsvar vedr. forslag til lov om ændring af færdselslovens § 70 a (forsøg med dobbeltrailer-vogntog)

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 28. april 2023.

Dansk Erhverv støtter meget op omkring 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 og trængslen.

På grund af de dokumenterede samfundsøkonomiske- og klimamæssige gevinster bør vejnettet for dobbeltrailere udvides hurtigst muligt, herunder til grænseovergangene til hhv. Sverige og Tyskland.

Det fremgår af lovforslaget, at der til at begynde med er afsat 17,1 mio. kr. til forsøget med dobbeltrailere til etablering af omkøblingspladser, vejprojekter og systemunderstøttelse. Det er en relativ lille investering i forhold til de mange fordele, og staten bør investere yderligere i dobbeltrailervejnettet og sørge for at udbrede vejnettet.

Vejtransportsektoren har brug for rammevilkår, der fremmer den grønne omstilling i en sektor, der har vanskeligt ved at omstille sig og finde alternativer til fossil transport. Her er udbredelsen af dobbeltrailere afgørende for, at vejtransporten kan bidrage til at indfri klimamålsætningerne.

Lovforslaget skaber den fornødne hjemmel til at gennemføre forsøget med dobbeltrailere. Dansk Erhverv støtter lovforslaget og har ikke lovtekniske bemærkninger til ændringen af § 70 a i færdselsloven.

Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen har allerede haft frist for høringssvar til udkast til bekendtgørelser, der fastsætter 1) vejnettet og 2) kravene til de omfattede køretøjer. Dansk Erhverv gør hermed bemærkninger i de to vedlagte høringssvar gældende i forhold til nærværende høring.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

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

Vejdirektoratet
Att.: Ivan Kenn Skaaning Hansen
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Den 26. maj 2023

Høringsvar vedr. udkast til bekendtgørelse om vejnet i forsøg med dobbelttrailere

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 28. april 2023.

Dansk Erhverv noterer sig indledningsvist, at bekendtgørelsen forudsætter vedtagelse af et kommende lovforslag om ændring af færdselsloven, der muliggør forsøget med dobbelttrailere.

Dansk Erhverv støtter meget op omkring forsøget med dobbelttrailere. 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.

På grund af de mange fordele bør vejnettet for dobbelttrailere udvides hurtigst muligt, herunder til grænseovergangene til hhv. Sverige og Tyskland. Udvidelsen kan i første omgang udvides til det foreslåede vejnet i Vejdirektoratets analyse af forsøgsordningen¹ og med tiden hele modulvogtogsnettet.

Der kan være forbundet visse, mindre anlægsomkostninger ved at udvide vejnettet, men de samfundsøkonomiske- og klimamæssige gevinster overstiger langt disse, og derfor bør staten prioritere udvidelsen.

Det er vigtigt, at udvidelsen og tilpasningen af vejnettet kan ske på en hurtig og fleksibel måde uden for mange bureaukratiske processer, og at virksomheder let kan blive koblet op på vejnettet. Der kan med fordel oprettes en virksomhedsordning lignende den, som er kendt fra modulvogtogsområdet.

Det er afgørende at få koblet centrale godsknudepunkter på dobbelttrailer-vejnettet. Her kan bl.a. nævnes Billund lufthavn, der i øjeblikket oplever en stigende godstransport. Der er kun en rastepuds på det foreslåede vejnet (Kildebjerg), men af hensyn til chaufførerne og deres køre- og hviletider vil flere rastemuligheder være hensigtsmæssig, fx ved at omfatte Skærup Vest.

¹ <https://www.trm.dk/publikationer/2021/analyse-af-forsøgsordning-med-dobbeltrailere>

Det er særledes positivt, at transportministeren har drøftet dobbeltrailere med den slesvig-holstenske transportminister og vil undersøge muligheden for at udvide den danske forsøgsordning, så dobbeltrailere også kan køre til den dansk-tyske grænse.

Dansk Erhverv skal desuden opfordre til, at man fra dansk side i EU-regi arbejder for effektiviseringer af den grænseoverskridende godstransport i Europa, som bl.a. dobbeltrailere og ændringer af reglerne om lastbilers vægt og dimensioner, da det både medfører produktivets-, trængsels- og klimagevinster samt kan hjælpe på den strukturelle chaufførmangel.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent