



HØRINGSNOTAT

4. oktober 2023

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselslovens § 70a

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 28. april 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 16. juni 2023.

Lovudkastet blev den 28. april 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 28. april 2023.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringssvar er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssvaret i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranstaltning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.



Høringspart	Hørings-svar modtaget	Be-mærk-ninger	Ingen be-mærk-ninger	Ønsker ikke at afgive hø-rings-svar
3F Fælles Fagligt Forbund	Nej			
AMU Transport Danmark	Nej			
Arbejderbevægelsens erhvervs-råd	Nej			
ATAX arbejdsgiverforeningen for persontransport	Nej			
AutoBranchen Danmark	Nej			
VBG Group	Nej			
Billbranchen	Nej			
Bilsynsbranchen	Nej			
Centralorganisa-tionernes Fælles-udvalg (CFU)	Ja		X	
Danmarks Na-turfredningsfor-ening	Nej			
Danmarks Tekni-ske Universitet-Transport	Nej			
Dansk Arbejdsgi-verforening	Ja			X
Dansk Erhverv (DE)	Ja	X		
Dansk Erhvervs-fremme (DEF)	Nej			
Dansk Forening for International Motorkøretøjs-forsikring (DFIM)	Nej			
Dansk Kørelæ-rer-Union	Nej			
Dansk Maskin-handlerforening	Nej			



Dansk Metal	Nej			
Dansk Person-Transport	Nej			
Danske Havne	Nej			
Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL)	Nej			
Danske Rederier	Nej			
Danske Regioner	Nej			
Danske Speditører	Ja	X		
Danske Synsvirk-somheder	Nej			
Datatilsynet	Nej			
De Danske Bil-importører	Nej			
Digitaliserings-styrelsen	Ja	X		
Det faglige Hus	Nej			
Dansk Indu-stri/DI Transport	Ja	X		
DTL – Danske Vognmænd	Ja	X		
Dækbranchen Danmark	Nej			
Fagbevægelsens Hovedorganisa-tion	Nej			
Forenede Danske Motorejere (FDM)	Nej			
Foreningen af Danske Vognfa-brikker	Nej			
Foreningen af Frie Kørelærere	Nej			
Foreningen af Vognimportører i Danmark	Nej			
Forhandlingsfæl-lesskabet	Nej			
Forsikring og Pension	Nej			
Forsvarets Færd-selscenter	Nej			



Frie Danske Lastbilvognmænd	Nej			
Havarikommissionen for vejtrafikulykker	Nej			
ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport	Nej			
ITS Danmark	Nej			
Kommunernes Landsforening (KL)	Nej			
Kran Blok Erfa	Nej			
Krifa	Nej			
Kørelærerforeningen	Nej			
Køreprøvesagkyndiges Landsforening	Nej			
Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheård	Ja		X	
Landbrug og Fødevarer	Nej			
Midtsjællands kørelærerforening	Nej			
Motorstyrelsen/Skatteministeriet	Ja	X		
Politiforbundet	Ja		X	
Rigspolitiet	Ja		X	
Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ)	Nej			
Rådet fore Bæredygtig Trafik	Nej			
Råde for Grøn Omstilling	Nej			
Rådet for Sikker Trafik	Nej			
Sikre Veje	Nej			



SKAD – Kæretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark	Nej			
SMV Danmark	Nej			
Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD)	Nej			
Teknologisk Institut	Nej			
Trafikstyrelsen	Nej			
Transport på DTU	Nej			
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)	Ja		X	
Aalborg Universitet – sektion for Veje, Trafik og Transport	Nej			

2. Høringssvarene

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringsvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringsvar, men er foretaget på ministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.



2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Speditører og DTL-Danske Vognmænd giver udtryk for, at de støtter op omkring lovændringen, da den giver mulighed for at gennemføre en forsøgsordning med dobbeltrailere. Overordnet bemærker organisationerne, at forsøget med dobbeltrailere bidrager til den grønne omstilling og rummer muligheder for, at transport- og logistikvirksomheder kan optimere deres kørsel.

Transportministeriet bemærker, at den generelle opbakning til lovforslaget fra transporterhvervet er taget til efterretning. 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.

Digitaliseringsstyrelsen har bemærket, at de anbefaler at beskrive, hvori systemunderstøttelsen af forsøget med dobbeltrailer-vogntog består, herunder hvilke omkostninger, som er forbundet med systemunderstøttelsen.

Bemærkningerne fra Digitaliseringsstyrelsen har givet anledning til, at afsnittet omkring systemunderstøttelse er udbygget i afsnit 4 i bemærkningerne til lovforslaget.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1 Forslag om udvidelse af vejnettet

Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Speditører og DTL-Danske Vognmænd fremhæver, at de ønsker, at vejnettet for dobbeltrailere udvides til øvrige strækninger på det danske vejnet, herunder til grænseovergange til Sverige og Tyskland og til centrale logistikområder.

Dansk Erhverv og DTL-Danske Vognmænd fremhæver ønsket om, at der etableres en virksomhedsordning for dobbeltrailer-vogntog, som det kendes fra modulvogntog.

DTL-Danske Vognmænd fremhæver endvidere, at de anbefaler, at der etableres yderligere parkeringspladser ud over de allerede udvalgte med mulighed for at holde pause.

Overordnet bemærker Transportministeriet, at efter gældende ret har Transportministeren beføjelse til at tillade forsøg med lange



vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer. Med nærværende lovforslag udvides den eksisterende beføjelse, så der kan igangsættes forsøg med flere påhængskøretøjer. Det omfattede vejnet i en forsøgsordning med dobbeltrailere reguleres ikke i nærværende lovforslag men af bekendtgørelse.

Yderligere bemærker Transportministeriet, at der er truffet politisk beslutning om at gennemføre en forsøgsordning med dobbeltrailere på et afgrænset vejnet. En udvidelse af det besluttede forsøgsvejnet til flere strækninger, med yderligere omkobling- og parkeringspladser vil kræve politisk beslutning herom. Herunder skal der anvises finansiering til udvidelsen. Transportministeriet er umiddelbart positiv over for etableringen af en virksomhedsordning. Konsekvenserne heraf skal dog afdækkes nærmere, men lovforslaget forhindrer heller ikke en sådan ordning.

2.2.2 Forslag til udvidelse af de tekniske specifikationer

Dansk Erhverv og Danske Speditører bemærker, at de ønsker, at de tekniske krav og regler for dobbeltrailere ikke skal være en hindring for grænseoverskridende transport med dobbeltrailere til Sverige. Specifikt bemærker Danske Speditører, at de danske specifikationer skal udformes i overensstemmelse med de svenske regler.

Dansk Erhverv og DTL-Danske Vognmænd fremhæver, at de ønsker, at den maksimale tilladte vogntogsvægt bliver 74 tons. Dansk Erhverv bemærker endvidere, at hvis vogntoget trækkes af en lastbil med alternativ drivlinje, bør længden være 34,5 m som i Sverige.

DTL-Danske Vognmænd bemærker, at de gerne vil have udvidet vogntogskombinationerne, så AB-Double også kan anvendes.

Transportministeriet bemærker, at regulering af de tekniske specifikationer for dobbeltrailer-vogntog ligger uden for lovforslaget, da de tekniske specifikationer reguleres via særskilt bekendtgørelse. Nærværende lovforslag giver en generel hjemmel til, at Transportministeren kan tillade kørsel med lange vogntog på angivne strækninger og fastsætte bestemmelser for køretøjernes vægt og dimensioner. En udvidelse af tilladte tekniske specifikationer i en forsøgsordning vil kræve politisk beslutning.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet



I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

I bemærkningerne til afsnit 4 om økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser er det efter dialog med Skatteministeriet tilføjet, at mindreprovenuet fra energiafgifterne forventes at være ikke-nævneværdige. Det bemærkes, at Motorstyrelsen ikke har afgivet særskilt høringssvar men har koordineret med Skatteministeriet, som har indsendt høringssvar.

I bemærkningerne under punkt 2.1.2 Transportministeriets overvejelser er det tilføjet, at udformningen af forsøgsordningen med dobbeltrailere og ændringer hertil f.eks. eventuelle udvidelser af vejnettet og ændrede tekniske specifikationer vil påvirke konsekvensvurderingerne.

I bemærkninger til afsnit 4 om økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser er der tilføjet en udvidet beskrivelse af omkostninger til systemunderstøttelsen i forsøgsordningen med dobbeltrailere i forlængelse af bemærkninger fra Digitaliseringsstyrelsen.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.