

Færdselsstyrelsen
Att.: Jeppe Jul Elnegaard
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 22. august 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailervogntog

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 17. juli 2025. Dansk Erhverv har fået fristudsættelse på høringen til d. 22. august 2025, som vi takker for.

Dansk Erhverv støtter op om alle ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

Dansk Erhverv er glade for den positive politiske tilgang til at ensrette reglerne for dobbeltrailere på tværs af grænsen mellem Danmark og Sverige. Når der er forskellige regler på hver side af Øresund, er det unødvendigt besværligt at fragte gods over grænsen. Vi støtter derfor op om arbejdet, som den dansk-svenske arbejdsgruppe for nyligt har afsluttet med en rapport¹, og som nu har givet anledning til ændringer af de danske regler i bekendtgørelsesudkastet med bl.a. forhøjelse af totalvægten til 74 tons og anerkendelse af svenske skilte bagpå.

Danmark har dog stadig meget at lære af Sverige mht. udbredelsen af dobbeltrailere og tilhørende vejnet.

Det er over halvdelen siden, at dobbeltrailere blev tilladt i Danmark, og ambitionen fra ministerens side var at få vejnettet udbredt hurtigst muligt. Desværre er status, at det fortsat kun er på strækningen mellem Aarhus og Høje Taastrup og videre over Øresundsbroen, at det er tilladt at køre med dobbeltrailere.

I Dansk Erhverv er vi meget ærgerlige over, at det øjensynligt ikke er muligt at indarbejde ændringer til de igangværende anlægsprojekter med motorvejsudvidelser på Østjyske motorvej (E45), så til- og frakørselsforholdene er dimensioneret til dobbeltrailere. Det sætter virksomheder i dette område – hvor der er en stor koncentration af transport- og logistikvirksomheder, som benytter dobbeltrailere – i en uheldig situation, som betyder, at de bliver tvunget til at betale for tilpasninger af den helt nye infrastruktur, når den står færdig, hvis de vil kunne køre med dobbeltrailere til deres lokationer. Det er kritisabelt, at de nødvendige tilpasninger ikke har kunnet blive indarbejdet i anlægsprojekterne.

Fremadrettet bør alle motorvejsprojekter dimensioneres til dobbeltrailere.

¹ <https://www.trm.dk/media/nmbnoukv/heavy-road-transport-210525pdf.pdf>

Der er oprettet en virksomhedsordning, hvilket i sig selv er et positivt tiltag, men den har vist sig alt for ineffektiv til at udbrede vejnettet. Processen er meget lang for godkendelse af projekter. Samtidig er det vores vurdering, at Vejdirektoratet i deres sagsbehandling af projekter lægger for stor vægt på trafiksikkerheden, og at grundlaget for denne tilgang ikke i tilstrækkelig grad er underbygget fagligt og statistisk. Vi er enig i, at udrulningen af dobbeltrailere skal tage højde for trafiksikkerheden, men den nuværende tilgang resulterer i, at projekter unødigt bliver afvist eller fordyret i en grad, der gør projekter urealiserbare.

Dansk Erhverv mener også, at der er et presserende behov for, at Vejdirektoratets screening af projekter fremadrettet kan basere sig på data for kørekurver, der følger svenske standarder/model for køretøjet, der har mindre svingradius. I Danmark har mange virksomheder valgt at investere i 'svensk' materiel, og derfor bør Vejdirektoratets beregningsværktøj opdateres og kunne baseres på dette. Det vil betyde mindre omkostninger til at etablere en rute til en lokation, end tilfældet er under den nuværende beregningsmodel/tilgang, fordi der vil skulle laves færre tilpasninger af den fysiske infrastruktur (lyskryds, rundkørsler mm.). Det bemærkes, at modulvogntogsordningen opererer med flere typer vogntog med forskellige svingradiusser, og det burde også kunne lade sig gøre under dobbeltrailerordningen. Lige nu er det et meget stort benspænd for udrulningen af dobbeltrailervejnettet, fordi projekterne bliver for dyre til, at det er rentabelt for virksomheder.

Samlet set er udviklingen og udbredelsen af dobbeltrailere gået i stå, fordi de danske rammevilkår er for dårlige. Det er stik imod den politiske ambition, og derfor er der behov for hurtigt at evaluere på ordningen og ændre den, så udviklingen kan vendes. I dag ser vi en tendens til, at indkøbt materiel rykkes til Sverige i stedet for at blive indsat i drift i Danmark.

Andre bemærkninger

Dansk Erhverv foreslår, at det skal være muligt at anvende en 14,9 m trailer i et dobbeltrailer-vogntog i kombination 13,6 m.


Dansk Erhverv foreslår desuden, at det på samme måde som for modulvogntog (jf. § 18 i modulvogntogsbekendtgørelsen), bliver muligt at anvende dobbeltrailervogntog til transport af farligt gods.

Det bør under § 1, stk. 3 ændres, så anvendelsesområdet ligeledes dækker fx udstillings- og show-trailere.

I forhold til harmoniseringen af skilte bemærkes det, at de nuværende skilte fortsat bør kunne anvendes (som minimum i en overgangsperiode), da mange virksomheder allerede har investeret i de nuværende skilte.

Den dansk-svenske arbejdsgruppe har anbefalet, at AB-double-kombinationen skal tillades i Danmark. Denne anbefaling bør følges, ligesom muligheden for DUO-kærre bør være en mulighed.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Kristian Pindbo". The signature is written in a cursive, flowing style.

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att.: Jeppe Juel Elnegaard /Sagsnr. 2025-978035

Deres ref.: J. E. Elnegaard Vor ref.: OHO/ fba 25-234

Dato: 21.08.2025

Høringssvar til udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailervogntog

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring til udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailervogntog.

Anvendelsesområde

Under § 1, stk. 3 fremgår det: sættevogne der indgår i et dobbeltrailer-vogntog, skal være indrettet til befordring af gods. Det bør ændres, så det også kan omfatte fx udstillings- og showtrailere.

Forøgelse af den tilladte vogntogsvægt

DTL-Danske Vognmænd ser både med stor tilfredshed på de foreslåede ændringer i den maksimale tilladte vogntogsvægt, og at forhøjelserne træder i kraft pr. 1. januar 2026. Vægtforøgelsen giver mulighed for, at mange køretøjer, der allerede teknisk er bygget til højere vogntogsvægt, kan udnytte denne ekstra kapacitet og dermed bidrage til den grønne omstilling samt forbedring af klimaet.

Reflekterende skilt

Det er glædeligt, at der er sket en vis form for harmonisering og gensidig anerkendelse af de forskellige typer skilte mellem Sverige og Danmark. Eftersom mange danske transportfirmaer allerede har investeret mange penge i den nuværende type skilte, vil DTL opfordre til, at de nuværende skilte fortsat må anvendes, mens alle nyindregistrerede EMS2 vogntog efter en bestemt dato skal opfylde de nye skiltekrav. Det kan fx være fra den 1. januar 2026.

Udvidet harmonisering

DTL-Danske Vognmænd opfordrer også til, at man får lavet en ny ekstra screening, hvor man anvender den svenske model, som absolut er mindre pladskrævende og derfor væsentlig billigere at implementere i infrastrukturen. Der bør ske en selektering, så man kan screene en specifik rute for den oprindelige danske EMS2 version og en type 2 screening, hvor man kan screene en specifik rute, der er tilpasset den svenske EMS2 version. Den svenske version er allerede godt i gang med at vinde indpas, og arealkravene er mindre. Det vil kunne spare samfundet og erhvervslivet for mange omkostninger til asfalt og udvidelse af veje.

Introduktion af flere EMS2 kombinationer

Typen af mulige EMS2 kombinationer, bør også snarest udvides til også at omfatte AB-double og DUO-kærre, der allerede kører i Norden. Mange vognmænd har allerede materiellet til at kunne køre AB-double, og DUO-kærre vil være hurtige at sætte i drift, så der vil være tale om effektivitetsforøgelse med introduktion af de nye kombinationer.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 19-08-2025 09:01:37 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring: Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog, j.nr. 2025-978035

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Gurli Locht Christensen

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454517
E-mail: GLC@tur.dk



TRANSPORTERHVERVETS
UDDANNELSER



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: 17. juli 2025 08:07

Emne: Høring: Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog, j.nr. 2025-978035

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog.

Høringsfristen er den 15. august 2025.

Venlig hilsen
Jeppe Jul Elnegaard
Fuldmægtig
Jura

Sendt pr. e-mail:

Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk

cc. jeel@fstyr.dk

Danske Speditører

Østergade 27, 2.

1100 København K

Tlf.: +45 6917 6951

Mail: info@dasp.dk

Web: www.dasp.dk

15. august 2025

Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog. j.nr. 2025-978035.

Danske Speditører takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet.

Formålet med bekendtgørelsesudkastet er at ensrette de danske og svenske regler for at gøre det lettere for dobbelttrailer-vogntog at køre i begge lande. En sådan harmonisering er et vigtigt skridt for at fremme sammenhængende og effektive rammer for grænseoverskridende vejtransport i Norden.

Danske Speditører ønsker at fremhæve følgende forhold, som vi vurderer positivt:

Øget vægtgrænse

Forhøjelsen af vægtgrænsen fra 72.000 kg til 74.000 kg harmoniserer reglerne med Sverige og skaber mere ensartede rammevilkår i Øresundsregionen. Det understøtter grænseoverskridende godstransport og bidrager til øget effektivitet og bæredygtighed i vejtransporten.

Anerkendelse af svenske skilte

Anerkendelsen af svenske advarselsskilte for dobbelttrailer-vogntog forenkler de administrative processer for transportører og fremmer interoperabilitet mellem Danmark og Sverige. Tiltaget er et konkret bidrag til bedre international integration.

Tilladelse af op til 34 meter

Muligheden for længere vogntog ved anvendelse af nul-emissionsteknologi eller aerodynamiske løsninger er et fremsynet miljøtiltag, der understøtter målet om grønnere logistik.

Formel anerkendelse af EMS2-konfigurationer (A-Double)

Den klare regulering af tekniske krav til EMS2-vogntog (A-Double) skaber forudsigelighed for transportører og understøtter udviklingen af nye logistikløsninger, herunder i kombination med jernbane- og terminaldrift.

Bekendtgørelsen har et snævert fokus på vejtransport og tager ikke højde for nødvendigheden af koordination med øvrige transportformer som jernbane, havne og terminalinfrastruktur. Det er i modstrid med målsætningerne i det transeuropæiske transportnet (TEN-T), hvor integration på tværs af transportformer er central. Vi efterlyser en helhedsorienteret tilgang, hvor hele forsyningskæden

indgår i planlægningen. Det må forventes, at behovet for helhedsorientering øges, når Femern-forbindelsen og det bagvedliggende tyske jernbanenet tages i brug.

Danske Speditører vil afslutningsvis påpege, at Danmark halter markant bagefter, når det gælder tidssvarende adgangsforhold fra hovedveje til industriområder.

Danske Speditører står til rådighed, såfremt dette høringssvar giver anledning til supplerende spørgsmål.

Med venlig hilsen

Lars Bech
Chef for politik & analyse

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Sendt til info@fstyr.dk
Sendt Cc til: jeel@fstyr.dk
J.nr. 2025-995896

DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog.

Formålet med bekendtgørelsesudkastet er at øge den tilladte totalvægt for modulvogntog som følge af dimensionsbekendtgørelsen. Derudover tillades en øget længde af modulvogntog med aerodynamiske førerhuse.

DI Transport bakker om op om de foreslåede ændringer, men gør fortsat opmærksom på vores ønske om at øge den tilladte totalvægt for syv akslede vogntog til 60 ton. DI Transport bemærker, at særligt elektrificerede vogntog, som følge af mervægten fra batteriet ikke får tilstrækkelig gavn af de ekstra ton. Af den grund er der fortsat behov for at se på muligheden for at hæve den tilladte totalvægt, særligt for syvakslede vogntog.

Ydermere har bekendtgørelsen til formål at øge den maksimale længde for modulvogntog, således at aerodynamiske førerhuse kan anvendes. Dette bakker vi ligeledes op om, da aerodynamiske førerhuse bidrager til mere brændstoføkonomisk kørsel.

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Sendt til: info@fstyr.dk

Sendt Cc til: jeel@fstyr.dk

J.nr. 2025-978035

DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailervogntog.

DI Transport bakker op om nærværende bekendtgørelsesændringer, som blandt andet foreslår at øge den tilladte totalvægt fra 72.000 kg. til 74.000 kg i vogntogskonfigurationer hvor afstanden mellem vogntogets forreste og bagerste aksel er mindst 27 m. Ændringen vil bidrage til at ensarte reglerne med de svenske regler på området. DI Transport har længe argumenteret for behovet for at ensarte de tekniske regler for dobbeltrailervogntog mellem Danmark og Sverige, hvorfor vi ser positivt på dette forslag.

DI Transport bemærker i denne forbindelse, at der stadig udestår en række tekniske barrierer for transport mellem Danmark og Sverige med modulvogntog som bidrager til begrænse danske køretøjers mulighed for at anvende dobbeltrailervogntog i Sverige. Disse er ligeledes nedfældet i rapporten "Danish-Swedish Technical Analysis on long and heavy road transport", maj 2025. Særligt bemærker vi, at arbejdsgruppen bag rapporten anbefaler henholdsvis at forlænge maksimumslængden for A-double-kombinationen fra 32 meter til 32,5 meter, at tillade drejbare aksler for AB-double-kombinationen ligesom det foreslås at udvide dobbeltrailervejnettet i begge lande. Vi forstår, at transportministrene i begge lande arbejder på at implementere ovenstående anbefalinger, hvilket vi i DI Transport bakker op om. DI Transport vil dog opfordre til, at ovenstående implementeres hurtigst muligt, så gevinsterne ved dobbeltrailere for alvor kan komme klimaet og branchen til gavn.

DI Transport bakker ligeledes op om ændringen af EMS2 skiltet, som foreslås ændret til "34 M" og om anerkendelsen af det svenske skilt til dobbeltrailer-vogntog.



Til

Færdselsstyrelsen

Sendt til: info@fstyr.dk

Cc til: jeel@fstyr.dk

Dato: 14-08-2025

Sagsnummer: 2025-978035

Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

ITD takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med den fremsendte høring.

Det glæder ITD, at de foreslåede ændringer giver modulvogntogsoperatører nye og bedre optimeringsmuligheder i form af øget totalvægt, samt anvendelse af det samme skilt ved kørsel med dobbeltrailervogntog mellem Danmark og Sverige.

Konkrete bemærkninger til enkelte nye bestemmelser i høringsudkastet

§ 8 stk. 1 (2)

ITD ser med stor tilfredshed på muligheden for at øge vogntogsvægten for dobbeltrailer-vogntog fra 72.000 kg til 74.000 kg.

Denne vægtforøgelse har været et ønske siden indførelsen af dobbeltrailer-vogntog i Danmark, så totalvægten for dobbeltrailer-vogntog er den samme i Danmark som i Sverige. En stor del af de danske dobbeltrailervogntog kører nemlig dagligt mellem Danmark og Sverige.

Bilag 2

Det er til stor gavn, at det svenske skilt til dobbeltrailer-vogntog foreslås anerkendt til brug på danske dobbeltrailer-vogntog ved kørsel i Danmark. Det betyder også, at dobbeltrailer-vogntog ikke behøver at stoppe ved passage over Øresund for at skifte skilt, da det samme skilt kan bruges på hele strækningen ved kørsel mellem Danmark og Sverige.

Det er dog ærgerligt for de vognmænd, som har investeret i de nugældende skilte til dobbeltrailer-vogntog, hvis krævet til skiltet ændres, og de vil være nødsaget til at investere i nye skilte, hvis ikke de har det svenske skilt på lager til at anvende i stedet for.

Øvrige bemærkninger vedrørende transport af farligt gods med dobbeltrailer-vogntog

I bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med modulvogntog er der fastsat regler for transport af farligt gods. Det samme er ikke tilfældet i denne bekendtgørelse med køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog, hvor farligt gods ikke er nævnt.



Det kunne overvejes at ensarte bestemmelserne i begge bekendtgørelser, da mulighederne for transport af farligt gods er de samme for både modulvogntog og dobbelttrailer-vogntog. Vi henviser i den forbindelse til vores bemærkninger til § 18 stk. 1 i ITD's høringssvar til udkastet til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog (Sagsnummer: 2025-995896).

Ønsker om nye varianter af dobbelttrailer-vogntog

Som ITD tidligere har givet til kende, vil det være til stor gavn, hvis der hurtigst muligt indføres regler, der muliggør anvendelse af AB-double kombinationer i Danmark.

Særligt ønsker ITD, at der åbnes en mulighed for screening og godkendelse af et alternativt rutenet for A-double kombinationer, som er specificeret efter svensk model og regler, og som er mindre pladskrævende på vejarealer under svingning. Det vil alt andet lige kunne sætte turbo på udvidelsen af rutenettet for dobbelttrailer-vogntog, da der herved vil skulle ske færre og mindre ombygninger på de ønskede ruter, når vogntoget er mindre pladskrævende.

Eksempelvis er det også muligt at få screenet og godkendt ruter specifikt til modulvogntogstype 1, som er mindre pladskrævende under svingning end modulvogntogstype 3. Hvis ikke andet ønskes er modulvogntogstype 3 udgangspunktet for screening af ønskede nye ruter til modulvogntog.

Tilsvarende ønsker ITD en model, hvor der kan screenes og godkendes ruter for dobbelttrailervogntog som er specificeret efter svensk model, hvor vogntoget er mindre pladskrævende. Mange af de danske brugere har i forvejen specificeret deres dobbelttrailer-vogntog efter svensk model.

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD

Steffen Johannsen

Dato: 14. august 2025

Til:
Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Høringssvar vedr. j.nr. 2025-978035.

Sendt elektronisk til; info@fstyr.dk, Cc; jeel@fstyr.dk.

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog

Landbrug & Fødevarer ønsker at kvittere for muligheden med dobbeltrailervogntog. Det er et meget vigtigt initiativ, som gavner erhvervene, herunder Landbrug & Fødevarers medlemmer i landbrugets følgeerhverv.

Landbrug & Fødevarer oplever stor lydhørhed fra Transportministeren og Færdselsstyrelsen i forhold til initiativer på køretøjsområdet.

Vi har ingen kommentarer til den konkrete bekendtgørelse.

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

På vegne af Landbrugserhvervet

Henning Sjørsløv Lyngvig
Chefkonsulent
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

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



From: chr.moeller.55@gmail.com <>
Sent: 06-08-2025 17:35:55 (UTC +02)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: jeel@fstyr.dk <jeel@fstyr.dk>
Subject: Sagsnr.: 2025-978035
Attachments: Svar på høring over udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog. Sagsnr. 2025-978035.pdf

Færdselsstyrelsen, att. Jeppe Jul Elnegaard

Vedhæftet mine bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog.

Jeg har yderligere bemærkninger til udkastet, som dels dækker tidligere mangler ved bekendtgørelsen og dels tilretter bekendtgørelsen til et mere fagligt niveau.

Mvh. Christian Møller Christensen



Høring over udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogntog Sagsnr.: 2025-978035

Anvendelsesområde §§ 1 – 2

Det fremgår ikke, at der kan benyttes udenlandske køretøjer.

I Udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog § 1, stk. 2 fremgår følgende:

"Stk. 2. Bekendtgørelsen, herunder udstyrskravene, gælder også for vogntog, hvori der indgår udenlandske køretøjer."

Det er vigtigt, at udkastet tilføjes lignende bestemmelser om anvendelse og udstyr for udenlandske køretøjer.

§ 1, stk. 3

Stykket foreslås ophævet, idet en sættevogn, jf. færdselslovens § 2 om definitioner, skal være indrettet til godsbefordring

§§ 4 – 7

Paragrafferne bør opdeles i:

1. Kombination af udelukkende dansk registrerede køretøjer,
2. Kombination af dansk og udenlandsk registrerede køretøjer, og
3. Kombination af udelukkende udenlandsk registrerede køretøjer

Ad 1: Sammenkobling skal være foretaget i overensstemmelse med § 4 og § 7.

Ad 2: Sammenkobling skal være foretaget i overensstemmelse med § 4 og § 7, idet lastbil og påhængskøretøjerne kan anses for at være godkendt til "synsfri sammenkobling" "trækkraft for kærre" og "trækkraft for sættevogn", hvis registreringsattesterne indeholder tilsvarende oplysninger, som de danske om tilladt skammelbelastning, sættevogns samlede største akseltryk, påhængsvogns største totalvægt og V-værdier.

Ad 3: Sammenkobling skal være foretaget i overensstemmelse med hjemlandet regler og § 7, idet lastbil og påhængskøretøjerne kan anses for at være godkendt til "synsfri sammenkobling" "trækkraft for kærre" og "trækkraft for sættevogn", hvis registreringsattesterne indeholder tilsvarende oplysninger, som de danske om tilladt skammelbelastning, sættevogns samlede største akseltryk, påhængsvogns største totalvægt og V-værdier.

Der kan ikke være tillid til et tilfældigt dokument udstedt af en ikke-statslig virksomhed i et andet EU/EØS-land. Det bør fremgå, at dokumentationen skal være udstedt af en godkendt dansk synsvirksomhed, idet et sådant dokument derfor bliver uploadet til Færdselsstyrelsens dokumentportal.

Forslag til samlet formulering af §§ 4 - 7:

"§ 4. Køretøjer, der indgår i et dobbeltrailer-vogntog, skal være registreret til synsfri sammenkobling, jf. dog §§ 5 - 6."

"§ 5. Sammenkobling af dansk og udenlandsk registrerede køretøjer skal være foretaget i overensstemmelse med reglerne anført i § 4 og § 6, idet lastbil og påhængskøretøjerne kan anses for at være godkendt til "synsfri sammenkobling" og "trækkraft for kærre" eller "trækkraft for sættevogn", hvis registreringsattesterne indeholder tilsvarende oplysninger, som de danske om tilladt skammelbelastning, sættevogns samlede største akseltryk, påhængsvogns største totalvægt og V-værdier.

Stk. 2. Sammenkobling af udenlandsk registrerede køretøjer være foretaget i overensstemmelse med hjemlandets regler og § 6, idet lastbil og påhængskøretøjerne kan anses for at være godkendt til "synsfri sammenkobling" og "trækkraft for kærre" eller "trækkraft for sættevogn", hvis registreringsattesterne indeholder tilsvarende oplysninger, som de danske om tilladt skammelbelastning, sættevogns samlede største akseltryk, påhængsvogns største totalvægt og V-værdier."

"§ 6. Det skal være muligt at afgøre, om sammenkoblingerne overholder § 3 på baggrund af køretøjernes registreringsattester samt aktuel vejning af køretøjerne."

"§ 7. Fremgår det ikke af registreringsattesterne, at sammenkoblingerne er tilladte, jf. § 4, skal der under kørslen medbringes dokumentation fra en godkendt dansk synsvirksomhed for, at køretøjerne teknisk forsvarligt kan kobles sammen.

Stk. 2. Fremgår der en lavere vogntogsvægt af den udenlandske lastbils registreringsattest, end der ønskes anvendt ved kørslen i Danmark, skal der under kørslen medbringes dokumentation fra en godkendt dansk synsvirksomhed for, hvilken vogntogsvægt der er teknisk tilladt."

§ 8, stk. 1

Formuleringsmæssigt giver bestemmelsen i nr. 1 og nr. 2 giver ingen mening. Her er anvendt formulering som strider mod VEJ nr 9964 af 23/11/2023, Vejledning om lovkvalitet.

F.eks. i nr. 2: Den faktiske vægt må ikke overstige 74.000 kg ligegyldig, hvor stor akselafstand der er. Reglen om 19 m er formentlig "lånt" i BEK nr. 1076 af 07/11/2008, Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog (EMS1) § 7, stk. 2 og indsat i gældende bekendtgørelse i 2023.

Vedrørende nr. 3. Det er ikke alene bilfabrikanten, der fastsætter en teknisk tilladt vogntogsvægt. Fabrikanten af tilkoblingsanordningen har tillige et produktansvar for belastning. Den mindste af disse to fabrikanter angivelser godkendes ved syn af lastbilen og indsættes som tilladt vogntogsvægt i køretøjets registreringsgrundlag. Derfor bør nr. 3 fjernes, idet kravet fremgår af stk. 2.

Forslag til ny og klar formulering:

"§ 8. Den faktiske vægt for et dobbelttrailer-vogntog må ikke overstige 74.000 kg. Overstiger den faktiske vægt 60.000 kg skal afstanden mellem vogntogets forreste og bageste aksel være mindst 27 m."

§ 9, stk. 2

"Aerodynamisk førerhus" er ikke en korrekt betegnelse.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/535 af 31. marts 2021 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af køretøjer og systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer med hensyn til deres almindelige specifikationer og sikkerhed har, jf. artikel 2, nr. 25 følgende definition af aerodynamisk anordninger og udstyr: *"25) »aerodynamiske anordninger og udstyr«: anordninger eller udstyr, der er designet til at reducere vejkkøretøjers luftmodstand med undtagelse af forlængede førerhuse"*.

Derfor skal *"aerodynamisk førerhus"* ændres til *"forlænget førerhus"*, idet det er forordningens udtryk. Til orientering benyttes *"forlænget førerhus"* allerede i dimensionsbekendtgørelsens § 1, stk. 3, 4 og 5, § 8, stk.

5, § 10, stk. 6 og § 11, stk. 6. Ved at ændre udtrykket sikres det tillige, at der ikke opstår begrebsforvirring i lovgivningerne, hvilket skal undgås, jf. VEJ nr 9964 af 23/11/2023, Vejledning om lovkvalitet.

§ 11

Bestemmelsen kan opfyldes ved svingning til venstre, idet føreren herved opnår direkte oversigt over vogn-togets indre side. Ved svingning til højre kan bestemmelsen ikke opfyldes, hverken ved brug af fører- nær-zone- eller vidvinkel spejl eller direkte.

Bestemmelsen skal suppleres med en tilføjelse, hvor det tillades, at udsynet kan tilvejebringes ved en kame-raløsning. Et lignende krav ses i særtransportbekendtgørelsens § 41, stk. 4.

Det er endvidere uforståeligt, at der refereres til at udsynskravet skal kunne overholdes ved et sving på 120° i en cirkel med en ydre radius på 12,5 m, når dobbelttrailer-vogntog, jf. § 8, stk. 7, ikke skal opfylde kravet om, at vogntoget skal kunne vende inden for en vendecirkel med ydre radius på 12,50 m og indre radius på 5,30 m, jf. bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, og udstyr og anvendelse, bilag 1, pkt. 4.01.200 (1).

§ 13

I BEK nr. 1076 af 07/11/2008, Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog (EMS1) § 11, er der fastsat øget krav til bremsepræstation for dolly og linktrailer.

Der bør fastsættes tilsvarende krav for dolly og sættevogn, der trækker dolly tilkoblet sættevogn i bestem-melserne for EMS2. Bremsepræstationskravet for dolly og sættevognen, der trækker dolly/sættevogn er be-tydelig større end kravet til almindelig påhængsvogn og sættevogn.

§ 15, stk. 2

Ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt foreslås det, at der fastsættes en min minimumsgrænse for placering af afmærkningen. Meget ofte ses skiltningen placeret så lavt at den dækkes af forankørende per-sonbiler.

Forslag til formulering:

”§ 15. Dobbelttrailer-vogntog skal bagpå det bageste køretøj være forsynet med et reflekterende skilt, der opfylder kravene i bilag 2.

Stk. 2. Skiltet skal være anbragt til venstre for køretøjets centerlinje og højst 2,00 meter og mindst 1,50 m over vejbanen målt til underkanten af skiltet.

Stk. 3. Skiltet må kun være synligt, når køretøjet anvendes i et dobbelttrailer-vogntog.”

§§ 17 – 21

I BEK nr. 1076 af 07/11/2008, Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog (EMS1) § 13, stk. 1, er der fastsat krav om lastbilen skal være forsynet med afskærmning fortil mod underkøring jf. bekendtgø-relse om detailforskrifter for køretøjers indretning, og udstyr og anvendelse, pkt. 9.10.

Denne regel ses ikke i gældende bekendtgørelse eller i dette udkast. Hvilket betyder, at lastbil registreret 1. gang før den 10/08/2003 kan anvendes i EMS2-vogntog uden denne afskærmning.

§ 22, stk. 4

Reglen for V-værdiafstemning mellem køretøjer er, at det trukne køretøjs V-værdi ikke må overstige det trækkende køretøjs V-værdi.

Ved gennemsyn af et større antal nyere dollyer i DMR fremgår det, at disse er registreret med V-værdi for luft på 36 kN og 48 kN ved mekanisk affjedring. Henholdsvis 36 og 48 kN er samtidig de maksimale værdier en dolly kan opnå i og med dens ladelængde er sat til 1 m, den er 2-akslet og med et maksimalt akseltryk på 20 tons.

Udkastet bør tilrettes i overensstemmelse hermed, da det ellers vil forekomme, at der ikke må ske sammenkobling af dolly og forreste sættevogn.

§ 22. Nyt stk. 9

§ 22 indeholder bestemmelse om belastning af lastbilens tilkoblingsanordning (stk. 7) og dollyens tilkoblingsanordning (stk. 8).

Der er fastsat bestemmelse om belastning af forreste sættevogns tilkoblingsanordning.

Forslag til formulering:

"Stk. 9. Summen af sættevognens og dollyens faktiske akseltryk må ikke overstige den værdi for påhængsvogns største totalvægt, der fremgår af den forreste sættevogns registreringsattest. Dollyens V-værdi må ikke overstige sættevognens V-værdi".

§ 22, stk. 9

Bliver til stk. 10

§ 24.

Udenlandsk registreret køretøj skal, jf. Bekendtgørelse om registrering af køretøjer, medbringe original registreringsattest. Kopi kan kun forekomme for dansk registreret køretøj.

Henvisning til øvrig dokumentation, § 8, stk. 1, nr. 3 og stk. 2 – 3, skal fjernes, idet disse belastninger altid vil fremgå af køretøjernes registreringsattester. Øvrig dokumentation omfatter således kun § 7, stk. 2 og 3 og § 8, stk. 4.

§§ 14 og 23 refererer til FN-regulativer. Som brugerbestemmelse har fører/ejer ingen mulighed for kontrol. Tilsvarende gælder politi eller Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidesyn. Det skal overvejes om disse FN-regulativer er omfattet af kategorien "øvrige dokumentation" og skal medbringes. Skal et regulativ medbringes under kørslen, skal det tilføjes til stk. 2 i nedenstående forslag til formulering.

Forslag til formulering:

"§ 24. Registreringsattesterne, eller for dansk registreret køretøj evt. kopi heraf, skal medbringes og på given foranledning forevises for politiet eller Færdselsstyrelsen.

Stk. 2. Tilsvarende gælder øvrig dokumentation, jf. § 7, stk. 2 og stk. 3 og § 8, stk. 4.

Afsluttende bemærkninger

Det undrer mig, at der ligesom for EMS1 ikke er fastsat regler for transport af farligt gods med dobbelttrailer-vogntog. I udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog, Sagsnr.: 2025-995896 har jeg givet følgende bemærkning til § 18:

"Indholdet af paragraffen er ikke korrekt. Den korrekte bestemmelse er, at multilateral aftale M262 og M263 blev i 2016 samlet og fornyet i aftale M304 og allerede dengang fjernedes kravet om bl.a. 40 tons. M304 er siden blevet erstattet af M342, der blot er en forlængelse af M304, så aftalen nu står til udløb i 2026. Danmark, Norge, Sverige, Finland og Spanien har tilsluttet sig aftalen. Aftalen tillader, at der i forbindelse med forsøg med modulvogntog generelt må transporteres farligt gods".

Jeg står naturligvis til rådighed med uddybende bemærkninger til ovennævnte bemærkninger.

Jeg besidder 41 års erfaring med transportregler gennem min ansættelse i dansk politi. Jeg var på vegne af rigspolitiet medstifter af dansk "tungvognspoliti" i begyndelsen af 00'erne, og har deltaget i tilblivelsen af de fleste lovgivninger på transportområdet siden og frem til min afsked i 2020.

Med venlig hilsen
Christian Møller Christensen

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 01-08-2025 11:21:59 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: 2025-978035; Høring

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen



**Køretøjsopbyggerne
under Dansk
Bilbrancheråd**

☎ +45 4399 6633
✉ info@dbr.dk
🖱 www.dbr.dk

Johanne Berner Hansen

*Sekretariatsleder,
advokat (H), mediator*
+45 2241 5103

jbh@dbr.dk

Kirkevej 1-3, 4 - 2630
Taastrup

Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 43 15 54 90
For vores privatlivspolitik se [her](#).