



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

30. august 2024
2024 - 3146

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juli 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Transportudvalget.

Spørgsmål nr. 396:

Vil ministeren kommentere materialet fra ITD, herunder de fremhævede udfordringer for branchen med de nye vægt- og dimensioneringsbestemmelser, jf. TRU alm. del - bilag 285?

Svar:

Arbejdet med regler for vægt og dimensioner for køretøjer er som udgangspunkt reguleret i dimensionsbekendtgørelsen¹. Når vi foretager ændringer af disse regler, påvirker det samtidig andre regler i f.eks. bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr², ligesom der ofte skal foretages justeringer i synsvejledningen³. Endvidere indeholder bekendtgørelserne om modulvogn-tog⁴, om dobbeltrailer-vogn-tog⁵ og særtransporter⁶ bestemmelser, der vedrører vægt og dimensioner for køretøjer. Der er således tale om omfattende og komplekse regler, som er forbundne og indbyrdes afhængige af hinanden. Hertil kommer, at vægt- og dimensionskrav på tunge køretøjer kan have væsentlige konsekvenser for vores vejinfrastruktur, herunder broernes bæreevne.

Jeg har selv som minister en god og konstruktiv dialog med branchen om en række forhold på området for tunge erhvervskøretøjer.

¹ Bekendtgørelse nr. 1663 af 11/12/2023 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk

² Bekendtgørelse nr. 922 af 09/07/2024 om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

³ Se <https://www.fstyr.dk/publikationer/vejledning-om-syn-af-koere-toejer-2024>

⁴ Bekendtgørelse nr. 1076 af 07/11/2008 om køretøjer i forsøg med modulvogn-tog

⁵ Bekendtgørelse nr. 1605 af 12/12/2023 om køretøjer i forsøg med dobbeltrailer-vogn-tog

⁶ Bekendtgørelse nr. 635 af 31/05/2023 om særtransport



Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet oplyser, at de også har en god og konstruktiv dialog med ITD, ligesom de har med øvrige brancheorganisationer. De to styrelser arbejder i øjeblikket på at analysere fem forslag, hvor det vurderes, hvad de ønskede ændringer vil betyde for færdselssikkerheden, fremkommelighed og vejinfrastrukturen, herunder vejslid.

Der er således igangsat analyser af effekterne af:

- Øget totalvægt for alle 2-akslede solo-lastbiler
- Øget totalvægt for alle 3-akslede lastbiler
- Supplerende mindste akselafstand (på 5 akslede lastbiler)
- Øget vogntogsvægt for EMS1 (modulvogntog)
- Øget vogntogsvægt for EMS2 (dobbeltrailer)

Derudover har Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet tidligere analyseret konsekvenserne af øget vogntogsvægt for kombinationer af 7-akslede vogntog. Tiltaget afventer udmøntningen af den politiske aftale om Grøn Fond.

For så vidt angår ladefaciliteter skal transportsektoren være grønnere, og jeg har derfor stort fokus på en fortsat gennemførelse af AFI-forordningen og opfyldelse af de mål for etablering af ladeinfrastruktur til bl.a. tunge køretøjer, der følger af AFI-forordningen

Jeg lægger stor vægt på, at myndighederne prioriterer at sikre den danske transportbranche så gode vilkår for deres erhverv som muligt og ser frem til at fortsætte den gode dialog med branchen om såvel de nævnte tiltag som øvrige forslag og ideer på området.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen