

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde vægt og akseltryk, sagsnummer 2024-668945

Ny bekendtgørelsestitel

Bekendtgørelsens titel bør ændres til: *Bekendtgørelse om køretøjers og vogntogs største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk*, idet bekendtgørelsen indeholder specifikke bestemmelser for henholdsvis (solo)køretøj og vogntog.

Fodnote 1, side 1 samt § 2, nr. 1 - 3

Af hensyn til læsevenlighed og det brugersegment bekendtgørelsen henvender sig til bør fodnoten og definitionerne konverteres til slutnoter. Herved opfyldes bestemmelserne i VEJ nr. 9964 af 23/11/2023, Vejledning om lov kvalitet.

§ 2. Nye definitioner

Dimensionsbekendtgørelsen indeholder altovervejende brugerbestemmelser, hvorfor flere udtryk bør præciseres.

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 følgende udtryk, idet de forekommer ved flere lejligheder:

- Akselgruppe: Forslag: Inspireret af KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1230/2012 *"Et antal aksler med en akselafstand, som er begrænset til én af de i denne bekendtgørelse benævnte afstande, og som interagerer på grund af ophængets specifikke konstruktion"*
- Akseltryk: *"Det tryk, der overføres til vejen fra hjulene på en aksel eller fra en akselgruppe"*
- Gartnerivirksomhed. *Ved gartnerivirksomhed forstås*
- Landbrugsvirksomhed. *Ved landbrugsvirksomhed forstås*
- Ledbus. *Ved ledbus forstås*
- Maskinstationvirksomhed. *Ved maskinstation forstås*
- Skovbrugsvirksomhed. *Ved skovbrugsvirksomhed forstås*
- Tjenestevægt: *"Vægten af køretøj med tilbehør, som køretøjet normalt medfører (egenvægt), samt fuldt optanket med driftsmidler og inkl. føreren (75 kg)."*
- Totalvægt: *"Køretøjets øjeblikkelige vægt med driftsmidler, fører og last (faktisk totalvægt) eller den ved registrering eller godkendelse tilladte største vægt af køretøjet med driftsmidler, fører og last (tilladt totalvægt)"*
- Vejmyndighed: *"Vejmyndighed og ejere af private veje og broer samt private fællesveje på landet."*

§ 2, nr. 7. Intermodal transport

Definitionen skal 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 § 21, stk. 2.

Er styrelsen ikke enig heri og definitionen skal afspejle en regulering, skal det bemærkes, at der ikke er fastsat straf for overtrædelse af denne regulering.

§ 2, nr. 11. International trafik

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 eller fra 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/vogntog, der aktuelt kører i Danmark, ikke er i international trafik – uanset hvor det er på vej hen, eller hvor det kommer fra

§ 4, stk. 1 og stk. 2. Stor bredde for særlige køretøjer og deres anvendelse

Stk. 1:

Der ses forskel på hvilke erhverv eller industrier, der kan udnytte reglerne. Ny teknologi og branchernes omlægning til storbrug medfører, at foruden de nævnte erhverv har også gartnerivirksomhed tilsvarende behov for større bredde. Derfor skal stk. 1 også omhandle køretøjer særligt indrettet til gartnerivirksomhed.

Skovbrugs- og gartnerivirksomhed have mulighed for anvendelse af deres materiel ved bredde over 3,30 m ved kørsel med relation til deres virksomhed som gælder for landbrugsvirksomheder.

Der mangler angivelse af retten til kørsel til og fra syn med køretøjerne.

Det vurderes, at der ikke længere køres med løst læsset hø, halm eller utærsket sæd. Det fandt sted i 40'erne, 50'erne og 60'erne. Formuleringen bør derfor udgå. Faktiske forhold viser i dag, at når landbruget transporterer halm er det i form af bigballe, hvis størrelser er tilpasset et transportmål på 2,55 m

Stk. 2, 2. led

Skal omhandle køretøjer tilhørende samme typer af erhvervsvirksomheder og kørselsøjemedet skal udvides som omtalt i stk. 1.

§ 4, stk. 5. Sneplov

Følgende bør fremgå af bestemmelsen:

- Anvisning på hvordan en sneplov med denne bredde transporteres, når den ikke anvendes til snerydning.
- Tydelig anvisning på afmærkning af den del af ploven, der er nærmest vejens midte. Kravet i § 7, stk. 2 må ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt anses som utilstrækkelig, idet der blot stilles

krav til "tydelig afmærkning". Bestemmelsen om afmærkningsformen skal være betydelig mere specifik, så der ikke blot foranlediges anbringelse af et blafrende rødt flag eller en gul indkøbspose af plast.

- At sneplov ikke må anvendes på bil som indgår i vogntog. Vejdirektoratets vinterbekæmpelse har henvendelser fra meget erfarne, men også meget bekymrede, chauffører over, at de er pålagt sne-rydning ved brug af sættevogntog bestående af 3 akslet lastbil tilkoblet 2 akslet sættevogn. Deres bekymring går på ustabilitet på grund af vogntoget leddeling, når der stødes til store og meget tunge snemængder med en bred plov på 4 m eller mere. Af den årsag bør der fastsættes bestemmelse om udelukkende anvendelse af lastbil N3 med faktisk totalvægt på mindst XX XXX kg.

§ 4, stk. 6. Redningsberedskab, politi og forsvarets transport af båd

Bestemmelsen skal klart udtrykke at kørsel som led i beredskabsøvelser også anses som *"nødvendig kørsel i direkte forbindelse med de pågældende myndigheders opgavevaretagelse"*

Ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt skal der fastsættes udsynskrav - eventuelt med reference til særtransportbekendtgørelsens bestemmelser - henset til førerens manglende udsyn bagud til horisonten, parallelt med vogntogets længderetning og langs bådens ydre sider (se særtransportbekendtgørelsens § 41, stk. 4). Opmærksomheden henledes på at anvendelse af førerspejle på forlængerarme ikke er tilladt for lastbil, jf. Vejledning om syn af køretøjer pkt. 10.03.006 (3) d).

Ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt skal der fastsættes afmærkningskrav. En båd med en bredde på 3,30 m efter et trækkende køretøj med en bredde på 2,55 m vil medføre udragende dele af båden ud over bilens sider på 37,50 cm i hver side, men målet øges des smallere trækkende bil er. Afmærkning af bådens udragende dele kan ske med reference til særtransportbekendtgørelsens afmærkningsregler (se særtransportbekendtgørelsens bilag 2, pkt. 5 - 9)

Følgende bør overvejes tilføjet:

- Om anvendelse af traktor tillige skal være tilladt henset til beredskabernes anvendelse af materiellet i uvejsomt terræn og traktorens terrængående egenskaber.
- Bestemmelsen skal udvides til også at omfatte anvendelse af sættevogn, da teknologien kan medføre større behov for anvendelse af sættevogn, idet disse fås med større ladfladelængder end påhængsvogn, og vogntog bestående af trækkende køretøj tilkoblet sættevogn har færre leddelinger (1 stk. - i skammel/hovedbolt) end vogntog bestående af trækkende køretøj tilkoblet påhængsvogn (2 stk. - i trækkende køretøjs tilkoblingsanordning og i påhængsvognens drejekrans).

§ 4, stk. 7. Buffertank

Begrebet *buffertank* bør defineres/beskrives. Se bemærkninger til § 2

§ 10, stk. 3. Transport af master eller flagstænger

Denne bestemmelse bør udgå.

Henset til hvilke sikkerhedsregler et tilsvarende vogntog indenfor særtransportbekendtgørelsen skal overholde – herunder bestemmelser om udtræk, tvangsstyring af aksler og afmærkning - er det ikke forsvarligt at tillade denne transportform uden fastsættelse af samme betingelser, som krævet i særtransportbekendtgørelsen.

Bestemmelsen synes svagt formuleret. Er det virksomhederne selv, der har denne ret, eller kan de *lade* en ekstern vognmand udføre kørslen for virksomheden og stadig uden overholdelse af særtransportbekendtgørelsens bestemmelser.

Færdselsstyrelsen v/chefkonsulent Frank Thrusholm har i mail af 06/09/2007 udtalt: *"Bemærk at der står 'lade' transportere. Der står faktisk ikke at de selv skal gøre det. Bestemmelsen er i øvrigt tusse gammel, og formålet med den ny bekendtgørelse var primært at kodificere en masse ændringer af 1992 udgaven. Derfor er der ikke foretaget en høring, hvilket vi mener er nødvendigt for at kunne ændre fx. denne bestemmelse mærkbart. Faktisk er vi ikke klar over hvor flittigt - hvis overhovedet - bestemmelsen i praksis bliver udnyttet"*

§ 11, stk. 4. Autotransport

Udtrykket, *autotransporter*, eller den *specielle indretning* bør defineres/beskrives. Se bemærkning til § 2

§ 11, stk. 3. Transport af master eller flagstænger

Samme bemærkninger som til § 10, stk. 3.

Men her er bestemmelsen endnu mere uforståelig, da der er tale om et vogntog (forvogn/hænger) med flere leddelinger og kortere lad flader end et sættevogntog og alligevel må der befordres gods med samme længde som i § 10, stk. 3

§ 11, stk. 7 – 9. Større vogntogslængder for visse vogntog

Det fremgår af bestemmelserne, 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, idet bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse har følgende ordlyd:

"(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, belæsset 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 blot én af de nævnte reguleringer, ændrer det ikke ejerens retsstilling. Kørslen er tilladt i henhold til denne regulering.

§ 12, stk. 4. Medbringertruck på sættevogntog

Et sættevogntog med længde på 17,88 m kan ikke udnytte reglen om medbringertruck. Trucken øger typisk længden med ca. 1,5 m, hvilket vil give en vogntogslængde på 19,38 m mod højst tilladt 18,5 m.

Det foreslås at stk. 4 omformuleres med henblik på at sættevogntog sidestilles med påhængsvognstog. Forslag til ny formulering:

"Stk. 4. Ved måling af længde, jf. stk. 1, ses bort fra medbringertruck, som ikke rager længere bagud end 1,50 m"

§ 13, stk. 1 og stk. 2. Køretøjers højde

Jf. færdselslovens § 2, nr. 10, defineres "køretøj" som: *"Indretning på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner. Færdselsreglerne for kørende gælder, i den udstrækning de kan anvendes, også for ridende samt dem, der fører heste eller driver kreaturer".*

Jf. færdselslovens § 2, nr. 14, defineres "motordrevet køretøj" som: *"Køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft. For kørestol, som er konstrueret til en hastighed af højst 15 km i timen og kun med væsentlig konstruktiv forandring kan ændrestilstørre hastighed, gælder bestemmelserne om cykel, hvor intet andet er bestemt. Motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj (bil og motorcykel), traktor, motorredskab og knallert"*

Jf. færdselslovens § 2, nr. 19, defineres "påhængskøretøj" som: *"Køretøj, der efter sin indretning er bestemt til at blive trukket af andet køretøj. Påhængskøretøjer inddeles i påhængsvogn, sættevogn og påhængsredskab"*

Af den årsag skal stk. 1 ændres så det fremgår at et køretøj ikke må have større højde end 4,20 m.

Stk. 2 skal ophæves, da alle køretøjsarter med undtagelse af knallert og motorcykel så vil være omfattet af stk. 1. Det vil ikke forekomme at knallert og motorcykel vil opnå en højde på 4,20 m – end ikke de 4,00 m som i nugældende § 13.

Forslag til formulering:

"§ 13. Et køretøj må ikke have større højde end 4,20 m.

Stk. 2. Uanset køretøjets højde har føreren efter færdselslovens § 84, stk. 2, pligt til ved kørsel under viadukter, ledninger og lignende at sikre sig, at passagen kan foretages uden fare eller ulempe.

Stk. 3. Højden måles lodret fra plan vejbane til den del, der rager højest op, med de undtagelser, som fremgår af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og, udstyr og anvendelse."

§ 20. Slæbning under fravigelse af regler om akseltryk

Forslag til ændret formulering:

§ 20. Vejdirektoratet kan efter forhandling med vedkommende vejmyndighed eller brobestyrelse tillade redningskorps og lignende at fravige reglerne om største tilladte akseltryk ved slæbning af havarerede køretøjer.

Stk. 2. Tilladelse meddeles slæbningskøretøjets registrerede ejer (bruger) skriftligt. Tilladelsen skal medbringes under kørslen og på forlangende forevises for politiet og Færdselsstyrelsen.

Stk. 3. Under udførelse af slæbningen skal vilkår i tilladelsen overholdes. Overtrædelse af vilkår kan medføre tilbagekaldelse af tilladelsen

§ 21, stk. 2, nr. 11 og nr. 13. Vogntogsvægt for visse vogntog

Med indførelse af højere totalvægt for 3 akslet lastbil fra 26 000 kg til 28 000 kg kan vogntog bestående af 3 akslet lastbil og 3 akslet sættevogn ikke udnytte fuld vogntogsvægt på 55 000 kg, jf. bestemmelsen i nr. 11 *for vogntog med seks aksler, som består af lastbil med tre aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj, ikke må overstige 53.000 kg*

Tilsvarende gælder for 3 akslet lastbil og 2 akslet sættevogn ikke udnytte fuld vogntogsvægt på 48 000 kg, jf. bestemmelsen i nr. 13 *for vogntog med fem aksler, som består af lastbil med registreringspligtigt påhængskøretøj 47.000 kg.*

§ 30. Fastsættelse af faktisk vogntogsvægt

Der er forskellig måde at opgøre et vogntogs samlede tilladte totalvægt på. Forskellen ligger primært i påhængskøretøjets konstruktion. Bestemmelsen i paragraffen skal derfor afspejle disse opgørelsesmetoder.

Stk. 2 skal omhandle trækkende køretøj til påhængskøretøj opbygget på påhængsvognschassis. Stk. 3 skal omhandle trækkende køretøj til påhængskøretøj opbygget på sættevognschassis. Forslag til formulering:

§ 30. Et køretøj eller et vogntog må ikke belastes med større vægt, herunder vogntogsvægt, end det er registreret eller godkendt til. Er køretøjet hverken godkendt eller registreret, må det i øvrigt ikke belastes med større vægt end den af køretøjsfabrikanten teknisk tilladte.

Stk. 2. For vogntog bestående af bil og påhængsvogn, påhængsredskab på påhængsvognschassis eller påhængskøretøj med stiv trækstang må den faktiske vægt desuden ikke overstige summen af køretøjernes registrerede eller godkendte totalvægte, for påhængskøretøj med stiv trækstang dog det samlede registrerede eller godkendte akseltryk. Hvis et køretøj, som indgår i et vogntog, ikke er registreret eller godkendt, anvendes i stedet køretøjsfabrikantens tekniske tilladte vægte og akseltryk.

Stk. 3. For vogntog bestående af bil og sættevogn eller påhængsredskab på sættevognschassis må den faktiske vægt desuden ikke overstige summen af bilens køreklar vægt, mindste værdi af enten bilens skammeltryk eller påhængskøretøjets hovedbolttryk samt påhængskøretøjets samlede registrerede eller godkendte akseltryk. Hvis et køretøj, som indgår i et vogntog, ikke er registreret eller godkendt, anvendes i stedet køretøjsfabrikantens tekniske tilladte vægte og akseltryk.

Stk. 3 4. Tilladt vægt efter stk. 2 og stk. 3 kan dog ikke medføre fravigelse af de grænser for totalvægt, som i øvrigt fremgår af denne bekendtgørelse.

Tidligere chefkonsulent i Færdselsstyrelsen, Peter Dyrelund, har været foreholdt forslaget. Han mente, det er relevant.

§ 31. Slæbning under fravigelse af regler om totalvægt

Forslag til ændret formulering:

”§ 31. Vejdirektoratet kan efter forhandling med vedkommende vejmyndighed tillade redningskorps og lignende at fravige reglerne om største tilladte totalvægt ved slæbning af havarerede køretøjer.

Stk. 2. Tilladelse meddeles slæbningskøretøjets registrerede ejer (bruger) skriftligt. Tilladelsen skal medbringes under kørslen og på forlangende forevises for politiet og Færdselsstyrelsen.

Stk. 3. Under udførelse af slæbningen skal vilkår i tilladelsen overholdes. Overtrædelse af vilkår kan medføre tilbagekaldelse af tilladelsen”

§ 38. Ikrafttrædelsesbestemmelser

Stk. 3 ophæver bekendtgørelse nr. 1331 af 2. december 2024 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk med virkning fra 01/01/2026. Af den årsag kan bestemmelsen i stk. 4 vel ikke have gyldighed. Forslag til formulering:

”Stk. 3. Bekendtgørelse nr. 1331 af 2. december 2024 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, ophæves med undtagelse af bestemmelserne i §§ 13 og 14 samt § 22, stk. 2, nr. 13, som finder anvendelse til og med den 31. december 2026”.

Stk. 4 ophæves.

§ 39. Overgangsbestemmelser

Der henvises i §§ 5, stk. 1, 8, stk. 2, 10, stk. 2 og § 11, stk. 2 nr. 1 og nr. 2 til overgangsbestemmelser for ældre køretøjer.

Disse bestemmelser skal afløses af en ”udløbsdato” over 5 – 10 år for køretøjernes anvendelse. Men samtidig skal der indføres en ordning så ejere af disse køretøjer, efter udløbet af en given dato, kan søge dispensation, hvis vedkommende fortsat har et behov for anvendelse af køretøj.

Med venlig hilsen
Christian Møller Christensen

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

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

DAF Trucks Danmark fremsender hermed bemærkninger til udkastet til Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

Bestemmelse		Bemærkning	Forslag
§ 4 stk. 5	En sneplov må have en bredde på 3,50 m.	Er dette målt vinkelret på køretøjets længdeakse, eller er det menes der sneplovens blad, uanset om den er skråtstillet?	Der må menes målt vinkelret på køretøjets længdeakse.
§ 5 stk. 1	En bil eller et vogntog, hvor det trækkende køretøj er en bil, skal kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m, jf. dog § 39, stk. 2, nr. 1.	<p>I § 39 stk. 2 nr. 1 står der: 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.</p> <p>Stk. 2. Følgende køretøjer, som er registreret inden den 15. september 1997, og vogntog, hvor mindst et af køretøjerne er registreret inden den 15. september 1997, kan fortsat anvendes:</p> <p>1) Biler og vogntog, hvor det trækkende køretøj er en bil, og bilen eller vogntoget ikke opfylder bestemmelsen i § 5, stk. 1.</p>	Denne henvisning giver ikke umiddelbart mening, og forslås tilpasset eller fjernet.
§ 7	Ved kørsel med bredt køretøj eller læs på smal vej skal der udvises særlig agtpågivenhed over for den øvrige færdsel. Det bredere køretøj skal om nødvendigt standse så langt til højre som muligt og lade andre køretøjer passere.	Er dette en vægt- og dimensionsbestemmelse, eller en færdselsregel? Hører denne bestemmelse til i denne bekendtgørelse eller i Færdselsloven?	Denne bestemmelse bør fjernes, da dette er adfærd, og nødvendigvis hører til i Færdselsloven.

Stefan Baik Dyrberg
Produktchef & Salgsingeniør

+45 6161 3162
stefan.baik@daftrucks.com
Side 1 af 4



Bestemmelse	Bemærkning	Forslag
<p>§14 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.</p> <p>Stk. 2. Motordrevet køretøj, hvor drivakslen er forsynet med tvillingemonterede dæk og vejvenlig affjedring, må have et drivakseltryk, som ikke overstiger 11.500 kg.</p> <p>Stk. 3. På et motordrevet køretøj må det samlede akseltryk i en akselgruppe på to aksler ikke overstige:</p> <p>1) 19.000 kg, hvis afstanden mellem de to aksler er under 2,00 m, men mindst 1,30 m, og drivakslen samtidig er forsynet med tvillingemonterede dæk og</p> <p>a. vejvenlig affjedring eller</p> <p>b. den enkelte aksels faktiske akseltryk ikke overstiger 9.500 kg,</p> <p>2) 18.000 kg, hvis afstanden mellem de 2 aksler er under 1,80 m, men mindst 1,30 m,</p>	<p>Der må være 19.000 kg på en boggie, hvor akselafstanden er under 2,00 m, men mere end 1,30 m.</p> <p>Der må samtidig "kun" være 18.000 kg, hvis akselafstanden er under 1,80 m.</p> <p>1,80 m er under 2,00 m, men over 1,30 m? Betyder det, at der maks. Må være 18.000 kg boggietryk, hvis akselafstanden "kun" er 1,90 m, og hvis boggien ikke har vejvenlig affjedring og det faktiske akseltryk ikke overstiger 9.500 kg?</p> <p>En tandem har to drivende aksler, og her giver det mening at ingen af disse må have et tryk på over 9.500 kg.</p> <p>Som, det står i denne bestemmelse kan det tolkes til, at når en boggie har en drivende aksel må denne ikke have et akseltryk højere end 9.500 kg.</p> <p>Men oftest består en boggie på en lastbil af mindst én drivende aksel og en boggieaksel på 7.500/8.000 kg.</p>	<p>Stk. 3 nr. 1 bør omformuleres til:</p> <p><i>"19.000 kg, hvis afstanden mellem de to aksler er under 2,00 m, men mindst 1,80 m, og drivakslen samtidig er forsynet med tvillingmonterede dæk og..."</i></p> <p>Stk. 3 nr. 1b bør fjernes, da en boggie består af en mindst én drivende aksel, som med tvillingmonterede dæk må have et akseltryk 11.500 kg.</p>

Bestemmelse	Bemærkning	Forslag
§ 16 For sættevogn og påhængsredskab med hovedbolt må det samlede akseltryk ikke overstige 30.000 kg.	Der er særligt én kombination, som ikke har mulighed for at udnytte den i § 21 stk. 2 nr. 9 nævnte totalvægt på 58.000 kg.	Det bør indføres at hvis en 3-akslet lastbil (trækker) overholder en totalvægt på 26.000 kg, kan en 4-akslet sættevogn have en totalvægt på op til 32.000 kg. Således overholdes vogntogets totalvægt på 58.000 kg. I forhold til, at en 3-akslet sættevogn må have et samlet akseltryk 3 x 9 tons, vil 32.000 kg fordelt på 4 aksler giver 8.000 kg. per aksel.
§ 21 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 lastbil med to aksler 20.000 kg. 2) For bus med to aksler: 19.500 kg. 3) For motordrevet køretøj med tre aksler: ledbus 28.000 kg, andre køretøjer 24.000 kg, dog 4) 28.000 kg, hvis køretøjets drivaksel har tvillingmonterede dæk, og a) har vejvenlig affjedring, eller b) ingen af køretøjets akseltryk overstiger 9.500 kg.	I forhold til § 21 stk. 2 nr. 3 a), så består en lastbil typisk af en drivende aksel, hvor det tilladte akseltryk er 11.500 kg. Betyder dette, at hvis køretøjets totalvægt er på 28.000 kg, så må den drivende aksel ikke have et akseltryk på 11.500 kg? Normalvis vil en typisk 3-akslet trækker bestå af en 9.000 kg foraksel, 11.500 kg trækaksel og en 7.500 kg boggieaksel (samlet 19.000 kg boggietryk). Således opnås den tilladte køretøjsvægt på 28.000 kg.	Med henvisning til førnævnte bemærkning og forslag til § 14 stk. 3 nr. 1, bør også § 21 stk. 2 nr. 4b overvejes fjernet. Eller tilpasset, således at der ikke er tvivl om at en drivende aksel har et tilladt akseltryk på 11.500 kg. Det står allerede noteret i § 14 stk. 1 og stk. 2 at de enkelte akseltryk ikke må overstige hhv. 10.000 kg og 11.500 kg.
§ 21 stk. 2 nr. 10 For vogntog med seks aksler, som består af lastbil med fire aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj: 52.000 kg.	En lastbil med 4 aksler må have en totalvægt på 36.000 kg, og en 2-akslet påhængsvogn må have en totalvægt på 20.000 kg. I forhold til § 21 stk. 2 nr. 9 og 13 udnyttes køretøjsvægten, men ikke i nr. 10.	§ 21 stk. 2 nr. 10 bør tilpasses til 56.000 kg.

Bestemmelse		Bemærkning	Forslag
§ 21 stk. 2 nr. 11	For vogntog med seks aksler, som består af lastbil med tre aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj: 53.000 kg.	En lastbil må have en totalvægt på 28.000 kg, og en 3-akslet påhængsvogn/sættevogn må have en totalvægt på 27.000kg. I forhold til § 21 stk. 2 nr. 9 og 13 udnyttes køretøjsvægten, men ikke i nr. 11.	§ 21 stk. 2 nr. 11 bør tilpasses til 55.000 kg.

Færdselsstyrelsen
Att.: Frederik Land
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 19. september 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 22. august 2025 og takker for muligheden for at afgive bemærkninger.

Dansk Erhverv støtter ændringerne.

Vi noterer os, at de foreslåede ændringer om forøget vægt er en udmøntning af den politiske beslutning fra 9. april 2025 om effektiviseringstiltag i vejgodstransportsektoren¹. Dansk Erhverv bakker op om ændringerne, der kan optimere lastbilkørslen og medføre en reduktion i CO₂-udledningerne samt give erhvervsøkonomiske gevinster. Det er positivt, at man fra politisk side har prioriteret midler til øget vejslid, der er en forudsætning for at gennemføre tiltagene.

I den grønne omstilling er det vigtigt at gennemføre effektiviseringstiltag, der også er målrettet konventionelle lastbiler, da størstedelen af trafikarbejdet bliver udført med denne type lastbil, og der er således mange klima-, samfunds- og erhvervsøkonomiske gevinster ved at optimere og effektivisere disse køretøjer. Dansk Erhverv støtter vægt- og højdeforøgelserne.

For at bevare investeringsincitamentet i nulemissionslastbiler, bør man videreføre de nuværende regler om mulighed for ekstra vægt, som bør komme ovenpå de foreslåede vægtforøgelser.

Det er positivt, at den tilladte totalhøjde nu forhøjes med 10 cm, men det er samtidig værd at bemærke, at der stadig er et potentiale for yderligere højde.

Dansk Erhverv skal gøre opmærksom på, at sletningen af de eksisterende bestemmelser i § 22, stk. 2, nr. 6 og 7, betyder, at man – måske utilsigtet – kommer til at fratage hhv. "ledbus på 28.000 kg" samt "andre køretøjer på 24.000 kg" (nævnt i den nuværende § 22, stk. 2, nr. 5) muligheden for at have ekstra vægt, hvis køretøjet er nulemission eller kører på alternativ brændstofteknologi. Disse to køretøjstyper får ikke øget vægten ifm. ændringen, og derfor betyder ændringer *de facto*, at man fremover stiller disse to køretøjstyper dårligere, end tilfældet er i dag, og det kan Dansk Erhverv ikke støtte.

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2025/570-millioner-til-groen-omstilling-af-vejgodstransporten> (9. april 2025)

Udover de foreslåede vægtforøgelser bør man også overveje følgende yderligere tiltag: forhøje det tilladte bogietryk på tripplebogier på lastbiler fra de i dag gældende 24 tons til 26 tons; hæve vægten for fireakslede sættevogne fra de nugældende maks. 30 tons samlet akseltryk til 32 tons; og gøre det muligt at indføre 5-akslede påhængsvogne på op til 35 tons totalvægt. Ydermere bør der på lastbiler med kraner, som har støtteben eller lignende udstyr på siderne af lastbilchassiset, indføres en større toleranceafstand for sideafskærmningen mellem støtteben og den øvrige del af opbygningen. Der er også behov for, at reglen (§ 12 stk. 2) om, at der maks. må være 2 m mellem opbygninger (bagsmæk på forvogn og forsmæk på påhængsvogn) afskaffes eller ændres til 3 m, fordi det vil muliggøre, at tippeladsvogntog kan køre påhængskøretøjet i vinkel og tippe forvognen af, uden at skulle koble påhængsvognen fra.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk

cc: frla@fstyr.dk

Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

DI Bilbranchen og DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar til ovennævnte bekendtgørelse. Vi ønsker med dette svar at bidrage konstruktivt til en mere sammenhængende og teknisk funderet regulering, der understøtter både den grønne omstilling og branchens praktiske virkelighed.

Generelle bemærkninger

Der har de seneste år været en række gode tiltag til at accelerere den grønne omstilling af den tunge vejtransport. Ændringerne i denne høring er endnu et resultat af gode politiske intentioner om at nedbringe CO₂-udledningen fra den tunge vejtransport. I DI bakker vi principielt op om friere rammer for længere og tungere køretøjer på vejene, der kan give nødvendige CO₂-besparelser fra transportsektoren, i takt med, at der køres med mere gods på færre lastbiler.

Desværre synes nærværende forslag at rumme en række tekniske udfordringer, som på trods af gode intentioner kan spænde ben for muligheden for at drage fordel af de øgede vægt- og dimensionstiltag. Vi savner herunder en klar teknisk og strategisk sammenhæng, hvor Færdselsstyrelsen arbejder på tværs af eksempelvis NIV, EMS1, EMS2, VOSAK og nu dimensions-bekendtgørelsen.

Vi savner desuden en systematisk inddragelse af branchen i den indledende fase af lovgivningsarbejdet, som skal sikre en rød tråd mellem lovgivningsområder og erhvervslivets behov og muligheder. DI Bilbranchen og DI Transport foreslår derfor, at der i regi af Færdselsstyrelsen etableres et forum eller en arbejdsgruppe, hvor relevante brancheaktører – herunder især lastbilimportører og -opbyggere – kan bidrage med teknisk indsigt og praktiske erfaringer, inden høringsprocessen fremad igangsættes.

I forlængelse kan vi ikke opfordre nok til, at Færdselsstyrelsen sætter gang i at udarbejde en vejledning i stil med den svenske Transportstyrelses vejledning til det svenske erhvervsliv, "[Lasta](#)

[lagligt](#)”, som hjælper de svenske brancher med at navigere i de komplekse vægt- og dimensionsregler. Det er vores klare vurdering, at når en lignende dansk udgave bliver udarbejdet, at der nødvendigvis vil komme en langt mere tydelig ensartethed på tværs af både lovgivningsområder og på tværs af køretøjskombinationer under dimensionsbekendtgørelsens rammer. Med de foreslåede ændringer vil vi have en situation, hvor der gives frie rammer til køretøjskonfigurationer og -kombinationer, som lastbilforhandlerne ikke i alle tilfælde kan stille til rådighed for deres kunder. Det er ganske enkelt uholdbart.

Tekniske og praktiske bemærkninger til udkastet

a) Sidestilling af diesel- og nulemissionskøretøjer for 2- og 3-akslede lastbiler

Vi kan ikke støtte den foreslåede sidestilling af 2- og 3-akslede nulemissionslastbiler med tilsvarende diesellastbiler. Den nuværende kompensation på 2.000 kg for nulemissionslastbiler er afgørende, for at udligne den teknologiske vægtforskel og fremme den grønne omstilling. Fjernes denne fordel mindskes incitamentet til at investere i batteridrevne lastbiler, hvilket vil modarbejde EU's klimamål, og vil gøre det sværere for producenterne at leve op til de skærpede politisk bestemte emissionskrav for nye lastbiler.

b) Øgede vogntogsvægte og totalhøjde

DI Bilbranchen og DI Transport støtter princippet om øgede vogntogsvægte for kombinationer med syv eller flere aksler. Ud over den foreslåede vægtforøgelse fra 56.000 kg til 58.000 kg, bør nulemissionskøretøjer også her kunne drage fordel af bestemmelserne i direktiv 96/53/EF som ændret ved forordning 2019/1242/EU, der netop giver mulighed for, at den største tilladte totalvægt forøges med den ekstra vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi. Samme princip bør også gælde for den tilladte totalvægt for 4- og 5-akslede lastbiler, der i udkastet også er sat så højt, at lastbiler der bruger alternative brændstoffer heller ikke bliver kompenseret for den tungere teknologi.

Det bemærkes, at den tilladte totalvægt på 28.000 kg for en 3-akslet lastbil desuden ikke er hensigtsmæssig, da køretøjerne normalvis ikke kan komme op på det nødvendige forakseltryk på 9.000 kg.

Derudover bemærkes det, at det ikke er muligt at bygge 5-akslede lastbiler med én foraksel og fire bagaksler, idet der ikke findes regler for en akselgruppe med fire aksler.

Det bemærkes også, at der ikke er mulighed for at bygge lastbiler med alternativ bogieafstand – flyt af løbeaksel til mere end 1,8 meter (selvstændig aksel).

Vi anerkender muligheden for at tillade totalhøjder op til 4,2 meter, men gør opmærksom på, at eksportkørsel kræver overholdelse af 4,0 meter-grænsen. Dette skaber udfordringer for spoilermontering og godkendelse i henhold til EU-forordning 2018/858.

Ligeledes gør DI Bilbranchen og DI Transport opmærksom på de tekniske udfordringer for træktersæt bestående af eksempelvis 3-akslet trækker og 4-akslet trailer, der følger af forøgelsen af den tilladte totalvægt til 58.000 kg, som er beskrevet således, at de ekstra 2.000 kg skal fordeles på de tre aksler på det trækkende køretøj. Dette medvirker, at vogntoget ikke er i stand til at flytte de ekstra 2.000 kg nyttelast over på traileren som er nødvendigt. DI Bilbranchen og DI Transport foreslår derfor, at det største tilladte akseltryk på traileren øges til 32.000 kg (4 x 8 tons), hvilket også er i overensstemmelse med direktiv 96/53/EF som ændret ved forordning 2019/1242/EU bilag 1 pkt. 2.2.1-4, og som derved vil sikre kompensation for den rette nyttelast.

Det fremgår ligeledes af bekendtgørelsens kapitel 6 stk. 10, at for et vogntog, som består af lastbil med påhængskøretøj med stiv trækstang eller lastbil og sættevogn, med en samlet faktisk totalvægt på mere end 54.000 kg, må afstanden mellem bilens bageste aksel og påhængskøretøjets forreste aksel ikke være mindre end 4,00 m. Dette kan blive problematisk i forbindelse med biogaslastbiler. Af den grund foreslår DI Bilbranchen og DI Transport, at vogntog dispenseres fra de mindst 4,00 meter for køretøjer, der bruger alternative brændstoffer.

c) Implementeringstidspunkt og samspil med NIV

Det er uhensigtsmæssigt, at de nye vægtbestemmelser foreslås implementeret pr. 1. januar 2026 samtidig med, at der fortsat er uklarhed om implementeringen af det nye system for nationale individuelle køretøjer (NIV). Det er uholdbart, at lastbilimportører skal være ansvarlige for dokumentation af eksempelvis opbygget udstyr uden klare tekniske retningslinjer. Vi opfordrer derfor til, at Færdselsstyrelsens arbejde med detaljerne i NIV fremskyndes, så der kan skabes klarhed over lastbilimportørernes ansvar for ovenstående, og samtidig er i stand til at løfte ændringerne i nærværende bekendtgørelsesudkast.

Til trods for, at det hører uden for rammerne af nærværende høring, vil DI Bilbranchen og DI Transport afslutningsvist benytte lejligheden til at bemærke, at der savnes respons på opfordringen om en tilføjelse til § 12, der giver mulighed for, at medbringertrucken kan anbringes mellem førerhuset og ladets forreste punkt i modsætning til den nuværende ordning, hvor medbringertrucken placeres bagerst i vogntoget. Vi henviser i denne forbindelse til vores tidligere afgivne høringssvar, hvori vi foreslår, at bekendtgørelsens § 12 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 medbringertrucken. Den forøgede længde må dog ikke overstige 2,00 m.

Vi står naturligvis til rådighed for yderligere uddybning af ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

Andreas Vemgaard Sørensen	og	Kenneth L. Hjorth-Hansen
Konsulent, DI Transport		Chefkonsulent, DI Bilbranchen

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att.: Frederik Land /Sagsnr. 2024-668945

Deres ref.: F. Land

Vor ref.: OHO/ fba 25-260

Dato: 16.09.2025

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

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring til udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, og DTL-Danske Vognmænd er positiv over for de nye forslag til bekendtgørelsen.

Større totalhøjde

Det er glædeligt, at den tilladte totalhøjde bliver forøget med 0,10 m til 4,20 m. Det er dog stadig under det nordiske gennemsnitsniveau, der betyder at der er mulighed for yderligere forøgelse så der kan udføres endnu mere klimavenlige transporter med et lavere CO2 udslip til følge.

Større totalvægt og vogntogsvægt

De foreslåede ændring af henholdsvis totalvægte og vogntogsvægte uanset drivmiddel anses som et godt skridt fremad, og det betyder, at mange af køretøjernes tekniske kapacitet vil blive udnyttet mere. Det vil være med til at forøge effektiviteten i transport med lastbiler og samtidig have en positiv effekt på energiforbruget. Ændringen af den maksimale totalvægt på 2-akslede lastbiler til 20 tons og på 3 akslede lastbiler fra 26 til 28 tons uanset drivmiddel er et godt tiltag. Ligeledes er en forøgelse af den tilladte vogntogsvægt for 7-akslede vogntog fra 56 til 58 tons uanset drivmiddel, også et fornuftigt og betydningsfuldt forslag. Dog bør man samtidig forhøje det tilladte bogietryk på tripplebogier på lastbiler fra de i dag gældende 24 tons til 26 tons. (Kap. 5 Stk. 4) Lastbiler med tripplebogier har i modsætning til sættevogne med tripplebogier,

der må have et maksimalt bogietryk på 27 tons og for det meste singlehjul på alle aksler, altid mindst en aksel med tvillingehjul og ofte to aksler med tvillingehjul.

Desuden bør fireakslede sættevogne kunne hæves fra de nu gældende maks. 30 tons samlet akseltryk og til 32 tons. Dette for at kunne udnytte de kommende 58 tons vogntogsvægt med fx tipsættevogne, der i stor stil benyttes til at udføre mange transporter i fx bygge- og anlægssektoren. På grund af sættevognenes længde, vil man have svært ved at udnytte 58 tons vogntogsvægt ved blot at kunne anvende 28 tons på en treakslet trækker som trækkende enhed. Teoretiske beregninger lavet med Vejdirektoratets vej- og broklassificeringssystem, viser også at et sættevognstog bestående af en treakslet trækker på 26 tons totalvægt med en tilkoblet fireakslet trailer med et samlet bogietryk på 32 tons og en vogntogsvægt på i alt 58 tons, kan have værdierne broklasse 55 og vejklasse 40. En næsten tilsvarende beregning, stadig med 58 tons vogntogsvægt, fordelt med 28 tons totalvægt på en treakslet trækker og 30 tons samlet bogietryk på en fireakslet trailer med samme akselafstand, viser værdierne, broklasse 55 og vejklasse 40.

Der bør også åbnes op for, at der kan indføres 5-akslede påhængsvogne på op til 35 tons totalvægt. Ved visse transporter, fx med lastbiler med kran, kan det være lettere at komme til ved bygninger og anlæg, hvor der lidt plads. Ved at kunne anvende en 5-akslet påhængsvogn, vil man kunne flytte større enheder, uden at skulle anvende et sættevognstog.

DTL-Danske Vognmænd ser med stor tilfredshed, at den "glemte" kategori på 41 tons totalvægt for 5-akslede bliver indført, så mange 5-akslede lastbiler kan udnytte mere af den tekniske mulige totalvægt.

Drivakseltryk

Under Kap. 6, § 24, stk. 2 bør der ændres i teksten således:

Ved vogntogets faktiske totalvægt skal mindst 20 % hvile på bilens drivende hjul.

Ved vogntogsvægt over 57,5 tons 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 en bogielift med vægtoverførsel til drivakslen.

Sneplov

Det er med stor tilfredshed, at vi ser forslaget om, at sneplove må køre med op til 4,90 m i plovbredde på motorveje. Det har man gjort i mange år i vores nordiske nabolande. Muligheden for anvendelsen af de bredere sneplove eller sneplove med flere skær, bør også kunne ske på motortrafikveje.

Forslag til lidt mere tolerance (9.09.001)

Der bør på lastbiler med kraner, som har støtteben eller lignende udstyr på siderne af lastbilchassiset, indføres en større toleranceafstand for sideafskærmningen mellem støtteben og den øvrige del af opbygningen. Det skal eksempelvis give den fornødne plads til, at støttebensplader, som i transportstilling ligger lodret i holdere på siden af støttebenene, kan passere sideafskærmningen, når støttebenene skydes ud eller trækkes ind, eller når pladerne trækkes ud med håndkraft. Når støttebenspladerne er placeret på siden af støttebenene eller i holdere lige ved siden af, skyldes det, at de ofte er tunge, og det derfor er ergonomisk hensigtsmæssigt, at de skal håndteres på så kort en afstand som muligt ud til det sted, hvor de skal lægges under støttebenet. Ofte er denne type opbygning udført således, at støttebenene erstatter sideværnet, fordi støttebenene går så langt ud til siderne som muligt i transportstilling.

Længere afstand mellem ladopbygninger

DTL vil opfordre til at reglen jf. § 12 stk. 2. om at der maks. må være 2,00 m mellem opbygninger (bagsmæk på forvogn og forsmæk på påhængsvogn) afskaffes eller ændres til 3,00 m, fordi det vil muliggøre, at tippeladsvogntog kan køre påhængskøretøjet i vinkel og tippe forvognen af, uden at skulle koble påhængsvognen fra. Denne løsning anvendes i høj grad i både de øvrige Nordiske lande og Nordamerika. Desuden er den tilladte længde ved ikke-registreringspligtige påhængskøretøjer helt oppe på 4,00 m. Løsningen sparer tid, rigtig meget tid, og er samtidig med til at højne trafiksikkerheden, fordi der ikke skal kobles af og på mange gange i løbet af en dag. Hver gang, der skal kobles af, skal påhængsvognen parkeres, og der skal laves ekstra bakkeoperationer, ligesom af- og tilkobling slider på påhængsvognskoblingen og luft og el-koblingerne. På typiske container- og hejseladsvogntog kan den forældede regel alligevel ikke håndhæves i praksis, fordi opbygningerne i form af forskellige containerlad i mange længder er forskellige. Derved rammer det udelukkende lastvognstog med faste ladopbygninger, specielt korte

entreprenørvogntog. Ud over det praktiske vil det også forbedre konkurrenceevnen for vognmænd på begge sider af Øresund, fordi akselafstanden mellem bageste aksel på en lastbil med tippelad og en tilkoblet påhængsvogn af kærretypen ofte er for kort til at kunne køre lovligt i Sverige. Derfor kan mange danske vognmænd ikke udnytte materiellet til transportopgaver til/fra og i Sverige. Løsningen er her illustreret på et par filmklip.

Scania With Trailer Unload Gravel. Notice the adjustable axels on trailer:

https://www.youtube.com/watch?v=fRJa0IU_kwU

Scania tippar grus! Scania dumping gravel:

<https://www.youtube.com/watch?v=DH2ji3jGNI4>

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Fra: [Martin Vixø Dufke](#) på vegne af [Martin Vixø Dufke <mavdu@holb.dk>](#)
Til: info@fstyr.dk
Cc: frla@fstyr.dk
Emne: j.nr. 2024-668945. - Bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk
Dato: 18. september 2025 16:06:15
Vedhæftede filer: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

Til rette vedkommende.

Vi kan konstatere, at der med udkastet til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk blandt andet er lagt op til en ændring af den maksimale tilladte totalvægt for køretøjer.

Vi ønsker at påpege, at en forøgelse på sigt kan have betydning for de kommunale veje, herunder særligt de mindre veje i det åbne land.

Generelt vil vejene over tid blive belastet mere end før, hvilket kan få betydning for vejkapitalen, og dermed få økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Med venlig hilsen

Martin Vixø Dufke

Specialkonsulent

Telefon: 72361723 • 72361723

E-mail: mavdu@holb.dk



Holbæk Kommune

Klima, Miljø og Erhverv • Mobilitet

Kanalstræde 2 • 4300 Holbæk



Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe
Att: Frederik Land

Dato: 17-09-2025

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

J.nr. 2024-668945 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

ITD takker for det fremsendte høringsmateriale og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Overordnet glæder det ITD, at det i høringsudkastet blandt andet foreslås, at den maksimale tilladte totalvægt for 7-akslede vogntog øges fra 56.000 kg til 58.000 kg, samt at den maksimale tilladte højde for lastbiler øges fra 4,10 m til 4,20 m. Begge dog først med virkning fra den 01.01.2027.

ITD finder det dog særdeles ærgerligt, at ovenstående og vigtigste tiltag om øget totalvægt alene kan anvendes fuldt ud på en mindre andel af de 7-akslede vogntog. Langt størstedelen af de 7-akslede vogntog vil kun få mulighed for en mindre forøgelse af vogntogsvægten, da forskellige begrænsninger og restriktioner i samme bekendtgørelse ikke gør det muligt at opnå en totalvægt på 58.000 kg.

Særlig begrænset bliver totalvægtsoptimeringen for den type 7-akslede vogntog, som er klart mest udbredt i Danmark, nemlig de 7-akslede sættevogntog. Her mangler ganske enkelt bedre muligheder for, at 7-akslede vogntog rent faktisk kan opnå en totalvægt på 58.000 kg. Noget, ITD gentagende gange har påpeget både skriftligt og mundtligt overfor Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet. Det gjorde vi blandt andet i vores høringssvar for tidligere høring til samme bekendtgørelse (J.nr. 2023-482247) og i det indsendte "*Ønsker om større totalvægt, akseltryk, længde og højde for lastbiler, påhængskøretøjer og vogntog*" per 04.11.2024.

ITD har desuden ønsket, at alle typer af de typisk anvendte 7-akslede vogntog skal have samme muligheder for at øge den maksimale tilladte totalvægt fra 56.000 kg til 58.000 kg. Det kan ikke realiseres med den måde, som bekendtgørelsesudkastet er udformet.

ITD har derudover ønsket, at den maksimale højde skulle øges fra 4,10 m til 4,35 m.

På trods af ovenstående glæder vi os naturligvis over de gode elementer, der trods alt er i høringsudkastet, selvom optimeringsmulighederne bliver mere begrænsede, end ITD har anmodet om. Vi håber dog, at Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet vil genoverveje og revurdere rammer og regler ud fra ITD's kommentarer i dette høringssvar, særlig med fokus på at skabe mere (i praksis) anvendelige betingelser for mere optimal udnyttelse af alle typer af 7-akslede vogntog.

Konkrete bemærkninger til de foreslåede ændringer i høringsudkastet

§ 4 stk. 5

ITD støtter forslaget om, at den maksimale bredde for en sneplov forøges fra 3,50 m til 4,90 m ved anvendelse på motorvej. Færdselsstyrelsen bør sikre, at de maksimale bredder for sneplov i dette høringsudkast er afstemt i forhold til Vejdirektoratets snerydningsudstyr, samt til de metoder og plovinkler der i praksis anvendes ved snerydning med lastbiler på de forskellige vejtyper.

§ 13 stk. 2

ITD ser positivt på forslaget om højdeforøgelse fra 4,10 til 4,20 for lastbiler og påhængskøretøjer, da denne justering giver mulighed for bedre kapacitetsudnyttelse. Samtidig vil antallet af høje tilladelseskævende særtransporter blive reduceret, hvilket giver mindre administrativt arbejde hos både vognmænd og Vejdirektoratet som tilladelsesudstedende myndighed.

Dog havde ITD anmodet om og håbet på, at den tilladte maksimale højde ville blive forøget til 4,35 m, da netop 4,35 m er kraftigt efterspurgt inden for visse transportsegmenter i transportbranchen, hvor den ekstra højde ville kunne skabe en betydelig større effektivisering og deraf lavere klimapåvirkning.

ITD opfordrer derfor til, at der fortsat arbejdes på at få den maksimale tilladte højde for lastbiler og påhængskøretøjer sat op til 4,35 m.

§ 21 stk. 2 (1) og (3)

ITD glæder sig ligeledes over, at den maksimale totalvægt for lastbiler med 2 aksler foreslås ændret til 20.000 kg, og for lastbiler med tre aksler til 28.000 kg, uanset lastbilernes fremdriftsteknologi.

Ændringen vil som udgangspunkt være til størst gavn for lastbiler, som ikke er trækraft for sættevogn, og som er teknisk specificeret til at kunne godkendes til henholdsvis 20.000 kg og 28.000 kg.

2 og 3-akslede lastbiler til sættevogn (trækkere) vil kun i stærkt begrænset omfang kunne godkendes til henholdsvis 20.000 kg og 28.000 kg, da disse trækkere i langt de fleste tilfælde ikke kan udnytte den maksimale tilladte vægt, da der ikke kan overføres tilstrækkelig vægt til trækkerens foraksel, og dermed vil det maksimale tilladte bogietryk blive for højt. Dog forholder det sig anderledes for tungt opbyggede trækkere, som eksempel eldrevne 2- og 3-akslede trækkere, og 3-akslede trækkere med kranopbygning. Her vil der kunne placeres større vægt på forakslene.

Men langt de fleste klassisk byggede dieseldrevne trækkere vil som udgangspunkt ikke kunne komme op i nærheden af en tilladt totalvægt på 20.000 kg eller 28.000 kg.

§ 21 stk. 2 (5,b)

Det er ligeledes glædeligt, at der indføres et mellemtrin mellem 40.000 kg og 42.000 kg, hvor visse 5-akslede lastbiler vil kunne få hævet den maksimale tilladte totalvægt fra 40.000 kg til 41.000 kg. Det drejer sig særligt om 5-akslede Volvo-lastbiler, hvor en udbredt samlet akselafstand er 7,35 m. Disse lastbiler er blot 5 cm fra at nå op til 42.000 kg. Så her er det en gevinst, at de snart vil kunne registreres til 41.000 kg og ikke kun nugældende 40.000 kg.

§ 21 stk. 2 (9)

Transportbranchen har gennem en længere periode ønsket en tydelig afklaring på, hvad fremtiden bringer for de 7-akslede vogntog. Nu er der foreslået, at visse 7-akslede vil kunne have en totalvægt på op til 58.000 kg fra 01.01.2027, hvilket overordnet set er godt.

Men ITD kan desværre konstatere, at der ud fra de gældende regler, som ikke står til ændring i høringsudkastet, kun vil blive tale om et fåtal, ud af den samlede bestand af 7-akslede vogntog, som i realiteten vil få mulighed for at have en totalvægt op til 58.000 kg, hvilket ITD er særdeles ærgerlig over.

Hvis ikke der justeres på flere af de af ITD foreslåede relevante parametre, vil ændringen af den maksimale totalvægt fra 56.000 kg til 58.000 kg kun få en begrænset effekt i praksis. Og heraf desværre også kun en tilsvarende begrænset transporteffektivitet og CO2-reduktion.

ITD anmoder om at følgende ændres, så de fleste nuværende og kommende 7-akslede vogntog kan opnå en totalvægt på 58.000 kg:

- § 23 stk. 2: Reglen om, at mindst 20 pct. af vogntogets faktiske totalvægt skal hvile på drivende hjul ønskes ændret.
Her beder vi om samme mulighed som angivet i § 8 stk. 4 i *Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med dobbelttrailer-vogntog*. Her vil en trækker kunne veje op til 72.000 kg (og snart 74.000 kg) med kun én drivaksel.
Hvis denne mulighed ikke bliver en realitet, vil totalvægten for 7-akslede vogntog med én drivaksel ikke kunne have en større totalvægt end $11.500 \text{ kg} \times 5 = 57.500 \text{ kg}$.
- § 16: Den samlede tilladte totalvægt ønskes ændret fra 30.000 kg til 32.000 kg. (Alternativt 31.000 kg, hvis 32.000 kg på ingen måde kan lade sig gøre).
Langt størstedelen af det samlede antal 7-akslede vogntog består af en 3-akslet trækker i kombination med en 4-akslet sættevogn. For denne type vogntog vil det være optimalt at ændre det samlede størst tilladt akseltryk fra 30.000 kg til 32.000.
ITD opfordrer til, at den samlede tilladte totalvægt for fire aksler på sættevogne kan øges i totalvægt fra 30.000 kg til 32.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med fire aksler udgør minimum 3,90 m.
En 4-akslet sættevogn kan normalt ikke godkendes med et hovedboltryk på over 18.000 kg jf. *Vejledning til ansøgning/ anmeldelse for 02/03/04*:

3.01.100 Påhængskøretøj

For kærre kan der ikke godkendes større koblingstryk end 1000 kg. Såfremt denne vægt overskrides betragtes kærren som en sættevogn og skal dokumenteres og godkendes som sådan.

For sættevogn kan der normalt ikke godkendes større hovedboltryk end 18.000 kg, idet der ønskes sikkerhed for at det godkendte hovedboltryk også svarer til de praktisk opnåelige skammeltryk for den trækkende bil.

Som dokumentation for at teknisk tilladte vægte og maksimalt tilladte vægte i henhold til D.f.K. ikke overskrides, skal der fremsendes beregning af faktisk opnåelige aksel-/koblingstryk.

- For påhængs- og sættevogne, bortset fra tankkøretøjer, beregnes lastfordelingen med fuldt lastet køretøj og lastens tyngdepunkt placeret i den midterste tredjedel af ladfladen. Ved denne belastning må de tilladte aksel- og koblingstryk ikke overskrides.

Vejledning til ansøgning/ anmeldelse for 02/03/04 Side 11 af 59

07-04-2010

Det vil derfor ikke være muligt at overføre vægt nok til trækkeren til, at totalvægten kommer op på 28.000 kg, medmindre at trækkeren har en køreklar vægt på minimum 10.000 kg. Selv hvis der kunne overføres større vægt end 18.000 kg fra hovedbolten til trækkeren, vil det være vanskeligt at få den øgede vægt fordelt korrekt, så trækkerens samlede akseltryk på bogien ikke overstiger de maksimalt tilladte 19.000 kg. Den problematik er allerede nævnt ovenfor i dette høringssvar.

Det er vigtigt for ITD's medlemmer, at eksisterende standard 4-akslede sættevogne får tilsvarende vægtoptimeringsmuligheder, som 4-akslede påhængsvogne, så begge typer vogntog

får samme muligheder for større totalvægt. Alternativet vil være en meget uheldig konkurrencemæssig skævvridning mellem vægtoptimeringsmulighederne mellem 7-akslede vogntog bestående af lastbil med påhængsvogn/kærrer og 7-akslede vogntog bestående af trækker med sættevogn.

Øvrige ønsker

§ 14 stk. 4

ITD anmoder om, at en akselgruppe på 3 aksler på et 4-akslet motorkøretøj ville kunne forøges fra 24.000 kg til:

- 25.000 kg, hvis der i akselgruppen indgår én drivaksel med tvillingmonterede hjul og vejvenlig affjedring.
- 26.000 kg, hvis der i akselgruppen indgår to drivaksler med tvillingmonterede hjul og vejvenlig affjedring.

Denne ændring vil skabe bedre optimeringsmuligheder for 4-akslede lastbiler, hvor der indgår en akselgruppe med 3 aksler.

Vi henviser til ITD's nærmere beskrivelser herom i nedenstående pkt. §21 stk. 2 (4).

§ 15 stk. 4 (2)

Per 01.01.2024 blev bekendtgørelsen ændret, så f.eks. en sættevogns akselgruppe på 3 aksler kan forøges fra 24.000 kg til 27.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er mindst 2,80 m.

Afstandskravet på 2,80 m er dog meget begrænsende, da langt den største andel af eksisterende og nye 3-akslede sættevogne, uden selvsporende bagerste aksel, har en samlet akselafstand på mellem 2,62 m og 2,72 m. Disse akselmål vedrører stort set alle sættevogne som produceres efter europæisk standard, samt sættevogne til kombineret/intermodal trafik.

ITD vil anslå, at andelen af danske 3-akslede sættevogne, hvor afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er under 2,80 m, udgør minimum 90% af den samlede bestand.

Det er vigtigt for ITD, at køretøjer (med standardspecifikationer) kan optimeres. Herved kan vi i transportbranchen opnå en langt bredere og mere effektiv optimering. Samtidig undgås det, at eksisterende køretøjer mister ekstraordinært meget værdi grundet en for kort akselspecifikation, og at køretøjerne i større omfang kan sælges til andre europæiske lande efter endt brug i Danmark.

For at opnå en mere effektiv vægtoptimering på de absolut mest udbredte 6-akslede sættevognstog bedes afstandskravet mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med 3 aksler ændres fra 2,80 m til 2,60 m. – eventuelt med en let reduceret vægt (eks. 26 t.) ved 2,60 m, hvis ikke højere vægt kan lade sig gøre.

Per 01.01.2024 blev det muligt for 6-akslede vogntog, hvor motorkøretøjet har 3 aksler, at have en totalvægt op til 53.000 kg. Denne totalvægt vil i langt de fleste tilfælde ikke være mulig at opnå for sættevognstog, hvis ikke sættevognens samlede akseltryk kan komme op på 27.000 kg. Dermed bliver totalvægten kun omkring 50.000 kg på Danmarks mest udbredte vogntogskombination.

§ 21 stk. 2 (4)

Det er til stor gavn for udnyttelsesgraden og optimeringen af visse 4-akslede sololastbiler, at den maksimale tilladte totalvægt fra 01.01.2024 kan forøges fra 32.000 kg til 36.000 kg.

ITD mener dog, at det er meget uheldigt og begrænsende, at alene 4-akslede lastbiler med en såkaldt 2+2 akselkonfiguration teknisk set kan udnytte en totalvægt på 36.000 kg. Denne type 4-akslede lastbiler har oftest tekniske tilladte akseltryk på 18.000 kg på de forreste aksler, og 19.000 kg på de bagerste aksler.

Den anden type af 4-akslede lastbiler med en såkaldt 1+3 akselkonfiguration vil i langt de fleste tilfælde alene kunne opnå en teknisk tilladt totalvægt på 33.000 kg. Denne type 4-akslede lastbiler er nemlig i langt de fleste tilfælde udstyret med en foraksel med et teknisk tilladt akseltryk på 9.000 kg, og de bagerste tre aksler kan samlet maksimalt veje 24.000 kg.

Det er i mange tilfælde ikke en umiddelbar mulig eller rentabel løsning blot at vælge at få specificeret fremtidige lastbiler med 1+3 akselkonfiguration med foraksel, der teknisk tillader 10.000 kg. Det skyldes blandt andet, at ikke alle motorkøretøjsproducenter tilbyder denne løsning, og at meromkostninger hertil kan være urentable.

I realiteten betyder de nugældende regler, at der i langt de fleste tilfælde vil være forskel på hele 3.000 kg mellem 4-akslede lastbiler med en 2+2 akselkonfiguration og 4-akslede lastbiler med en 1+3 akselkonfiguration.

Herved står en 2+2 konfigureret lastbil stærkere konkurrencemæssigt, end en 1+3 konfigureret lastbil, når lastbilerne anvendes som solokøretøjer.

ITD vil derfor igen anmode om at der tillades en øget samlet vægt for akselgruppen med 3 aksler fra 24.000 kg til eksempelvis:

- 25.000 kg hvis der i akselgruppen med vejvenlig affjedring er én drivaksel med tvillingmonterede hjul.
- 26.000 kg hvis der i akselgruppen med vejvenlig affjedring er to drivaksler med tvillingmonterede hjul.

Disse forslag er taget ud fra samme princip ved en akselgruppe med to aksler. Her kan det samlede tilladte akseltryk være 19.000 kg, hvis der er vejvenlig affjedring, og der indgår en drivaksel med tvillingmonterede hjul. Hvis dette ikke er tilfældet, kan det samlede akseltryk ikke overstige 18.000 kg.

Det vil især være hensigtsmæssigt, at 4-akslede lastbiler med 1+3 akselkonfiguration i praksis kan have en større totalvægt end 33.000 kg, når nu totalvægten for 7-akslede vogntog forøges til 58.000 kg. Herved sikres mere optimal udnyttelse, når disse typer lastbiler kører i kombination med kærre. Ellers vil en stor del af de 4-akslede 1+3 konfigurerede lastbiler i kombination med en 3-akslet kærre kun kunne have en total vogntogsvægt på 33.000 kg + 24.000 kg = 57.000 kg.

Øvrige bemærkninger

ITD har ved flere tidligere lejligheder indsendt ønsker og forslag, som har til formål at få optimeret vejgodstransporten med øgede godsmængder per transporterende enhed. Derved kan vi reducere det samlede antal transportere, til gavn for klima, trængsel, effektivisering, transportøkonomi og andre fordele.

En del af ITD's indsendte ønsker er blevet realiseret hen ad vejen. Det er meget glædeligt. Men vi håber, at arbejdet med denne bekendtgørelse fortsætter, så ITD's øvrige relevante ønsker og bemærkninger også kommer i betragtning. Vi beder Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet nøje genoverveje og vurdere de relevante regler ud fra kommentarerne i dette høringssvar, særlig med fokus på at skabe mere (i praksis) anvendelige rammer for mere optimal udnyttelse af både eksisterende og nye køretøjer og vogntog.

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om ovenstående konkrete bemærkninger, samt vores ønsker til yderligere ændringer.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

Taastrup, den 19. september 2025

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Fremsendt pr. e-mail: info@fstyr.dk

Cc: frla@fstyr.dk

Vedr. j. nr. 2024-668945; Høring over udkast til dimensionsbekendtgørelsen.

Den selvstændige brancheforening Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd (cvr. nr. 43155490) har noteret sig ovenstående høring og skal hermed fremsende høringsbemærkninger.

Indledningsvist skal vi påpege, at vi som Danmarks ubestridt største brancheforening for køretøjsopbyggerne bredt undrer os over, at vi ikke er anført på listen over høringsparter – og uagtet vi ved en tidligere lejlighed har noteret os, at Færdselsstyrelsen opfordrer enhver, der måtte have interesse for styrelsens høringer til at afgive høringssvar, så er det **MAGTPÅLIGGENDE** for Køretøjsopbygger som selvstændig forening at anmode om at blive noteret på høringslisten på linje med den markant mindre, om end ældre, forening SKAD.

Vi takker derfor på forhånd.

SELVE HØRINGEN.

Vi har med en vis tilfredshed noteret os indholdet af høringen, og skal særligt bifalde den måde, hvorpå der fastholdes dansk fleksibilitet.

Det er også glædeligt, at der gives den længe ventede vægtforøgelsesmulighed på 7-akslede køretøjer.

Køretøjsopbyggerne skal dog benytte lejligheden til at påtale en problemstilling omkring 3-akslede køretøjer, hvor totalvægten foreslås øget fra 26 til 28 ton.

Selv når vægten forøges lægges det op til, at et ældre krav om enten vejvenlig affjedring *eller* ingen af køretøjets akseltryk overstiger 9.5. ton. Vi henviser til forslaget § 21, stk. 2, nr. 3 (nuværende § 22, stk. 2, nr. 5).

Reglen om 9.5 ton virker utidssvarende, når vægten øges – og det kunne derfor give bedre mening at øge dette til 10 ton; der så ville kunne fordeles med fx 19 t. bag og 10 t for. Det kan ikke lade sig gøre, som bestemmelsen tænkes opretholdt for nuværende.

Det er endelig ingen hemmelighed, at flere aktører i branchen igennem flere år har efterspurgt løsninger for 7-akslede køretøjer; og historikken viser sig tydeligt: Når lovgivning endelig kommer, så er behovet i branchen for længst blevet anderledes. Derfor skal vi i Køretøjsopbyggerne opfordre til, at der udvises en større og hurtigere agilitet indenfor dimensionsbekendtgørelsen, hvis der måtte opstå behov herfor.

Venlig hilsen
Køretøjsopbyggerne



Johanne Berner

Sekretariatsleder

Tlf: 22415103

jbh@dbr.dk

Dato: 4. september 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. 2024-668945.

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

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet

Bekendtgørelsen indeholder vigtige forbedringer. Landbrugserhvervet ønsker at kvittere for de positive tiltag. Vi oplever en lyttende og interesseret Transportminister og Færdselsstyrelse.

2. Landbrug & Fødevarers kommentar til det konkrete udkast

Landbrugserhvervet takker for understående initiativer.

- I §4 stk. 2 tilføjes bæltet, så traktor og traktorpåhængsvogn med bæltet tillades 3 m mellem gård/mark, maskinstation/kunde og til/fra værksted og syn. Det er meget positivt.
- I §13 stk. 2 øges tilladt højde til 4,2 m for både lastbiler og landbrugskøretøjer. Vi kvitterer for at landbrugskøretøjer er husket. På lastbilsiden er 4,2 m efterspurgt til landbrugets følgeerhvervs lastbiler.

3. Landbrug & Fødevarers ønsker at påpege understående til genovervejelse

- I §8 defineres det at et motordrevet køretøj højst må være 12 m. §9 stk. 2 tillader dog at busser med mere end to aksler tillades en længde på 15 m.
- Landbrugserhvervets motorredskaber efterspørger ligeledes en tilladt længde på 15 m, da det er byggestandarden i alle de europæiske lande, hvor motorredskaber importeres fra. Danmark er for lille til, at der specialproduceres motorredskaber til det danske marked. Vi foreslår at motorredskaber tillades 15 m længde mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har køretøjerne i fælleseje, mellem en maskinstation og dennes kunder, til og fra syn eller til og fra værksted.
- I §11 stk. 8 står:
"For vogntog, som består af traktor eller motorredskab med ét påhængskøretøj, må længden ikke overstige 22,00 m. Længden må dog kun overstige 18,75 m, hvis der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, som har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder, og hvis der transporteres et arbejdsredskab, som er tilknyttet det trækkende køretøjs funktion."
Landbrugserhvervet foreslår tilføjelse af: "til og fra syn eller til og fra værksted", så formuleringen bliver tilsvarende §4 stk. 2.

- I §14 stk. 2 lastbiler med "tvillingmonterede dæk og vejvenlig affjedring" et drivakseltryk på 11,5 ton. Landbrugstraktorer og -motorredskaber konstrueres og typegodkendes også til 11,5 ton på drivakslen. Store landbrugsdæk har større bæreflade, og har bedre affjedring end lastbilers. Landbrugserhvervet ønsker derfor sidestilling med "tvillingmonterede dæk og vejvenlig affjedring". Evt. med krav til dækstørrelserne.
- § 21 stk. 2.9, 2.10, 2.11, 2.12 og 2.13 definerer den tilladte totalvægt i forhold til antal aksler. Landbrugserhvervet ønsker sidestilling ved sletning af "som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj":

9) For vogntog med syv eller flere aksler, ~~som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj~~: 58.000 kg.

10) For vogntog med seks aksler, ~~som består af lastbil med fire aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj~~: 52.000 kg.

11) For vogntog med seks aksler, ~~som består af lastbil med tre aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj~~: 53.000 kg.

12) For andre vogntog med seks aksler, ~~som består af lastbil med registreringspligtigt påhængskøretøj~~: 50.000 kg.

13) For vogntog med fem aksler, ~~som består af lastbil med registreringspligtigt påhængskøretøj~~: 47.000 kg.

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

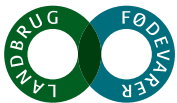
På vegne af Landbrugserhvervet

Henning Sjørlev Lyngvig

Chefkonsulent

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

19. september 2025

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar (sagsnr.: 2024-668945 til:

Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

Mobility Denmark fremsender hermed bemærkninger til det fremsendte udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde og akseltryk. Vi er samtidig bekendt med, at et af vores medlemmer (Scania Danmark A/S) parallelt hermed har fremsendt selvstændigt høringssvar til Færdselsstyrelsen den 10. september 2025.

Vores bemærkninger herunder supplerer dette, og skal ses som i overensstemmelse hermed.

Indledningsvist finder vi anledning til igen og i lighed med vores seneste høringsvar til bekendtgørelse om forsøg med modulvogntog (sagsnr. 2025-995896) at gøre opmærksom på, at Mobility Denmark ikke står på høringslisten.

Uanset, at høringen er offentlig og høringssvar derfor kan afgives af alle med interesse heri, finder vi det vigtigt, at vi anerkendes som høringspart til disse høringer. I modsat fald kunne høringslister helt undværes.

Bemærkninger til høringsudkastet

For så vidt angår de ændringer, der foreslås i høringsudkastet, hæfter vi os ved ændringerne til bekendtgørelsens kapitel 6 om køretøjers totalvægt.

Her foreslås det at de nugældende bestemmelser om forhøjet tilladt totalvægt på 1.000 kg. for køretøjer, som bruger alternative brændstoffer, og på 2.000 kg. for nulemissionskøretøjer slettes/ophæves. I stedet forhøjes den tilladte totalvægt med 2.000 kg. generelt uanset drivlinjen.

Dette skal gælde for både lastbil med to aksler (§ 21, stk. 2, nr. 1) og for motordrevet køretøj med tre aksler, hvor køretøjets drivende aksel har tvillingemonterede dæk (§ 21, stk. 2, nr. 3).

Dermed ophæves den vægtmæssige ”kompensation” for især nulemissions-teknologien i ellastbiler, hvilket efter vores mening kan hæmme den grønne omstilling af tung vejtransport i Danmark. Dette gælder også, selvom ellastbilernes højere totalvægt generelt skal ses i lyset af den ekstra vægt, der følger af selve driftsbatteriets vægt.

De nugældende regler udligner derfor i princippet blot det ”handicap” ellastbilerne har som følge af, at batteriet lægger beslag på en del af totalvægten og dermed også lasteevnen. En generel forhøjelse af den tilladte totalvægt begunstiger imidlertid kun konventionelle lastbiler, hvilket styrker dieseldrevne lastbilers relative konkurrenceevne overfor ellastbilerne.

Dette understøtter ikke den grønne omstilling af den tunge vejtransport i Danmark, som i forvejen er udfordret højere anskaffelsesomkostninger på nulemissionslastbiler. Samtidig modarbejder dette andre tiltag, der skal understøtte den grønne omstilling, som f.eks. Vejdirektoratets pulje til grøn omstilling af tung vejtransport med støttemidler til anskaffelse af nulemissionskøretøjer og opstilling af ladeinfrastruktur.

Vi kan derfor ikke støtte disse ændringer til kapitel 6 som foreslået med udkastets § 21, stk. 2, nr. 1 og nr. 3.

Mobility Denmark vil derfor opfordre til, at man fastholder en begunstigelse af nulemissionskøretøjer i bekendtgørelsen og de tilsvarende bestemmelser for 2 og 3 akslede lastbiler i Detailforskrifter for køretøjer køretøjers indretning og udstyr (jf. DfK, afsnit 3.01.010 Motordrevet køretøj).

Vi bemærker dog, at DfK jf. udkastets kapitel 12, § 38, stk. 3 foreslås ophævet.

Tilsvarende bør vogntogsvægten, der med forslagets § 21, stk. 2, nr. 9 foreslås forøget fra 56.000 kg. til 58.000 kg for vogntog med syv eller flere aksler, kun gælde i kombination med nulemissionskøretøjer.

Dette ville stille nulemissionslastbiler bedre i konkurrencen med dieseldrevne lastbiler, idet der ikke i dag findes nogen kompensation for den ekstra vægt af nulemissionsteknologien i ellastbiler, hvis de indgår i vogntog.

Øvrige forhold vedrørende kompensation for tungere nulemissionsteknologi:

Ovenstående hensyn gør sig tilsvarende gældende for 4 og 5-akslede køretøjer jf. § 21, stk. 2, nr. 4 og 5), hvor der med generel høj totalvægt ikke levnes mulighed for kompensation for den tungere nulemissionsteknologi.

Ifølge oplysninger fra vores medlemmer gælder det desuden:

- At den tilladte totalvægt på 28.000 kg. for en 3 akslet lastbil er uhensigtsmæssig, fordi man normalt ikke kan opnå det nødvendige forakseltryk på 9.000 kg.
- At der er ikke mulighed for at bygge 5 akslede biler med 1 foraksel og 4 bagaksler, fordi der ikke findes regler for en akselgruppe med 4 aksler.
- At der ikke er mulighed for at bygge biler med alternativ bogieafstand – flyt af løbeaksel til mere end 1,8 m (selvstændig aksel).

Set i lyset af den generelle tekniske kompleksitet i de nationale regler om vægt og dimensioner savnes der mere konkret vejledning, som f.eks. gives af de svenske myndigheder (Transportstyrelsen) i form af vejledningen "Lasta Lagligt" her:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/publikationer-och-rapporter/publikationer/publikationer-inom-vagtrafik/korkort/>

Vedrørende øvrige bestemmelser:

Vi kan tilslutte os ændringerne jf. udkastets kapitel 4, § 13, stk. 2, hvor den tilladte højde for bus, lastbil, traktor og motorredskab forøges til 4,20 m.

Vi er dog gjort opmærksom på, at en udfordring kan være, at en sættevognstrækker, der samtidig ønsker at køre eksportkørsel, højst kan være 4,00 m, og at der kun kan vælges en spoilermontering, der overholder en maksimal højde på 4,00 m for samtidig at kunne opnå godkendelse i forhold til forordning (EU) 2018/858.

Vi har ingen bemærkninger til udkastets øvrige bestemmelser.

Generelt om høringsprocessen:

Det gælder generelt for ændringerne i de nationale regelsæt for vægt- og dimensioner, forsøg med modulvogntog/dobbelttrailervogntog, detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) og reglerne for national individuel godkendelse (NIV) mv., at der eksisterer en latent risiko for "blinde vinkler" som følge af manglende teknisk indsigt hos myndighederne.

For at opfange disse tidligt i lovgivningsprocessen – og helst inden offentlige høringer igangsættes – vil vi opfordre Færdselsstyrelsen til at inddrage ekstern teknisk ekspertise så tidligt som muligt.

Dette kunne ske ved, at der nedsættes en ”løbende arbejdsgruppe” (evt. blot konsultation på ad hoc basis), hvor Mobility Denmark i kraft af sin medlemskreds, som består af alle de største bilfabrikanter, gives mulighed for at kommentere tekniske elementer i nye nationale tekniske regler forud for en egentlig høring.

Mobility Denmark er til enhver tid parat til at formidle teknisk viden fra vores medlemmer og assistere Færdselsstyrelsen i tekniske spørgsmål, som opstår i forbindelse med udarbejdelsen af høringssudkast til ny teknisk regulering.

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

Fra: [Jørgensen Ole Christian](#) på vegne af [Jørgensen Ole Christian <ole.chr.joergensen@scania.com>](mailto:ole.chr.joergensen@scania.com)
Til: ["info@fstyr.dk"](mailto:info@fstyr.dk)
Cc: ["frla@fstyr.dk"](mailto:frla@fstyr.dk); [Landén Pär](#)
Emne: Høringssvar omkring: Forøget højde for køretøjer, og øget maksimal vægt for vogntog med syv eller flere aksler. j.nr. 2024-668945.
Dato: 10. september 2025 09:12:06
Vedhæftede filer: [Høringsbrev.pdf](#)
[Høringsliste.pdf](#)
[Udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, lænede, højde, vægt og akseltryk.pdf](#)

[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.

Til Færdselsstyrelsen

For endnu bedre at promovere den grønne omstilling er det Scania's opfattelse af den øgede vogntogsvægt fra 56 til 58 ton udelukkende skal være i kombination med nul emissions køretøjer.

Dette vil være med til at gøre investeringer i BEV lastbiler med på line med ICE lastbiler. I dag bliver man ikke kompenseret i forhold til vogntogsvægten hvis man vælger at stille med en vogntog baseret på en BEV drivline. Hvis man i dag har en sololastbil på 3-aksler, så kan man få lov til at gå til 28 ton med BEV, og kun 26 ton med ICE. Dette princip burde nu også slå igennem på vogntogsvægten, og nu har vi muligheden.

Flere kunder påpeger netop den extra udfordring, der er i at gå til BEV biler på vogntogskombinationer hvor man ikke bliver vægtkompenseret i forhold til den extra egenvægt som batterierne bidrager med. Ved at kompensere med op til 2 ton, vil man bedre kunne sidestille en løsning med forbrændingsmotor og et vogntog baseret på en BEV lastbil.

Med venlig hilsen / Best regards

Ole Chr Jørgensen

Produktchef | Salg | Scania Danmark A/S

D: +45 25 51 80 24 | T: +45 44 54 22 00

Industribuen 19, Byg. 2, 2635 Ishøj, Danmark

M : Ole.Chr.Joergensen@scania.com

Fra: [Jørgensen Ole Christian](#) på vegne af [Jørgensen Ole Christian <ole.chr.joergensen@scania.com>](#)
Til: [Færdselsstyrelsen](#)
Cc: [Frederik Sundgaard Land](#); [Landén Pär](#); [Ole Kirkelund](#); [Kenneth L. Hjorth-Hansen](#)
Emne: VS: Høringssvar omkring: Forøget højde for køretøjer, og øget maksimal vægt for vogntog med syv eller flere aksler, j.nr. 2024-668945, version 2
Dato: 10. september 2025 10:29:16
Vedhæftede filer: [Høringsbrev.pdf](#)
[Høringsliste.pdf](#)
[Udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, lænede, højde, vægt og akseltryk.pdf](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)

[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.

Til Færdselsstyrelsen

I forhold til det fremsendte udkast til bekendtgørelse kan jeg se, at det desværre bevæger i en forkert retning. Her vil man nu sidestille biler med forbrændingsmotorer og nul emissions køretøjer.

Som det i dag er formuleret i Detailforskrifter for køretøjer:

3.01.010 Motordrevet køretøj

- (1) Ved tilladt totalvægt skal mindst 20% heraf hvile på de styrende forhjul.
- (2) For motordrevet køretøj med to aksler må den tilladte totalvægt ikke overstige 18.000 kg.
- (3) For lastbil med to aksler, godkendt uden tilkoblingsanordning, der anvender alternative brændstoffer (jf. artikel 2 i direktiv 96/53/EF som ændret ved direktiv 2015/719/EU), kan den største tilladte totalvægt forøges med den ekstra vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1.000 kg. Tilsvarende kan den største tilladte totalvægt for nulemissionskøretøjer (jf. artikel 2 i direktiv 96/53/EF som ændret ved forordning 2019/1242/EU) forøges med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2.000 kg.
- (4) For motordrevet køretøj med tre aksler må den tilladte totalvægt ikke overstige 26.000 kg. Det er en forudsætning, at køretøjets drivaksel har tvillingemonterede dæk og
 - a) vejvenlig affjedring eller
 - b) ingen af køretøjets tilladte akseltryk overstiger 9.500 kg.For andre motordrevne køretøjer med tre aksler må den tilladte totalvægt ikke overstige 24.000 kg, jf. dog pkt. 3.01.023 (2).
- (5) For bil med tre aksler, der anvender alternative brændstoffer (jf. artikel 2 i direktiv 96/53/EF som ændret ved direktiv 2015/719/EF), kan den største tilladte totalvægt dog forøges med den ekstra vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1.000 kg. Tilsvarende kan den største

BEK nr 907 af 25/06/2025

25

tilladte totalvægt for nulemissionskøretøjer (jf. artikel 2 i direktiv 96/53/EF som ændret ved forordning 1242/2019/EU) forøges med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2.000 kg.

Nedenstående er taget fra udkastet til bekendtgørelse og som lægger op til netop at fjerne denne mulighed der er i EU-lovgivningen for at kompensere nulemissionsteknologien:

Kapitel 6

Køretøjers totalvægt

§ ~~222~~1. 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.~~

~~3) For lastbil med to aksler, som bruger alternative brændstoffer, jf. bilag 1, og som ikke indgår i vogntog, forøges den tilladte totalvægt med den ekstra vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst 1.000 kg. For nulemissionskøretøjer med to aksler, som ikke indgår i vogntog, forøges den tilladte vægt med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2.000 kg.~~

~~4) 2) For bus med to aksler: 19.500 kg.~~

~~5) 3) For motordrevet køretøj med tre aksler: ledbus 28.000 kg, andre køretøjer 24.000 kg, dog 2628.000 kg, hvis køretøjets drivaksel har tvillingmonterede dæk, og~~

a) har vejvenlig affjedring, eller

b) ingen af køretøjets akseltryk overstiger 9.500 kg.

~~6) For bil efter nr. 5, forøges den tilladte totalvægt med den ekstra vægt, som kræves til den alternative brændstofteknologi, jf. bilag 1, med op til 1.000 kg.~~

~~7) For bil efter nr. 6, forøges den tilladte totalvægt med den ekstra vægt af nulemissionsteknologien, dog højst 2.000 kg.~~

Hvis dette udkast til bekendtgørelse kommer igennem, så vil man fjerne den mulighed for at kompensere med op til 2000 kg, som artikel 2 i direktiv 96/53/EF som ændret ved forordning 2019/1242/EU giver mulighed for.

Dette vil desværre have en meget negativ effekt på interessen for vognmænd til at omstille deres flåde af lastbiler til nulemissionsteknologi.

Scania vil derfor på kraftigste opfordre til, at man fastholder formulering i Detailforskrifter for køretøjer for 2 og 3 akslede lastbiler, og samtidig i forbindelse med de forslåede 58 ton for 7 akslede vogntog, udelukkende skal være i kombination med nul emissions køretøjer.

Med venlig hilsen / Best regards

Ole Chr Jørgensen

Produktchef | Salg | Scania Danmark A/S

D: +45 25 51 80 24 | T: +45 44 54 22 00

Industribuen 19, Byg. 2, 2635 Ishøj, Danmark

M : Ole.Chr.Joergensen@scania.com

Fra: [Transporterhvervets Uddannelser](#) på vegne af [Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>](mailto:tur@tur.dk)
Til: info@fstyr.dk
Emne: VS: HÅ, ring: Udkast til bekendtgørelse om køretøjs størrelse, bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, WZ-zone: 2024-668945
Dato: 28. august 2025 09:02:07
Vedhæftede filer: [HÅ_ringsbrev.pdf](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

[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 Loch Christensen

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700

Tlf. direkte: 81454517

E-mail: GLC@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: [Transporterhvervets Uddannelser](#) på vegne af [Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>](mailto:tur@tur.dk)
Til: [FÅ!rdselsstyrelsen](#)
Emne: SV: HÅ, ring: Udkast til bekendtgÅ, relse om kÅ, retÅ, jers stÅ, rste bredde, lÅ!ngde, hÅ, jde, vÅ!gt og akseltryk, WZ-zone: 2024-668945
Dato: 18. september 2025 08:39:18
Vedhæftede filer: [image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)

[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 igen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Gurli Locht Christensen

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

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