

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2023-567297
25-02-2025

Høringsnotat

Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. (Dimensionsbekendtgørelsen)

Færdselsstyrelsen har den 7. oktober 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. (Dimensionsbekendtgørelsen) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 4. november 2024.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Dansk Bilbrancheråd,

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe), Christian Møller Rådgivning, DI, DTL-Danske Vognmænd (DTL), ITD og Dansk Erhverv.

Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) har afgivet et samlet høringssvar på vegne af Dansk Agroindustri Dansk Maskinhandlerforening, Danske Kartofler, Danske Maskinstationer & Entreprenører, Danske Sukkerroedyrkere, Landbrug & Fødevarer og SEGES Innovation. I det følgende benævnes de Landbrugets Færdselsgruppe.

Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har afgivet et samlet høringssvar, de benævnes samlet som Dansk Bilbrancheråd.

ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport har afgivet et samlet høringssvar, de benævnes herefter DI.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at bekendtgørelsen alene ændrer materielt i § 1, stk. 2, § 2, nr. 1 og 2, § 4, stk. 1 og 2, § 8, stk. 5, § 10, stk. 4-6, § 11, stk. 2, nr. 1 og 2 samt stk. 6, § 16, stk. 4, §

19, stk. 3, 22, stk. 2, nr. 16, § 30, stk. 2, og § 31, stk. 2, hvorfor høringssvar med forslag til materielle ændringer vedrørende andre bestemmelser end disse ikke vil blive refereret nedenfor.

1. Generelle bemærkninger

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe hilser velkomment, at de danske krav til bl.a. landbrugskøretøjerne i stadig større grad tilpasses EU-reglerne. Det er meget vigtigt, da mange landbrugskøretøjer i dag EU-typegodkendes, og stadig flere vil følge. Det hilses i særlig grad velkommen, at Danmark nu overgår til EU-reglerne for gummibælter til landbrugskøretøjer.

Herved løses en gammel problemstilling med regler fra 1954. Desuden at "til og fra værksted" tilføjes muligheden for kørsel med øget bredde på landbrugskøretøjer. Tak for det. Samtidigt bevares de danske regler om bl.a. bredde på landbrugskøretøjer. Det giver mulighed for fortsat anvendelse af brede dæk og tvillinghjul, som er essentielle for at sikre kørsel i markerne med lille jordbelastning.

Dansk Erhverv skal generelt anbefale, at de ændringer, som branchen har foreslået, særligt på særtransportområdet, snarligt indarbejdes i lovgivningen. Herunder at totalvægten for 3-akslede trækere og 4-akslede trailere blev øget fra nuværende 57 tons til 60 tons. Derudover skal vi henvise til DTL-Danske Vognmænds svar på nærværende høring, som vi i det hele kan tilslutte os.

DI påpeger, at man fortsat savner en vægtforøgelse på de 7-akslede vogntog, som har været et ønske fra branchen længe.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne og kan oplyse, at Vejdirektoratet er i færd med at analysere ønsket om en højere totalvægt på 7-akslede vogntog.

2. Mulighed for længere og tungere vogntog ift. landbruget

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker, at muligheden for længere og tungere lastbiler blev indfaset i 2024. Vi gør igen opmærksom på, at muligheden for større last og længde på lastbilvogntog bør overføres til landbrugskøretøjernes tilladte masser og dimensioner.

Desuden er tilladt højde på lastbiler øget til 4,1 m uden begrænsning for, hvilke vejtyper der må køres på. Det vil sige, at lastbiler må køre på samme strækninger som landbrugskøretøjer. Derfor giver det ikke mening at bevare 4,0 m tilladt højde for landbrugskøretøjer, der bør hæves til 4,1 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at landbruget ønsker en ligestilling med den tilladte højde for øvrige vogntog. Dette er noteret, og vil blive analyseret i samråd med Vejdirektoratet.

3. § 1

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker, at traktorer kan lovligt anvendes til særtransport. Derfor bør traktor indskrives, de steder hvor køretøjstyperne defineres.

DTL bemærker, at den foreslåede ændring af ordet "medfører" til "nødvendiggør", ikke bør gennemføres og i stedet bør teksten ændres tilbage i Særtransportbekendtgørelsen, som den oprindeligt var, så der igen kommer til at stå: "For så vidt angår transport af udeleligt gods, som medfører overskridelse".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret forslaget fra Landbrugserhvervets Færdselsgruppe, som vil blive vurderet nærmere.

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er tale om en bevidst konsekvensændring, således at der er overensstemmelse mellem de to bekendtgørelser. Færdselsstyrelsen bemærker, at ændring fra nødvendiggør til medfører, har været fremsat og drøftet flere gange i forbindelse med særtransportbekendtgørelsen. En grundlæggende forskel mellem de to begreber er, at "medfører" er svagere i sin betydning, og vil placere afvejningen heraf hos transportøren, som har en økonomisk interesse heri.

Færdselsstyrelsen er fortsat af den opfattelse, at hvis godset kan transporteres på en anden måde inden for de gældende dimensionsgrænser, skal transporten gennemføres på denne måde. Afvejningen heraf bør fortsat foretages af relevante myndigheder for at sikre færdselssikkerheden og bevare en klar afgrænsning af begrebet særtransport.

4. § 4, stk. 1

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker, at landbrugserhvervet møder udfordringer, når Politiet stopper deres medlemmer på vejen, da begrebet ikke er præcist. Fx betragter Politiet en gummiged med et frontredskab til majs og græs som "særligt indrettet til...". Derfor må gummigeden med dette frontredskab have en dækbredde på 3,0 m. Men hvis samme gummiged af landmanden / maskinstationen vurderes at kunne løse samme opgave med en alm. frontskovl, vurderer Politiet typisk, at denne løsning ikke er "særligt indrettet til...". Så må samme gummiged kun have en dækbredde på 2,55 m. Og almindelige frontskovle anvendes i praksis til landbrugsarbejde. Landbrugserhvervets Færdselsgruppe har brug for en præcis definition og foreslår en dialog om en ny formulering.

Christian Møller Rådgivning bemærker i forhold til stk. 1, 1. punktum at stordrift og teknologi har ligesom hos landbrugs- og skovbrugsvirksomheder også indvirkning for gartnerivirksomheder. Derfor bør de have samme ret til større bredde end 2,55 m

Christian Møller Rådgivning bemærker endvidere i forhold til stk. 1, 2. punktum, at retten til større bredde end 3,30 m bør tillige gælde for skovbrugsvirksomheder og som foreslået ovenfor - gartnerivirksomheder. Ud over kørsel til deres dyrkningsområder (skov/mark) bør disse virksomheder også kunne køre til og fra reparatør (værksted).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret disse udfordringer og ønsker.

5. § 4, stk. 2

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker, at EU-typegodkendelsen 167/2013 tillader konstruktion med dækbredde op til 3,0 m for traktorer, landbrugsvogne og landbrugsredskaber.

Landbrugserhvervet ønsker overgang til EU's byggestandard. Det giver ikke mening, at Danmark stiller særkrav, der medfører krav om ombygning af EU-typegodkendte landbrugskøretøjer, når de importeres til Danmark. Det er i modstrid med EU's formål til de fælles byggestandarder, der er fastsat i EU-typegodkendelsen 167/2013. Vi anbefaler at tillade 3,0 meter generelt for EU-typegodkendte landbrugskøretøjer.

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker derudover, at *Til og fra værksted* er tilføjet §4 stk. 2, og takker for dette.

Christian Møller Rådgivning bemærker, at traktor og påhængsvogn anvendes ikke bare af landbrug men også af skovbrugs- og gartnerivirksomheder og til vejarbejde. Hvis ovenstående bemærkninger til § 4, stk. 1, 2. led tages til efterretning, skal der tilrettes i kørselsøjemedet for disse virksomheders arbejds-/dyrkningsområder

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret forslagene.

6. § 11

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker, at tidligere har begrebet "bil" betydet lastbil, men nu bruges begrebet lastbil også. For at betydningen bliver entydig, bør der stå "bil" eller "lastbil". Ikke begge dele. Ellers kan læser blive i tvivl om betydningen.

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe foreslår traktor tilføjet til § 11, stk. 9, da traktorer ofte benyttes. Nye bredere skærebord udfordrer de 25 m inkl. mejetærskeren mv. Anvendelse af en traktor kan være en løsning, da den er kortere.

Christian Møller Rådgivning bemærker i forhold til stk. 2, nr. 1 og 2, at ændringerne er overflødige, idet indledningen til stk. 2 er formuleret som "vogntog, som består af lastbil og påhængsvogn". Derfor kan der blot refereres til "vogntogets" og "lastbilens".

Christian Møller Rådgivning bemærker i forhold til stk. 4, at der er tale om dobbeltcitater ved at anføre "Påhængsvogntog, som består af lastbil med påhængsvogn". Ordet "påhængsvogntog" bør formuleres som "vogntog". Fuldstændig som det er formuleret i stk. 5 – 9.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker at der er foretaget en række sproglige ændringer i overensstemmelse med det anførte.

7. § 13

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker at lastbiler må køre på samme kommuneveje som landbrugskøretøjer. Derfor giver det ikke mening, at der er forskel på, hvor høje lastbiler og landbrugskøretøjer må være. Landbrugserhvervets Færdselsgruppe opfordrer til at den generelle højde fastsættes til 4,1 m, så landbrugskøretøjer omfattes. Eller alternativt at traktor, motorredskab og påhængskøretøj til traktor/motorredskab tilføjes stk. 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at landbruget ønsker en ligestilling med den tilladte højde for øvrige køretøjer. Dette er noteret, og vil blive analyseret i samråd med Vejdirektoratet.

8. § 15

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker at store EU-typegodkendte traktorer, er konstrueret til 11.500 kg på den trækkende bagaksel. Disse traktorer brede lavtryksdæk har egenskaber svarende til stk. 2, omhandlende lastbilers trækkende aksel. Landbrugserhvervet anmoder derfor om, at traktorer trækkende bagaksel tillades samme aksellast som lastbilers trækkende aksel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker ønsket fra branchen, som vil kræve en nærmere analyse.

9. § 16

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker at både en sættevogn til lastbil og fx en landbrugsvogn med stiv trækstang efter en traktor, lægger vægt over på det trækkende køretøj – hhv. en lastbiltrækker og en traktor. Derfor giver det ikke mening af en landbrugsvogn med stiv trækstang efter en traktor tillades mindre vægt end en lastbiltrailer efter en lastbil.

I høringsbrevet henvises til "Meddelelse 1042, 3.01.100 Påhængskøretøj". Heri kan man finde forklaringen på misforståelsen der rammer landbrugsvogne. Grunden til reduktionen fra 27.000 kg til 24.000 kg for påhængskøretøj med stiv trækstang, er fordi en lastbilkærre ikke lægger vægt over på den trækkende lastbil. Lovændringen har basis i lastbiler. Landbrugserhvervet henstiller til at den fejl rettes, så landbrugspåhængsvogne med stiv trækstang sidestilles med lastbiltrailere og ikke lastbilkærre.

Christian Møller Rådgivning bemærker i forhold til stk. 4, samt § 40, stk. 1, at disse påhængskøretøjer tidligere var omfattet af stk. 3, men nu udskilt til nyt stk. 4. Har Færdselsstyrelsen herved bevidst undladt at tilføje de akselafstandsregler, som er angivet for en akselgruppe på 3 aksler i stk. 3?

Christian Møller Rådgivning bemærker derudover at der ses en uoverensstemmelse til § 40, stk. 1.

Christian Møller Rådgivning kommer med forslag til formulering af stk. 4 og § 40, stk. 1. Hvis ingen af ovennævnte tages til følge, skal bestemmelsen i § 16, stk. 4 tilføjes: "jf. dog § 40, stk. 1"

DI bemærker, at det med bekendtgørelsesændringen fremgår, at det præciseres, at en påhængsvogn med stiv trækstang og med 3 aksler i én akselgruppe maksimalt må have en samlet bogie vægt på 24.000 kg. Dette skyldes, at næsten hele totalvægten er på de 3 aksler, hvorimod en sættevogn med 3 aksler må have en totalvægt på 27.000 kg, da en del af vægten overføres til lastbilen.

ITD bemærker at det i stk. 4 er gavnligt med en mere klar præcisering af, at det samlede største akseltryk på en kærre ikke kan være større end 24.000 kg. Samme betydning findes også i den

nugældende dimensionsbekendtgørelse, men dog ikke så synligt og præcist, som tilfældet nu bliver med denne ændring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglerne for et påhængskøretøj med 3 aksler og stiv trækstang har givet anledning til spørgsmål. Formuleringen er blevet præciseret i bekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen har noteret henstillingen fra Landbrugserhvervets Færdselsgruppe, som vil blive overvejet nærmere.

10. § 19, stk. 3 og § 30, stk. 2

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker i forhold til § 19, stk. 4, at begrebet "særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed" bør slettes. Det vil skabe forvirring ved politikontrol, som forklaret ved kommentaren under § 4. Det er også unødvendigt, da punkt 1-5) begrænser anvendelsen tilstrækkeligt.

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker i forhold til § 30, stk. 2, at begrebet "særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed" bør slettes. Det vil skabe forvirring ved politikontrol, som forklaret ved kommentaren under § 4. Det er også unødvendigt, da punkt 1-5) begrænser anvendelsen tilstrækkeligt.

Det bemærkes desuden at EU-reglerne for bælter til landbrugskøretøjer også gælder for påhængsvogne (klasse R køretøjer) og påhængsredskaber (klasse S køretøjer).

Christian Møller Rådgivning bemærker at udkastet er for indskrænkende og dermed ikke fremtidssikret i forhold til anvendelsesområde. Henset til klimaændringer og blandt andet større nedbørsmængder ønsker flere erhvervsgrupper – ud over landbrugs-, skovbrugs- gartnerivirksomheder – anvendelse af bæltekøretøjer, idet disse i større grad sikrer fremkommelighed i arbejdsopgaver sammenlignet med tilsvarende hjulkøretøjer. Sådanne erhvervsgrupper kan være entreprenørvirksomheder eller turist-/oplevelsesvirksomheder.

Uanset klimaændringer er der geografiske områder i Danmark med mere eller mindre uvejsomhed. Eksempelvis øer, skove, mark/kystområder, byggepladser eller lignende områder, hvor jordbundsforholdene og/eller topografi ofte er af en sådan beskaffenhed, at køretøjets terrængående opbygning er en forudsætning for, at køretøjet kan anvendes efter hensigten. I sådanne områder vil bæltekøretøjer have deres berettigelse, uanset hvilken erhvervsgruppe, der gør anvendelse af køretøjerne og uanset deres indretning.

Fremtidssikring kan gennemføres ved, at udkastet skal gælde for alle arter af køretøjer, som helt eller delvist er forsynet med bælter og ikke kun de køretøjer som er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed, og til kørsel til de formål, der tjener andre erhvervsgrupper end landbrugs-, skovbrugs- gartnerivirksomheder.

Hvis udkastets formål i øvrigt er at begrænse kørsel på vej med forhøjede bæltetryk, er dette ikke opnået med formuleringen, idet der ikke ses kilometerbegrænsning på den tilladte kørsel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det alene har været hensigten at efterkomme landbrugets ønske. Evt. udvidelse af bestemmelsen til andre køretøjer vil kræve nærmere analyse.

11. § 22

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe henstiller til, at traktor tilføjes i stk. 2, nr. 2). Lastbiler og traktorer må køre på de samme kommuneveje, så der er ingen grund til at de to køretøjskategorier ikke skal have ens rettigheder.

DI bemærker at det fremgår af § 22 stk. 2, at den faktiske totalvægt for et motordrevet køretøj med to aksler, undtagen bus, ikke må overstige 18.000 kg. Dog må en lastbil med to aksler, som indgår i et vogntog, have en totalvægt på 20.000 kg. DI finder det uhensigtsmæssigt, at en 2-akslet lastbil kun må veje 20.000 kg. såfremt den indgår i et vogntog, ligesom vi gerne vil påpege, at dette kan skabe situationer, hvor der uforsætligt køres med for høj totalvægt. Det burde, set fra vores perspektiv, være uproblematisk at hæve totalvægten for et motordrevet køretøj med to aksler til 20.000 kg. hvilket vi vil opfordre til ændres i forbindelse med nærværende bekendtgørelsesændring.

DI noterer sig at § 22, stk. 2, at for nulemissionskøretøjer med to aksler, som ikke indgår i vogntog, forhøjes den tilladte vægt med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2.000 kg. DI vil gerne kvittere for, at der tages højde for vægten af batterier til nulemissionskøretøjer. Dog vil vi gerne gøre opmærksom på, at der med tiden vil være behov for større batterier, hvilket vil tillade køretøjerne en længere rækkevidde. Hertil bør der ses på, om en grænse på 2.000 kg på sigt vil vise sig at være for lav til for alvor at kunne understøtte den grønne omstilling af nulemissionskøretøjer.

ITD hæfter sig ved i stk. 2, nr. 16, at have fået et enkelt af ITDs indsendte ønsker opfyldt. Nemlig muligheden for at kunne anvende en større totalvægt for vogntog med 6 aksler, hvor motorkøretøjer har to aksler og påhængskøretøjer har 4 aksler. I den nugældende dimensionsbekendtgørelse tillades der for disse vogntog maksimalt 44.000 kg, men med den indsatte ændring i udkastet vil det fremover blive muligt at have en vogntogsvægt for disse vogntog på op til 50.000 kg, hvis de relaterede bestemmelser overholdes, og hvis det køretøjs-godkendelsesmæssigt er muligt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne og kan oplyse, at Vejdirektoratet er i færd med at foretage en analyse af ønsket om en højere totalvægt på alle 2-akslede lastbiler uafhængig af drivmiddel teknologi.

12. § 26

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker at stk. 2 om 50% på bremsende hjul er den meget gamle formulering, hvor Danmark (og meget positivt) er overgået til EU-reglerne for bremses for landbrugskøretøjer. Bør beskrivelsen uddybes med henvisning til EU-bremse reglerne?

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret forslaget til nærmere overvejelse.

13. § 35 - Anvendelse af aerodynamiske anordninger

DTL bemærker at af hensyn til den grønne omstilling, bør her også tilføjes hovedlandevej, da det ikke giver nogen mening, at evt. aerodynamiske anordninger skal slås ind ved skifte fra motortrafikvej til hovedlandevej. Under de nuværende regler er der af samme grund stort set ingen, der anvender den type udstyr.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ordlyden i § 35 ikke er ændret, og at de valgte vejstrækninger er baseret på en afvejning af de forventede fordele og de forventede ulemper.

Færdselsstyrelsen har i forbindelse med indførslen af bestemmelsen i 2020 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.

14. § 39

Landbrugserhvervets Færdselsgruppe bemærker, at der i høringsbrevet står der, at bekendtgørelsen ophæves. Konsekvensen af ophævelsen vil være, at vi er tilbage ved, at landbrugskøretøjer ikke længere kan køre lovligt til og fra dyrskuerne i Danmark. Tænker Færdselsstyrelsen en anden løsning? Er det planen, at landbrugskøretøjerne skal søge en særtransporttilladelse som "stort motorredskab"? Landbrugserhvervet opfordrer til, at der indføres en ny løsning, før ophævelse af den nuværende løsning. Og vi gør opmærksom på, at Vejdirektoratet ønsker at minimere antallet af køretøjer, der skal gennem særtransportsystemet

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at efter det oplyste finder bekendtgørelsen meget begrænset anvendelse i forhold til de 15-20 dyrskuer, der årligt afholdes i Danmark. Endvidere findes det mest hensigtsmæssigt, at disse store køretøjer ikke kører på egne hjul over længere afstande.

15. § 40

Christian Møller Rådgivning bemærker, at der i stk. 2, nr. 3, mangler angivelse af § 22, stk. 8 og stk. 9 og at overgangsbestemmelsen i stk. 3 kan frit ophæves på grund af de nye længderegler for sættevogn på 14,98 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har rettet i overensstemmelse hermed.

16. Indledningen

Christian Møller Rådgivning bemærker at henvisning til § 51, stk. 8, 3. pkt. bør vel rettelig være til 4. pkt., og undrer sig over om henvisningen til § 68, stk. 1 er korrekt. Paragraffen synes, at fastsætte transportministerens ret til at fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, herunder om brugen heraf, og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og

passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. Der mangler angivelse af § 118, stk. 15 (strafansvar for juridiske personer)

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har foretaget en enkelt relevant rettelse og bemærker, at Justitsministeriets Vejledning om administrative forskrifter i øvrigt følges.

17. Fodnote, side 1

Christian Møller Rådgivning bemærker at af hensyn til læsevenlighed og henset til det brugersegment bekendtgørelsen henvender sig til bør fodnoten konverteres til en slutnote.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at man følger Justitsministeriets Vejledning om administrative forskrifter.

18. § 2, nr. 1 og 2

Christian Møller Rådgivning bemærker at af hensyn til læsevenlighed og henset til det brugersegment bekendtgørelsen henvender sig til bør definitionerne indsættes som slutnoter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at man følger Justitsministeriets Vejledning om administrative forskrifter.

19. § 2, nr. 6

Christian Møller Rådgivning bemærker i forhold til nr. 6 at definitionen bør fjernes, idet den kun optræder som en definition og ikke refererer til bestemmelser i den resterende del af bekendtgørelsen. Heller ikke de anførte vægtangivelser i definitionen ses at være i strid med bekendtgørelsens § 22, stk. 2, nr. 17. Er styrelsen ikke enig heri og definitionen skal afspejle en regulering, skal det oplyses, at der ikke er fastsat straf for overtrædelse af denne regulering.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret bemærkningerne.

20. § 2, nr. 10

Christian Møller Rådgivning bemærker i forhold til nr. 10 at der gennem årene har været rejst tvivl om, hvorvidt et dansk registreret køretøj er i national eller international trafik, når det aktuelt kører i Danmark, men er på vej til en udenlandsk destination. Definitionen bør bringes i overensstemmelse med BKL nr. 7 af 02/03/1956, Bekendtgørelse om den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, som Danmark har ratificeret.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret bemærkningerne.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
AMU Transport Danmark (ATD)
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Erhverv
Dansk Kranforening (DKF)
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E)
Danske Regioner
Danske Speditører
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen af Vognimportører i Danmark
Forsvarets Færdselscenter
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik
SEGES
Trafikstyrelsen
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Vejdirektoratet