

Færdselsstyrelsen
Att.: Anna Kyhl Gøtske
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 7. august 2023

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Dansk Erhverv har modtaget høringen 23. juni 2023.

Dansk Erhverv er meget positiv overfor, at lastbilvognenes længde og vægt bliver forøget. Der er stor efterspørgsel på det i branchen, og det er glædeligt, at man fra politisk side har lyttet og prioriteret midler, så tiltagene kan træde i kraft et år tidligere end ellers planlagt med virkning fra 1. januar 2024.

Den øgede længde og vægt betyder, at vognmændene kan transportere mere gods på én gang. Dermed reducerer vi CO₂-udledningen i transportbranchen og forbedrer lastbilernes driftsøkonomi. Dermed skabes en gevinst for både erhvervet og samfundsøkonomien. Det er vel underbygget i analyserne af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsregulering, der blev igangsat i *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten*.

Vejgodstransporten har en vigtig rolle i den grønne omstilling, men den er vanskeligt at omstille fra den ene dag til den anden. Ændringerne i reglerne om lastbilernes vægt og dimensioner er en hurtig og nem måde at opnå en klimagevinst, som vi bakker meget op omkring. Det gælder også mht. brugen af dobbeltrailere, hvor forsøgsvejnettet bør udvides, og mht. modulvogntog, hvor der er et ønske om at øge totalvægten med 6 tons for at effektivisere transporterne og få endnu flere CO₂-reduktioner.

Som sagt er Dansk Erhverv meget positive overfor de tiltag, der allerede er politisk besluttet at gennemføre¹, men vi mener, at der fortsat mangler flere vigtige tiltag.

Det gælder fx en forhøjelse af den tilladte maksimale vogntogsvægt for 7-akslede vogntog fra 56 tons til 60 tons, samt en forøgelse af den maksimale tilladte totalvægt for 3-akslede lastbiler fra 26 til 28 tons, og indførelse af 5-akslede påhængsvogne med en tilladt højeste totalvægt på 35 tons samt en forøgelse af den tilladte frihøjde fra 4,10 m og op til mindst 4,40 m.

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2023/regeringen-fremrykker-vaegt-og-dimensionslempelse-paa-lastbiler>

Det skal derudover også være muligt for lastbiler med kran mindre end 25 tonmeter at køre med standard 13,6 meter trailer. Samtidig skal akselafstanden på allerede idriftsatte påhængskøretøjer med trippelbogie ikke ændres for at opnå et maksimalt bogietryk på 27 tons.

Dansk Erhverv kan herudover tilslutte sig DTL's høringssvar, der indeholder yderligere forslag til tekniske forbedringer.

Alternative drivmidler

Dansk Erhverv støtter, at vogntogslængden forøges, når lastbilen kører på alternative brændstoffer. Det er afgørende for den grønne omstilling og overgangen til lastbiler på alternative drivmidler, at ramme- og konkurrencevilkårene for disse lastbiltyper ikke forringes i forhold til konventionelle lastbiler.

Det gælder også i forhold til totalvægten, hvilket der ikke er taget højde for med de planlagte ændringer. Hvis nyttelasten på en lastbil med alternativ drivlinje reelt bliver mindre end på en konventionel lastbil, fremmer det ikke overgangen til ny teknologi. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at totalvægten på tilsvarende vis som længden forsøges for lastbiler og vogntog, der kører på alternative brændstoffer.

Dansk Erhverv støtter, at naturgas betragtes som et alternativt brændstof.

Aerodynamiske anordninger

I udkastet til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde mv. fremgår det af den nye § 35, at kørsel med lastbil, som er forsynet med aerodynamiske anordninger, som kan slås ind eller afmonteres, alene må finde sted med de aerodynamiske anordninger i udfoldet position, når køretøjet anvendes på motorvej og motortrafikvej. Det bør ændres til, at de aerodynamiske anordninger også kan anvendes på hovedveje. Fx er der steder i landet, hvor vejene hurtigt veksler mellem motortrafikvej og hovedlandevej, og det er ikke hensigtsmæssigt, at vogntogene skal standse op for at anordningerne bliver klappet ind og ud. I praksis betyder det, at de stik imod hensigten slet ikke anvendes, og det er ikke til gavn for klimaet.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent