

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

13. august 2025

Høringssvar fra Danske Speditører til udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog j.nr. 2025-995896

Danske Speditører takker for muligheden for at afgive høringssvar til bekendtgørelsesudkastet, der giver anledning til følgende specifikke kommentarer:

Forøgelse af tilladt totalvægt for modulvogntog

Bekendtgørelsens forhøjelse af vægtgrænserne (fra op til 60.000 kg til 64.000 kg for vogntog med otte aksler) er et vigtigt skridt mod bedre kapacitetsudnyttelse og effektivisering af vejgodstransporten. Tiltaget bidrager direkte til lavere CO₂-udledning per transporteret ton og understøtter den grønne omstilling. Det er i tråd med branchens behov for bæredygtige løsninger.

Udvidelse af vogntogslængde ved brug af aerodynamiske førerhuse

Tilladelsen til 0,3 meter ekstra længde for modulvogntog med aerodynamiske førerhuse er et fornuftigt og tidssvarende tiltag, der både fremmer energieffektivitet og harmoniserer danske regler med EU-standarder. Selvom det ikke er direkte speditørrelevant, er det værd at fremhæve som et positivt bidrag.

Forbedret tilgængelighed og tydeliggørelse

Gennemskrivningen af bekendtgørelsen gør reglerne mere tilgængelige og overskuelige. Det er en administrativ lettelse, der især kommer mindre virksomheder til gavn.

Anerkendelse af udenlandske køretøjer og fleksibilitet i sammenkobling

Det er positivt, at der er en vis fleksibilitet i kravene til udenlandsk materiel samt mulighed for synsfri sammenkobling ved korrekt dokumentation. Det fremmer interoperabilitet og letter international kørsel.

Uagtet at bekendtgørelsen har positive elementer, jf. herover, er det hæmmende, at bekendtgørelsen udelukkende tager udgangspunkt i vejtransport uden at adressere samspillet med jernbane, havne og terminalinfrastruktur. Dermed mangler den multimodale sammenhæng, som er central for at skabe et effektivt og bæredygtigt transportsystem – i tråd med intentionerne i det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Danske Speditører ønsker en fremtidssikret transportregulering, der bygger på en helhedsorienteret tilgang, hvor hele forsyningskæden tænkes ind.

Der savnes i udkastet til bekendtgørelse en vurdering af, hvordan ændringerne påvirker konkurrencesituationen i logistikbranchen. Det er afgørende, at nye regler ikke utilsigtet favoriserer

større, vertikalt integrerede aktører på bekostning af små og mellemstore virksomheder. Adgangen til infrastruktur, vejnet og terminaler skal være åben, fair og ikke-diskriminerende.

Bekendtgørelsen indeholder ingen systematisk evaluering af trafiksikkerhed, fremkommelighed eller slid på vejnettet. Kritiske røster vil sandsynligvis pege på, at længere og tungere modulvogntog kan have betydelig indvirkning på øvrige trafikanter. Det bør tydeliggøres, hvordan disse hensyn tænkes ind og håndteres i praksis.

Danske Speditører vil afslutningsvis påpege, at Danmark halter markant bagefter, når det gælder tidssvarende adgangsforhold fra hovedveje til industriområder – særligt for modulvogntog, men også for dobbelttrailere. Den manglende infrastruktur udgør i praksis en diskrimination af disse transportformer og står i skærende kontrast til ambitionerne om effektiv og grøn godstransport. I takt med at forsøgsordningen udvides, bliver denne eksklusion stadig mere åbenlys. Der er et akut behov for etablering af omkoblingspladser til begge køretøjstyper, hvis ikke deres anvendelse reelt skal indskrænkes til udelukkende at gælde kørsel mellem terminaler – et scenarie, der hverken gavner erhvervslivet, klimaet eller Danmarks position som transportknudepunkt.

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

Med venlig hilsen

Lars Bech
Chef for politik & analyse

Færdselsstyrelsen
Att.: Jeppe Jul Elnegaard
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 22. august 2025

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

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.

Bekendtgørelsesudkastet øger den tilladte totalvægt for modulvogntog, og øger længden af modulvogntog med aerodynamiske førerhuse med 30 cm.

Dansk Erhverv finder det positivt, at man fra politiske side har fundet 10 mio. kr. fra den pulje, der i 2014 blev afsat til at indrette næsten hele det statslige vejnet til kørsel modulvogntog, til den nødvendige tilpasning af vejnettet til de op til 30 cm længere modulvogntog.

Samlet set støtter Dansk Erhverv ændringerne, som er med til at effektivisere transporterne og understøtte nye design, der reducerer energi- og brændstofforbruget, men har følgende bemærkninger og forslag:

- Dansk Erhverv havde gerne set, at længdeforøgelsen var mere end 30 cm. Det vil give større fleksibilitet og understøtte det tilgængelige materiel på markedet.
- Akselafstandskravet på mindst 19,0 m fra forreste til bageste aksel i vogntoget bør dog først være gældende ved vogntogsvægte over 58 tons.
- § 6 definerer de forskellige typer af modulvogntog. Vi opfordrer til, at stk. 2 under MVT-type 4, fjernes.
- Der ændres i § 7, stk. 6, hvor der bør tilføjes, at ved vogntogsvægt over 60.000 kg skal drivakseltrykket ved igangsætning kunne overholde reglen om, at der skal kunne være mindst 20 % af vogntogets samlede vægt på drivakslen. Det nødvendige drivakseltryk, kan ved igangsætning om fornødent tilvejebringes ved anvendelse af vægtoverførsel til drivakslen.
- Vi opfordrer til, at det bliver tilladt at køre visse typer af særtransport med modulvogntog.

Ligestilling af drivmiddelslinjer

Der gælder samme regler for længden af et modulvogntog uanset drivmiddel. Omvendt gælder der for dobbelttrailervogntog, at der gives ekstra længde, hvis der er tale om nulemission. Formålet er at kompensere for den ekstra længde, som denne drivmiddelsteknologi har, så der er ligestilling mellem drivlinjerne, og den grønne omstilling ikke hindres. Samme princip bør gælde for modulvogntog. Større fleksibilitet for nulemissionskøretøjer er med til at understøtte udbredelsen.

På den baggrund bør nulemissions-modulvogntog, der *ikke* har aerodynamisk førerhus, også blive omfattet af den ekstra længde på 30 cm til en start. Der vil dog være behov for mere end blot 30 cm ekstra længde til nulemissions-modulvogntog, så Dansk Erhverv opfordrer til, at der arbejdes hen mod at give nulemissions-modulvogntog en ekstra længde på op mod 1 meter eller mere. På den måde bliver der indført samme princip om ekstra længde til nulemission på modulvogntogsområder, som allerede gælder for dobbelttrailere.

Permanentgørelse

Dansk Erhverv ser gerne, at forsøgsordningen med modulvogntog bliver gjort permanent, så der bliver skabt sikkerhed om ordningens fremtid.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo

Fagchef for tung transport

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att.: Jeppe Juel Elnegaard /Sagsnr. 2025-995896

Deres ref.: J. E. Elnegaard Vor ref.: OHO/ fba 25-233

Dato: 21.8.2025

Høringssvar til udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog

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

Forøgelse af den tilladte vogntogsvægt og akselafstandskrav

DTL-Danske Vognmænd ser med stor tilfredshed på de foreslåede ændringer i den maksimal tilladte vogntogstog, og at det træder i kraft pr. 1. januar 2026.

Vægtforøgelsen giver mulighed for at mange køretøjer, der allerede teknisk er bygget til højere vogntogsvægte, kan udnytte denne ekstra kapacitet og dermed bidrage til den grønne omstilling og en forbedring af klimaet.

DTL-Danske Vognmænd ser med tilfredshed på at de gældende muligheder ændres som følger:

seksakslede modulvogntog hæves fra maksimal 50 til 53 tons vogntogsvægt

syvakslede modulvogntog hæves fra maksimal 56 til 58 tons vogntogsvægt

otteakslede modulvogntog hæves fra maksimal 60 til 64 tons vogntogsvægt

Akselafstandskravet på mindst 19,0 m fra forreste til bageste aksel i vogntoget bør dog først være gældende ved vogntogsvægte over 58 tons.

Drivakseltryk

Under § 7, stk. 6 bør der ændres i teksten og tilføjes, således:

Ved vogntogsvægt over 60.000 kg skal drivakseltrykket ved igangsætning kunne overholde reglen om, at der skal kunne være mindst 20 % af vogntogets samlede vægt på drivakslen. Det nødvendige drivakseltryk, kan ved igangsætning om fornødent tilvejebringes ved anvendelse af vægtoverførsel til drivakslen.

Forøgelse af den tilladte totallængde

Det er glædeligt (§ 8, stk. 2), at vogntogslængden for modulvogntog nu kan blive forøget med baggrund i de nye lastbiler med aerodynamiske førerhuse. DTL-Danske Vognmænd finder dog en forøgelse på kun 0,30 m for utilstrækkeligt, da nogle af lastbilproducenterne har lyttet til EU's regler på området og intentionerne i det oprindelige forslag. Det fremgår, at længdeforøgelsen både skulle være med til at sikre et bedre udsyn fra førerhuset til stor gavn for trafiksikkerheden, give plads til den aerodynamiske front, som kan være med til at reducere vindmodstanden, og dermed udslippet med op til 10 – 12 %, samt at give mere plads til chaufførerne. Det sidstnævnte, der er en meget væsentlig faktor i tiden, hvor der er stor mangel på kvalificerede chauffører, bliver dog ikke gennemført med en længdeforøgelse på blot 0,30 m. Den foreslåede forøgelse bør derfor ændres til 0,50 m, og det vil også betyde, at Danmark ikke bliver stopklods for international trafik og andre nordiske landes modulvogntog.

DTL vil gerne opfordre til, at der af hensyn til den grønne omstilling bliver åbnet op for at modulvogntogene kan blive længere ved anvendelse af BEV-drevne lastbiler, hvor der er brug for længere lastbiler med plads til flere batterier.

MVT-type 4

DTL-Danske Vognmænd er positiv over for § 6, dog vil vi opfordre til, at stk. 2 under MVT-type 4, fjernes. Det bør være ejeren eller brugeren af transportmateriellet, der bør kunne afgøre, om et påhængskøretøj kan anvendes som et modul og fx indgå i et modulvogntog. Reglen om, at den samlede ladelængde skal overstige 15,65 m, er forældet, fordi det nærmest er umuligt at fastslå ladelængden på et MVT4 vogntog, bestående af fx en lastbil med en påhængsvogn, der begge er bygget op til transport af containere, ophalercontainer m.v. Med den nuværende regel diskriminerer man vogntog med fast ladopbygning. Materiel, der i øvrigt opfylder alle betingelser, bør kunne indgå i en modulvogntogskombination. Ligeledes bør reglen om, at der maksimalt må være 2,00 m mellem opbygninger, fx mellem bagsmækken på det trækkende køretøj og forsmækken på påhængskøretøjer, fjernes. Det er en regel, der hindrer effektiv udnyttelse af materiellet til ugunst for transporteffektiviteten. Det bør være brugerne, der afgør om et køretøj indgår i en modulvogntogskombination. Landbrugssektoren har også 4,00 som tilladt længde mellem køretøjerne.

Særtransport med modulvogntog

DTL-Danske Vognmænd vil opfordre til, at man tillader visse typer af særtransport med modulvogntog, lige som man i dag udfører klimaeffektive særtransporter med tilsvarende køretøjer i vores nabolande, Finland og Sverige. Det vil være meget hensigtsmæssigt at kunne udføre visse typer af brede særtransporter med modulvogntog. I den danske transportbranche er der allerede transportører, der fx har kranbiler, som sættevognstrækkere, hvor man har tilkoblet en linktrailer med specialudstyr, som skal anvendes til hele transportoperationen, og linktrailereren har tilkoblet en nedbygget trailer, der skal anvendes til transport af godset. Denne type kran-vogntog er for nuværende begrænset til udelukkende at kunne flytte kolli som holder sig inden for total-bredden 2,55 m. Det vil også være godt for klimaet, hvis der kan medbringes to bredde enheder på et modulvogntog inden for den maksimale totallængde, i stedet for at der skal køre to komplette transporter på den samme tur.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremænd

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 15-08-2025 14:21:25 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: Høring - 2025-995896

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

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



**DANSK
BILBRANCHERÅD**

☎ +45 43 99 66 33
✉ info@dbr.dk
🖱 www.dbr.dk

-

**Johanne Berner
Hansen**
*Vicedirektør, advokat (H)
mediator*
+45 22 41 51 03
jbh@dbr.dk
Kirkevej 1-3, 4 - 2630
Taastrup
For vores privatlivspolitik se [her](#).

Vi sponsorerer

TUN DIN FREMTID
Bliv Mekaniker

tundinfremtid.nu

Løfter du dit lærlingeansvar? Søg læ



Til

Færdselsstyrelsen

Sendt til: info@fstyr.dk

Cc til: jeel@fstyr.dk

Dato: 14-08-2025

Sagsnummer: 2025-995896

Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog

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

Det glæder ITD, at de foreslåede ændringer blandt andet giver modulvogntogsoperatører nye og bedre optimeringsmuligheder i form af øget totalvægt, samt mulighed for øget længde med aerodynamiske førerhuse. Det er et stærkt skridt i den grønne omstilling, hvor modulvogntogsaktørerne kan reducere CO2-udledningen yderligere.

Dog ser ITD forskellige udfordringer og begrænsninger i høringsudkastet, som vi redegør for i de konkrete bemærkninger nedenfor.

De foreslåede konsekvensændringer, som er foretaget med baggrund i de tidligere ændringer i dimensionsbekendtgørelsen, samt de tidligere bekendtgørelser om ændringer til hovedbekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med modulvogntog, vil give et samlet og forbedret overblik over de komplette regler for modulvogntog i denne nye bekendtgørelse. Dette finder ITD ligeledes glædeligt.

ITD håber, at Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet nøje vil genoverveje og vurdere konkrete regler ud fra ITD's kommentarer i dette høringssvar, særlig med fokus på at skabe mere (i praksis) anvendelige rammer for mere optimeret udnyttelse af både nye og allerede eksisterende modulvogntog.

Konkrete bemærkninger til enkelte nye bestemmelser i høringsudkastet

§ 7 stk. 1

Det glæder ITD, at der her gives mulighed for at øge vogntogsvægten for modulvogntog med:

8 aksler fra 60.000 kg til 64.000 kg.

7 aksler fra 56.000 kg til 58.000 kg.

6 aksler fra 50.000 kg til 53.000 kg.

Særligt vægtforøgelsen for modulvogntog med 8 aksler vil være til stor gavn for effektiviteten med modulvogntog - og vil samtidig resultere i et lavere CO2-aftryk.

§ 7 stk. 2

Her er der en fejl. I sammenhæng med § 7 stk. 1 (2) skal 54.000 kg umiddelbart ændres til 58.000 kg. 54.000 kg skulle desuden have været ændret til 56.000 kg allerede tilbage i 2014, da der i henhold til BEK nr. 848 af 01/07/2014 § 7 stk. 1 (2) blev ændret fra 54.000 kg til 56.000 kg for modulvogntog med 7 aksler.

§ 7 stk. 6

Som det fremstår i høringsudkastet lægges der op til, at modulvogntog med en faktisk totalvægt fra 60.000 kg til 64.000 kg skal opfylde kravet om, at 20 pct. af vogntogets faktiske vægt skal hvile på drivende hjul, uden mulighed for vægtoverføring til drivakslen ved igangsætning.

ITD tænker, at det klart må være en fejl, at der her ikke gives samme mulighed for vægtoverførsel til drivaksel underigangsætning, som gælder ved de op til 10 tons tungere dobbelttrailer vogntog. ITD beder derfor om at få indsat samme bestemmelse som det fremgår af §8 stk. 4 i bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog:

Stk. 4. 20 pct. af vogntogets vægt skal kunne bringes til at hvile på de drivende hjul under igangsætning. Akseltrykket på hver af lastbilens aksler kan overstige det tilladte akseltryk med op til 30 pct., forudsat at det ikke overstiger det af fabrikanten garanterede teknisk tilladte akseltryk under igangsætning. Efter igangsætning skal eventuelt aflastede aksler automatisk sænkes til jorden eller belastes, således at ingen akseltryk overstiger de tilladte akseltryk, senest når hastigheden overstiger 30 km/t.

ITD havde gerne set, at modulvogntog med en faktisk totalvægt op til 64.000 kg ikke skal opfylde kravet om, at 20 pct. af vogntogets faktiske vægt skal hvile på de drivende hjul. Dette for at ensarte reglerne mest mulig med de svenske regler for modulvogntog. I Sverige er der generelt mere kuperet terræn og mere sne end i Danmark, og samtidig kræves der i Sverige blot én drivaksel ved en totalvægt på op til 64.000 kg. Efter tidligere dialog med Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet må ITD umiddelbart konkludere, at dette ønske desværre ikke kan imødekommes.

§ 8 stk. 2

ITD glæder sig over, at et langvarigt ønske og behov for at kunne anvende lastbiler med aerodynamisk forlængede førerhuse i kombination med modulvogntog, hvor vogntogets samlede længde overstiger 25,25 m, nu delvist bliver indfriet.

Men den i høringsudkastet foreslåede længdeforøgelse på 0,30 m opfylder desværre kun delvist branchens ønske og behov. Der sælges nemlig et stort antal lastbiler i Danmark, hvor førerhusene både er indrettet til forbedret aerodynamik og forbedret komfort til chaufføren. Dette betyder, at førerhusene både er forlænget for og bag, og hvor længdeforøgelserne overstiger 0,30 m.

ITD har gennem en lang periode ønsket at længdeforøgelsen skulle være 0,50 m, da det passer til de moderne, komfortable og CO2-reducerende lastbiler. Desuden tillader andre lande en længdeforøgelse til aerodynamiske komfortførerhuse i forbindelse med modulvogntog på 0,50 m, hvor den samlede vogntogslængde for modulvogntog kommer op på $25,25 + 0,50 = 25,75$ m. Derfor vil det også blive problematisk for visse andre landes modulvogntog at kunne køre i Danmark, hvis ikke reglerne for totallængde fastsættes ens.

ITD anmoder derfor om, at der arbejdes på at finde en løsning, hvor modulvogntog i kombination med en lastbil med et aerodynamisk komfortførerhus kan forlænges med 0,50 m i stedet for 0,30 m.

Ydermere bedes det prioriteres at finde frem til en model, hvor længden kan forøges for modulvogntogstype 2 og 3, så det bliver muligt at anvende elektrisk drevne lastbiler i kombination med alle fire modulvogntogstyper. Elektrisk drevne trækkere er længere end diesel drevne trækkere for at

gøre plads til batteripakkerne. Derfor vil det med den nuværende maksimale længde for modulvogntog på 25,25 m ikke være muligt at anvende elektriske drevne lastbiler i modulvogntogstype 2 og 3. Tilsvarende er det muligt at anvende elektrisk drevne trækere i de længere dobbelttrailer-vogntog.

§ 18 stk. 1

Her mangler en opdatering. De multilaterale aftaler M262 og M263 er udløbet den 3. maj 2018:

[Multilateral agreements ADR expired](#)

Multilateral aftale M262 og M263 er umiddelbart blevet erstattet af multilateral aftale M304, som igen, den 15. december 2021, er erstattet af multilateral aftale M342 med udløb den 17. december 2026.

ITD kan desuden oplyse, at muligheden for befording af farligt gods bevidst er undladt nævnt i Bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog.

På baggrund af et spørgsmål fra ITD, i forbindelse med høringen om bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog, om hvorfor muligheden for befording af farligt gods med dobbelttrailer-vogntog ikke stod nævnt i høringsudkastet, svarede Færdselsstyrelsen følgende:

Kommentar: Færdselsstyrelsen bemærker, at transport af farligt gods med et dobbelttrailer-vogntog er tilladt, jf. § 2, stk. 1, i bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods. Da kørsel med farligt gods er reguleret i bekendtgørelsen om vejtransport af farligt gods indsættes der ikke en bestemmelse i bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog.

Det kan derfor overvejes om §18 stk. 1 bør fjernes i denne bekendtgørelse, eller om tilsvarende bestemmelse bør indsættes i bekendtgørelsen om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog så der ens sat op i begge bekendtgørelser, hvilket umiddelbart vil reducere risikoen for eventuel fejltolkning.

§ 6 stk 2

På opfordring fra en række vognmænd beder ITD Færdselsstyrelsen overveje at fjerne kravet om, at vogntoget ikke må være længere end 18,75 m som følge af en udtrukket trækstang, når der ønskes kørsel som MVT4 på modulvogntogsvejnettet.

Nogle aktører anvender forvogn-påhængsvogn til kørsel mellem Danmark og Sverige. Hvis det blev tilladt at udtrække trækstangen ved kørsel som MVT4, ville det muliggøre en større vogntogsvægt mellem Danmark og Sverige. Baggrunden er, at der i Sverige kræves en større samlet akselafstand for, at et vogntog kan opnå samme tilladte maksimal vogntogsvægt som ved kørsel i Danmark.

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

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

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.

14. august 2025.

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar (j.nr. 2025-995896) til høring over:

Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog

Mobility Denmark ønsker hermed at give høringssvar til ovenstående udkast til bekendtgørelse om forsøg med modulvogntog, som øger hhv. øger den tilladte vægt og den maksimale længde for modulvogntog.

Vi noterer, at ændringerne (for så vidt angår vægt) følger af de forventede ændringer til dimensionsbekendtgørelsen (BEK nr. 1331 af 02/12/2024), som vi derfor antager må komme i høring snarest.

I den forbindelse finder vi anledning til indledningsvist at kritisere, at Mobility Denmark hverken er opført på høringslisten over de aktuelle høringer om modulvogntog og om dobbeltrailer-vogntog eller den for nyligt afsluttede høring over ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (afsluttet 8. august 2025).

Uanset, at Færdselsstyrelsens høringer er offentlige, og høringssvar kan afgives af alle med interesse heri, finder vi det vigtigt, at vi anerkendes som høringspart på lige fod med de øvrige organisationer på høringslisten. Som udgangspunkt gælder det alle høringer udsendt af Færdselsstyrelsen – men i særdeleshed høringer vedrørende tekniske krav til køretøjer og uanset hvilke konkrete tekniske forhold, de enkelte høringer måtte omfatte.

Selvom høringer er offentlige, har høringslister en vigtig funktion for at sikre, at de mest relevante og sagkyndige parter faktisk bliver hørt, og at processen foregår på en systematisk, gennemsigtig og legitim måde. Ellers kunne høringslister helt undværes.

Vi opfordrer Færdselsstyrelsen til at optage Mobility Denmark på alle fremtidige høringslister, der berører tekniske krav til køretøjer. Til Færdselsstyrelsen orientering kan vi således oplyse, at vores medlemmer står for importen af langt størstedelen af alle nye personbiler, varebiler, lastbiler og busser (komplette såvel som ukomplette) i Danmark.

Vi har følgende bemærkninger til de forøgede vægte og dimensioner i det foreliggende udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog:

Til § 7, stk. 6:

Vi bemærker, at undtagelsen fra kravet om, at 20 pct. af et vogntogs vægt skal hvile på de drivende hjul gælder modulvogntog på under 60.000 kg. Det betyder, at et vogntog på mellem

60.000 kg og 64.000 kg skal opfylde kravet om, at 20 pct. af vogntogsvægten skal hvile på de drivende hjul – et krav der vil kræve 2 drivende aksler.

Vi formoder, at der kan være tale om en fejl, idet der burde stå 64.000 kg i stedet for 60.000 kg, så det følger den tidligere bekendtgørelse om modulvogntog.

Hvis der ikke er tale om en fejl, foreslår vi, at § 8, stk. 4 i bekendtgørelse om forsøg med dobbelt-trailer-vogntog skrives ind i bekendtgørelsen om modulvogntog. Dermed defineres det mere klart, at kravet gælder under igangsætning og ikke kørsel, som udkastets formulering ellers lægger op til.

I den forbindelse anbefaler vi, at disse regler introduceres samtidigt med de forventede regler om 58.000 kg på 7-akslet vogntog for dermed at sikre en mere harmonisk overgang for branchen.

Til § 8, stk. 2:

Det foreslås i udkastet at forøge den maksimale længde for modulvogntog med 0,3 m for et modulvogntog, som trækkes af en lastbil, der er indrettet med aerodynamisk førerhus og forudsat, at overskridelsen alene skyldes forlængelse foran lastbilens forreste aksel jf. bekendtgørelsens § 8, stk. 2.

Dette har, som det fremgår af høringsbrevet været, et ønske fra branchen og følger af et samarbejde med Vejdirektoratet – et samarbejde der antageligt godtgør, at den forøgede længde må antages at være fuldt ud kompatibel med vejnettets kapacitet og indretning.

Vi bakker således op om, at den maksimale længde for modulvogntog forøges. Dog må det forventes at både brint- og eldrevne modulvogntog i fremtiden kan blive endnu længere, hvor der kan forventes et tilsvarende behov for yderligere forøgelse af den maksimale længde.

Her bør det ligeledes i dialog med branchen og Vejdirektoratet overvejes, hvorvidt vejnettet faktisk ville kunne rumme en forøgelse af længden med mere end de 0,3 m, eller om den fremtidige optagelse af nul-emissions modulvogntog kræver ændringer i infrastrukturen, der reelt forhindrer en yderligere forøgelse af den tilladte længde på nuværende tidspunkt uden større investeringer i vejnettet.

Ifølge vores oplysninger er forøgelsen på 0,3 m efter alt at dømme for uambitiøst, idet det eksisterende vejnet uden store investeringer ville kunne klare en forøgelse af den maksimale længde på 0,5 m.

Vi er bekendt med, at et af vores medlemmer, (DAF Trucks Danmark) i en henvendelse til Folketingets Transportudvalg den 14. maj 2025 har argumenteret for, at det burde være muligt at tillade en forøgelse af længden på 0,5 m for modulvogntog, som trækkes af en lastbil med aerodynamisk førerhus – ikke mindst set i lyset af, at den potentielle gevinst i form af reducerede CO₂-udledninger ville være på op til 12-15 tons CO₂ om året pr. lastbil.

Hvis der kun tillades en forøgelse af længden på 0,3 m kan det udelukke en eller flere lastbilproducenter, hvor det aerodynamiske førerhus forøger længden med mere end dette. Det kan være i strid med EU-retten, når og hvis lastbilen opfylder kravene i forordning (EU) 1230/2012 og er

EU-typegodkendt i henhold til forordning (EU) 2018/858, samt i øvrigt holder sig indenfor de sikkerhedsmarginer, der kræves af hensyn til vejnettet/infrastrukturen.

Vi anbefaler derfor, at der i bekendtgørelsens § 8, stk. 2 tillades en forøget længde med op til 0,5 m fremfor kun 0,3 m for et modulvogntog, som trækkes af en lastbil med aerodynamisk førerhus.

Til § 17:

Vi bemærker her, at hvis totallængden er begrænset til 24 m for type 4, så vil det ikke blive muligt at udnytte fordelen ved aerodynamiske førerhuse for vogntog i denne kombination.

Det bør derfor overvejes, at indføre en bestemmelse, der sikrer et tilsvarende hensyn til aerodynamiske førerhuse, som i udkastets § 8, stk. 2 dog gerne med en forøget længde på 0,5 m fremfor 0,3 m som vi foreslår ovenfor.

Vi har ingen bemærkning til udkastets øvrige bestemmelser.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

MOBILITY DENMARK

Telefon +45 23 23 25 20

E-mail oki@mobility.dk

Mobility Denmark | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | www.mobility.dk

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

Høringssvar vedr. j.nr. 2025-995896.

CVR DK 25 52 95 29

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

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog

1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet

Landbrug & Fødevarer oplever stor lydhørhed fra Transportministeren og Færdselsstyrelsen i forhold til initiativer på køretøjsområdet, der kan gavne landbrugserhvervet og landbrugets følgeindustri, der anvender lastbiler i stort omfang.

Øgningen af totalvægten for modulvogntog vil reducere erhvervenes CO2 belastningen, og forbedre vor konkurrenceevne overfor udenlandske aktører. Det hilser vi meget velkomment.

2. Landbrug & Fødevarers kommentar til det konkrete udkast

Aerodynamiske førerhuse sparer i niveauet 5% brændstof, giver en reduktion i CO2 udledningen og bidrager derved positivt til den grønne omstilling. Bekendtgørelsens forøgelse af længden med 0,3 m muliggør anvendelsen af aerodynamiske førerhuse.

3. Landbrug & Fødevarers ønsker at påpege understående til genovervejelse

Lastbilproducenterne arbejder løbende på forbedring af aerodynamiske tiltag. Det er meget glædeligt at erhvervene nu får 0,3 m ekstra længde til formålet, men det er også ufleksibelt i forhold til fremtidige aerodynamiske tiltag, der er på vej på markedet. Der er eksempler på kommende tiltag der fylder mere end 0,3 m.

Et alternativ kunne være en formulering der tillader ekstra længde til aerodynamiske tiltag, under visse forudsætning. Fx at det ikke påvirker lastbilers mulighed til at komme rundt i trafikken. Lastbilproducenterne kunne lave løsninger der kompenserer for længde.

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

På vegne af Landbrugserhvervet

Henning Sjørslev Lyngvig

Chefkonsulent

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

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



transeuropæiske transportnet (TEN-T), hvor netop integrationen på tværs af transportformer er en grundpille. En fremtidssikret transportregulering bør hvile på en helhedsorienteret tilgang, hvor hele forsyningskæden tænkes ind – ikke mindst med henblik på robusthed og kapacitetsoptimering.

Derudover savnes en vurdering af, hvordan ændringerne i bekendtgørelsen påvirker konkurrencesituationen i logistikbranchen. Det er afgørende, at nye regler ikke utilsigtet favoriserer større, vertikalt integrerede aktører på bekostning af små og mellemstore virksomheder. For Danske Speditører er det centralt, at adgangen til infrastruktur, vejnet og terminaler er åben, fair og ikke-diskriminerende, så alle aktører har lige muligheder for at bidrage til effektiv og konkurrencedygtig transport.

Blandt de kritiske elementer som kritikere med stor sandsynlighed fremsender er, at bekendtgørelsen ikke indeholder en systematisk evaluering af trafiksikkerhed, fremkommelighed eller slid på vejnettet. Vurderingen er, men det er svagt belyst, at brugen af længere og tungere modulvogntog kan have betydelig indvirkning på øvrige trafikanter. Kommentarer til hvordan denne indsigelse håndteres i praksis af os, er meget velkomment.

Kommentarer fra Fagudvalget imødeses senest tirsdag EOB. En bemærkning om ”ingen bemærkning er ligeledes velkommen.

De bedste hilsener

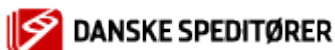
Lars

Med venlig hilsen

Lars Bech

Politik- & Kommunikationschef

Telefon +4569176955
Mobil +4531762530
Mail lbec@dasp.dk



Website www.dasp.dk
LinkedIn [Danske Speditører](https://www.linkedin.com/company/danske-speditorer)
Mail info@dasp.dk
Adresse [Østergade 27, 2 - 1100 København K](#)

Høring over udkast til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog Sagsnr.: 2025-995896

§ 2, nr. 1

Ved bekendtgørelse nr. 757 af 28/06/2012 om ændring af bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog § 1, blev det bekendtgjort, at: *"Stk. 2. Vogntog bestående af lastbil og påhængsvogn, hvor vogntoget er længere end 18,75 m som følge af en udtrukket trækstang, men hvor den samlede ladlængde ikke overstiger 15,65 m, anses ikke som modulvogntog"*.

Derfor bør det fremgå at - ligesom læssekran og forlænget førerhus - kan en udtrukket trækstang heller ikke medføre, at vogntoget bliver til MVT.

"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 vejekøretøjers 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 lov kvalitet.

Forslag til samlet formulering:

"1) Modulvogntog (MVT): Vogntog bestående af lastbil og et eller to påhængskøretøjer, hvor de enkelte køretøjer opfylder gældende bestemmelser om største længde, men hvor vogntogslængden overskrider 18,75 m, og hvor overskridelsen ikke skyldes monteret læssekran, forlænget førerhus eller en udtrukket trækstang".

§§ 3 – 5

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 §§ 14 – 17.

Ad 2: Sammenkobling skal være foretaget i overensstemmelse med §§ 14 – 17, 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.

Ad 3: Sammenkobling skal være foretaget i overensstemmelse med hjemlandet regler, 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.

Dokument udstedt af en ikke-statslig virksomhed i et andet EU/EØS-land bør ikke accepteres. 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 §§ 3 - 5:

"§ 3. Sammenkobling af dansk registrerede køretøjer skal være foretaget i overensstemmelse med reglerne anført i §§ 14 – 17.

Stk. 2. Sammenkobling af dansk og udenlandsk registrerede køretøjer skal være foretaget i overensstemmelse med reglerne anført i §§ 14-17, 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. 3. Sammenkobling af udenlandsk registrerede køretøjer være foretaget i overensstemmelse med hjemlandets regler, 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."

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

"§ 5. Fremgår det ikke af registreringsattesterne, at sammenkoblingerne er tilladte, jf. § 3, 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."

§ 7, stk. 1

I nr. 1, 2 og 3 mangler der henvisning til stk. 3 og 4.

Forslag til formulering:

"§ 7. Den faktiske totalvægt for et modulvogntog må ikke overstige:

- 1) 64.000 kg for modulvogntog med otte eller flere aksler, jf. stk. 2, 3, og stk. 4*
- 2) 58.000 kg for modulvogntog med syv aksler, jf. stk. 3 og stk. 4*
- 3) 53.000 kg for modulvogntog med seks aksler, jf. stk. 3 og stk. 4, og*
- 4) den af bilfabrikanten garanterede, teknisk tilladte vogntogsvægt."*

§ 7, stk. 2

Bestemmelsen om 54 000 kg er en fejl.

Bestemmelsen om 54 000 kg blev ikke korrigeret til 56 000 kg ved ændringsbekendtgørelsen, BEK nr 848 af 01/07/2014, § 1. Dette medførte henvendelse til Færdselsstyrelsen fra min side på tidspunktet. Se nedenstående korrespondance:

Fra: CMC001@politi.dk [mailto:CMC001@politi.dk]

Sendt: 14. juli 2014 12:54

Til: Peter Dyrelund Jakobsen

Emne: SV: Modulvogntog

Hej Peter

(Tekst udeladt).....

Og så lige en lille tanke i relation til den netop udsendte ændringsbekendtgørelse til modulvogntog. Er det en fejl, at de 54 000 kg i § 7, stk. 2 ikke er tilrettet til 56 000 kg ?

Med venlig hilsen

Christian Møller Christensen

Specialkonsulent i politiet

Hej Christian

Ja, det er en fejl – øv.

Venlig hilsen

Peter Dyrelund, ingeniør



Center for biler og grøn transport

Edvard Thomsens Vej 14

DK-2300 København S

Tlf.: +45 7221 8800

info@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Bestemmelsen skal samtidig tilrettes til den forventede kommende bestemmelse om 58 000 kg vogntogs-vægt for 7 eller flere akslede vogntog, pr. 01/01/2026 i dimensionsbekendtgørelsen.

Forslag til formulering:

"Stk. 2. Den faktiske totalvægt for et modulvogntog med 8 eller flere aksler, må kun overskride 58.000 kg, hvis afstanden mellem vogntogets første forreste og bagerste aksel er mindst 19,0 m."

§ 7, stk. 6

Som bestemmelsen er formuleret, skal modulvogntog med faktisk totalvægt over 60.000 kg opfylde kravet om 20 pct. af et vogntogs vægt skal hvile på de drivende hjul, jf. bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, bilag 1, pkt. 3.01.200 (6). Det medfører, at en lastbil med en enkelt drivaksel, som indgår i MVT med 8 eller flere aksler, ikke kan udnytte faktisk vægt over 60 000 kg for ikke samtidig at være i modstrid med § 7, stk. 3.

Derfor bør der fastsættes bestemmelser svarende til § 8, stk. 4 i Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog.

Forslag til formulering:

"Stk. 6. For modulvogntog med en faktisk vægt over 60 000 kg skal 20 pct. af vogntogets vægt kunne bringes til at hvile på de drivende hjul under igangsætning. Akseltrykket på lastbilens aksler kan overstige det tilladte akseltryk med op til 30 pct., forudsat at det ikke overstiger det af fabrikanten garanterede teknisk tilladte akseltryk. Efter igangsætning skal eventuelt aflastede aksler automatisk sænkes til jorden eller belastes, således at ingen akseltryk overstiger de tilladte akseltryk, senest når hastigheden overstiger 30 km/t."

§ 8, stk. 1

Bestemmelsen skal tilføjes *"jf. dog § 17"* af hensyn til MVT type 4, som ikke må have en længde, der overstiger 24,00 m

Forslag til formulering

"§ 8. Et modulvogntog, må i såvel belæsset som i ubelæsset stand ikke have en længde, der overstiger 25,25 m, jf. dog § 17".

§ 8, stk. 2

"Aerodynamisk førerhus" er ikke en korrekt betegnelse. Se mine bemærkninger til § 2, nr. 1.

§ 8, stk. 3

Øvrige steder i bekendtgørelsesudkastet citeres punktnummer fra Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse. Her mangler det.

Forslag til formulering:

"Stk. 3. Længden måles på de længst udragende dele med de undtagelser, som fremgår af Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, pkt. 3.02.001 (7)".

§ 10

§ 10, stk. 3 bør ophæves. Af stk. 1 fremgår det, at alle køretøjer i et modulvogntog skal være forsynet med EBS. Det synes derfor uden betydning at fastsætte bestemmelser om router i stk. 3, da det er routeren, der videregiver signaler til brug for EBS.

Overgangsbestemmelserne, der gælder for dolly i stk. 4 og for linktrailer i stk. 5, foreslås tillige også at gælde for sættevogn, der er godkendt til at trække kærre. En sådan overgangsordning skal indsættes i et nyt stykke 5.

Som bestemmelsen er formuleret i stk. 1 er det et indretningskrav. Bestemmelsen skal også rette sig mod brugeren af køretøjerne for at sikre, at de fornødne forbindelser udføres, så systemerne er virksomme.

På baggrund af ovennævnte forslag foreslås følgende samlet formulering af § 10:

"§ 10. Alle køretøjer i modulvogntog skal være forsynet med virksomme systemer af blokeringsfrie bremsesystemer (ABS) og elektronisk bremsesystem (EBS).

Stk. 2. Følgende køretøjer kan dog anvendes i modulvogntog, indtil højst seks år efter køretøjernes første registreringsdato, uanset de ikke er forsynet med elektronisk bremsesystem (EBS):

1) Sættevogn, der ikke kan trække kærre eller sættevogn,

2) Kærre,

3) Påhængsvogn.

Stk. 3. Dolly, der er registreret første gang før 1. september 2012, kan dog anvendes, uanset den ikke er forsynet med router. En sådan dolly skal være indrettet således, at det elektriske EBS-signalet fra lastbilen sendes videre til sættevognen.

Stk. 4. Linktrailer, der er registreret første gang før 1. september 2012, kan dog anvendes, uanset den ikke er forsynet med router. En sådan linktrailer skal være indrettet således, at det elektriske EBS-signalet fra lastbilen sendes videre til sættevognen.

Stk. 5. Sættevogn, der er godkendt til at trække kærre og er registreret første gang før 1. september 2012, kan dog anvendes, uanset den ikke er forsynet med router. En sådan sættevogn skal være indrettet således, at det elektriske EBS-signalet fra lastbilen sendes videre til kærren.

§ 12, stk. 1

Ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt foreslås det, at der skabes lighed i bestemmelserne om anbringelsen af afmærkningen af modulvogntog, EMS1, og dobbelttrailer-vogntog EMS2. Af sikkerhedsmæssige årsager bør det være bestemmelserne for dobbelttrailer-vogntog, EMS2, der skal anvendes, idet disse anses som sikrere.

Samtidig foreslås det, at der fastsættes en minimumsgrænse for nedre placering af afmærkningen. Meget ofte ses skiltningen placeret så lavt at den dækkes af forankørende personbiler.

Forslag til formulering:

"§ 12. Modulvogntog, der har en længde, der overstiger 22,00 m, skal bagpå det bagerste køretøj være forsynet med en ekstra refleksplanke som model 6, jf. Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, bilag 1, pkt. 6.11.001. Refleksplanken skal have en længde på minimum 565 mm og en højde på minimum 195 mm. Refleksplanken skal være forsynet med teksten "25 m" med mindst 100 mm høje tegn.

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 modulvogntog."

§§ 14, stk. 6, 15, stk. 6 og § 16, stk. 6

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

Endvidere skal attesterne også kunne forevises for Færdselsstyrelsens inspektører, idet retten/pligten til vejsidesyn af køretøjer ligger hos Færdselsstyrelsen.

Forslag til formulering:

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

§ 17

Formuleringen som foreslået i mine bemærkninger til §§ 14, stk. 6, 15, stk. 6 og § 16, stk. 6 skal indføres i bestemmelsen, idet BEK nr 1006 af 09/10/2008, Bekendtgørelse om synsfri sammenkobling af lastbil og påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg, ikke indeholder en tilsvarende bestemmelse.

Det er her – til forskel fra MVT 1, 2 og 3 – nødvendigt at citere § 8, stk. 2

Forslag til samlet formulering.

"§ 17. For modulvogntog bestående af lastbil og påhængsvogn gælder de almindelige regler om synsfri sammenkobling, dog må den største vogntogslængde, belæst såvel som ubelæst, være indtil 24,0 m, jf. dog § 8, stk. 2.

Stk. 2. "Registreringsattesterne, eller for dansk registreret køretøj evt. kopi heraf, skal medbringes og på given foranledning forevises for politiet eller Færdselsstyrelsen."

§ 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.

§ 19

Der mangler fastsættelse af straf for overtrædelse af § 3 og § 4, jf. mine bemærkninger til §§ 3 – 5.

Afslutning

Det undrer mig, at der ikke fastsættes bestemmelser om trækkende køretøjs motorkraft, nu hvor tilladt vogn-togsvægt øges fra 60 000 kg til 64 000 kg – svarende til bestemmelser i Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog om mindst 5,2 kW/ton af vogntogets faktiske vogntogsvægt.

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 frem til min afsked i 2020.

Med venlig hilsen
Christian Møller Christensen

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 29-07-2025 13:02:50 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring: Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog, j.nr. 2025-995896

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

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 08:08

Emne: Høring: Udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog, j.nr. 2025-995896

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog.

Høringsfristen er den 15. august 2025.

Venlig hilsen
Jeppe Jul Elnegaard
Fuldmægtig
Jura