



**ITD'S VÆGT-
OG DIMENSIONSKATALOG**
MOD EN MERE KLIMAVENLIG,
EFFEKTIV OG SIKKER TRANSPORTBRANCHE



**EN BEDRE UDNYTTELSE
AF LASTEVNEN PÅ EN
LASTBIL HAR EN RÆKKE
POSITIVE EFFEKTER I
FORM AF REDUCERET
CO₂-UDLEDNING, MINDRE
TRÆNGSEL OG ØGET
EFFEKTIVITET**



MERE FLEKSIBILITET I HVERDAGEN TIL AT LØSE TRANSPORTARBEJDET PÅ DEN BEDST MULIGE MÅDE.

En bedre udnyttelse af lastevnen på en lastbil har en række positive effekter i form af reduceret CO2-udledning, mindre trængsel og øget effektivitet. De gældende regler for vægt og dimensioner begrænser imidlertid, at lastbilernes reelle lasteevne udnyttes optimalt.

ITD har derfor identificeret en række anbefalinger til, hvordan branchen kan støttes til at forløse sit effektivitetspotentiale, uden at det går ud over trafiksikkerheden. Vi er overbeviste om, at anbefalingerne vil styrke Danmarks position som et internationalt kraftcenter for transport- og logistik ved at bidrage direkte til regeringens målsætning om at løse klimaudfordringerne på en måde, der understøtter dansk konkurrenceevne, eksport, job, velfærd og velstand.

ITD deler regeringens ambitiøse målsætning om at reducere udledningen af CO2 i Danmark med 70

procent i 2030. Men hvis målsætningen skal indfries for transport- og logistikbranchens vedkommende, kræver det ikke kun omtanke og et klart sigte for omstillingen mod grønnere køretøjer, men også at virksomhederne har mulighed for at udnytte deres nuværende produktionsapparat optimalt til gavn for klimaet.

Den teknologiske udvikling af grønne køretøjsteknologier er godt undervejs. Det skal vi glæde os over og understøtte samtidig med, at vi ser på de løsninger, der her og nu gør en forskel for klimaet. For at nå transport- og logistikbranchens bidrag til målsætningen for 2030 skal der kigges nærmere på de barrierer, der er for en effektivisering af branchen. Ligesom der er behov for både nye forsøgsordninger og tiltag, der kan forbedre effektiviteten.

Fleksibilitet og effektivisering leverer klimaresultater

ITD har en målsætning om, at Danmark i år 2030 skal være et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport og logistik. En forudsætning for at lykkes er et omstillingsparat og effektivt erhverv.

Transport- og logistikbranchen har en lang tradition for at arbejde fokuseret med effektiviseringer, der leverer reelle reduktioner af CO2 ude på vejene med øjeblikkelig virkning.

I Danmark har erhvervet således formået at holde drivhusgasudledningen på et stabilt niveau siden 1990, på trods af at transportarbejdet på de danske veje har været markant stigende i samme periode. Det betyder, at branchen i dag er i stand til at transportere en langt større mængde gods med færre lastbiler end tidligere. En væsentlig





årsag hertil er de effektiviseringer, der er gennemført i transport- og logistikvirksomhederne.

I erhvervet konkurreres der dagligt benhårdt om, hvilke virksomheder der kan byde ind med de mest effektive transport- og logistikløsninger. Derfor afprøver og implementerer transport- og logistikvirksomhederne konstant nye tiltag for at fremme deres effektivitet og udnytte deres produktionsapparat optimalt, hvilket bidrager positivt til reduktion af CO₂-udledningen.

Transport- og logistikvirksomhederne vil fortsat arbejde målrettet med at reducere ineffektive transporter, men indsatsen kan ikke stå alene. Der er også behov for at kigge på rammevilkårene og optimere lovgivningen flere steder, så virksomhedernes store indsats suppleres af politiske initiativer, der giver mere fleksibilitet i hverdagen til at løse transportarbejdet på den bedst mulige måde.

Grøn lovgivning og god økonomi

Det gælder ikke mindst lovgivningsmæssige barrierer, der i dag hindrer en yderligere effektivisering og fleksibilitet i branchen. ITD mener, at der er et generelt behov for at få belyst, hvordan lovgivningen bedst kan hjælpe virksomhederne med at levere grønne transport- og logistikløsninger i verdensklasse, uden at det nødvendigvis behøver at koste statskassen.

Erfaringerne fra særligt vores nabolande viser, at der fortsat er store CO₂-reduktioner at hente ved at tilpasse lovgivningen, så virksomhederne får mulighed for at levere endnu mere klimavenlige transporter, end tilfældet er i dag. Samtidig handler det for ITD også om at gøre forholdene for et stærkt reguleret erhverv mere fleksible, så der luges ud i unødvendige regler, der hæmmer effektiviteten til skade for klimaet. I stedet bør Danmark tage ved lære af de meget positive resultater fra udlandet.

I den sammenhæng er vægt- og dimensionsbestemmelser både på nationalt og europæisk plan helt centrale i forhold til transport- og logistikvirksomhedernes mulighed for at udnytte deres produktionsapparat optimalt. Her er der behov for, at effektivisering indtænkes på tværs af de europæiske grænseskel, og at Danmark går forrest med den dagsorden.

TRANSPORT MED DOBBELTRAILER-KONCEPT

ITD anbefaler, at Danmark igangsætter forsøg med dobbelt-trailer-vogntog, hvor der indgår to standardsættevogne i vogntoget med en totallængde på 32 meter og en CO2-besparelse på 27 procent. Klimapartnerskabet for Landtransport har vurderet, at alene indførelsen af dobbelttrailer-konceptet, som det kendes fra Sverige, vil kunne give en samlet årlig CO2-fortrængning på 110.000 ton CO2. Hertil kommer en samlet besparelse for branchen i udgifter til diesel på 250 millioner kroner årligt som følge af lavere brændstofforbrug.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- Fastsættelse af en forsøgsordningsperiode med dobbelttrailer-koncept til og med 2030 for dobbelttrailere i Danmark.
- Fastsættelse af en tilladt længde og totalvægt, som er identisk med den svenske ordning med en længde på 32 meter og 80 ton.
- Udvælgelse af forsøgsstrækninger i samarbejde med transport- og logistikbranchen med udgangspunkt i det overordnede modulvogntogsnet.



SPAR BRÆNDSTOF. SPAR PENGE.
VER DRÅBE TÆLLER

540



Lastbiltransportens
brancheorganisation

Tænk f

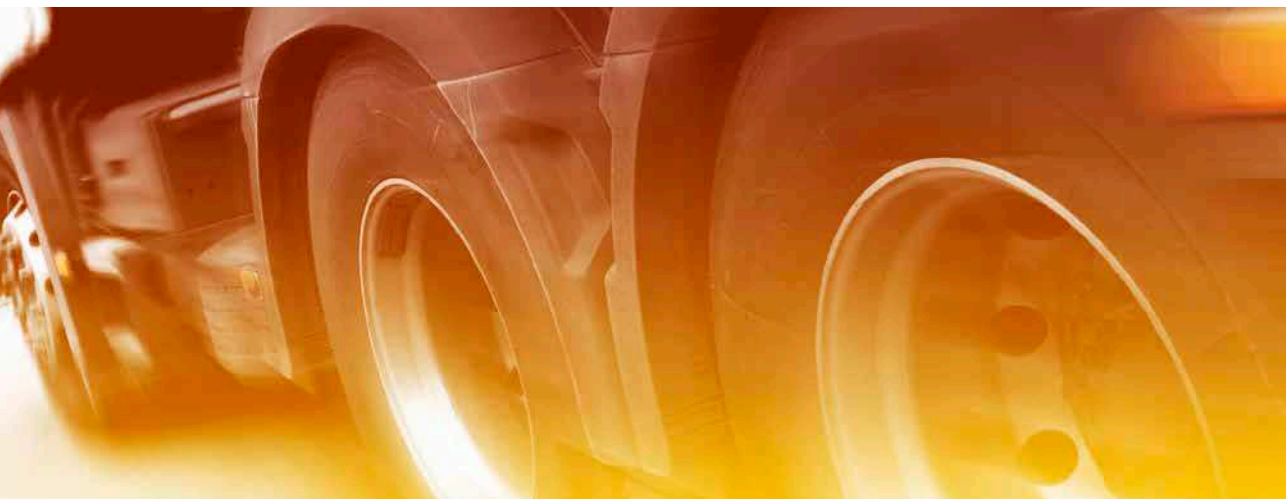
OPTIMERING AF DET NATIONALE MODULVOGNTOGSFORSØG

Danmark indførte i 2008 en forsøgsordning med modulvogntog, der sidenhen er blevet forlænget til år 2030. Modulvogntog kan medbringe op til 50 procent mere gods end traditionelle vogntog, men udleder omkring 15 procent mindre CO2 per transporteret enhed. De positive erfaringer har fået antallet af modulvogntog til at stige år efter år, og der er i dag over 1.100 modulvogntog i Danmark. Der har siden forsøgets start ikke har været registreret uheld med personskade til følge.

Da modulvogntog udelukkende kan køre på modulvogntogsvejnettet, hvor der er særlig god fremkommelighed, kan modulvogntog med fordel også anvendes til transport af overdimensioneret bredt/højt gods. Det er eksempelvis tilladt i Sverige og Finland til gavn for klima, miljø og fremkommeligheden. ITD vurderer, at særligt det store antal af maskin- og modultransporter i Danmark og mellem Danmark og Sverige kan reduceres ganske betragteligt.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- Det danske modulvogntogsforsøg bør forlænges med 10 år senest i 2027, hvis ikke ordningen kan gøres permanent i EU inden.
- Det bør være tilladt at anvende modulvogntog til transport af overdimensioneret gods med en bredde på op til 3,30 meter og en højde på op til 4,30 meter.
- Der bør være adgang for modulvogntog til alle relevante godsterminaler og industriområder for at fremme multimodalitet, herunder eksempelvis til Nordhavnen.



INTERNATIONAL ANVENDELSE AF MODULVOGNTOG

Det succesfulde forsøg med anvendelsen af modulvogntog i Danmark betyder, at der i dag anvendes færre lastbiler til at transportere den samme mængde gods, hvilket har reduceret CO₂-udledningen. EU-reglerne på området er imidlertid skruet sådan sammen, at det er op til medlemslandene bilateralt at indgå aftaler om den grænseoverskridende kørsel med modulvogntog. Det anbefales, at EU-reglerne ændres hurtigst muligt, så det på EU-plan bliver tilladt

at køre grænseoverskridende med modulvogntog. ITD har desværre konstateret, at en revision af vægt- og dimensionsbestemmelserne ikke indgår i EU-Kommissionens bruttoliste over klimatiltag, som man agter at gennemføre i indeværende kommissionsperiode. Derfor er det op til medlemslandene at bidrage aktivt til, at modulvogntog bliver en del af klimaløsningen for den internationale transport.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- At Danmark tager initiativ til en alliance for at få modulvogntog udbredt i hele Europa til gavn for klimaet og effektiviteten i branchen og herunder
 - arbejder for en tilladt længde på 25,25 meter og en samlet totalvægt på 60 ton som i Danmark.
 - som minimum sikrer tilladelse til at udføre grænseoverskridende transporter med modulvogntog på 44 ton, hvilket allerede i dag er tilladt ved kombineret transport.
 - sikrer TEN-T-korridorerne som absolut minimum i de medlemslande, der endnu ikke benytter modulvogntog. For de medlemslande, der allerede har indført modulvogntogsordninger, skal det nationale modulvogntogsvejnet naturligvis også kunne benyttes af de internationale transporter.
 - arbejder for, at modulvogntogene har adgang til kombiterminaler og havne for, at modulvogntog kan udnyttes optimalt og understøtte multimodalitet i videst muligt omfang.

TILPASNING AF TOTALVÆGTEN FOR LASTBILER MED ALTERNATIVE DRIVLINJER

Lastbiler med alternative driftsteknologier har i dag og vil forventeligt adskillige år frem have en højere egenvægt end traditionelle lastbiler. Derfor er det afgørende, at lovgivningen tilpasses, så den ikke står i vejen for den grønne omstilling ved at stille alternative teknologier dårligere end den traditionelle dieselmotor. Med de nuværende regler må eksempelvis en lastbil

veje op til to ton mere, hvis den drives af nulemissionsteknologi. Desværre forbliver den totale vogntogsvægt det samme, da det ikke omfatter hele vogntoget. Det betyder i det konkrete eksempel to ton mindre last-tonnage, og derfor også et stærkt reduceret incitament for virksomhederne til at investere i en alternativ klimavenlig teknologi.

EKSEMPEL:

6 AKSLEDE VOGNTOG / "TRÆKKER-TRAILER"

Tilladt totalvægt: **50.000 kg**

Presenningstrailer nyttelast: op mod **35.000 kg**

Med alternativ drivlinje: **33.000 kg**



OPTIMERINGSFORSLAG:

- At Danmark hæver den nuværende nationale totalvægt med op mod 2 ton for nulemissionslastbiler og 1 ton for lastbiler med alternative drivlinjer, så lastekapaciteten ikke forringes. Forøgelsen af totalvægten bør gælde samtlige typer af lastbiler og kombinationer uagtet antal aksler.

FORLÆNGELSE AF TILLADT LÆNGDE FOR STANDARDVOGNTOG MED ALTERNATIVE DRIVLINJER

En effektiv og konkurrencedygtig anvendelse af vogntog med alternative drivlinjer forudsætter, at der er tilstrækkelig plads og tankvolumen til at medtage den nødvendige mængde brændstof for at opnå samme rækkevidde som en tilsvarende diesel-lastbil. ITD ser her en problematik i forhold til blandt andet udbredelsen af LNG-lastbiler. Det kræver eksempelvis den dobbelte tankvolumen, for at en LNG-last-

bil kan opnå samme rækkevidde som en diesel-lastbil. Skal den flydende gas kunne konkurrere med diesel distancemæssigt, vil det kræve en forøgelse af den tilladte længde på lastbilen og sættevognstoget. Det er især relevant, når den anvendte gas er produceret på organiske restprodukter og dermed karakteriseret ved en høj CO₂-reduktionseffekt og en række miljømæssige fordele.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- At den tilladte totallængde for vogntog bestående af lastbil og sættevogn øges til 17,5 meter for lastbiler drevet af brændstoffer og teknologier, der udgør et bæredygtigt alternativ til diesel, og som kræver mere plads på lastbilen.
- At den tilladte koblingslængde til synsfri sammenkobling kan være op til 5,5 meter for en lastbil drevet af andre brændstoffer og teknologier, der udgør et bæredygtigt alternativ til diesel, og som kræver mere plads på lastbilen.

FORØGELSE AF VÆGTGRÆNSEN FOR 4-AKSLEDE LASTBILER

En forøgelse af den tilladte totalvægt på køretøjer, der er konstrueret til højere totalvægte, vil bidrage positivt til et lavere CO2-udslip. Når der kan transporteres mere gods per køretøj, vil det totale antal af tunge køretøjer på vejene blive reduceret. Den nuværende største tilladte totalvægt for 4-akslede lastbiler i Danmark er 32 ton. Langt de fleste 4-akslede lastbiler har dog en teknisk tilladt totalvægt et godt stykke over 32 ton, da de er konstrueret til kunne håndtere en større totalvægt. Ved at den tilladte totalvægt for 4-akslede lastbiler bliver hævet fra 32 ton til 35 ton, vil køretøjerne kunne opnå en bedre udnyttelse i form

af større nyttelast. Dette vil øge effektiviteten mærkbart, resultere i færre transporter på vejene og dermed føre til en gevinst for klimaet.

ITD ønsker overordnet set, at køretøjer generelt kan udnyttes optimalt ud fra de tekniske tilladte totalvægte og akseltryk, som er sat af køretøjsfabrikanten.

Andre lande har allerede højere tilladte totalvægte: I Finland tillades en totalvægt på netop 35 ton for en 4-akslet lastbil. I Holland tillades en totalvægt på helt op til 43 ton for en 8x4 lastbil (2 x 10 ton + 2 x 11,5 ton), uden særlige krav til akselafstande.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- Forøgelse af den største tilladte totalvægt fra 32 ton til 35 ton for 4-akslede lastbiler.

FORØGELSE AF VÆGTGRÆNSEN FOR 5-AKSELEDE LASTBILER

5-akslede lastbiler til de tunge opgaver vil have en positiv effekt på miljøet og infrastrukturen. 5-akslede lastbiler skal kunne have en totalvægt på ikke under 40 ton, for at de bliver et tilstrækkeligt attraktivt alternativ til 4-akslede lastbiler. Særligt lastbiler med tungt udstyr og særligt tunge opbygninger vil få gavn af at kunne have 5 aksler og en totalvægt

på mindst 40 ton. Men også i forhold til entreprenørkørsel med lastbiler, hvor der i forvejen ikke anvendes påhængskøretøjer, vil denne mulighed være en fordel. I Finland tillades en totalvægt på op til 42 ton for en 5-akslet lastbil. I Holland tillades der en totalvægt på op til 50 ton for en 5-akslet lastbil, hvis denne er særligt konstrueret til denne totalvægt.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- Forøgelse af den største tilladte totalvægt fra 32 ton til >40 ton for 5-akslede lastbiler.



FJERN KRAVET OM MINDSTE LASTE- EVNE PÅ EN LASTBIL

ITD opfordrer til at fjerne kravet om mindste lasteevne på lastbiler, som i dag kan forhindre, at der kan medbringes gods, hvis lastbilen eksempelvis er opbygget med en større kran. Den nuværende lovgivning foreskriver, at lastbiler skal have en lasteevne, som udgør minimum 20 procent af lastbilens egenvægt, hvis den ønskes anvendt til godskørsel. Mange lastbiler med eksempelvis tunge kranopbygninger kan ikke leve op til kravet om mindstkrævede lasteevne, da egenvægten på lastbilerne er for stor. Derfor kan lastbiler alene anvendes som et arbejdsredskab. I praksis kan det betyde, at lastbilen ikke kan medbringe det gods, der skal håndteres af lastbilens kran – ej heller på lastbilens påhængskøretøj. Der skal derfor benyttes et ekstra køretøj til at transportere godset, hvilket er u hensigtsmæssigt både af hensyn til klima og miljø, trængsel og fordyrelse af opgaven.

Eksempelvis kan en 4-akslet lastbil med en tilladt totalvægt på 32.000 kg og en egenvægt på mere end 26.666 kg ikke anvendes til godstransport, da den ledige kapacitet på lastbilen ikke udgør minimum 20 procent. Det er afgørende for ITD, at anvendelsen af lastbiler med stor egenvægt skal kunne bestemmes og vælges ud fra andre parametre, for at der ikke skabes unødige begrænsninger. Hvis en lastbil alene er bestemt som et arbejdsredskab, skal denne mulighed kunne vælges. Og hvis en tung lastbil skal kunne anvendes til godskørsel, skal denne mulighed kunne vælges. Det frie valg bør være en nødvendighed, da der for en lastbil, der anvendes til godstransport, skal betales vejbenyttelsesafgift, hvorimod der for en lastbil til særlig anvendelse (arbejdsredskab) ikke skal betales vejbenyttelsesafgift.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- At kravet om lasteevne som minimum skal udgøre 20 procent af egenvægten fjernes, så lastbilen også kan anvendes til godstransport.
- Brugeren bør selv kunne vælge køretøjets anvendelsesmuligheder ved registrering af køretøjet.

FORØGELSE AF LÆNGDEN PÅ VOGNTOG MED KRAN

ITD ønsker, at der indføres en større tilladt længde for de vogntog, hvor der indgår en kran, som primært anvendes til af- og pålæsning af gods. Med de nuværende regler bliver en lastbil med påmonteret kran nødt til at anvende speciallavede og forkortede påhængskøretøjer for ikke at overskride de tilladte vogntogslængder.

Eksempelvis har et sættevogntog, hvor lastbilen er opbygget med kran, brug for en tilladt vogntogslængde på op til 18,5 meter i stedet for den nuværende maksimale tilladte vogntogslængde på 16,5 meter, da kranen alene fylder op til to meter. Lastbilens forøgede koblingslængde indebærer, at man ikke kan anvende en standard-sættevogn på 13,6 meter uden at overskride længdekravene, men i stedet er nødt til at anskaffe en ikke-standardiseret kort sættevogn, hvor der er mindre plads til gods.

Det vil medføre betydelige effektiviseringer i form af mere plads til gods på det enkelte vogntog, samt øgede kombinationsmuligheder, hvis standardiserede og bredt tilgængelige påhængskøretøjer kan anvendes.

OPTIMERINGSFORSLAG:

- At de tilladte vogntogslængder på henholdsvis 16,5 meter (lastbil og sættevogn) og 18,75 meter (lastbil og anhænger/kærre) øges med 2 meter, hvor der indgår en kran i vogntoget.





ITD | BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT
Lyren 1 | DK-6330 Padborg | itd.dk