

Færdselsstyrelsen

Den 6. november 2024

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk deres ref. j. 2023-567297

Dansk Erhverv har modtaget høring af 7. september 2024 over udkast til ovennævnte bekendtgørelse.

Vi skal generelt anbefale, at de ændringer som branchen har foreslået, særligt på særtransportområdet, snarligt indarbejdes i lovgivningen. Herunder at totalvægten for 3-akslede trækkere 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.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Sendt til: info@fstyr.dk
CC til: kwil@fstyr.dk
J.nr: 2023-567297

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. (Dimensionsbekendtgørelsen)

ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen).

ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport 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.

ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport noterer sig, 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. ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport 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.

Det fremgår videre af § 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. ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport 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.

ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport vil på baggrund af medlemshenvendelser gøre opmærksom på, at det for en del virksomheder, som kører med medbringertruck, vil være fordelagtigt, at der skabes mulighed for, at medbringertrucken anbringes mellem førerhuset og ladets forreste punkt i modsætning til nu, hvor medbringertrucken placeres bagerst på vogntoget, som man tillader i forbindelse med kranopbygninger af køretøjer. Vi vil derfor opfordre til, at der under § 12 tilføjes et afsnit, som affattes således:

Den største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra ladets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt må ikke overstige 16,40 m, jf. dog § 40, stk. 2, nr. 3. For vogntog forsynet med medbringertruck, der placeres på den trækkende enhed placeret bag førerhuset kan længden forøges med den længde, som kræves til montering af medbringertruck. Den forøgede længde må dog ikke overstige 2,00 m.

For vogntog, som består af lastbil med påhængsvogn, forsynet med medbringertruck på den trækkende enhed placeret bag førerhuset, forøges den tilladte vogntogslængde med den længde, som kræves til montering af medbringertruck. Den forøgede længde må dog ikke overstige 2,00 m.

Afsluttende vil ATL-Transportens Arbejdsgivere og DI Transport påpege, at vi fortsat savner en vægtforøgelse på de 7-akslede vogntog, som har været et ønske fra branchen længe.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
sag: 2023-567297 07-10-2024

Deres ref.: K. Willer

Vor ref.: OHO/FBA / 24-316

Dato: 4.11.2024

Høringssvar til Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

DTL-Danske Vognmænd (DTL) takker for modtagelsen af Udkast til Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

Vi har følgende kommentarer til udkastet:

§1 Stk. 2.

Den foreslåede ændring af ordet "medfører" til "nødvendiggør", bør ikke 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"

§ 12.

Stk. 2. Afstanden mellem bagkant af trækkende bil og forkant af lad eller opbygning på påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab bør ændres fra 2 til 3 meter. Der er to vigtige begrundelser, lastvogne med tippelad og med tilkoblet kort kærre med tippelad kan med kun 2 meters afstand ikke "knækkes" ved aflæsning, dvs. kærren kan ikke holde vinkelret på lastbilens bagende, mens lastbilens lad tippes bagud. Ved at holde knækket slipper man for at skulle koble vogntoget fra hinanden for at kunne aflæsse, og det vil spare rigtig meget tid samtidig med at det vil være med til at forbedre arbejdsmiljøet for chaufførerne og sikkerheden fordi man minimerer antallet af sammenkoblingsoperationer. Løsningen har været anvendt med stor succes i mange år i vores nordiske nabolande.

Samtidig er det problematisk med grænsepassage til Sverige, hvor danske kærrevogntog med korte kærre har svært ved at overholde både reglen om kun 2 meters afstand mellem køretøjerne, samtidig med at de svenske krav til akselafstande kan overholdes. Landbrugskøretøjer har i øvrigt lov til at have betydeligt større afstand mellem køretøjernes opbygninger.

Kapitel 9

Anvendelse af aerodynamiske anordninger

§ 35. Kørsel med lastbil, bus eller påhængskøretøj til disse, som er forsynet med aerodynamiske anordninger, som kan slås ind eller afmonteres, må alene finde sted med de aerodynamiske anordninger i udfoldet position, når køretøjet anvendes på motorvej og motortrafikvej.

Her bør af hensyn til den grønne omstilling, 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.

Venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe
Att: Katrine Willer

Dato: 04-11-2024

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk
Cc. til: kwil@fstyr.dk

Jeres ref.: J.nr.: 2023-567297

Vores ref.: SJ

J.nr. 2023-567297 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. (Dimensionsbekendtgørelsen)

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

ITD glæder sig over de enkelte præciseringer og ændringer, som gør sig gældende for anvendelse af tunge transportkøretøjer og vogntog.

Konkrete bemærkninger til høringen:

Ændring af § 16, stk. 4

Det 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.

Ændring af § 22, stk. 2, nr. 16

Vi hæfter sig ved 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.

ITD håber at vores indsendte ønsker og forslag vil komme i betragtning under den kommende revidering af denne bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 30-10-2024 11:46:41 (UTC +01)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: kwil@fstyr.dk <kwil@fstyr.dk>
Subject: Offentlig høring - udkast til dimensionsbekendtgørelse - j.nr. 2023-567297

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Att: Færdselsstyrelsen

Dansk Bilbrancheråd og den selvstændige brancheforening Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Vicedirektør, advokat (L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

*Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 53 38 44 12
For vores privatlivspolitik se [her](#).*

26. oktober 2024

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. (Dimensionsbekendtgørelsen), jr. nr. 2023-567297.

Jeg driver rådgivningsvirksomhed indenfor landtransport. Henvendelser til min virksomhed afspejler nogle af nedenstående bemærkninger.

Bemærkninger

I indledningen

- Henvisning til § 51, stk. 8, 3. pkt. bør vel rettelig være til 4. pkt.
- Er henvisningen til § 68, stk. 1 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)

Fodnote 1, side 1

Af hensyn til læsevenlighed og henset til det brugersegment bekendtgørelsen henvender sig til bør fodnoten konverteres til en slutnote.

§ 2

VEJ nr 9964 af 23/11/2023, Vejledning om lov kvalitet: *Hvis et udtryk alene bruges én eller to gange i en bekendtgørelse, bør det overvejes, om en bestemmelse kan formuleres på en sådan måde, at udtrykket beskrives i bestemmelsens formulering, det vil sige uden en egentlig definitionsbestemmelse i bekendtgørelsen.*

I overensstemmelse hermed bør der fastsættes definition af nedenstående udtryk, idet de i gældende og kommende bekendtgørelse optræder flere steder:

- Gartnerivirksomhed. *Ved gartnerivirksomhed forstås*
- Landbrugsvirksomhed. *Ved landbrugsvirksomhed forstås*
- Maskinstation. *Ved maskinstation forstås*
- Skovbrugsvirksomhed. *Ved skovbrugsvirksomhed forstås*

Der kan eventuelt tages udgangspunkt i de beskrivelser af "branchekoder", der ligger til grund for virksomhedsregistrering i Centralt Virksomheds Register.

§ 2, nr. 1 og nr. 2

Af hensyn til læsevenlighed og henset til det brugersegment bekendtgørelsen henvender sig til bør definitionerne indsættes som slutnoter.

§ 2, nr. 6

VEJ nr 9964 af 23/11/2023, Vejledning om lov kvalitet: *Hvis et udtryk alene bruges én eller to gange i en bekendtgørelse, bør det overvejes, om en bestemmelse kan formuleres på en sådan måde, at udtrykket beskrives i bestemmelsens formulering, det vil sige uden en egentlig definitionsbestemmelse i bekendtgørelsen.*

Men i dette tilfælde bør definitionen 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.

§ 2, nr. 10

Gennem årene har der 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 BKI nr. 7 af 02/03/1956, Bekendtgørelse om den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, som Danmark har ratificeret. Ved international trafik forstås, jf. artikel 4: *"International færdsel betyder enhver færdsel, som overskrider mindst en landegrænse"*.

Denne definition har gennem tiden udviklet sig til:

"Et køretøj siges at være i international trafik på en stats territorium, såfremt:

- 1. Det ejes af en fysisk eller juridisk person, som normalt har bopæl uden for denne stat.*
- 2. Det ikke er registreret i denne stat*
- 3. Det midlertidigt er indført i denne stat"*

Hvilket betyder – igen tolket gennem årene af Færdselsstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen) – at dansk registreret køretøj/vogn, der kører i Danmark, ikke er i international trafik – uanset hvor det er på vej hen, eller hvor det kommer fra.

§ 4, stk. 1, 1. led

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

§ 4, stk. 1, 2. led

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)

§ 4, stk. 2, 2. led

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

§ 11, stk. 2, nr. 1 og nr. 2

Ændringerne er overflødige, idet indledningen til stk. 2 er formuleret som *"vogn, som består af lastbil og påhængsvogn"*. Derfor kan der blot refereres til *"vogntogets"* og *"lastbilens"*.

§ 11, stk. 4

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.

VIGTIGT. § 11, stk. 7 – 9 uagtet disse ikke er genstand for høring.

Det fremgår af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, at hvis længden overstiger 18,75 m, må der udelukkende *køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder*. Denne regel vil kunne omgås, således, at der kan køres frit til alle andre formål, hvis køretøjet er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed.

Det fremgår af den netop afsluttede høring over Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, sagsnr.: 2024-773080, afsnit 3.02.200 (5), (6) og (7), at:

"(5) For vogntog bestående af traktor og en eller to påhængsvogne, eller traktor og en påhængsvogn og et påhængsredskab, hvis bredde ikke overstiger 3,00 m, må længden ikke overstige 22,00 m.

(6) For vogntog bestående af traktor eller motorredskab med et påhængskøretøj må længden ikke overstige 22,00 m.

(7) Vogntog bestående af mejetærsker eller skårlægger og påhængskøretøj, belæst med et skærebord, må have en længde, der ikke overstiger 25,00 m, hvis der på påhængskøretøjet er minimum to aksler og tvangsstyring på alle aksler."

Heri ses ingen restriktioner ved kørsel med større længde end 18,75 m.

Som udgangspunkt er kørsel med køretøj eller vogntog kun tilladt, når kørslen er omfattet af en regulering, der udtrykkelig tillader den konkrete kørsel. Med hensyn til kørsel med vogntog bestående af traktor/motorredskab med tilkoblet påhængsvogn/påhængsredskab er der som udgangspunkt følgende muligheder:

1. Køretøj/vogntoget overholder kravene i dimensionsbekendtgørelsen, eller
2. Køretøj/vogntoget overholder kravene i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og **anvendelse**

Hvis et givet vogntog overholder kravene i én af de nævnte reguleringer, ændrer det ikke ejerens retsstilling. Kørslen er tilladt i henhold til denne regulering.

§ 16, stk. 4 og § 40, stk. 1

Disse påhængskøretøjer var tidligere 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?

Bestemmelsen i stk. 4 kunne formuleres som:

"Stk. 4. På et påhængskøretøj med stiv trækstang må det største samlede akseltryk i en akselgruppe på tre aksler ikke overstige 24.000 kg. Akseltrykket må dog ikke overstige:

- a) 22.000 kg, hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,30 m, men mindst 1,00 m, og
- b) 21.000 kg, hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,00 m."

Endvidere ses en uoverensstemmelse i forhold til § 40, stk. 1: *"§ 40. Påhængskøretøj med stiv trækstang og tre aksler med indbyrdes afstand på mindst 1,00 m må have et samlet akseltryk, som ikke overstiger 24.000 kg, hvis køretøjet er registreret inden den 1. august 2014."*

Hvis ovennævnte forslag til ændret formulering tages til følge skal § 40, stk. 1 ophæves.

Hvis intet af ovennævnte tages til følge, skal bestemmelsen i § 16, stk. 4 tilføjes: *"jf. dog § 40, stk. 1"*

§ 19, stk. 3 og § 30, stk. 2

Udkastet er for indskrænkende og dermed ikke fremtidssikret i forhold til anvendelsesområde. Udkastet tillader kun større vægt for køretøjer, som er *"særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed"* og kun til kørsel:

"1) Mellem mark og avlsgård.

2) Mellem ejendomme, der har traktoren eller motorredskabet i fælleseje.

3) Mellem en maskinstation og dennes kunder.

4) Til og fra syn.

5) Til og fra værksted."

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. Eksempel:



Ifølge Vejledning om syn af køretøjer vil dette køretøj formentlig kunne kategoriseres som "motorredskab" ud fra denne vejledningstekst:

"Som motorredskab anses endvidere XX, som er karakteriseret ved følgende:

- Køretøjet er specielt egnet til kørsel i grusgrave eller på byggepladser og lignende områder, hvor jordbundsforholdene ofte er af en sådan beskaffenhed, at køretøjets terrængående opbygning er en forudsætning for, at køretøjet kan anvendes efter hensigten.*
- Køretøjet er forsynet med en tipbar lad flade, der i udformning og konstruktion gør køretøjet specielt egnet til anvendelse i grusgrave eller i bygge- og anlægsbranchen"*

Uagtet om køretøjet vil blive anset som "motorredskab" eller "bil", vil ejeren ikke kunne udnytte de nye bestemmelser om øget vægt for bæltekøretøj, idet køretøjet ikke er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed.

Tilsvarende kan ejere af skovbrugs-, gartnerivirksomheder og andre erhvervsgrupper (hvis ovennævnte forslag tages til følge) ikke gøre brug af de øgede vægtmuligheder, idet kørselsformålene formuleringsmæssigt er indskrænket til kun at omhandle landsbrugsvirksomhed:

"1) Mellem mark og avlsgård.

2) Mellem ejendomme, der har traktoren eller motorredskabet i fælleseje.

3) Mellem en maskinstation og dennes kunder.

4)

5)"

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. Til orientering kan jeg oplyse, at jeg har henvendelser fra maskinstationsvirksomheder, som er etableret på Sjælland og med kunder overalt på Sjælland samt på Fyn.

§ 40, stk. 2, nr. 3

Der mangler angivelse af § 22, stk. 8 og stk. 9

§ 40, stk. 3

Overgangsbestemmelsen kan frit ophæves på grund af de nye længderegler for sættevogn på 14,98 m

Slut på bemærkninger

Jeg står naturligvis til rådighed med uddybende bemærkninger til ovennævnte

Med venlig hilsen
Christian Møller



Danske
Sukkerroedyrkere



DANSKE
KARTOFLER



Dato 22. oktober 2024

Til:
Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar vedr. j.nr. 2023-567297.

Sendt på elektronisk til; info@fstyr.dk, Cc; kwil@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

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk. (Dimensionsbekendtgørelsen)

Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) har følgende bemærkninger:

1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet

De seks brancheforeninger bag 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.

Vi hilser 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.

2. Landbrugserhvervets kommentar til det konkrete udkast

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 tilfaldte 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.

Ved mødet i Transportministeriets departement 29. august, hvor Færdselsstyrelsen og Landbrugserhvervets Færdselsgruppe deltog, blev der nævnt at Tempo 40 ordningen bliver ændret i 2025 udgaven af DFK.

Ordningen skulle tilpasses, så registrering i DMR ikke længere er en forudsætning for Tempo 40 godkendelse. Kravet skulle fremadrettet alene være Tempo 40 mærkat uanset registreringsforhold.

Landbrugserhvervet afventer den omtalte løsning på Tempo 40 problematikken, der nu eksisterer på niende år.

3. Landbrugserhvervet ønsker at påpege understående i udkastet til genovervejelse

§ 1

Denne bekendtgørelse fastsætter regler for køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, som gælder såvel i ubelæsset stand som i belæsset stand.

Stk. 2. For så vidt angår transport af udeleligt gods, som medfører nødvendiggør overskridelse af en eller flere af reglerne i denne bekendtgørelse, og som udføres med traktor, lastbil og vogntog bestående af traktor, lastbil og påhængs-/sættevogn samt kørsel med mobilkran, stort motorredskab, stort påhængsredskab, blokvogn og returkørsel fra nødretoptager med køretøj, hvis konstruktion nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, i belæsset såvel som ubelæsset stand, henvises til reglerne i bekendtgørelse om særtransport.

Traktorer kan lovligt anvendes til særtransport. Derfor bør traktor indskrives de steder hvor køretøjstyperne defineres.

§ 4

Begrebet "særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- eller vejarbejde" anvendes.

Landbrugserhvervet møder udfordringer når Politiet stopper vore 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. Vi har brug for en præcis definition. Vi foreslår en dialog om en ny formulering"

Stk 2.

Traktor og traktorpåhængsvogn må have en bredde på indtil 3,00 m, hvis breddens overskridelse af 2,55 m alene skyldes hjulmontering samt hjulafskærmning. En sådan traktor eller traktorpåhængsvogn må kun benyttes til kørsel mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har køretøjerne i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder. Traktoren og traktorpåhængsvognen må endvidere køre til og fra syn eller til og fra værksted.

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.

"eller til og fra værksted"

Til og fra værksted er tilføjet §4 stk. 2. Tak for det.

§ 11

1) Andre vogntog end bil med sættevogn må ikke have en længde, der overstiger 18,75 m, jf. dog stk. 3-9.

Stk. 2. For vogntog, som består af lastbil med påhængsvogn, gælder:

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. Hvis begge begreber anvendes, må bil betyde personbil – det kan jeg se ikke er meningen. Blot ment som en venlig kommentar.

Stk. 9. Vogntog, som består af traktor, mejetærsker eller skårlægger og påhængskøretøj, belæsset med skærebord, må have en længde, som ikke overstiger 25,00 m hvis der på påhængskøretøjet Landbrugserhvervet foreslår traktor tilføjet, 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.

§ 13

Et køretøj må ikke have større højde end 4,00 m, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Bus og lastbil samt påhængskøretøjer hertil må ikke have større højde end 4,10 m.

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. Landbrugserhvervet 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.

§ 15

Motordrevet køretøj med hjul, som er forsynet med dæk, må ikke køre på vej, hvis det tryk, der overføres til vejen fra hjulene på en aksel (akseltrykket), overstiger 10.000 kg.

Stk. 2. Motordrevet køretøj, hvor drivakslen er forsynet med tvillingemonterede dæk og vejvenlig affjedring, må have et drivakseltryk, som ikke overstiger 11.500 kg.

Stk. 3. EU-typegodkendte traktorer med en EU-typegodkendt aksellast på bagakslen på 11.500 kg, må have et drivakseltryk, som ikke overstiger 11.500 kg.

Stk. ~~34~~. På et motordrevet køretøj må det samlede akseltryk i en akselgruppe på to aksler ikke overstige:

Store EU-typegodkendte traktorer, er konstrueret til 11.500 kg på den trækkende bagaksel. Disse traktors brede lavtryksdæk har egenskaber svarende til stk. 2, omhandlende lastbilers trækkende aksel. Landbrugserhvervet anmoder derfor om, at traktors trækkende bagaksel tillades samme aksellast som lastbilers trækkende aksel. Forslaget er indskrevet med rødt.

§ 16

Stk. 4. På et påhængskøretøj med stiv trækstang må det største samlede akseltryk i en akselgruppe på tre aksler ikke overstige 24.000 kg.

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.

Baggrunden er undersøgt. I høringsbrevet henvises til "Meddelelse 1042, 3.01.100 Påhængskøretøj". Heri kan man finde forklaringen på misforståelsen der rammer landbrugsvogne. Der står:

(6) For bogie med tre aksler må det samlede tilladte akseltryk ikke overstige 27.000 kg, dog:

- a) 24.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er under 2,80 m eller hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,30 m, og
- b) 22.000 kg, hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,30 m, men mindst 1,00 m og
- c) 21.000 kg, hvis blot en af de indbyrdes akselafstande er under 1,00 m.

Det bemærkes, at påhængsvogn med stiv trækstang (kærre) ikke kan godkendes med større tilladt totalvægt end 25.000 kg, et samlet akseltryk på 24.000 kg og et koblingstryk (prodsøjetryk) på 1.000 kg, da koblingstrykket skal udgøre mindst 4% af tilladt totalvægt og ikke kan være højere end 1.000 kg (indgår i definitionen af en kærre).

Ved næste ændring af DfK og dimensionsbekendtgørelsen vil det blive skrevet direkte ind i bekendtgørelserne, at bogie på påhængsvogn med stiv trækstang ikke må have større samlet akseltryk end 24.000 kg, så begrænsningen ikke skal findes via en indirekte regel om højeste koblingstryk og fordelingen af vægte.

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. Jeg uddyber gerne forklaringen.

§ 19

Stk. 3. For traktorer og motorredskaber, som er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed og som helt eller delvist er forsynet med bælter, må trykket på en bælterulle ikke overstige 2.250 kg jf. bilag XXXIII i forordning 2015/208, ved følgende kørsel:

- 1) Mellem mark og avlsgård
- 2) Mellem ejendomme, der har traktoren eller motorredskabet i fælleseje
- 3) Mellem maskinstation og dennes kunder
- 4) Til og fra syn
- 5) Til og fra værksted

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.

§ 22

Køretøj med hjul, som er forsynet med dæk, må ikke køre på vej, hvis køretøjets faktiske totalvægt overstiger summen af de akseltryk, der er tilladt for køretøjer, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Den faktiske totalvægt må ikke overstige:

- 1) For motordrevet køretøj med to aksler, undtagen bus: 18.000 kg.
- 2) For lastbil med to aksler som indgår i vogntog: 20.000 kg.

Landbrugserhvervet henstiller til, at traktor tilføjes i 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.

§ 26

I vogntog, som trækkes af registreringspligtig traktor, skal mindst 20 pct. af vogntogets faktiske totalvægt hvile på traktorens drivhjul.

Stk. 2. Af vogntogets faktiske totalvægt skal endvidere mindst 50 pct. hvile på de bremsende hjul.

Stk. 2 om 50% på bremsende hjul er den meget gamle formulering, hvor Danmark (og meget positivt) er overgået til EU-reglerne for bremser for landbrugskøretøjer. Bør beskrivelsen uddybes med henvisning til EU-bremser reglerne?

§ 30

Stk. 2. For traktorer og motorredskaber, som er særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivirksomhed og helt eller delvist er forsynet med bælter, må totalvægten ikke overstige 32.000 kg, og det gennemsnitlige kontaktfladetryk må maksimalt udgøre 5 kg/cm² for gummibælter jf. bilag XXXII i forordning 2015/208, jf. dog § 19, stk. 3, ved følgende kørsel:

- 1) Mellem mark og avlsgård
- 2) Mellem ejendomme, der har traktoren eller motorredskabet i fælleseje
- 3) Mellem maskinstation og dennes kunder
- 4) Til og fra syn
- 5) Til og fra værksted

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).

§ 39

Stk. 2. 2) Bekendtgørelse nr. 571 af 28. maj 2018 om brede landbrugskøretøjers kørsel til og fra dyrskuer efter reglerne for særtransport.

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

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

På vegne af Landbrugserhvervet

Henning Sjørlev Lyngvig

Landskonsulent

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 9117 7620 | E hsl@seges.dk



Det indsendte er på vegne af:

- Dansk Agroindustri
- Dansk Maskinhandlerforening
- Danske Kartofler
- Danske Maskinstationer & Entreprenører
- Danske Sukkerroedyrkere
- Landbrug & Fødevarer
- SEGES Innovation

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 08-10-2024 10:39:56 (UTC +01)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Offentlig høring - udkast til dimensionsbekendtgørelse - j.nr. 2023-567297

Kære Katrine

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

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



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 7. oktober 2024 07:26

Emne: Offentlig høring - udkast til dimensionsbekendtgørelse - j.nr. 2023-567297

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen).

Høringsfristen er den 4. november 2024.

Venlig hilsen

Katrine Willer
Specialkonsulent
Jura