



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 11. april 2014  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Sidsel Kathrine Møller  
Sagsnr.: 2014-0030-2056  
Dok.: 1105067

Hermed sendes endelig besvarelse af spørgsmål nr. 720 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 13. marts 2014. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karina Lorentzen Dehnhardt (SF).

Karen Hækkerup

/

Christian Hesthaven

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

## Spørgsmål nr. 720 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

”Vil ministeren oplyse, hvilke overvejelser, der har ligget til grund for beslutningen om at sænke tolerancegrænsen for tilladt totalvægt for lastbiler fra 7 % til 3 %, jf. cirkulæreskrivelse nr. 9054 af 30/01/2014, herunder forklare hvorfor man har valgt at sænke tolerancegrænsen inden afklaringen af, hvorvidt der skal ske en samlet forøgelse af den tilladte totalvægt på lastbiler?”

### Svar:

1. Reglerne om køretøjers akseltryk og totalvægt hører under Transportministeriets område og administreres af Trafikstyrelsen.

De nærmere regler herom er indeholdt i bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), som ændret ved bekendtgørelse nr. 1165 af 8. december 2011 og bekendtgørelse nr. 1594 af 12. december 2013.

Politiet varetager opgaven med at kontrollere, at reglerne overholdes.

I Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 19. november 1979 om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt, som var gældende indtil den 1. marts 2014, fremgår det, at tiltale for kørsel med overlæs bør rejses efter følgende retningslinjer:

”1. Tiltale rejses, hvis det tilladte akseltryk overskrides med mere end 7 procent. Selvom overskridelsen ikke overstiger 7 procent, rejses tiltale endvidere, hvis det tilladte akseltryk for enkeltaksler overskrides med mere end 500 kg.

2. Tiltale rejses, hvis den tilladte totalvægt overskrides med mere end 7 procent.

3. Cirkulæret træder i kraft den 15. december 1979. Justitsministeriets cirkulære af 6. november 1933 angående kontrol med vare- og lastmotorvognes overbelastning ophæves.”

2. Om baggrunden for Justitsministeriets nedsættelse af tolerancetærsklen for tilladt totalvægt for køretøjer, jf. ministeriets cirkulæreskrivelse af 30. januar 2014, kan Justitsministeriet oplyse, at Trafikstyrelsen ved brev af 17. september 2013 til Justitsministeriet anførte følgende:

”Tolerancen [i cirkulæreskrivelsen af 19. november 1979] på de 7 pct. var især baseret på, at en lastbilchauffør kunne have svært

ved at bedømme, hvor meget "et læs" vejede. Hvis det var jord, kunne vægten af den tilsyneladende samme mængde jord f.eks. afhænge af, hvor fugtig jorden var.

I de forløbne 34 år er der sket en stor udvikling. Godsmængder afregnes meget nøjere i dag.

Grusgrave og lignende virksomheder har brovægte, så køretøjerne kan vejes ret nøjagtigt. Vogntoget vejes, når det ankommer og derefter igen, når det forlader virksomheden. Godset afregnes efter den konstaterede vægtforskel.

"Skovle" på læssemaskinerne har vejeceller indbygget, så man ved, hvor meget vægt der er i "skovlen".

Endelig har langt de fleste af de lastbiler og påhængskøretøjer, som bruges til virkelig tungt gods, indbygget systemer på køretøjerne, så chaufføren kan konstatere vægt og akseltryk på **både** lastbil og påhængskøretøj via et instrument. Senest er der kommet en "app" til en smartphone, så man for påhængskøretøjer monteret med aksler fra det firma, der har op imod halvdelen af markedet, vil kunne aflæse akseltryk (m.m.) på telefonen. Oplysningerne sendes via wifi fra påhængskøretøjets bremsecomputer.

Politiet konstaterer ofte, når de standser et tungt lastvogntog, at chaufføren kan præsentere en vejeseddel, hvoraf fremgår, at vægten er tæt på 7,9 pct. over det tilladte. I henhold til ovennævnte cirkulæreskrivelse vil politiet lade chaufføren køre videre. Politiet har på forespørgsel hos Justitsministeriet fået at vide, at de ikke kan pålægge chaufføren at læsse så meget af, at vægten kommer ned på det tilladte.

En del bygherrer (primært offentlige) sætter som betingelse i deres kontrakter, at arbejdet (transporten) skal udføres uden at overskride de tilladte vægte, det vil sige uden at udnytte de 7 pct. Det er politiets erfaring, at chaufførerne er i stand til at sørge for, at dette efterleves i praksis.

Vognmandsbranchen har til stadighed ønsket større tilladte vogntogsvægte. I 2012 blev den tilladte vogntogsvægt forøget fra 48 til 54 ton for 7-akslede vogntog. Senest har politikerne i marts 2013 bedt om, at muligheden for at øge vægten yderligere til 56 ton afdækkes. Denne undersøgelse pågår p.t. i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen.

I denne sammenhæng har Vejdirektoratet påpeget, at både Vejdirektoratets og politiets registreringer viser, at en del transportører udnytter tolerancen til at køre med overlæs tæt på tolerancegrænsen på 7 pct. (7,9 pct.). Der er risiko for, at visse transportører vil udnytte en forøget totalvægtsgrænse på 56 ton til at køre med 56 ton + 7,9 pct.. Et 7-akslet vogntog med 7,9 pct. overlæs slider ca. 25-30 pct. mere end et vogntog, der kører med

lovlig last. Samtidig bruger man af den sikkerhedsmargin, der indregnes ved vurderinger af broers bæreevne. Dertil er der et trafikikkerhedsaspekt, idet overlæs også forøger bremselængden for lastbilvogntog, som i forvejen bremser betydeligt dårligere end person- og varebiler.

Hvis det ”tilladte” overlæs kunne reduceres til f.eks. 3 pct. (3,9 pct.), ville man tage toppen af de allertungeste læs (gennemsnitsvægten ville stadig kunne øges). Derved kan man opretholde samme sikkerhedsmargen for broerne (54.000 kg + 7,9 pct. = 58.266 kg, og 56.000 kg + 3,9 pct. = 58.184 kg).

På baggrund af den tekniske udvikling skal Trafikstyrelsen derfor anmode Justitsministeriet om at overveje, om den accepterede overvægts-tolerance kan nedsættes fra 7 pct. til 3 pct.”

**3.** Justitsministeriet anmodede herefter Rigsadvokaten og Rigspolitiet om bemærkninger til Trafikstyrelsens brev af 17. september 2013.

Rigsadvokaten oplyste ved e-mail af 20. september 2013 til Justitsministeriet, at Rigsadvokaten på baggrund af Trafikstyrelsens oplysninger om de forbedrede tekniske muligheder siden cirkulæreskrivelsens udstedelse i 1979 for at veje ”et læs” ikke havde bemærkninger til den ønskede ændring af cirkulæreskrivelsen.

Rigspolitiet anførte ved brev af 8. oktober 2013 til Justitsministeriet, at Rigspolitiet kunne tilslutte sig Trafikstyrelsens forslag om ændring af tolerancetærsklen i nedadgående retning. Rigspolitiet fandt det dog hensigtsmæssigt at drøfte den nærmere udformning heraf under et møde med deltagelse af både Trafikstyrelsen og Rigsadvokaten, herunder navnlig størrelsen af den procentvise tolerancegrænse, samt om det kunne være hensigtsmæssigt tillige at fastsætte en fast tolerancegrænse, som det er tilfældet for akseltryk.

**4.** Justitsministeriet orienterede ved e-mail af 9. oktober 2013 Trafikstyrelsen om Rigspolitiets bemærkninger, og den 31. oktober 2013 blev der afholdt et møde i Trafikstyrelsen med deltagelse af repræsentanter for Justitsministeriet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet og Vejdirektoratet.

**5.** Som opfølgning herpå anførte Trafikstyrelsen ved brev af 1. november 2013 til Justitsministeriet bl.a. følgende:

”Som nævnt i vores brev af 17. september 2013 har den tekniske udvikling bevirket, at tolerancen vedrørende overlæs bør sættes ned.

Det bemærkes særligt i den forbindelse, at når der udregnes en overskridelse af de tilladte akseltryk og totalvægt, er der i forvejen trukket alle tænkelige måleusikkerheder fra, så den udregnede overskridelse med sikkerhed er OVER den procent, som bliver udregnet.

For lastbiler og busser – køretøjer, der benyttes af professionelle – bør der nu fastsættes en lavere tolerancegrænse. Trafikstyrelsen foreslår en grænse på 3 pct.

For personbiler og varebiler kan man fortsætte med den gamle 7 pct. grænse, da de faktiske overskridelser i kg ikke bliver så store, og da der i praksis lettere kan opstå en mindre overvægt for disse køretøjer, da man ikke i køretøjet råder over udstyr, der kan fortælle om den aktuelle vægt/akseltryk.”

**6.** Justitsministeriet anmodede herefter Rigsadvokaten og Rigspolitiet om bemærkninger til Trafikstyrelsens reviderede oplæg af 1. november 2013.

Ved e-mail af 11. november 2013 til Justitsministeriet anførte Rigspolitiet i den anledning bl.a. følgende:

”For det første vil vi foreslå, at tolerancegrænsen fastsættes således, at alene overlæs under 3 pct. (både ved tilladt totalvægt og akseltryk) accepteres. Det er således vores opfattelse, at 3,9 pct., som det reelt bliver, er en relativ høj tolerancegrænse, når henses til, at baggrunden for revisionen af cirkulæreskrivelsen netop er, at det nu er muligt ret præcis at vide, hvor meget køretøjet er læsset (og overlæsset) med – og når der endvidere allerede ved politiets måling er taget højde for en eventuel måleusikkerhed. Fremadrettet vil dette så betyde, at der rejses tiltale ved en overskridelse på 3 pct. eller derover. Det bemærkes, at samme princip gælder i forhold til tolerancen for køre- og hviletidsovertrædelser, dog er grænsen som bekendt 5 pct.

For det andet bør det – i forhold til vægtgrænsen på 3.500 kg for så vidt angår tilladt totalvægt fremgå helt tydeligt, at grænsen ikke kun gælder i forhold til det enkelte køretøj, men også gælder når der er tale om et vogntog. Således vil det – som bestemmelsen nu er formuleret – være muligt at anvende 7 procents tolerancen, når der anvendes en kombination med et trækkende køretøj med en tilladt totalvægt på maksimalt 3.500 kg og et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på maksimalt 3.500 kg – men altså i alt en tilladt totalvogntogsvægt på 7.000 kg.

Endelig vil vi fortsat foreslå, at der på tilladt totalvægt fastsættes en absolut grænse på 1.500 kg.”

Rigsadvokaten fremkom ikke med yderligere bemærkninger.

7. Ved e-mail af 13. november 2013 rettede Trafikstyrelsen på ny henvendelse til Justitsministeriet. Styrelsen oplyste, at man havde genovervejet ønsket om en nedsættelse af tolerancetærsklen. I den forbindelse anførte Trafikstyrelsen bl.a. følgende:

”Vi er dermed kommet frem til, at vi ikke vil bede om en skærpelse af tolerancereglen for akseltryk, da chaufførerne ikke i alle tilfælde har helt de samme muligheder for at have styr på akseltryk som på totalvægten (chaufføren får ikke kendskab til nøjagtigt akseltryk, hvis han baserer sig på en brovægt eller ”vægtmåling på skovlen, som læser godset på bilen”).

Dermed begrænser vores ønske sig til, at de store erhvervskøretøjer (busser og lastbiler) får reduceret tolerance-grænsen fra 7 til 3 pct., hvilket er særdeles vigtigt af hensyn til broerne, ligesom det også er totalvægten, der har betydning for vogntogets bremsepræstationer og dermed færdselssikkerheden.

Jeg har vedlagt et justeret brev af 13. november 2013 med de endelige ønsker.”

Af Trafikstyrelsens brev af 13. november 2013 fremgår følgende:

”Som nævnt i vores brev af 17. september 2013 har den tekniske udvikling bevirket, at tolerancen vedrørende overlæs bør sættes ned.

Det bemærkes særligt i den forbindelse, at når der udregnes en overskridelse af de tilladte akseltryk og totalvægt, er der i forvejen trukket alle tænkelige måleusikkerheder fra, så den udregnede overskridelse med sikkerhed er OVER den procent, som bliver udregnet.

For lastbiler og busser – køretøjer, der benyttes af professionelle – bør der nu fastsættes en lavere tolerancegrænse. Trafikstyrelsen foreslår en grænse på 3 pct. for overskridelse af totalvægten.

For personbiler og varebiler kan man fortsætte med den gamle 7 pct. grænse for overskridelse af totalvægten, da de faktiske overskridelser i kg ikke bliver så store, og da der i praksis lettere kan opstå en mindre overvægt for disse køretøjer, da man ikke i køretøjet råder over udstyr, der kan fortælle om den aktuelle vægt.

For akseltryk kan man generelt uanset køretøjsart fortsætte med uændret tolerance, nemlig 7 pct. kombineret med et maks. på 500 kg, da chaufførerne ikke altid har helt så godt styr på deres akseltryk som på deres totalvægt.”

8. Justitsministeriet anmodede Rigspolitiet om bemærkninger til Trafikstyrelsens forslag om at fastholde den gældende tolerancetærskel for tiltale-

rejsning ved overtrædelse af reglerne om størst tilladte akseltryk. Rigspolitiet oplyste ved e-mail af 15. november 2013, at man ikke havde bemærkninger hertil, hvorimod Rigspolitiets tidligere fremsendte bemærkninger i forhold til tolerancetærsklen for så vidt angår overtrædelser af reglerne om største tilladte totalvægt fastholdtes.

**9.** På baggrund af forslaget fra Trafikstyrelsen, der administrerer reglerne om akseltryk og totalvægt, og idet Rigspolitiet og Rigsadvokaten ikke udtalte sig herimod, udstedte Justitsministeriet herefter en ny cirkulæreskrivelse om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt.

Af ordensmæssige grunde blev tolerancetærsklerne fastsat til 7,0 pct., henholdsvis 3,0 pct. Ud over de ændringer, som Trafikstyrelsen havde foreslået, blev det i cirkulæreskrivelsen – efter forslag fra Rigspolitiet – tillige fastsat, at selv om overskridelsen ikke udgør mere end 3,0 pct. af den tilladte totalvægt for et køretøj eller et vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, rejses tiltale endvidere, hvis den tilladte totalvægt overskrides med mere end 1.500 kg. Den nævnte cirkulæreskrivelse har følgende ordlyd:

”1. Hvis det tilladte akseltryk overskrides med mere end 7,0 procent, rejses der tiltale. Selvom overskridelsen ikke udgør mere end 7,0 procent af det tilladte akseltryk, rejses tiltale endvidere, hvis det tilladte akseltryk for enkeltaksler overskrides med mere end 500 kg.

2. Hvis den tilladte totalvægt for et køretøj eller et vogntog med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg overskrides med mere end 7,0 procent, rejses der tiltale.

3. Hvis den tilladte totalvægt for et køretøj eller et vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg overskrides med mere end 3,0 procent, rejses der tiltale. Selvom overskridelsen ikke udgør mere end 3,0 procent af den tilladte totalvægt, rejses tiltale endvidere, hvis den tilladte totalvægt overskrides med mere end 1.500 kg.”

Med cirkulæreskrivelsen, der trådte i kraft den 1. marts 2014, ophævedes samtidig Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 19. november 1979 om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt.

**10.** På et møde mellem justitsministeren og repræsentanter for DTL, der blev afholdt den 12. marts 2014, oplyste DTL, at den af ministeriet fastsatte lavere tolerancetærskel vedrørende totalvægt for tunge køretøjer udgør

en alvorlig udfordring for vognmandsbranchen. Det skyldes bl.a., at såvel lastvognes som læssemaskiners vægtindikatorer er upræcise.

På mødet tilkendegav Justitsministeriet, at ministeriet gerne indgår i en dialog med DTL om den rejste problemstilling.

**11.** Justitsministeriet har til brug for den nævnte dialog samt besvarelsen af nærværende spørgsmål indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Det kan oplyses, at Rigspolitiet i forbindelse med drøftelserne om at sænke tolerancegrænsen for tilladt totalvægt for lastbiler, som blev indledt på baggrund af en henvendelse fra Trafikstyrelsen til Justitsministeriet, har været positive over for en reduktion af tolerancegrænsen fra 7 til 3 pct.

Køretøjers belastning har betydning for køretøjernes bremselængde, og en reduktion af tolerancegrænsen tilgodeser derfor færdselssikkerheden. Det er derfor efter Rigspolitiets opfattelse væsentligt, at kørsel med overlæs begrænses mest muligt.

I dag er der mulighed for på mange lastbiler at foretage elektronisk aflæsning af akseltryk og totalvægt. Endvidere findes der vægte i læsseudstyret, som f.eks. trucks og gravemaskiner, ligesom der ofte sker ind- og udvejning på afhentningssteder. Endelig findes der flere steder i landet f.eks. ved havneområder eller større virksomheder brovægte med digitalt display, hvor køretøjernes totalvægt kan aflæses. Der findes således en lang række hjælpemidler, som gennem årene er blevet både mere nøjagtige og mere udbredte, og som ofte gør det muligt for chaufføren/vognmanden at kende køretøjets vægt, inden kørslen påbegyndes.

I 1979, hvor den tidligere tolerancegrænse på 7 pct. for tilladt totalvægt og akseltryk blev indført, var der ikke de samme muligheder som i dag for at aflæse lastbilers totalvægt.

Samtidig er det Rigspolitiets erfaring i forbindelse med kontrol af tunge køretøjer, at tolerancegrænsen er blevet udnyttet således, at flere chauffører/vognmænd har kalkuleret med tolerancegrænsen og kørt med overlæs på helt op til 7,9 pct. I sådanne tilfælde har politiet ikke haft mulighed for at sanktionere overtrædelsen eller anmode om omlæsning til den tilladte totalvægt. En sådan udnyttelse af tolerancegrænsen til at køre med højere totalvægt end tilladt efter reglerne har efter Rigspolitiets opfattelse ikke været tanken bag tolerancegrænsen.

På denne baggrund har Rigspolitiet derfor støttet, at tolerancegrænsen blev nedsat til 3,0 pct. og desuden foreslået, at der – så-



ledes som tilfældet er i relation til akseltryk – blev fastsat en absolut tolerancegrænse for overvægt på 1.500 kg.

Det kan i øvrigt oplyses, at Rigspolitiet efter indførelsen af den nye lavere tolerancegrænse har deltaget i to målrettede tungvognskontroller mod kørsel med overlæs. Det har under disse kontroller været det generelle indtryk, at den nye tolerancegrænse ikke giver anledning til særlige problemer.”

Justitsministeriet har endvidere indhentet en udtalelse fra Transportministeriet, der i et notat af 7. april 2014 har anført følgende:

”Den grønne forligskreds (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) på Transportministeriets område blev 21. marts 2013 enige om at igangsætte en analyse af at hæve totalvægtgrænserne for 6- og 7 akslede vogntog med 2 ton.

Analysen har været gennemført i samarbejde med erhvervet og de relevante myndigheder.

Forhøjelsen af den tilladte totalvægt for 6 akslede vogntog fra 48 til 50 ton trådte i kraft fra 1. januar 2014.

For de 7 akslede vogntog har Vejdirektoratet på baggrund af den gennemførte analyse indstillet, at tolerancen for overvægt i forbindelse med Politiets kontrolvejning nedsættes fra 7 pct. (i praksis 7,9 pct.) til 3 pct. (i praksis 3,9 pct.). En sådan nedsættelse vil indebære, at forøgelsen af den tilladte totalvægt med to ton ikke umiddelbart kommer til at indebære tungere overlæstransporter end i dag og dermed en uændret belastning af broer.

Justitsministeriet fastsatte i cirkulæreskrivelse af 30. januar nye retningslinjer for tiltale i forbindelse med overlæs. Ved cirkulæreskrivelsen blev tolerance-grænsen for den tilladte totalvægt for køretøjer over 3.500 kg nedsat fra 7 pct. til 3,0 pct. dog maksimalt 1.500 kg.

Den gennemførte ændring har efterfølgende givet anledning til, at erhvervets organisationer har henvendt sig til Transportministeriet og peget på, at den generelle nedsættelse af tolerancegrænsen for den tilladte totalvægt gav anledning til problemer for erhvervet især for så vidt angår de mindre lastbiler.

Erhvervet har foreslået, at tolerancegrænsen for totalvægten for køretøjer over 3.500 kg ændres til 5 pct. (i praksis 5,9 pct.) dog maks. 2.000 kg. Transportministeriet kan støtte dette forslag, da det imødekommer ønsket om at beskytte broer ved en eventuel ændring af den godkendte totalvægt for 7 akslede vogntog fra 54 til 56 ton samtidig med, at det reducerer vejslid og bidrager til en bedre trafiksikkerhed.”

**12.** Justitsministeriet er af de grunde, som Transportministeriet har anført, indstillet på at følge den anbefaling, som er indeholdt i Transportministeriets notat af 7. april 2014 om fastsættelsen af tolerancetærsklen i forhold til tiltalerejsning for overtrædelse af reglerne om totalvægt for køretøjer over 3.500 kg. Justitsministeriet finder dog, at procentsatsen af ordensmæssige grunde bør fastsættes til 6,0 pct. frem for 5 pct. (i praksis 5,9 pct.). Transportministeriet har i den forbindelse oplyst, at ministeriet ikke har bemærkninger hertil.

Et udkast til cirkulæreskrivelse med det anførte indhold vil nu blive sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.: Transportministeriet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, 3F's Transportgruppe, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Chaufførernes Fagforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri, DTL, Danske Speditører, Frie Danske Lastbilvognmænd og ITD.

**13.** Justitsministeriet kan i forhold til spørgsmålet om, hvorfor tolerance-tærsklen blev justeret, inden der forelå en afklaring af, om der bør ske en samlet forøgelse af den tilladte totalvægt for lastbiler, oplyse, at spørgsmålet om en eventuel forhøjelse af den tilladte totalvægt ikke har indgået i Justitsministeriets overvejelser.

Formålet med en tolerancetærskel for tiltalerejsning er således alene at sikre en rimelighed i forhold til, hvornår strafforfølgning af en overtrædelse af reglerne om akseltryk og totalvægt skal iværksættes, i hvilken forbindelse mulighederne for vejning af gods må tillægges vægt.