



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

25. november 2021

2021-2529

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. september 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 816

Hvordan vurderer ministeren dels de økonomiske, dels CO₂-neutrale perspektiver for den danske fragt- og godsbranche, hvis kørsel med de efterspurgte total- og koblingslængder i modsætning til nabolande, som f.eks. Sverige, ikke muliggøres i Danmark, jf. TRU alm. del - bilag 466 (2020-21)?

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 4 eller flere aksler og kran samt for blok-vognstrækkere foreslås det, at koblingsafstanden hæves fra 6,5 meter til 7,5 meter.

Jeg har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra Færdselsstyrelsen, der har udtalt følgende:

”Færdselsstyrelsen kan oplyse, at den af DTL fremførte problemstilling vedrørende koblingslængder og deraf følgende manglende plads til gastanke kun er relevant for korte lastbiler, der anvendes



som trækraft for sættevogne. Disse benævnes sættevognstrækere. Lastbiler, som er forsynet med lad (ladbiler), vil i kraft af den ekstra længde til ladet, altid have tilstrækkelig plads til montering af de ønskede gastanke. Dermed kan en sammenligning af registreringstallene for ladbiler og sættevognstrækere give en indikation af potentialet i forslaget fra DTL.

Der er i perioden fra 1. juli 2020 til 30. juni 2021 registreret 60 ladbiler og 39 sættevognstrækere, som kører på naturgas. I samme periode blev der registreret 2005 ladbiler og 2042 sættevognstrækere. Således kørte 3,0 % af alle ladbiler og 1,9 % af alle sættevognstrækere på naturgas.

Såfremt kørsel med de efterspurgte øgede total- og koblingslængder ikke muliggøres i Danmark, må det forventes, at ovennævnte salgstal for lastbiler, som kører på naturgas, fastholdes i årene fremover.

Ændres kravene til koblingslængder, kan antallet af nyregistrerede sættevognstrækere, som kører på naturgas, potentielt stige til samme niveau, som gælder for ladbilerne. Det vil svare til registrering af yderligere 23 sættevognstrækere, som kører på naturgas om året.

På baggrund af det lave antal køretøjer anses de økonomiske og CO₂-neutrale perspektiver for den danske fragt- og godsbranche umiddelbart at være begrænsede.

Færdselsstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke data, der kan give et mere gennearbejdet billede af de økonomiske og CO₂-neutrale perspektiver, hvis kørsel med de efterspurgte total- og koblingslængder kunne tillades.

Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet er i led af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af december 2020 i gang med en større analyse af optimering og tilpasning af den nationale (danske) vægt- og dimensionsregulering. Som en del af analysen kortlægges CO₂-reduktionspotentialt 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 større analyse. Effekterne af DTL's forslag vil således blive analyseret nærmere i relation til en række andre forslag til ændringer af vægt- og dimensionsreguleringen.”



Side 3/3

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

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht'.

Benny Engelbrecht