

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS2060103-00922
Dato: 14-12-2020

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogn-tog

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 3. november 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogn-tog i offentlig høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. december 2020.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: AutoCamperRådet, Advokatsamfundet, Politiforbundet, Dansk Bilbrancheråd, FDM, Dansk PersonTransport og Arbejdsgiverforeninger for persontransport.

Styrelsen har herudover modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra ITD, DTL-Danske Vognmænd, De Danske Bilimportører og Dansk Erhverv.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne hørings-svar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Mulighed for at undgå unødige begrænsninger i henhold til EU-reglerne

De Danske Bilimportører bemærker, at Færdselsstyrelsen bør overveje, i hvilket omfang det er muligt i henhold til EU-reglerne at undgå unødige begrænsninger i brugen af aerodynamiske anordninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1916, at medlemsstaterne kan forbyde brug af køretøjer og vogntog udstyret med anordninger i brugsstilling under hensyntagen til de særlige karakteristika i og mellem byer og byområder, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t eller derunder, og hvor det er sandsynligt at møde bløde trafikanter.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at begrænsningerne i dimensionsbekendtgørelsen om brugen af de aerodynamiske anordninger er proportionelle i forhold til opnåelse af den bedst mulige trafiksikkerhed, både for chaufføren og andre trafikanter.

Færdselsstyrelsen har først og fremmest vurderet det nødvendigt at begrænse brugen af aerodynamiske anordninger i byzoner med henblik på at reducere potentielle negative påvirkninger fra kørsel med længere lastbiler, busser og vogntog.

Færdselsstyrelsen har endvidere vurderet det nødvendigt at begrænse brugen af de aerodynamiske anordninger på de danske landeveje, dels da der kan være bløde trafikanter på landevejene, dels grundet udfordringen for chaufføren med at sikre, at anordningen er slået ind eller ud ved skift mellem byzoner og landeveje.

Yderligere har Færdselsstyrelsen vurderet det nødvendigt at begrænse brugen af aerodynamiske anordninger ved kørsel med modulvogntog til brug på motorveje samt at kørsel med særtransport ikke må anvende aerodynamiske anordninger i brugsstilling, idet dette findes særligt nødvendigt.

Færdselsstyrelsen har vurderet det nødvendigt at begrænse brugen af aerodynamiske anordninger ved kørsel med modulvogntog, der er en national ordning, til kun at måtte bruges i brugsstilling på motorveje, navnlig grundet udfordringen for chaufføren med at sikre, at anordninger, der skal håndteres manuelt, er slået ind, inden det erkendes, at strækningen skal forlades. Desuden fastsætter den kommende regulering af de tekniske krav for aerodynamiske anordninger ikke en øvre grænse for længden heraf, og ophæver derved reelt begrænsningerne vedrørende køretøjers største længde. Derfor kan Færdselsstyrelsen på nuværende tidspunkt ikke med sikkerhed vurdere, hvor lange lastbiler med aerodynamiske anordninger reelt bliver, og derfor er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere, hvorvidt sådanne køretøjer er egnede til kørsel på hele modulvogntogsnettet.

Færdselsstyrelsen bemærker, at særtransport vedrører kørsel med store køretøjer, der ikke kan holdes inden for rammerne af dimensionsbekendtgørelsen, og dermed som udgangspunkt ikke er egnede til kørsel på danske veje. Kørsel i medfør af særtransportbekendtgørelsen bør derfor udføres, så overskridelsen af de tilladte vægte og dimensioner bliver mindst mulig. Kørsel med udfoldede aerodynamiske anordninger forøger potentielt køretøjets samlede længde og strider dermed mod målsætningen om mindst mulige overskridelse af tilladte dimensioner. Færdselsstyrelsen vurderer derfor, at der ikke bør indføres muligheder, som forøger længden yderligere.

3. Brug af fuld- eller semiautomatiserede aerodynamiske anordninger på landeveje

ITD foreslår, at der differentieres mellem manuelt betjente anordninger og fuld- eller semiautomatiserede anordninger, og at brugen af fuld- og semiautomatiserede anordninger muliggøres på landeveje, idet brugerne dermed vil opnå en større økonomisk rentabel effekt. ITD frygter, at for mange begrænsninger vil gøre det mindre attraktivt at investere i og anvende anordningerne.

ITD vurderer, at politiet enkelt kan differentiere mellem manuelt betjente anordninger og fuld- eller semiautomatiserede anordninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det efter styrelsens opfattelse ikke umiddelbart vil være muligt på afstand at se, om en given aerodynamisk anordning er automatisk eller manuelt betjent. Det vil derfor være nødvendigt for politiet at bringe bilen til standsning for at kontrollere, om anordningen er manuelt eller automatisk betjent, hvilket Færdselsstyrelsen ikke anser for hensigtsmæssigt.

Af hensyn til den praktiske administration af reguleringen har Færdselsstyrelsen derfor valgt ikke skelne mellem automatiske og manuelt betjente anordninger. Færdselsstyrelsen vil dog følge udviklingen af de aerodynamiske anordninger og løbende vurdere, om der er behov for tilpasning.

4. Om afmontering af aerodynamiske anordninger

DTL-Danske Vognmænd bemærker, at det er urealistisk, at føreren af et vogntog skal kunne afmontere en aerodynamisk anordning, da det vil kræve udstyr til, at føreren kan komme op i højden ved bagenden af et vogntog, som næppe er i overensstemmelse med arbejdsmiljøregler m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der med ordlyden "indfoldede eller afmonterede" menes, at chaufføren, i visse situationer, alene må køre med de aerodynamiske anordninger foldet ind, eller såfremt dette ikke er muligt, at de så skal være afmonterede.

Færdselsstyrelsen forventer ikke, at den enkelte chauffør vil afmontere anordningen under sin køretur, men at chaufføren, såfremt han eller hun ikke kan folde anordningerne ind, vil have afmonteret anordningerne forinden kørslen, såfremt dette findes nødvendigt i forhold til den kommende rute.

Det fremgår desuden af direktiv 96/53/EF, som ændret ved direktiv nr. 719/2015, artikel 8 b, stk. 3, litra a) at de aerodynamiske anordninger under forhold, hvor andre trafikanters eller førerens sikkerhed er i fare, skal foldes, trækkes ind eller fjernes af føreren.

5. Brug af aerodynamiske anordninger på alle vejtyper

DTL-Danske Vognmænd og Dansk Erhverv foreslår, at de aerodynamiske anordninger, i det omfang det er muligt, gerne må anvendes på alle vejtyper, da der er bekymring for, at udstyret ikke vil blive anvendt, og at den forventede reduktion af klimapåvirkningen udebliver.

De Danske Bilimportører er ligeledes bekymret for, at start-stop-forløb vil medføre, at de mulige besparelser på brændstofforbrug og CO₂-udledninger vil blive ædt op.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de valgte vejstrækninger er baseret på en afvejning af de forventede fordele og de forventede ulemper.

Færdselsstyrelsen har vurderet det nødvendigt at begrænse brugen af de aerodynamiske anordninger på de danske landeveje, dels da der kan være bløde trafikanter på landevejene, dels grundet udfordringen for chaufføren med at sikre, at anordningen er slået ind eller ud ved skift mellem byzoner og landeveje.

6. Brug af aerodynamiske anordninger på kølevogne

ITD foreslår at der åbnes op for muligheden for, at breddeforøgende anordninger, som aerodynamiske anordninger, kan monteres på en kølevogn, selvom den samlede bredde overstiger den maksimalt fastsatte bredde.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af tillæg 1 til forordning 1230/2012, som ændret ved 2019/1892, at køretøjets bredde inklusive et konditioneret karosseri med isolerede vægge ikke må overstige 2,6 m inklusive de målte fremspring, med anordningerne og udstyret fastgjort i brugsstilling og trukket/foldet ind.

Færdselsstyrelsen vurderer derfor, at bredden ikke må overstige 2,6 m, selvom der er monteret aerodynamiske anordninger.

7. Brug af aerodynamiske anordninger på køretøjer i forsøg med modulvogn tog på hele modulvogn togsvejnettet

ITD foreslår at aerodynamiske anordninger på modulvogntog udnyttes i brugsstilling på hele modulvogntogsnettet, herunder også motortrafikveje og landeveje, idet modulvogntog i forvejen er henvist til et særligt vejnet med god plads og fremkommelighed.

DTL-Danske Vognmænd og Dansk Erhverv foreslår at aerodynamiske anordninger på modulvogntog må anvendes på lige vilkår med brug af aerodynamiske anordninger monteret på andre lastvogne og påhængskøretøjer.

De Danske Bilimportører bemærker at begrænsningen af brugen af aerodynamiske anordninger på motorveje ved kørsel med modulvogntog vil mindske incitamentet til brug af aerodynamiske anordninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reguleringen vedrørende modulvogntog netop sigter mod effektiv transport af gods over store afstande, hvor anvendelse af aerodynamiske forbedringer er relevante. Modulvogntogsnettet er imidlertid udpeget ud fra de nuværende krav til modulvogntogs største dimensioner.

Den kommende regulering fastsætter ikke en øvre grænse for længden af aerodynamiske anordninger og ophæver derved reelt begrænsningerne vedrørende køretøjers største længde. Derfor kan Færdselsstyrelsen på nuværende tidspunkt ikke med sikkerhed vurdere, hvor lange lastbiler med aerodynamiske anordninger reelt bliver, og derfor kan vi på nuværende tidspunkt heller ikke med sikkerhed udtale os om, hvorvidt sådanne køretøjer er egnede til kørsel på hele modulvogntogsnettet.

Færdselsstyrelsen har på baggrund af dette, samt på baggrund af den praktiske uhensigtsmæssighed ved start-stop-faktor ved vejtypers skifte vurderet, at det har været nødvendigt at begrænse brugen af de aerodynamiske anordninger på køretøjer i forsøg med modulvogntog på nuværende tidspunkt.

8. Brug af aerodynamiske anordninger i forbindelse med kørsel som særtransport

ITD foreslår, at aerodynamiske anordninger kan anvendes på særtransporter, hvor disse findes relevante, idet disse findes at kunne monteres ligeså sikkert, som på almindelige køretøjer, vogntog og modulvogntog.

ITD bemærker hertil, at nogle særtransporter udføres med almindelig sættevogn med presseningsopbygning, hvor den maksimalt tilladte bredde på 2,55 m kun overskrides minimalt. I sådan tilfælde vil bagudrettede aerodynamiske anordninger give samme fordele, som ved en almindelig transport, der holder sig inden for de tilladte dimensioner.

DTL-Danske Vognmænd foreslår at ordlyden af den foreslåede ændring til færdselslovens bilag 1, nr. 6, ændres, så der åbnes op for muligheden for brug af æ-

rodynamiske anordninger, når "anordningerne har en aerodynamisk effekt, og anordningerne kan slås ind eller afmonteres efter behov i forbindelse med manøvrering ved lav hastighed".

DTL-Danske Vognmænd skriver endvidere, at det eksempelvis bør være muligt at laste bredt gods i en gardintrailer, som forårsager, at bredden eksempelvis bliver større på en del af ladelængden, idet det ikke umuliggør, at traileren kan lukkes helt sammen, hvorfor eventuelle bagmonterede luftlede-anordninger fint kan anvendes til fordel for et lavere brændstofforbrug og klimabelastning.

Dansk Erhverv mener ligeledes, at aerodynamiske anordninger bør kunne anvendes i brugsstilling ved kørsel med særtransport.

De Danske Bilimportører bemærker at begrænsningen af brugen af aerodynamiske anordninger i brugsstilling ved kørsel ved særtransport vil mindske incitamentet til brug af aerodynamiske anordninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at særtransport vedrører kørsel med store køretøjer, der ikke kan holdes inden for rammerne af dimensionsbekendtgørelsen, og dermed som udgangspunkt ikke er egnede til kørsel på danske veje. Kørsel i medfør af særtransportbekendtgørelsen bør derfor udføres, så overskridelsen af de tilladte vægte og dimensioner bliver mindst mulig. Kørsel med udfoldede aerodynamiske anordninger forøger potentielt køretøjets samlede længde og strider dermed mod målsætningen om mindst mulige overskridelse af tilladte dimensioner.

Færdselsstyrelsen vurderer derfor, at der ikke bør indføres muligheder, som forøger længden yderligere.

9. Ønske om økonomisk støtteordning ved Færdselsstyrelsen til fremme af brugen af aerodynamiske anordninger

ITD foreslår, at Færdselsstyrelsen opretter en støtteordning, der kan være behjælpelig til at fremme brugen af aerodynamiske anordninger, sådan at initiativtagere får incitament til afprøvning heraf. Dette vil føre til, at flere på længere sigt vil investere i anordningerne, og hvilket også fører til klimamæssige fordele.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med ændringerne i de tre bekendtgørelser alene har været at indføre regler om brugen af aerodynamiske anordninger på baggrund af EU-regulering.

Høringsliste

3F Fælles Fagligt Forbund

Advokatsamfundet

Arbejdsgiverforening for Taxibranchen (ATAX)

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)

Arbejdsgiverne

Arbejdstilsynet

Asfaltindustrien

AutoBranchen Danmark

AutoCamperRådet (ACR)

Automobilbranchens Handels- og Industriforening (AUTIG)

Beredskabsstyrelsen

Bilbranchen

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD)

Brintbranchen

Cyklistforbundet

Danmarks Motor Union (DMU)

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Erhverv

Dansk Fodgængerforbund

Dansk Industri (DI), DI Transport

Dansk Kørelærer Union

Dansk PersonTransport

Dansk Standard

Dansk Transport og Logistik (DTL)

Danske Advokater

Danske Busvognmænd

Danske Havne

Danske Maskinstationer og Entreprenører

Danske Motorcyklister (DMC)

Danske Regioner

Danske Speditører

De Danske Bilimportører

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering, OBR

Kran-Blok Erfa

FDM (Forenede Danske Motorejere)

Forbrugerrådet Tænk

Foreningen af Vognimportører i Danmark

Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)

Havarikommissionen for vejtrafikulykker

Justitsministeriet

Kommunernes Landsforening (KL)

Kørelærerforeningen

Motorstyrelsen

Motorhistorisk Samråd

NOAH-Trafik

Politiforbundet

Rigsadvokaten

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Sikker Trafik

Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark
(SKAD)

Specialforeningen for Logistik og Distribution, SLD

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet

Trafikselskaberne i Danmark

Transporterhvervets Uddannelser, TUR

Vejdirektoratet