

## Forslag

### til

## Lov om ændring af færdselsloven

(Forsøg med dobbeltrailer-vogntog)

### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, foretages følgende ændringer:

1. *Overskriften* før § 70 a affattes således:

»Lange vogntog«.

2. I § 70 a, stk. 1, ændres »to« til: »flere« og »(modulvogntog)« udgår.
3. I § 70 a, stk. 2, ændres »modulvogntog« til: »lange vogntog, jf. stk. 1,«.

### § 2

Loven træder i kraft den 01.01.2024

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### **1. Indledning**

Danmark har et mål om at reducere CO<sub>2</sub> udledningen med 70 procent i 2030, hvilket kræver reduktioner på tværs af alle sektorer.

Klimapartnerskabet for landtransport, der blev nedsat af den daværende regering (S) i 2019, og som bl.a. bestod af en række interesseorganisationer, herunder transportbranchen, anbefalede i deres afrapportering, at der blev igangsat et forsøg med nye konfigurationer af køretøjer. Specifikt blev der peget på at igangsætte et forsøg med dobbeltrailer-vogntog.

I forbindelse med den politiske aftale fra den 4. december 2020 om grøn omstilling af vejtransporten, mellem den daværende regering (S), Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten blev det besluttet at afsætte 1 mio. kr. til, at Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen kunne gennemføre en analyse i 2021 af en forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog.

Analysen blev offentliggjort i december 2021, hvori det bl.a. blev pointeret, at der er behov for en ændring af færdselslovens § 70 a, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, såfremt et forsøg med dobbeltrailer-vogntog skal kunne finde sted.

Som en del af Infrastrukturplan 2035 blev der den 22. april 2022 indgået en politisk aftale mellem den daværende regering (S), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne, hvor der bl.a. var enighed om en forsøgsordning med dobbeltrailere på det danske vejnet. Forsøget skal dække strækningen mellem Aarhus og Høje-Taastrup, og partierne var også enige om at undersøge muligheden for at forlænge strækningen til Malmø.

Med lovforslaget foreslås den fornødne ændring af færdselslovens § 70 a gennemført, hvilket skal danne grundlaget for, at der kan udføres forsøg med dobbeltrailer-vogntog på udvalgte strækninger.

#### **2. Lovforslagets hovedpunkter**

##### **2.1. Forsøg med dobbeltrailer-vogntog**

###### *2.1.1. Gældende ret*

Det følger af færdselslovens § 70, stk. 1, 1. pkt., at til bil, bortset fra ledbus, må kobles ét påhængskøretøj.

Det følger af færdselslovens § 70 a, stk. 1, at transportministeren uanset forbuddet i § 70, stk. 1, 1. pkt., kan fastsætte bestemmelser om, at det på nærmere angivne strækninger, hvor forholdene taler herfor, tillades at køre med lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer (modulvogntog).

For vogntog bestående af lastbil og påhængskøretøjer til lastbil, er der i 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 vejkøretøjer i brug i Fællesskabet fastsat grænser for sådanne køretøjers og vogntogs tilladte totalvægt, akseltryk og største dimensioner. Danmark kan således ikke uden videre tillade kørsel med større køretøjer og vogntog end det øvrige EU. Modulvogntog og de længere dobbeltrailer-vogntog kan heller ikke uden videre anvendes til grænseoverskridende transport, hvis ikke de overholder EU-kravene, jf. herved direktiv 96/53/EF artikel 4, stk. 1 og bilag I.

Det fremgår dog af direktivets artikel 4, stk. 4, 1. afsnit, at medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til transport, som benyttes til visse former for national transportvirksomhed, kan bruges på deres område, selv om de afviger fra direktivets grænser for dimensioner m.v. Dette må dog ikke påvirke den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad. De nærmere kriterier herfor følger af direktivets artikel 4, stk. 4, 2. afsnit.

Efter direktivets artikel 4, stk. 5, er der endvidere mulighed for at tillade lokal transportvirksomhed med køretøjer eller vogntog i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt. Betingelserne er, at der skal indgå ny teknologi eller nye koncepter i forsøget, og at medlemsstaten underretter Kommissionen herom. Det danske igangværende forsøg med modulvogntog sker under direktivets artikel 4, stk. 5.

Som nævnt ovenfor begrænser direktiv 96/53/EF mulighederne for, at modulvogntog og dobbeltrailer-vogntog uhindret kan krydse landegrænserne. Der er dog mulighed for, at to lande kan indgå aftaler om grænsekrydsende kørsel.

### *2.1.2. Transportministeriets overvejelser*

Med initiativet om forsøg med dobbeltrailer-vogntog vil der være tale om en ordning, hvorunder der tillades kørsel med vogntog bestående af bil og flere påhængskøretøjer. Der er behov for en ændring af færdselslovens § 70

a for at kunne indføre en forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog, hvor der indgår flere end to påhængskøretøjer. Derudover vil der være behov for regulering af forsøget med hensyn til dels de omfattede køretøjer og dels i forhold til vejnettet. Dette tænkes gjort gennem udstedelse og tilpasning af bekendtgørelser, hvilket er tilsvarende den gældende regulering for den eksisterende forsøgsordning med kørsel med modulvogntog.

Det er Transportministeriets vurdering, at det vil bidrage positivt til den grønne omstilling, hvis reglerne for kørsel med vogntog lempes, således at det bliver muligt at iværksætte forsøgsordninger med nye og længere køretøjskombinationer. Det er en udvikling, som allerede er igangsat i flere nordiske lande.

### *2.1.3. Den foreslåede ordning*

Med lovforslaget foreslås det at ændre færdselslovens § 70 a med henblik på, at der kan udføres forsøg med dobbeltrailer-vogntog på udvalgte strækninger.

I første omgang forventes de foreslåede regler at danne grundlag for at gennemføre et forsøg med dobbeltrailer-vogntog på et begrænset vejnet, primært motorveje og adgang til få omkoblingspladser og rastepladser.

Forsøget forventes påbegyndt i 1. halvår af 2024 og løbe i 5 år, hvorefter forsøgsordningen evalueres. Det vil være Vejdirektoratet, som administrerer forsøget. Det vil også være Vejdirektoratet, som fastlægger det vejnet via bekendtgørelse, som kan anvendes inden for forsøgsordningen. De konkrete tekniske krav til køretøjer, der kan anvendes under den foreslåede forsøgsordning, vil blive fastsat ved bekendtgørelse af Færdselsstyrelsen.

Det foreslåede forsøg med dobbeltrailer-vogntog vil i øvrigt være omfattet af artikel 4, stk. 5, i direktiv 96/53/EF.

### **3. Konsekvenser for FN's klimamål**

Den foreslåede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog understøtter delmålene 9.4 og 13.b.

Kørsel med dobbeltrailer-vogntog vil først og fremmest understøtte ambitionen i delmål 9.4 om effektiv udnyttelse af ressourcer ved at anvende allerede eksisterende transportmateriel til at transportere større mængder af gods på en måde, der udleder mindre CO<sub>2</sub>, end de transportformer, der efter gældende ret er mulighed for. Samme mængde gods, som et dobbeltrailer-vogntog kan transportere, vil ellers skulle fragtes i flere separate vogntog med tilhørende øget CO<sub>2</sub>-udledning, jf. analysen af forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog fra 2021.

Kørsel med dobbeltrailer-vogntog vil endvidere bidrage til delmål 13.b om at fremme mekanismer, der kan øge kapaciteten til effektiv planlægning og forvaltning.

#### **4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

I forbindelse med den politiske beslutning om at iværksætte et forsøg med dobbeltrailer-vogntog er der afsat 17,1 mio. kr. til etablering af omkoblingspladser, vejprojekter og systemunderstøttelse.

#### **5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Det er frivilligt, og helt op til den enkelte transportvirksomhed, at deltage i den foreslåede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog.

Ved vedtagelse af dette lovforslag vil transportbranchen i et vist omfang kunne imødekomme den nuværende situation med mangel på chauffører, fordi behovet for lastbiler vil kunne reduceres.

Endvidere vil transportvirksomhederne bl.a. kunne spare på brændstof idet de kan transportere den samme mængde gods på færre lastbiler og spare udgifter til vedligeholdelse af lastbiler.

Transportører, som vælger at deltage i denne forsøgsordning, vil kunne få et behov for at tilpasse eller udskifte lastbiler og påhængskøretøjer, før de kan indgå i forsøgsordningen med dobbeltrailer-vogntog. Omfanget af direkte udskiftning af en lastbil forventes at være meget begrænset, da en større del af de lastbiler, som i dag indgår i et egnet transportkoncept, allerede er egnede til anvendelse i et dobbeltrailer-vogntog. Materiellet, der i dag anvendes i forbindelse med de almindeligt kendte modulvogntogstyper, vil delvist kunne indgå i sammensætningen af et dobbeltrailer-vogntog. Der vil dog i et vist omfang være behov for en opgradering af eksisterende materiel, i form af at den ene sættevogn, som skal trække dollyen (ved dolly forstås en påhængsvogn med stiv trækstang, der er beregnet til at være trækraft for sættevogn), skal være forstærket. Der kan også være et behov for indkøb af dollyer.

Helt overordnet vurderer Færdselsstyrelsen, at de erhvervsøkonomiske konsekvenser delvist vil være dækket af de deltagende transportvirksomheders almindelige driftsøkonomi, og at virksomhederne kun i begrænset omfang vil få merudgifter til materiel.

#### **6. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

## **7. Klimamæssige konsekvenser**

Den foreslåede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog vurderes at have en vis positiv klimamæssig konsekvens.

En forsøgsordning forventes at medføre færre lastbiler. Trods det faktum, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra den enkelte lastbil øges på grund af større belastning, skønnes det, baseret på erfaringer fra forsøg i Sverige, at CO<sub>2</sub>-udledningerne kan reduceres med 15-27 pct. ved transport af den samme mængde gods på færre lastbiler.

## **8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Forslaget forventes at reducere transportsektorens udledninger af partikler og NO<sub>x</sub>, svarende til den samlede forventede reduktion i brændstofforbruget.

Lovforslaget vurderes ikke at have øvrige miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **9. Forholdet til EU-retten**

Lovforslaget vurderes ikke at være i strid med EU-reguleringen, da det retter sig mod gennemførelse af et forsøg i overensstemmelse med artikel 4, stk. 5, i 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 vejretøjer i brug i Fællesskabet. I henhold til denne bestemmelse kan medlemsstaterne tillade, at køretøjer eller vogntog, hvori der indgår nye koncepter, benyttes til lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt.

Transportministeriet har den 8. august 2022 underrettet Kommissionen om, at Danmark har intentioner om at gennemføre et forsøg med dobbeltrailer-vogntog.

Forslaget er ikke i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

Forslaget udnytter bestemmelser i EU-reguleringen, som giver medlemsstaterne mulighed for på forsøgsbasis at give virksomheder, der ikke udfører grænseoverskridende transport, mulighed for at udføre vejtransport på mere effektiv vis ved at tillade anvendelse af nye transportkoncepter.

## 10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28.04.2023 til den 16.06.2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

3F Fælles Fagligt Forbund, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, AutoBranchen Danmark, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Danmarks Naturfredningsforening (DN), Danmarks Tekniske Universitet - Transport Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv (DE), Dansk Erhvervsfremme (DEF), Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk PersonTransport, Danske Havne, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Det Faglige Hus, Dansk Industri (DI), DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Forsikring & Pension, Forsvarets Færdselscenter, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Havarikommissionen for vejtrafikulykker, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITS Danmark, Kommunernes Landsforening (KL), Kran Blok Erfa, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd, Landbrug & Fødevarer, Midtsjællands Kørelærerforening, Motorstyrelsen, Politiforbundet, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, SMVdanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), Teknologisk Institut, Trafikstyrelsen, Transport på DTU, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Aalborg Universitet – Sektionen for Veje, Trafik og Transport

## 11. Sammenfattende skema

|  | Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)  | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)                              |
|--|---|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner                               | Ingen   | Investeringer i vejprojekter og administrative opgaver i staten  |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner                           | Ingen   | Planlægning og evaluering af forsøg, herunder projektering af vejanlæg og administrative tilpasninger i staten |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet  | Reduktion af omkostninger til chauffører, brændstof m.v.  | Evt. tilpasning/opgradering eller nyinvesteringer af lastbiler og påhængsvogne.                                |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet  | Færre transporter må antages at give færre administrative opgaver   | Evt. mindre tilpasning af transportplanlægningen, der vurderes at blive håndteret i den almindelige drift.     |
| Administrative konsekvenser for borgerne   | Ingen   | Ingen  |
| Klimamæssige konsekvenser  | Reduktion af CO <sub>2</sub> -udledningen for vejtransport hvor der anvendes dobbeltrailer-vogntog  | Ingen  |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser  | En vis reduktion af udledningen af partikler og NO <sub>x</sub>   | Ingen  |
| Forholdet til EU-retten  | Forslaget er inden for rammerne af Rådets direktiv 96/53/EF, som giver medlemsstaterne mulighed for på forsøgsbasis at give virksomheder, der ikke udfører grænseoverskridende transport, en mulighed for at udføre vejtransport på mere effektiv vis ved at tillade anvendelse af nye transportkoncepter. Der henvises i øvrigt til det anførte under afsnit 9 om forholdet til EU-retten. |  |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ | Ja  | Nej<br>X   |



|   |  |
|---|--|
| Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X) |  |
|---|--|

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Overskriften før færdselslovens § 70 a er »modulvogntog«.

Det foreslås, at *overskriften* før § 70 a nyaffattes, så der i stedet for »Modulvogntog« står »Lange vogntog«.

Overskriften foreslås ændret, da et modulvogntog i gældende regulering er defineret som et vogntog bestående af bil og *et eller to* påhængskøretøjer. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at udvide den nuværende definition af et modulvogntog til også at omfatte vogntog bestående af bil og *flere end to* påhængskøretøjer, idet den foreslåede forsøgsordning differentierer sig fra den igangværende forsøgsordning med modulvogntog. Ved at benytte samlebetegnelsen »lange vogntog« vil den foreslåede overskrift rumme både den igangværende forsøgsordning med modulvogntog og den foreslåede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 70, stk. 1, 1. pkt., at til bil, bortset fra ledbus, må kobles ét påhængskøretøj.

Det følger af færdselslovens § 70 a, stk. 1, at transportministeren uanset forbuddet i § 70, stk. 1, 1. pkt., kan fastsætte bestemmelser om, at det på nærmere angivne strækninger, hvor forholdene taler herfor, tillades at køre med lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer (modulvogntog).

Det foreslås, at færdselslovens § 70 a, stk. 1, ændres, så der i stedet for »to« står »flere« i bestemmelsen. Samtidig foreslås det, at » (modulvogntog)« udgår af bestemmelsen.

Da det ikke vurderes hensigtsmæssigt at udvide den gældende definition af et modulvogntog, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og bemærkningerne hertil, foreslås begrebet »modulvogntog« også at udgå af § 70 a, stk. 1.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen til at omfatte lange vogntog bestående af flere end to påhængskøretøjer vil betyde, at forudsætningerne for, at det på et nærmere defineret vejnet kan tillades at køre med

dobbeltrailer-vogntog, hvor der indgår flere end to påhængskøretøjer, vil være til stede. Vejdirektoratet vil udstede en bekendtgørelse om det vejnet m.v., hvor kørsel med dobbeltrailer-vogntog er tilladt.

Den foreslåede ændring vil endvidere betyde, at den igangværende forsøgsordning med modulvogntog, dvs. vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer, vil kunne videreføres, idet også modulvogntog herefter vil være omfattet af samlebetegnelsen »lange vogntog«.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 70 a, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser for modulvogntog og de køretøjer, der indgår heri, herunder for køretøjers indretning og udstyr, belæsning, vægt og dimensioner m.v.

Det foreslås, at § 70 a, stk. 2, ændres, så der i stedet for »modulvogntog« står »lange vogntog, jf. stk. 1,«.

Det foreslåede har sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1 og 2, hvor begrebet ”modulvogntog” foreslås ændret.

Den foreslåede ændring af § 70 a, stk. 2, vil betyde, at ministerens bemyndigelse vil gælde for lange vogntog, hvilket bl.a. vil omfatte den igangværende forsøgsordning med modulvogntog og den ønskede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog,

#### *Til § 2*

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 01.01.2024.

Ifølge § 143 i færdselsloven gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens bestemmelser kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. De foreslåede lovændringer vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

| <i>Gældende formulering</i>   | <i>Lovforslaget</i>  |
|---|--|
|   | <p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p style="text-align: center;">I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, foretages følgende ændringer:</p> |
| <i>Modulvogntog</i>   | <p><b>1.</b> Overskriften før § 70 a affattes således:</p> <p style="text-align: center;"><i>Lange vogntog</i></p>   |
| <p><b>§ 70 a.</b> Transportministeren kan uanset forbuddet i § 70, stk. 1, 1. pkt., fastsætte bestemmelser om, at det på nærmere angivne strækninger, hvor forholdene taler herfor, tillades at køre med lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer (modulvogntog).</p> | <p><b>2.</b> I § 70 a, stk. 1, ændres »to« til: »flere« og »(modulvogntog)« udgår.</p>   |
| <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte bestemmelser for modulvogntog og de køretøjer, der indgår heri, herunder for køretøjernes indretning og udstyr, belæsning, vægt og dimensioner m.v.</p>   | <p><b>3.</b> I § 70 a, stk. 2, ændres »modulvogntog« til: »lange vogntog, jf. stk. 1,«.</p>  |