



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

25. november 2021
2021-2450

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. september 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 803:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 18/8-21 samt præsentation fra foretræde 28/9-21 fra DTL-Danske Vognmænd vedrørende forslag om øgede længder på lastbiler til fremme af anvendelsen af biogas til godstransport, jf. TRU alm. del - bilag 466?

Svar:

DTL har ved henvendelse af 18. august 2021 til Folketingets Transportudvalg og ved foretræde for Folketingets Transportudvalg den 28. september 2021 fremlagt et forslag om øget totallængde og koblingslængde for visse lastbiler (sættevognstrækkere) med det formål at skabe plads til biogastanke.

Konkret foreslår DTL, at den tilladte totallængde for vogntog bestående af lastbil og sættevogn øges fra 16,5 meter til 17,5 meter for lastbiler, så der kan blive plads til alternative teknologier til diesel. Det kan for eksempel være biogastanke, som kræver mere plads på lastbilen.

Samtidigt foreslår DTL, at den tilladte koblingslængde til synsfri sammenkobling skal være op til 5,5 meter mod i dag 4,5 meter. For sættevognstrækkere med fire eller flere aksler og kran samt for blokvognstrækkere foreslås det, at koblingsafstanden hæves fra 6,5 meter til 7,5 meter.

Jeg har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra Færdselsstyrelsen, som administrerer reglerne om køretøjers dimensioner og vægt. Færdselsstyrelsen har udtalt følgende:

”Færdselsstyrelsen kan oplyse, at længden af vogntog bestående af lastbiler og busser samt påhængskøretøjer til sådanne er reguleret ved Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og



største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.

Det følger af direktivets artikel 4 og bilag I til direktivet, at medlemsstaterne ikke må tillade normal brug af køretøjer og vogntog til national godstransport på deres område, hvis de overskrider grænserne for køretøjers længde og bredde. Derudover fremgår det, at ethvert motorkøretøj eller vogntog skal kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 meter og en indre radius på 5,30 meter. Det fremgår ligeledes af direktivet, at den største tilladte længde for det af DTL foreslåede vogntog er 16,50 meter.

Kravene til kørsel i vendecirkler sikrer, at store køretøjer kan komme frem på vejene, herunder særligt i mindre rundkørsler og i bymæssig bebyggelse.

Det er således ikke uden videre muligt at imødekomme DTL's ønske om en vogntogslængde på 17,5 meter inden for den nuværende EU-regulering, da en sådan længde strider mod EU-rettens krav til længden af vogntog, der anvendes på fællesskabets område. Dertil kommer, at det er Færdselsstyrelsen erfaring, at de af DTL foreslåede vogntog kun kan vende inden for de ovenfor beskrevne vendecirkler, hvis sættevognen er udstyret med særlige styrbare aksler. Dermed vil det ikke være muligt at sammenkoble en vilkårlig lastbil med en vilkårlig sættevogn, og det vil derfor heller ikke være muligt at tillade generelt større længde for vogntogene, uden at kravene til kørsel i vendecirkler overskrides.

Der er ikke i EU-retten fastsat krav til koblingslængder for det trækkende køretøj, men der er fastsat danske krav. Det fremgår af punkt 3.02.310 i bilag 1 til bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, at koblingslængden ikke må overstige 4,50 meter for lastbil til synsfri sammenkobling med sættevogn eller påhængsredskab på sættevognschassis. Koblingslængden kan dog være op til 6,50 meter for lastbil til sættevogn, hvor der mellem førerhus og skammel er monteret en kran med kapacitet over 25 tonmeter, og for lastbil med mindst fire aksler der er godkendt som trækraft for blokvogn. Færdselsstyrelsen skal i øvrigt henviser til svaret på TRU spørgsmål 814 for yderligere information om koblingslængder.

Direktivet tillader dog, at medlemsstaterne indfører undtagelser for køretøjer eller vogntog, som foretager særtransport (f.eks. vindmølletransport), for køretøjer som anvendes til visse former for national transportvirksomhed, der ikke påvirker den internationale



konkurrence (f.eks. særligt indrettede køretøjer til skovbrug, og andre særligt indrettede lastbiler som ikke medfører, at der kan medtages mere gods end almindelige lastbiler og vogntog kan medtage), samt for køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, og som benyttes til lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode (f.eks. modulvogntog).

For at forbedre energieffektiviteten, særlig for så vidt angår førerhusenes aerodynamiske ydeevne, samt trafiksikkerheden, kan de største tilladte længder i direktivets bilag I desuden overskrides for køretøjer eller vogntog, hvis deres førerhuse giver forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og forbedret sikkerhed.

I hvilken udstrækning, at disse undtagelsesbestemmelser, jf. ovenfor, kan anvendes, herunder i forhold til DTL's forslag, indgår i en analyse, som for tiden gennemføres af Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet i led af *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* af december 2020.

Med henblik på at effektivisere godstransporten på landevej arbejder Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet på en analyse af optimering og tilpasning af den nationale (danske) vægt- og dimensionsregulering med det formål at kunne gennemføre yderligere optimering af vægt- og dimensionsreguleringen i Danmark. Som en del af analysen kortlægges CO₂-reduktionspotentialet samt de økonomiske konsekvenser for samfundet og transporterhvervet, herunder også følgerne af vejslid.

Den af DTL foreslåede ændring af den nationale (danske) vægt- og dimensionsregulering indgår allerede i Færdselsstyrelsens og Vejdirektoratets analyser, og effekterne af DTL's forslag vil således også blive analyseret i relation til en række andre forslag til ændringer af vægt- og dimensionsreguleringen.”

Da Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet er i gang med at analysere nærmere på en optimering og tilpasning af den nationale regulering på området, inklusiv DTL's forslag, vil jeg afvente Færdselsstyrelsens og Vejdirektoratets endelige analyse og anbefalinger for endelig stillingtagen. Analysen forventes at foreligge senere på året.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht