

From: Dennis Lange
Sent: 13. juli 2021 10:20 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Tanja Skyum-Nielsen
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Til rette vedkommende

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Sendt: 9. juli 2021 14:17
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport.

Høringen er også tilgængelig på Høringsportalen.

Høringsfristen er den 6. august 2021.

Venlig hilsen

Camilla Jøker Bach
Specialkonsulent
Jura og ministerbetjening



Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899
www.fstyr.dk

From: Steffen Johannsen
Sent: 15. juli 2021 15:12 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Tanja Skyum-Nielsen; Stefan K. Schou; Morten S. Allerelli; Lasse Kristoffersen; Anders Jessen; Steffen Johannsen
Subject: TS21299-00436 - Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport CRM:0027805

Til rette vedkommende,

Hermed ITD's besvarelse af høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport
J.nr.: TS21299-00436
Sagsbehandler: Tanja Skyum-Nielsen

Med venlig hilsen | Best regards

Steffen Johannsen
Chefkonsulent, Medlemsservice

T: +45 7367 4533 | M: +45 6020 8602 | sj@itd.dk



ITD | BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT

Lyren 1 | DK-6330 Padborg

T: +45 7467 1233 | itd.dk

CVR: 40990917

[Facebook](#) | [Linkedin](#)



ITD ØNSKER ALLE KUNDER, MEDLEMMER
OG SAMARBEJDSPARTNERE
EN DEJLIG SOMMER!

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe
info@fstyr.dk
Cc.: tnie@fstyr.dk

Deres ref.: TS21299-00436

Vores ref.: SJ

Kundenr.:

Dato: 14-07-2021

Høringssvar over udkast til bekendtgørelse om særtransport

ITD kvitterer for fremsendte høringsudkast og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Bemærkninger til høringsudkastet

Vedrørende § 20 "Ansøgning om særtransporttilladelse" er følgende ændring foreslået:

Ansøgning skal indgives skriftligt til Vejdirektoratet og på en af Vejdirektoratet godkendt blanket. Ansøgningen skal indgives i tilstrækkelig god tid inden særtransporten skal gennemføres, og under hensyntagen til, hvor mange myndigheder der skal forespørges, inden tilladelse kan gives.

Vejdirektoratet har over for branchen oplyst, at ansøgning om særtransporttilladelser fra den 1. oktober 2021 skal ske igennem Virk.dk, hvor ansøgningsoplysninger indtastes direkte på en sikret webportal. Dette positive tiltag fremgår dog ikke af det fremsendte høringsudkast.

ITD går ud fra, at dette hurtige og meget begrænsede ændringsudkast til bekendtgørelsen om særtransport alene skal tjene det formål, at der kan skabes rettidig lovhjemmel til, at Vejdirektoratet fra den 1. oktober 2021 har mulighed for at udstede særtransporttilladelser. I så fald tilgodeser ITD dette.

ITD ønsker dog en generelt bredere og mere tidssvarende ændring og forenkling af bekendtgørelsen om særtransport indenfor nær fremtid, hvor også særligt grønne og sikre særtransporttiltag kan komme i betragtning.

ITD har ved flere lejligheder tidligere indsendt bemærkninger og ønsker til ændringer på særtransportområdet. For god ordens skyld fremsender vi også vores nedennævnte forslag og ønsker om ændringer til bekendtgørelsen om særtransport.

Øvrige bemærkninger og ønsker, som ikke er omfattet af høringsudkastet

ITD har ud over ovennævnte bemærkninger til de i udkastet konkrete forslag følgende bemærkninger og ønsker:

- **Nødvendighedskriterie**

I bekendtgørelsens § 1, § 18 og § 24 fremgår ordet "nødvendiggør" (tidligere ændret fra "medfører"). Efter ITD's løbende erfaringer fra medlemmer skaber ordlyden store udfordringer i forbindelse med kontrolmyndighedens tolkninger om godsets nødvendige dimensioner og transportmåde.

Vi opfordrer til, at ordet "nødvendiggør" igen ændres til "medfører", hvorved blandt andet kompetencen omkring afgørelsen om, hvorvidt en given transport kan opnå særtilladelse, alene

ligger hos tilladelsesudsteder og efterfølgende ikke kan stilles i tvivl ved vejsidekontrollen.

- **Anmeldelsesordning på visse særtransporter**

(Dette ønske er også sendt til Vejdirektoratet den 15.04.2021)

Anmeldelsesmuligheden for særtransporter med begrænsede dimensioner, ud over de tilladelsesfrie særtransporter, vil markant reducere antallet af særtransporttilladelser samt medføre mange fordele til gavn for Vejdirektoratet, særtransportbranchen, bygge- og anlægsbranchen og industrien.

Ved at en stor andel særtransporter med begrænsede dimensioner og vægte vil kunne anmeldes af brugere selv, vil det sænke trykket på den manuelle håndtering og udstedelse af særtransporttilladelser hos Vejdirektoratet.

En stor del af nutidens særtransporter kan ikke planlægges med flere dages varsel. Typisk entreprenør- og skovmaskiner samt kraner flyttes i dag rundt som "taxakørsel" med kort varsel fra transportkøbere.

Det er meget svært at planlægge maskinernes arbejdstidspunkter, og dermed hvornår de skal transporteres videre til de næste opgaver, da meget afhænger af vind og vejr, forsinkelser samt andre uforudsigelige forhold. Det er derfor afgørende, at der også fremover hurtigt kan gives grønt lys for hastetransporterne.

Vi anbefaler, at ikke-tilladelsesfrie særtransporter med op til følgende dimensioner og vægte kan anmeldes – med den følgevirkning, at transportøren kan gennemføre transportopgaven straks, efter at der er modtaget en kvittering for anmeldelsen:

- Højde \leq 4,35 m
- Bredde \leq 4,30 m
- Længde \leq 35,00 m
- Vægt \leq klasse 100

En anmeldelsesordning vil efter vores umiddelbare vurdering kunne reducere antallet af ansøgninger, der kræver manuel håndtering, til under det halve af det nuværende antal. Men det kommer naturligvis i høj grad an på, hvilke muligheder der kan gives, og ud fra hvilke dimensioner og vægte der kan anmeldes i stedet for at ansøge om særtransporttilladelse.

En højde på 4,35 m vil, efter særtransportørernes vurdering, ikke skabe problemer i forhold til kørsel på hovedfærdselsårerne i Danmark. I vore nabolande Sverige, Norge og Storbritannien tillades i øvrigt endnu større generelle frihøjder, uden at det skaber problemer.

- **Flere emner skråtstillet gods på samme transport**

ITD påpeger vigtigheden af, at der også kan transporteres flere emner ad gangen ved eksempelvis transport af skråtstillede flanger, selvom højden og/eller bredden herved forøges i mindre grad. Den samlede transportbredde vil herved stadig være noget mindre, end hvis de samme emner blev transporteret vandretliggende.

Det vil medføre et langt større antal transporter med negative klima-, miljø-, trængsel- og trafikikkerhedsmæssige belastninger til følge, hvis disse skal transporteres enkeltvis. Ydermere

skaber det økonomiske konsekvenser for produktionsvirksomheder og byggebranchen, hvis ønsket om at transportere flere emner af fladt, skrånstillet gods oven på hinanden fravælges, også selvom bredden derved øges i et mindre omfang.

- **Kørsel med åbne bagdøre**

Et registreret køretøj må have en bredde på op til 2,55 m. Derfor er det ikke tilladt at køre med åbne bagdøre, selvom de måtte være forsvarligt fastgjort til køretøjets side på eksempelvis en sættevogn med presenningsopbygning, da køretøjet derved bliver en smule bredere end 2,55 m.

Det samme gælder for inloader-sættevogne, der ikke lovligt kan køre med åben bagdør (med mindre bagdøren kan rejses lodret), uden at den er registreret som blokvogn.

Færdselsstyrelsen bedes overveje en fremtidig mulighed for at tillade kørsel med langt, udragende gods i sættevogn (der maksimalt rager 2,00 m ud over bagenden), hvor køretøjsfabrikanten tillader kørsel med åbne bagdøre, og hvor bagdørene enten er låst på siderne af køretøjet efter køretøjsfabrikantens anvisninger eller hvor bagdørene er fastgjort ind mod det udragende gods i længderetningen, også selvom køretøjets samlede bredde/længde derved vil blive marginalt øget.

- **Inloader-sættevogn med udragende gods**

Inloader-sættevogne er specielt konstrueret til at kunne transportere oprejst gods (særligt betonelementer) på den sikreste og mest stabile måde, og hvor den lave læsehøjde samtidig sikrer, at godsets tyngdepunkt kommer så tæt på kørebanen som overhovedet muligt.

Inloader-sættevogne ønskes også anvendt til transport af elementer, der rager en smule ud over inloaderens bagende. Dette er dog ikke for nuværende tilladt, da inloader-sættevognens bagdør fungerer som underkøringsbeskyttelse og denne vil være åben/oprejst, hvis godset rager ud over bagkanten. Dog tillades transport af udragende gods/elementer, hvis godsets vægt forårsager, at sættevognens samlede akseltryk overskrider det almindelige tilladte samlede akseltryk for sættevognen (24 tons på de tre aksler). Herved kan transporten gennemføres som særtransport, hvor der ikke stilles samme krav til bagudrettet underkøringsbeskyttelse.

Ved kørsel med åben bagdør anvendes en af fabrikanten godkendt kæde eller bom til at sikre stabilitet i køretøjets bagende, som monteres og anvendes efter fabrikantens anvisninger.

Køretøjets "flat" er placeret få centimeter over kørebanen i transportstilling. Derved er der ingen risiko for underkøring af selve køretøjet.

Inloader-sættevogne er ideelle køretøjer til transport af særligt oprejste betonelementer – både hvad angår lastsikring, kørselsstabilitet og chaufførens arbejdsmiljø.

Inloader-køretøjer er udstyret med kraftige hydraulik-cylindre, der ligger pres på godset fra begge sider, så godset er sikret med meget stor kraft, og som samtidig beskytter godset mod transportskader. Samtidig undgår chaufføren tunge løft og arbejde i højden. Den lave læsehøjde i en inloader-sættevogn sikrer, at der er absolut minimal fare for, at køretøjet kan vælte i forbindelse med kraftige undvigemåner.

De elementer, hvor deres vægte og dimensioner (lange og lette) gør, at de efter de nuværende regler generelt ikke kan transporteres lovligt i en inloader-sættevogn, skal transporteres på et

alternativt køretøj, som hyppigst vil være en nedbygget sættevogn med udtræk og A-bukke på ladet. På dette køretøj kan eksempelvis betonelementer ligeledes stå oprejst, men elementerne skal lastsikres med tunge kæder, som kan udgøre en risiko for chaufføren. Læssehøjden vil på denne type køretøj være højere, hvilket gør transporten mindre stabil.

- **Øget vogntogslængde for lastbil med kran**

ITD ønsker, at der indføres en større tilladt vogntogslængde, når der indgår en kran i vogntoget, og hvor anvendelse af kranen primært er nødvendig ved læsning og aflæsning af gods. Når der efter de nuværende bestemmelser anvendes en trækker eller lastbil med påmonteret kran, vil det være nødvendigt at anvende opkortede påhængskøretøjer, for at de tilladte vogntogslængder på 16,5 meter og 18,75 meter ikke overskrides.

Eksempelvis gælder det for et sættevogntog, hvor trækkeren er opbygget med kran. Her behøves en tilladt vogntogslængde på 18,5 meter i stedet for den nuværende tilladte vogntogslængde på 16,5 meter. Den længere koblingslængde gør, at det er nødvendigt at anvende en ikke-standardiseret opkortet sættevogn, hvor der er mindre plads til gods.

Når vogntogslængden, hvor der indgår et køretøj med kran, øges med 2 meter, kan der anvendes standard-påhængskøretøjer. Det vil medføre betydelige effektiviseringer i form af mere plads til gods på det enkelte vogntog samt øgede kombinationsmuligheder, hvor almindeligt tilgængelige påhængskøretøjer kan anvendes.

- **Breddeunderstøtning**

Understøtningsanordninger har til formål at understøtte gods, der rager ud over køretøjets sider, og skaber en bedre stabilitet med en bedre trafiksikkerhed til følge.

Breddeunderstøtningsanordninger er særligt godt egnede til transport af maskiner, herunder maskiner på larvebånd, hvor større dele af båndbredden rager ud over køretøjets sider. Med disse understøtninger taget i brug vil godsets dimensioner fortsat udgøre de bredeste punkter.

Anvendelse af understøttelsesanordninger gør imidlertid også selve køretøjet bredere end 2,55 m. Derfor er det efter de nuværende regler kun tilladt at anvende disse understøtninger, når der køres som blokvogn/bloksættevogn.

Vurderingen om anvendelsen af denne type sikkerhedsudstyr bør i højere grad være henset til trafiksikkerheden, fremfor om køretøjet er registreret som almindeligt køretøj eller blokvogn. Herudover vil det være mere risikabelt at læsse og aflæsse maskiner med en smallere læsseflade.

Færdselsstyrelsen bedes derfor vurdere, om ikke bekendtgørelsen kan tilpasses, så disse understøtningsanordninger også kan tillades på et almindeligt registreret køretøj, der anvendes til særtransport.

- **Overdimensioneret gods på modulvogntog**

Modulvogntog kan med fordel anvendes til transport af overdimensioneret bredt/højt gods. Modulvogntog er i forvejen underlagt kørsel på et særligt tilpasset vejnet med god fremkommelighed. Transport af bredt gods på modulvogntog er eksempelvis tilladt i Sverige og Finland.

Ved for eksempel at anvende modulvogntog til transport af maskiner mellem Danmark og Sverige vil antallet af transporter kunne nedsættes til fordel for klima, miljø, trængsel og trafiksikkerhed.

- **Transport af gods på blokvogn ved returkørsel**

Ved returkørsel efter en særtransportopgave eller kørsel frem til en særtransportopgave med tungt eller overdimensioneret gods på blokvogn bør der gives mulighed for, at der kan medbringes vilkårligt gods, som ikke nødvendiggør brug af blokvogn.

For at tilgodese klima, miljø, trængsel og trafiksikkerhed vil det være hensigtsmæssigt, at en blokvogn eksempelvis efter aflæsning af gods (der kræves transporteret på blokvogn) må medbringe "almindeligt" gods på returkørslen, hvis der kun i begrænset omfang afviges fra den direkte rute.

- **Manuel styring af blokvogne/sættevogne**

I forbindelse med manøvrering og indsporing af blokvogn/efterløber bør det være tilladt med manuel styring, så man kan stå/sidde på køretøjet og styre det. Naturligvis forudsat, at det foregår ved hastigheder i skridttempo, og at der er indrettet en sikker platform eller styreplads.

Efter de nuværende regler må manuel manøvrering udelukkende foretages af en gående person. Færdselsstyrelsen bedes også overveje, om den manuelle styring kan foretages via fjernbetjening fra den bagvedkørende ledsagebil (i skridttempo) for at sikre en bedre og mere smidig trafikafvikling.

- **Regler for afmærkning af gods, der rager ud over køretøjets bagende**

I henhold til bekendtgørelsen om særtransport tillades der kørsel med langt udeleligt gods, der rager op til 2,00 m ud over køretøjets bagende.

Særtransportbekendtgørelsens bilag II indeholder imidlertid kun bestemmelser for afmærkning af gods, hvis særtransportens længde overskrider 26,00 m eller bredden overskrider 2,85 m.

Generel afmærkning af udeleligt gods, der rager ud over køretøjets bagende, er ikke beskrevet i dette bilag, men derimod i bekendtgørelse om afmærkning af langt eller bredt gods, BEK nr. 125 af 29. marts 1977. Vi oplever ofte tvivl om afmærkningen og mener, at de generelle bestemmelser med fordel kan medtages i særtransportbekendtgørelsens bilag II. Ved samme lejlighed bør bestemmelserne om generel afmærkning opdateres, så der i stedet for afmærkning med en rød/hvid cylinder, suppleret med en rød lygte i lygtetændingstiden, alene kan anvendes afmærkningslygte (rotorblink).

- **Krav om udskrift til særtransporter for alle særtransporter**

ITD stiller sig kritisk over for de skærper, der blev indført omkring "udskrift til særtransporter" ved ændringen af bekendtgørelsen om særtransport i oktober 2019.

ITD savner faglig begrundelse for, at udskriftens gyldighedsperiode blev kortet ned til kun 5 dage, set i forhold til de tidligere tilladte 30 dage. Dette set i lyset af, at der efter de regler ikke oplevedes u hensigtsmæssigheder med en 30-dages gyldighedsperiode.

Den markante forkortelse af gyldighedsperioden har da også medført unødige administrative byrder for særtransportørerne.

Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter, T.I.C., udsender flere gange ugentligt ændringer til "udskrift til særtransporter" direkte på mail til særtransportørerne. Brugere bliver derfor bekendt med planlagte ændringer, lige så snart at disse meldes ud.

ITD anmoder os at gyldighedsperioden forøges til 14 dage, som vi mener vil være acceptabelt og brugbart for alle parter.

ITD stiller sig endvidere uforstående over for nødvendigheden af samtidige ændring om, at "udskrift til særtransport" skal medbringes på alle særtransporter, og dermed også de tilladelsesfrie særtransporter.

Set fra transportbranchens side synes dette forslag ubegrundet, da der generelt er meget god fremkommelighed for de tilladelsesfrie særtransporter. I Færdselsstyrelsens "Vejledning om betingelser for tilladelsesfri og tilladelseskrævende særtransport" af 15.05.2018 står netop følgende anført: *"Ved indførelsen af tilladelsesfri transporter er det vurderet, at transporter indenfor de angivne dimensioner i §§ 25-29 ikke volder større trafikale udfordringer."*

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til høringssvaret samt de oplyste ønsker.

Vi beder Færdselsstyrelsen nøje overveje hvert af vores ovennævnte konkrete forslag, og vi håber derfor, at Færdselsstyrelsen vil invitere til en konstruktiv dialog, hvor ønsker og bemærkninger til særtransportbekendtgørelsen kan præsenteres nærmere med illustrationer, billeder og praktiske eksempler.

Med venlig hilsen
Steffen Johannsen



ITD

From: Christian Møller Christensen
Sent: 15. juli 2021 18:21 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Tanja Skyum-Nielsen
Subject: Høring over bekendtgørelse om særtransport, TS 21299-00436

Indlæg vedhæftet

Med venlig hilsen
Christian Møller

Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport, jr.nr. TS21299-00436

Med offentliggørelsen af hovedbekendtgørelsen, BEK nr. 1328 af 10/12/2014 (Gældende), Bekendtgørelse om særtransport, blev reglerne om stort påhængsredskab indført. Bestemmelserne for redskabet fremgår af §§ 4, 11, 15, nr. 6 og § 18, stk. 9.

I høringsudkastets § 20, stk. 2 er det anført, hvilke tekniske dokumenter, der skal ledsage ansøgningen om særtransporttilladelse ved kørsel med blokvogn eller mobilkran.

"§ 20. ...

Stk. 2. Ansøgning om tilladelse til kørsel med blokvogn eller mobilkran skal være ledsaget af:"

Jeg er bekendt med, at § 20, stk. 2 ikke egentlig er genstand for høringen.

Men det er min opfattelse, at opremsningen af køretøjer ikke er udtømmende – således heller ikke har været det siden offentliggørelsen af bekendtgørelsen, den 13. december 2014. Der mangler angivelse af "stort påhængsredskab".

I den anledning mener jeg, at § 11, stk. 2 ikke ændrer på antagelsen, idet § 11 er under overskriften "Syn og godkendelse af stort påhængsredskab" og ikke anvendelse af køretøjet.

Ellers er der ikke andet i høringen, som kræver min reaktion. Dog finder jeg ændringen af § 39 om klageadgang for tab af rettigheder for transportbranchen. Det har jeg orienteret DTL om. Så må det være op til dem at give svar på høringen.

Bekendtgørelsen er 16 år gammel og trænger til revision.

Jeg er i besiddelse af et meget stort katalog over påtrængte ændringer til en kommende ændring bekendtgørelsen.

Min historik er den, at jeg gennem min ansættelse i dansk politi, er den, der har størst indblik i lovgivning. Jeg har arbejdet med særtransport professionelt i rigspolitiet siden starten af 2000-tallet. Jeg har siddet med i al udvikling af lovgivning og i alle relevante følgegrupper om særtransport – herunder Vejdirektoratets følgegruppe.

Jeg vil gerne stille min viden og mine forslag til ændringer af bekendtgørelsen rådighed for Færdselsstyrelsen – herunder utallige tolkningsgrundlag af bestemmelser i såvel tidligere som nugældende lovgivning.

Mine referencer er mange – men i relation til Færdselsstyrelsen kan jeg nævne:

- Ingeniør Peter Dyrelund, Færdselsstyrelsen
- Ingeniør Allan Hansen, Færdselsstyrelsen
- Ingeniør Henrik Wranér, Trafikstyrelsen, tidligere Færdselsstyrelsen

- Nu desværre afdød: jurist Frank Thrusholm, Færdselsstyrelsen

Sidstnævnte og Peter Dyrelund var styrelsens arkitekter bag lovgivningen om særtransport, BEK nr 1172 af 03/12/2004, BEK nr 374 af 23/04/2007 og nugældende bekendtgørelse.

M.v.h.
Christian

From: Nicoline Hørsman
Sent: 21. juli 2021 11:52 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Subject: VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Kære Camilla

Mange tak for vedlagte høring, som vi ingen bemærkninger har til.

Med venlig hilsen

Nicoline Hørsman

Juridisk Konsulent

Telefon +4533746719
Mobil +4541115115
Mail niho@dasp.dk



Website www.dasp.dk
LinkedIn [link](#)
Mail info@dasp.dk
Adresse [Børsen - 1217 København K](#)

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 9. juli 2021 14:17

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport.

Høringen er også tilgængelig på Høringsportalen.

Høringsfristen er den 6. august 2021.

Venlig hilsen

Camilla Jøker Bach
Specialkonsulent
Jura og ministerbetjening



Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

From: Christian Møller Christensen
Sent: 22. juli 2021 08:40 (UTC +02)
To: Tanja Skyum-Nielsen;Færdselsstyrelsen
Subject: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport, jr.nr. TS21299-00436

Vedhæftet forslag til ændring af høringsudkastet.

Med venlig hilsen
Christian Møller

Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport, jr.nr. TS21299-00436

I § 42 skal indsættes et stk. 3:

"Ikrafttræden

§ 42. *Bekendtgørelsen træder i kraft den XX oktober 2021.*

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1328 af 10. december 2014 374 af 23. april 2007 ophæves.

Stk. 3. Ansøgninger modtaget hos politiet inden XX. oktober 2021 behandles efter reglerne i § 42, stk. 2. Transporttilladelser, udstedt efter disse regler, er gyldige, indtil de udløber"

M.v.h.
Christian

From: Transporterhvervets Uddannelser
Sent: 28. juli 2021 09:54 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte 81454513
:
E-mail: aat@tur.dk



Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Sendt: 9. juli 2021 14:17
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport.

Høringen er også tilgængelig på Høringsportalen.

Høringsfristen er den 6. august 2021.

Venlig hilsen

Camilla Jøker Bach
Specialkonsulent
Jura og ministerbetjening



Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

From: mail@atax.dk
Sent: 2. august 2021 09:38 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Tanja Skyum-Nielsen
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport, j.nr. TS21299-00436

På vegne af ATAX kan jeg oplyse, at der ikke er bemærkninger til det fremsendte.

Venlig hilsen
Josephine Heger Søndergaard



Arbejdsgiverforening for persontransport

Avedøreholmen 96 C

2650 Hvidovre

Mail: mail@atax.dk

Tlf. 38 71 80 00

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Sendt: 9. juli 2021 14:17
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport.

Høringen er også tilgængelig på Høringsportalen.

Høringsfristen er den 6. august 2021.

Venlig hilsen

Camilla Jøker Bach
Specialkonsulent
Jura og ministerbetjening



Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

From: Finn Bjerremand
Sent: 4. august 2021 08:52 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen; Tanja Skyum-Nielsen
Cc: Ove Holm; Jan Kjelgaard - Formand for styregruppen Kran Blok Erfa; Jesper Højte Stenbæk; Finn Bjerremand
Subject: Høringssvar TS21299-00436

Hej

Hermed fremsendes DTL Danske Vognmænd og DTL Kran Blok Erfas kommentarer til *Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport*.

Såfremt der er spørgsmål, står vi til venlig disposition.

De bedste hilsner

Finn Bjerremand
Teknisk konsulent

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, mezz.
1270 København K
Tlf.: +45 7015 9500
Direkte: +45 4096 1611



Det får du som medlem:
[læs i DTL's digitale pjece](#)



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: TS21299-00436

Vor ref.: OHO/fba 21-174

Dato: 04.08.2021

Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport

DTL-Danske Vognmænd (DTL) og DTL Kran Blok Erfa har følgende bemærkninger:

§ 39 – afskæring af klageadgang

I § 39 benytter man ressortomlægningen til at afskære den tidligere gældende klageadgang. I de nugældende regler kunne politiets afgørelse indbringes for Færdselsstyrelsen.

DTL har eksempler på, at der i forbindelse med udstedelse af særtransporttilladelser ved første instans blev stillet ulovlige vilkår. Ulovlige vilkår, som først blev ophævet i forbindelse med en klagesag til rekursmyndigheden.

DTL finder det dybt betænkeligt, at man benytter lejligheden og ressortomlægningen til at afskære klageadgangen. Derved fraviger man det almindelige gældende 2-instansprincip, som er (var) hovedreglen i dansk forvaltningsret.

Klageadgangen er en retsgaranti, som har til formål at sikre en lovlig og hensigtsmæssig administration hos underinstansen. Desuden skal klageadgangen sikre en lovlig og ensartet praksis.

DTL foreslår derfor, at der skal være klageadgang til Transportministeriet over Vejdirektoratets afgørelser på særtransportområdet

§ 42 Ikrafttræden

DTL konstaterer, at der i forslaget ikke er anført, at tilladelser udstedt af Politiet frem til 1. oktober 2021, er gyldige indtil udløb.

I § 42 bør derfor indsættes et stk. 3:

"Ikrafttræden

§ 42. *Bekendtgørelsen træder i kraft den **XX.** oktober 2021.*

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1328 af 10. december 2014 374 af 23. april 2007 ophæves.

Stk. 3. Ansøgninger modtaget hos politiet inden **XX.** oktober 2021 behandles efter reglerne i § 42, stk. 2. Transporttilladelser, udstedt efter disse regler, er gyldige, indtil de udløber"

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd og DTL Kran Blok Erfa

Finn Bjerremand



From: Troels Steen Tvergaard
Sent: 5. august 2021 12:53 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen; Tanja Skyum-Nielsen
Cc: Morten Holm Østergaard; Henning Sjørlev Lyngvig
Subject: Ang. Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport - Sagsnr.: TS21299-

Ang. Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport - Sagsnr.: TS21299- 00436 09-07-2021

Jeg sender hermed L&F's svar til høringen om særtransport.

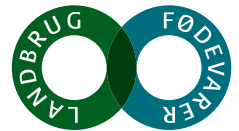
Venlig hilsen

Troels Steen Tvergaard
Erhvervspolitisk konsulent
Erhverv
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 6139 5270 | E tstv@lf.dk

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.
Axelborg, Axeltorv 3 · DK-1609 København V
www.lf.dk

Det danske fødevareerhverv har en vision om at være klimaneutralt i 2050. Sammen med vores medlemmer fra landbruget, fødevare- og agroindustrien, vil vi vise, at der findes en økonomisk bæredygtig vej til en klimaneutral fødevareproduktion. Som repræsentant for hele fødevareklyngen, der understøtter 189.000 arbejdspladser og en årlig eksport på 170 milliarder kroner, repræsenterer vi en værdikæde med tyngde og vilje til at finde løsninger på verdens klimaudfordringer i tæt samspil med resten af Danmark.



Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Høringssvaret er sendt elektronisk til info@fstyr.dk og tnie@fstyr.dk,

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Ang. Høring over udkast til bekendtgørelse om særtransport - Sagsnr.: TS21299-00436 09-07-2021

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at afgive bemærkninger

Landbrugserhvervet har siden 2019 samarbejdet med Færdselsstyrelsen, om at landbrugskøretøjer der falder udenfor dansk lovgivning om fx masser, dimensioner og bælter, skal kunne køre på offentlig vej som selvkørende blokvogn – akkurat som en mobilkran. Vi har arbejdet hen imod revidering af særtransportforordningens §3, så bl.a. motorredskaber kan omfattes.

Landbrug & Fødevarer bidrager gerne til drøftelser eller uddybende spørgsmål herom, og håber på en god dialog om den kommende revidering af særtransportfordningen.

Med venlig hilsen

Troels Steen Tvergaard

Erhvervspolitisk konsulent

Erhverv

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 6139 5270 | E tstv@lf.dk

From: Jesper Højte Stenbæk
Sent: 6. august 2021 11:54 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Tanja Skyum-Nielsen
Subject: Dansk Erhverv svar på høring om særtransportbekendtgørelsen - overdragelse

Idet der henvises til styrelsens j.nr. TS-21299-00436 sendes hermed Dansk Erhvervs svar.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

M. +4540338877
T. +4533746723
JHS@DANSKERHVERV.DK



**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv. Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger. Vi arbejder for, at Danmark bliver verdens bedste land at drive virksomhed i. For kun på den måde kan vi fremtidssikre velstanden og velfærden i Danmark.

DANSK ERHVERV
Børsen
DK-1217 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk



[Læs vores persondatapolitik online](#)

Færdselsstyrelsen

Den 6. august 2021

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af særtransportbekendtgørelsen. Sagsnr. TS21299-00436

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 15. juli 2021 vedrørende ovennævnte.

Idet vi støtter overdragelsen af området til Transportministeriets ressort og skal kvittere for den åbne proces der været fra Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen i den forbindelse, skal vi bemærke følgende:

Der er på andre områder inden for Transportministeriet praksis for at klageadgang fra styrelse (direktorat) til departement afskæres, hvilket også foreslås i nærværende udkast. Det strider dog mod hidtidig praksis på området, hvor der er mulighed for administrativ rekurs. De konkrete ansøgninger på området er som altoverovervejende hovedregel også præget af en tidsmæssig dimension, hvor en relativt langstrakt domstolsprøvelse af en konkret afgørelse vil være helt uinteressant for transportøren, hvilket vil betyde at etablering og udbygning af en domstolspraksis på området vil være relativt begrænset. Dansk Erhverv skal på den baggrund foreslå den administrative klageadgang bibeholdt.

I forhold til gyldighed og behandling af sager i forbindelse med overdragelsen er det ikke fastslået at tilladelser udstedt af politiet før overgangen naturligvis også skal være gældende efter ikrafttræden af bekendtgørelsen. Dansk Erhverv skal på den baggrund anmode om at der tages højde herfor.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

From: Rune Noack
Sent: 6. august 2021 12:58 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen; Tanja Skyum-Nielsen
Cc: Morten Arnskov Bøjesen
Subject: Høringssvar vedr. ændring af bekendtgørelse om særtransport (DI-2015-08904)

Færdselsstyrelsens ref. TS21299-00436

DI Transport og ATL – Transportens Arbejdsgivere har den 9. juli 2021 modtaget forslag til ændring af bekendtgørelse om særtransport i høring fra Færdselsstyrelsen.

DI Transport og ATL har ikke bemærkninger til det fremsendte, men ser frem til en mere grundlæggende ændring af bekendtgørelsen senere med henblik på regelforenkling og lettelse af de administrative byrder i forbindelse med særtransporter.

Med venlig hilsen

Rune Noack
Seniorchefkonsulent

(+45) 3377 4834
(+45) 4117 0083 (Mobil)
run@di.dk
transport.di.dk



Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)