



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

11. oktober 2023
2021-3628

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

KOM (2023) 445

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 11. juli 2023 fremsat forslag til ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om største tilladte vægte og dimensioner i national og international trafik.

Den danske sprogversion er oversendt den 12. september 2023.

Forslaget omfatter nye krav til vægte og dimensioner for tunge køretøjer, der kører på tværs af EU-landene. Det primære formål med revisionen er at optimere godstransporten på det indre marked, at fremme tunge nulemissionskøretøjer med henblik på at reducere CO₂-udledning samt understøtte brug af intermodale enheder (standardiserede fragtenheder, som anvendes på flere forskellige transportformer, fx lastbil og tog). Endelig har forslaget til formål at sikre en mere ensartet og effektiv håndhævelse af vægt- og dimensionskrav blandt medlemslandene.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser, som undersøges nærmere inden regeringens endelig stillingtagen.



Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at en revision af reglerne om største tilladte vægte og dimensioner for tunge køretøjer er samfundsgavnlig. Større og tungere lastbiler kan køre med mere gods, som alt andet lige kan betyde, at den samme mængde gods kan transporteres på færre lastbiler. Det kan stimulere det indre marked for godstransport til gavn for dansk erhvervsliv, ligesom det – med bl.a. ambitionen om at fremme nulemissionskøretøjer – kan reducere CO₂-udledningen fra vejtransporten og bidrage til at fremme den grønne omstilling. Mere gods på lastbilerne og færre lastbiler kan desuden bidrage til afhjælpe problemet med chaufførmangel. Regeringen bakker også op om ambitionen om at styrke og ensarte håndhævelsen på tværs af medlemsstaterne, så der slås ned på de aktører i branchen, som ikke overholder reglerne.

Regeringen så dog gerne, at revisionens ambitionsniveau blev hævet i forhold til den grønne omstilling, f.eks. ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 445 den 11. juli 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF (*herefter vægt- og dimensionsdirektivet*), der beskriver de maksimale tilladte vægte og dimensioner for udvalgte vejgående køretøjer.

Den danske sprogversion for forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet blev oversendt den 12. september 2023.

Vejtransportsektoren er afgørende for at lette handel og mobilitet, forbinde virksomheder og kunder i hele EU og fremme økonomisk vækst og beskæftigelse. Vægt- og dimensionsdirektivet blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre fri bevægelighed for varer og fair konkurrence i det indre marked, forbedre trafiksikkerheden og forebygge skader på vejinfrastrukturen. I de seneste ændringer af direktivet, som blev vedtaget i 2015 og 2019, blev der sat et nyt fokus på miljøaspekterne i transportsektoren med det formål at reducere energiforbruget og drivhusgasemissionerne. Dog har en evaluering i 2022 af det nuværende direktiv vist, at det ikke er tilstrækkeligt med hensyn til at sikre lige konkurrencevilkår og understøtte redueringen af CO₂-udledningen.

Netop reducere af CO₂-udledningen er centralt i det nye direktiv. Som baggrund for forslaget, oplyser Kommissionen, at vejtransport spiller en central rolle i godstransportsystemet med mere end 3/4



af de varer (77,4 pct.), der transporteres i EU over land. Det er imidlertid en kilde til adskillige socioøkonomiske og miljømæssige virkninger, herunder drivhusgasemissioner, luft- og støjforurening, trængsel, risici for trafikikkerheden og slid på vejinfrastrukturen. Tunge køretøjer såsom lastbiler og busser tegner sig for 28 pct. af drivhusgasemissionerne i vejtransport (6 pct. af EU's samlede emissioner) og er en væsentlig kilde til nitrogenoxidemissioner (34 pct. af vejtransportens nitrogenoxidemissioner i 2020). De er også en kilde til andre luftforurenende stoffer såsom partikulært materiale.

Med udgangspunkt i disse udfordringer har Kommissionen foretaget en konsekvensanalyse i 2023, som viste, at der med tre politiske løsningsmodeller er store besparelser at hente i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. De tre politiske løsningsmodeller tager alle fat på de identificerede problemer og årsagerne bag, og de bidrager hver især til at nå specifikke og vigtige mål, men med forskellige niveauer af effektivitet og virkning. Kommissionens foretrukne løsningsmodel er model B, da den vurderes at være mest effektiv og virkningsfuld. Forslaget er desuden en del af Kommissionens samlede fragtstrategi, som har til formål at gøre transport af fragt mere grønt i EU.

3. Formål og Indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at adressere tre udfordringer:

1. fremme udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer,
2. understøtte en fragmentering af markedet for længere og tungere køretøjer og
3. sikre effektiv og konsekvent håndhævelse.

Forslaget søger med andre ord at fjerne hindringer og skabe stærkere incitamenter for udbredelsen af nulemissionsteknologier og energibesparende udstyr i sektoren for tunge køretøjer. Dertil skal forslaget yderligere lette kombineret transport, tydeliggøre reglerne for anvendelse af længere og/eller tungere køretøjer i grænseoverskridende transport og gøre håndhævelsen effektiv og virkningsfuld.

Økonomiske og klimamæssige konsekvenser

Kommissionen oplyser, at forslaget forventes at generere op til 597,49 mia. DKK (80,2 mia. EUR) i besparelser på tværs af hele EU. Derudover anslås det, at der med forslagets ændringer vil være



en samlet reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa, dvs. inkl. den fra skib, fly og tog.

Nye grænseværdier for vægte og dimensioner

I forslaget bilag 1 foreslås nye grænseværdier for henholdsvis vægte og dimensioner for tunge køretøjer. Der er foretaget ændringer i værdierne inden for både maksimale vægte, maksimale højder samt akseltryk.

Af centrale ændringer i revisionen er forhøjelsen af den maksimale vægtgrænse for nulemissionskøretøjer fra 42 ton til 44 ton uanset vægten for nulemissionsteknologien (artikel 10 b). Med andre ord kan den vægtforøgelse give branchen mulighed for at få mere og mere gods med per køretøj, efterhånden som nulemissionsteknologien bliver gjort lettere og mindre. Endvidere giver forslaget mulighed for øget totalvægt for 5-akslede lastbiler med +8 tons, hvilket giver mulighed for en totalvægt på max 40 tons.

Grænseoverskridende transport

Af forslaget følger endvidere, at det - for at skabe juridisk klarhed om brugen af køretøjer, der overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i direktivet – præciseres i et nyt stk. 1, litra c), at der i tilfælde, hvor medlemsstaterne gør brug af nationale undtagelser, ikke i udgangspunktet gives ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser.

Intermodal transport

Forslaget fremmer yderligere intermodal transport ved at klassificere lastbiler, sættevogne og påhængsvogne som intermodale lastenheder på samme måde som containere. Derved kan disse køretøjsenheder drage fordel af den samme ekstra vægt på op til 4 ton som vejkøretøjer, der transporterer containere eller veksellad (Bilag 1).

Det følger endvidere af forslaget, at bestemmelserne i vægt- og dimensionsdirektivet skal supplere Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne for så vidt angår fremme og støtte af væksten i intermodal transport. Definitionen af intermodal transport i vægt- og dimensionsdirektivet tilpasses således terminologien i direktivet om kombineret transport for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra vægttillæg som for vejkøretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som



anvendes i intermodal containertransport. Et sådant vægtincitament ventes at tilskynde vejtransportvirksomhederne til også at deltage i intermodal transport uden container.

”One-stop-shop” – Adgang til særtransport og modulvognregsregler

Revisionen indeholder også bestemmelser om større harmonisering af administrative krav i forbindelse med udstedelse af tilladelser til transport af udelelig last med køretøjer, der overskrider de pågældende vægt- og dimensionsgrænser på det område (særtransport). Herunder etableringen af en slags ”one-stop-shop” med oplysninger om nationale bestemmelser og adgang til anvendelse af standartansøgningsskema (artikel 4 a, stk. 1).

Håndhævels tiltag

I forslaget er der lagt op til nye krav om konkrete håndhævels tiltag i form af øget kontrol og overvågning. Der foreslås foranstaltninger, der gør håndhævelsen mere målrettet og effektiv ved anvendelse af vejningsmekanismer, som for eksempel WIM (Weigh In Motion). På den måde kan medlemsstaterne forbedre deres overblik over de tunge køretøjer, der overskrider de maksimale grænseværdier angivet i vægt- og dimensionsdirektivet.

Anvendelse af modulvognregler

I henhold til forslaget kan medlemsstaterne tillade anvendelse af modulvognregler på deres område i national og international trafik under forudsætning af information til medlemslandene herom, se straks nedenfor. Et medlemsland må således ikke i international transport afvise et modulvognregler fra en anden medlemsstat, forudsat at disse ikke overstiger de største vægt- og dimensionsgrænser, der er fastsat for europæiske modulsystemer i den nationale transport. Det vil betyde, at grænseoverskridende transport med modulvognregler ikke længere forudsætte bilaterale aftaler, men vil følge direkte af direktivet.

I forslaget pålægges medlemsstaterne at arbejde på et nationalt informations- og kommunikationssystem oprettet af hver medlemsstat med fokus på at hjælpe vejoperatørerne på tværs af EU med den nødvendige information på de europæiske modulsystemer. Desuden udvides mulighederne for, at medlemsstaterne kan oprette forsøgsordninger med henblik på at teste nye teknologier, herunder europæiske modulsystemer med en maksimal forsøgsperiode på fem år.

Af Transportministeriets nedenstående oversigt fremgår de væsentligste elementer i direktivforslaget vedr. bl.a. øgede vægt,



længde og højde for de forskellige typer tunge køretøjer sammenholdt med det gældende direktiv.

Når forslaget er implementeret, skal de faktiske virkninger overvåges og sammenlignes med målene og de forventede virkninger som først præsenteret af Kommissionen. Det reviderede direktiv vil løbende blive evalueret hvert andet år af Kommissionen, med input fra medlemsstaterne.



En oversigt over væsentlige tiltag i Kommissionens forslag til revision kan findes i nedenstående skema:

	Kommissionens forslag (nyt direktiv)	Gældende direktiv
1. Øget vogntogslængde for nulemissionskøretøjer	Mulighed for op til 90 cm ekstra længde for køretøjer og vogntog drevet af nulemissionsteknologi	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
2. Øget vægt for lav- og nulemissionslastbiler og busser	Mulighed for op til 2 tons for lavemissionskøretøjer og -vogntog og op til 4 tons for nulemissionskøretøjer og -vogntog	Gældende direktiv giver mulighed for op til 1 respektive 2 ton ekstra vægt
3. Øget drivakseltryk for nulemissionslastbiler og busser	Største drivakseltryk hæves fra 11,5 ton til 12,5 ton for nulemissionskøretøjer	Gældende direktiv begrænser drivakseltryk til 11,5 tons
4. Øget totalvægt for 5-akslede lastbiler	Mulighed for + 8 tons (total 40 tons) for 5-akslede lastbiler	32 ton for lastbiler med 4 eller flere aksler.
5. Højere totalvægte	Frem til 31.12.2034 gives medlemsstaterne mulighed for at hæve den tilladte vægtgrænse til 44 ton (46 ton for intermodale transportere) i internationale transportere fsva. køretøjer, der kører på fossile brændstoffer	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
6. Modulvogntog	Adgangen til anvendelse af modulvogntog (EMS) præciseres – både nationalt og grænseoverskridende, herunder særligt adgangen til grænseoverskridende transport	Det er ikke entydigt, hvorvidt modulvogntog (EMS) kan anvendes grænseoverskridende, særligt ikke uden at der indgæet en bilateral aftale
7. Intermodal transport	Der tilføjes en række lempelser og præciseringer med henblik på at fremme intermodal transport. Herunder mulighed for anvendelse af andre transporttyper end containere til intermodal transport	Definitionen af intermodal transport og en række henvisninger vanskeliggør i visse tilfælde intermodal transport.
8. Øget højde for intermodal transport	For køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-containerer), øges største højde til 4,3 m (+ 30 cm)	Håndteres pt. nationalt med konkrete tilladelser som særtransporter for at sikre en rute, hvor højden er mulig
9. Lettere ansøgningsprocesser og elektroniske fragtdokumenter	Krav om nationale informationssystemer til at lette ansøgningsprocedurer om anvendelse af EMS. Krav om højere grad af elektroniske fragtdokumenter ifm. intermodale transportere	Nye forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
10. Øget vogntogslængde for autotransportere	Der indføres øget vogntogslængde for autotransportere-vogntog i grænseoverskridende transport (+ 2 meter)	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen lægger vægt på, at formålet med revisionen af direktivet er at fjerne udfordringer og øge incitamenterne for brugen af nul-emissionsteknologi og energibesparende opbygninger inden for sektoren for tunge køretøjer. Derudover lægger Kommissionen vægt på, at ændringerne også har til formål at tydeliggøre reglerne for tværgående godstransport mellem medlemsstaterne, da der på nuværende tidspunkt findes en lang række divergerende, og enkelte uklare, nationale regelsæt på tværs af medlemsstaterne, hvilket er vanskeligt at håndhæve. Resultatet af disse mangler betyder samlet set en større begrænsning af varernes frie bevægelighed og en generel harmonisering af godstransporten i EU. Derfor vurderer Kommissionen, at nærhedsprincippet er overholdt.

Forslaget relaterer sig ikke til danske regler om vægt og dimensioner for større køretøjer, men om merværdien ved at fastsætte fælles EU-standarder for tunge køretøjers vægt og dimensioner i grænseoverskridende transport. En koordineret EU-indsats vil kunne formindske risikoen for markedsfragmentering, konkurrenceforvridning og diskriminerende praksis, hvilket medlemsstaterne hver for sig nationalt kan have vanskeligt ved at håndtere.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

I Danmark findes der regler for køretøjers vægte og dimensioner i flere bekendtgørelser, som er udstedt i medfør af færdselsloven. Det drejer sig i det væsentlige om:

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Denne regulerer de tekniske krav til køretøjerne.

Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk. Denne regulerer køretøjers



vægte og dimensioner. I bekendtgørelsen indgår kun typegodkendte køretøjer, både EU-typegodkendte og national individuelt godkendte køretøjer.

Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport. Denne regulerer særtransport af udeleligt gods, som nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog. Denne regulerer modulvogntog, hvor de enkelte køretøjer opfylder gældende bestemmelser om længde, men hvor den samlede vogntogslængde overskrider 18,75 m.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet vil have direkte indvirkning på dansk ret, idet de ændrede vægte og dimensioner i direktivet vil medføre, at der skal ændres i flere forskellige danske regelsæt.

Derudover vil forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet have direkte indvirkning på dansk ret for så vidt angår direktivets krav om kontrol og overvågning af godstransporten. I forlængelse heraf vil der blive et behov for at udarbejde straffebestemmelser om blandt andet bøderammen for overtrædelse af de maksimale vægte og dimensioner.

Slutteligt vil revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet have indvirkning på dansk ret, hvis man ønsker en national forsøgsordning i en begrænset periode, som inkorporerer nye teknologier eller nye koncepter. Her ville der skulle skabes hjemmel i færdselsloven, men også laves en ny specifik bekendtgørelse for den pågældende forsøgsordning.

Med forslaget skal der foretages ændringer i følgende regelsæt:

- *Færdselsloven jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023.*
- *Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr*
- *Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk*
- *Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport*



- *Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog*

Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark, herunder administrative.

De statsfinansielle konsekvenser i relation til vejslid m.v. ved kørsel med større og tungere køretøjer i henhold til forslaget, afventer en nærmere undersøgelse af Vejdirektoratet inden endelig stillingtagen. Det vurderes foreløbigt, at der vil være tale om betydelige konsekvenser. Særligt vurderes det, at forhøjelse af drivakseltrykket med 1 ton vil medføre betydelige konsekvenser for vejsliddet på såvel det statslige som kommunale vejnet. Yderligere vil generelt højere køretøjer i intermodal transport udgøre en stor udfordring for infrastrukturen, som enten skal løses ved omfattende ombygninger eller skiltning og etablering af omkørselsruter.

Herudover vil forslaget få statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med overvågning af tunge køretøjer. Det skal undersøges, hvilke systemer, såsom weigh-in-motion-systemer (WIM), der er aktive i den danske vognpark, og som er omfattet af direktivet. Kontrollen og udgifter hertil er afhængige af kravene til intensiteten af overvågningen. Der vil således være implementeringsomkostninger samt administrative omkostninger for de udvalgte myndigheder, der skal varetage denne kontrol og overvågning. En nærmere vurdering og skøn for statsfinansielle konsekvenser vil skulle konsolideres yderligere inden endelig stillingtagen

Forslaget vil kunne medføre et mindreprovenu fra energiafgifter og køretøjsrelaterede afgifter samt. Størrelsen heraf afventer en nærmere undersøgelse i Skatteministeriet.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevilningsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil som udgangspunkt ikke medføre negative samfundsøkonomiske konsekvenser. Det antages, at der med forslaget derimod må forventes at være overvejende positive konsekvenser i forhold til blandt andet udfordringerne med chaufførmangel på tværs af medlemsstaterne. Dette skyldes den generelle stigning i mængden af gods, der kan medbringes ved samme antal lastbiler. Dette vil endvidere alt andet lige sænke omkostninger ved transport til gavn for virksomheder og forbrugere.

Sidst kan effektiviseringerne ved forslaget medføre færre lastbiler på vejene og dermed en bedre trafikafvikling med de positive effekter for samfundsøkonomien, som det indebærer.

Derudover forventer Kommissionen, at forslaget vil medføre en samlet reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes generelt at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for de danske virksomheder. Med øget tilladt totalvægt samt større dimensioner og forenklet adgang til anvendelse af modulvogntog i grænseoverskridende transport, vil erhvervslivet blandt andet opleve forbedrede omsætningsmuligheder, idet den enkelte lastbil under visse forhold kan transportere mere gods.

Det vurderes at 'One-Stop-Shop' vil medføre administrative besparelser for nogle danske transportvirksomheder, særligt når det omhandler særtransport på tværs af grænser indenfor EU. De administrative besparelser findes i lettere administration i forbindelse med ansøgninger af tilladelser til særtransport, hvor de nationale vægt- og/eller dimensioner overskrides. Derudover er der administrative besparelser ved enklere adgang til information om forpligtelser i forbindelse med særtransport.

For så vidt angår forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme nationale fravigelser vil det, såfremt forslaget vedtages, kunne få negative konsekvenser for erhvervslivet. Dette gælder særligt for virksomheder, der opererer grænseoverskridende i Norden, hvor der er mangeårig tradition for at acceptere grænseoverskridende transport med køretøjer, der overholder nationale undtagelser i de respektive lande.



Derudover er der med forslaget sat en række nye krav i forhold til de administrative processer, herunder en generel harmonisering og forenkling af ansøgningsprocesserne relateret til transport af udelig last (særtransport), bl.a. gennem anvendelse af en standardiseret digital ansøgning og nem adgang til oplysninger om nationale regelsæt. Tiltag som skal lette administrative byrder, handel og mobilitet i Vejtransportsektoren, til gavn for erhvervslivet.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget ovenstående kan ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt. Disse afhænger af, hvordan forslaget vil blive implementeret i de enkelte medlemsstater, da det særligt er ved transport på tværs af grænser i EU, at de administrative besparelser findes.

Der tegner sig dog et billede af, at forslaget skaber grundlag for væsentlige administrative besparelser for danske virksomheder.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF vil have positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark.

De europæiske modulsystemer er blandt andet med til at sikre, at der med forslaget opnås forbedret trafiksikkerhed og beskyttelse af infrastrukturen, grundet at disse køretøjer alene anvendes på 'egnede' dele af vejnettet. Derudover har Kommissionens krav om effektiv og konsekvent håndhævelse af reglerne samt etablering af overvågningssystemer direkte positiv indvirkning på de nuværende risici for trafiksikkerheden, i forhold til begrænsning af de køretøjer, der ulovligt overskrider de gældende maksimale vægte og dimensioner i dag.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. juli 2023. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 6. september 2023.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:

Rådet for Grøn Omstilling



Rådet for Grøn Omstilling afgiver hermed bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af vægt- og dimensionsdirektivet og takker for muligheden for at komme med vores input.

1. Grænseoverskridende kørsel

Baggrund for foreslåede ændringer til artikel 4(b): Det er vigtigt at bevare Kommissionens foreslåede to tons ekstra på totalvægten for nulemissionslastbiler og at denne vægtforøgelse ikke undermineres af reglerne med grænseoverskridende kørsel med 44 tons ICE-lastbiler, som der f.eks. er udsigt til ved grænsen mellem Frankrig og Belgien.

Ændringsforslag til Artikel 4b, hvor punkt 1 og 2 slettes og erstattes med følgende:

1. Medlemsstaterne bør kun acceptere en vægtgrænse mellem 40 og 44 tons for grænseoverskridende kørsler med ICE-lastbiler (lastbiler med forbrændingsmotorer), såfremt der er fastsat en ekstra vægtforøgelse på 4 tons over dette aftalte maksimum for nulemissionslastbiler og/eller køretøjskombinationer involveret i intermodale transportoperationer.
2. I national lovgivning og bilaterale aftaler, der regulerer grænseoverskridende kørsler, hvor den samlede teknisk tilladt pålæssede maksimumvægt (TPMLM) af køretøjskombinationer, inklusive 4 tons nulemission/intermodal vægtforøgelse, er på eller over 46 tons, kan medlemsstaterne begrænse brugen af de 4 tons ekstra vægt til 6-akslede køretøjskombinationer.

Alternativt ændringsforslag vil være helt at slette 4b (dvs. 4b(1-3)). Dette for at beskytte det eksisterende grænseoverskridende maksimum på 40 tons og dermed bevare forskellen mellem ICE og nulemissionslastbiler, så der er en større tilskyndelse til at fragte med nulemissionslastbiler.

2. Definition af nulemissionskøretøjer og udelukkelse af e-trailere

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt at præcisere definitionen af nulemissionskøretøjer og udelukke e-trailere fra denne definition (punkt 2.2 i bilaget). Ændringsforslaget er skrevet ind i bilagsteksten nedenfor og markeret med **fed** og overstreget, hvor det anbefales at teksten slettes:



2.2 Vehicle combinations				
	2.2.1	Road trains with five or six axles		
		(a) two-axle motor vehicle with three-axle trailer	40 tonnes	
		(b) three-axle motor vehicle with two or three-axle trailer	40 tonnes	
	2.2.2	Articulated vehicles with five or six axles		
		(a)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(b)	-axle motor vehicle with two or three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(c)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	42 tonnes
		(d)	three-axle motor vehicle with two- or three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	44 tonnes
	2.2.3	Road trains with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle trailer	36 tonnes	
	2.2.4	Articulated vehicles with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle semi-trailer, if the distance between the axles of the semitrailer:		
		2.2.4.1	is 1,3 m or greater but not more than 1,8 m	36 tonnes



	2.2.4.2	is greater than 1,8 m	36 tonnes
In case the maximum authorised weight (MAW) of the motor vehicle (18 tonnes) and the MAW of the tandem axle of the semi-trailer (20 tonnes) are respected and the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognised as being equivalent within the Union as defined in Annex II the maximum authorised weight provided for in point 2.2.4.2 shall be increased by 2 tonnes.			
In the case of vehicle combinations including alternatively fuelled vehicles other than zero-emission vehicles, the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2 shall be increased by the additional weight of the alternative fuel technology with a maximum of 1 tonne.			
<p>In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.1 and 2.2.2 shall be increased by 4 tonnes.</p> <p>For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, forhøjes de maksimalt tilladte vægte i henhold til underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 tons.</p> <p>En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]</p>			
<p>In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.3 and 2.2.4 shall be increased by 2 tonnes.</p> <p>For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, øges de maksimalt tilladte vægte i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 tons.</p> <p>En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]</p>			



Rettidig national implementering

Ændringsforslag: For at sikre, at medlemslandene implementerer direktivets regler rettidigt, foreslår vi at tilføje følgende bestemmelse i revisionen: Inden for 12 måneder efter denne revisions ikrafttræden bør medlemsstaterne ajourføre deres nationale lovbestemmelser for at give 4 tons vægtforøgelse til nulemissionskøretøjskombinationer eller til brug i intermodal transport. De nævnte køretøjskombinationer er defineret i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2.

3. Mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold

Baggrund for foreslåede ændringer: Der er behov for en mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold, herunder udfasningsdatoer. Nedenfor i tabellen ses vores ændringsforslag, markeret i **fed** og overstreget.

3.4 Driving axle			
	3.4.1	Driving axle of the vehicles referred to in points 2.2, 2.3 and 2.4 other than zero-emission vehicles	11,5 tonnes
	3.4.2	Driving axle of zero-emission vehicles referred to in points 2.2.1 and 2.2.2 Drivaksel på nulemissionskøretøjer, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2029, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4 Fra 1/1/2029 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede nulemissionskøretøjer som refereret til i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.	12,5 tonnes 12 tonnes
	3.4.3	Zero-emission two-axle buses Nulemissions to-akslede busser Drivakslen på to-akslede nulemissionsbusser, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2035, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4	12,5 tonnes



	<p>Fra 1/1/2035 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede to-akslede nulemissionsbusser.</p> <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	12 tonnes
3.4.4	<p>Bestemmelserne i punkt 3.4.2 og 3.4.3 er underlagt følgende obligatoriske sikkerhedsforanstaltninger for nyregistrerede nulemissionskøretøjer, der anvender en 12 tons drivaksel fra [2025]:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bredbaserede højeffektive enkelt-dæk på styreakslen med EU-dækklassificeringsminimum på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb2. Dobbelt-dækkonfiguration på drivakslen med dæk med EU-dækklassificeringsminima på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb3. Et dæktryksovervågningsystem, der advarer føreren om et tryktab på mere end 0,5 bar, med pligt til at genoprette trykket til det anbefalede niveau ved den nærmeste tilgængelige facilitet under hensyntagen til kørselsretningen4. En accelerationsbegrænser, der sikrer, at acceleration fra hvile ikke overstiger 1,2m/s² <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	

4. EMS/Modulvogntog

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt, at det sikres, at grænseoverskridende modulvogntogs/EMS-kørsler er nulemissionskørsler inden 2030. Sikkerheden skal prioriteres og det samme bør modalskift mellem jernbane/vandveje. Nedenfor er to forskellige ændringsforslag. I og med den danske sprogversion af lovtæksten endnu ikke er tilgængelig, indsætter vi den oprindelige lovtækt på engelsk med overstregninger til ændringsforslag, der bør slettes og fed for tilføjelser, også på engelsk.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 1 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, *uanset hvornår de påbegyndes*:



‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- ~~(d) the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.’;~~

(d) Member States shall set a monitoring system and assess the impact of routes / movements of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an evaluation to assess the impact of any movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;**
- Road infrastructure;**
- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an assessment of the route or movement of the European**



Modular Systems, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessments to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

Cross-border movement of European Modular Systems shall be operated by zero-emission vehicles from 01/01/2030.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 2 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, der begynder efter datoen for denne revisions ikrafttræden [forventet ~2025]:

‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- (d) ~~the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~



Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.;~~

(d) from the date of entry into force [~2025] Member States shall set a monitoring system and assess the impact of any proposed new route or movement of European Modular Systems on the following:

- **Road safety: Member States shall conduct an ex-ante evaluation to assess the impact of the newly-proposed movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;**
- **Road infrastructure;**
- **Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an ex-ante assessment of the proposed route or movement, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.**

The Member States involved must send the above-described assessment to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

From 01/01/2030, all routes or movements of European Modular Systems which commenced after the date of entry into force [~2025] shall be operated by zero-emission vehicles.

5. 5-akslede køretøjer

Baggrund for foreslåede ændringer: Medlemslandene bør selv kunne regulere maxvægten for nationale køretøjer, såfremt der påbydes en 2 tons vægtforøgelse til nulemissionslastbiler oven i de



ationale vægtgrænser. Ændringsforslag skrevet i **fed** og slettet ved overstregning.

2.3 Motor vehicles		
2.3.6	Five-axle motor vehicles with two steering axles where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognized as being equivalent within the Union as defined in Annex II, or where each driving axle is fitted with twin tyres and the maximum weight of each axle does not exceed 9,5 tonnes. Mens den maksimale vægt for fem-akslede køretøjer forbliver et anliggende for de nationale myndigheder, skal medlemsstaterne give nulemissions fem-akslede køretøjer en 2 tons ekstra vægt.	40 tonnes

6. Længdeforøgelse for nulemissionslastbiler

Til dette punkt har vi ikke nogen ændringsforslag. Vi støtter Kommissionens forslag, der pålægger det længere køretøj at tage hensyn til den europæiske vendecirkel (1.5 i bilaget)

1.5 Any motor vehicle or vehicle combination which is in motion must be able to turn within a swept circle having an outer radius of 12,50 m and an inner radius of 5,30 m
--

DTL Danske Vognmænd

DTL-Danske Vognmænd takker for at blive hørt i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet.

DTL-Danske Vognmænd ser positivt på en udvikling hen mod mere fleksible regler, som kan styrke effektiviteten i transporterne og dermed være med til at styrke den grønne omstilling. Revisionen bør dog ske i respekt for den gode og effektive transportstruktur, der i dag findes i og imellem de fire nordiske lande, Danmark, Finland, Norge og Sverige, hvor bl.a. vognvogtsvægte, der er væsentlig højere end i de fleste andre EU-lande sammen med mere fleksible længdebestemmelser end i resten af EU, muliggør væsentlig mere energieffektive og klimavenlige transporter, både nationalt og imellem de nordiske lande. Derfor bør man afstå fra at indføre maksimale vægte og mål for fx modulvogntog og HCT-vogntog (High Capacity Transport), herunder DUO2/dobbeltrailer-vogntog, der er planlagt til at rulle i Danmark på et mindre vejnet i



2024. Den gode udvikling i Norden bør ikke standses ved fx at indføre vægtbegrænsninger for grænsepassage, når to lande er enige om en tilladt vogntogsvægt, der ligger over EU's 40 tons-grænse.

Det skal dog hilses velkommen med en bedre definerings af modulvogntog, EMS (European Modular System), DUO2 mv., der indgår under gruppen af HCT-vogntog. Det modtages også med stor tilfredshed, at der er intentioner om at få en ensartethed på området for særtransporter i Europa. Det er højest utilfredsstillende og unødigt omkostningstungt for hele industrien med de forskellige ansøgningsprocedurer og regler for særtransporter. DTL vil opfordre til, at man holder fokus på koncepterne i de tre lande Danmark, Finland og Sverige, hvor man har gode og smidige koncepter, som er under stadig udvikling, så vi ikke kommer frem til en løsning, som i visse mellemeuropæiske lande, hvor man ofte venter i månedsvis på en simpel transporttilladelse til en særtransport. DTL Kran-Blok Erfa, bidrager gerne med informationer og praktiske eksempler, og samtidig vil vi også opfordre til, at man holder tæt kontakt med den internationale særtransport-organisation ESTA.

Når det gælder modulvogntog og DUO2 mv., der er længere og/eller tungere end EU's almindelige regler for almindelige vogntog, kan vi støtte formuleringen i punkt 4 – 4.B, (*restriktioner for grænseoverskridende transport af tungere og/eller længere køretøjer*), og at man bør sikre fri passage og frit vejnet på begge sider af landegrænserne for modulvogntog samt på sigt også andre HCT-kombinationer, så som DUO2. I Norden er det også vigtigt, at der til stadighed vil være uhindret passage og vejnet til rådighed for vogntogskombinationer, der falder ind under modulvogntog med vogntogsvægte på 60 ton (højere vægte i Finland/Sverige), og som blot er en kombination med en lastbil med en stor påhængsvogn, der både er almindelige i Danmark, Finland og Sverige.

DTL-Danske Vognmænd skal ikke undlade at gøre opmærksom på det u hensigtsmæssige i, at man opererer med fx modulvogntog, med en maksimal vogntogsvægt på blot 44 tons. Hvis ikke den tilladte vogntogsvægt hæves til mindst 50 tons, vil evt. nye modulvogntogsforsøg i lande, hvor man ikke allerede er i gang med højere vogntogsvægte aldrig komme ud med et positivt resultat. Det skyldes, at den forøgede egenvægt ved tilkobling af fx en linktrailer eller en dolly og en trailer, reducerer den tilladte lastevne dramatisk ud fra 40 eller 44 tons vogntogsvægt. Det vil dermed reducere mulighederne for at laste retur på normal vis. Det er illustreret i tabellen herunder (tallene angiver kg):



Udgangspunktet er et såkaldt linkvogntog, bestående af en typisk treakslet lastbil, opbygget som sættevognstrækker, en toakslet linktrailer, der er en kort trailer med mulighed for tilkobling af yderligere en trailer i standardmål (13,6 m lang)

Tilladt vogntogsvægt	40000	44000	50000	60000	64000
Lastbil (trækker), egenvægt	9000	9000	9000	9000	9000
Linktrailer, egenvægt	7700	7700	7700	7700	7700
Trailer, egenvægt	7300	7300	7300	7300	7300
Samlet egenvægt	24000	24000	24000	24000	24000
Mulig lastevne	16000	20000	26000	36000	40000

Med 40 tons tilladt vogntogsvægt vil kombinationen udelukkende kunne anvendes til meget let gods, og hvis vognmandsfirmaet ikke har tilsvarende let gods, som kan tages med retur, vil det altid blive en dårlig løsning. Det skyldes, at vogntoget ikke kan køre hen til en virksomhed og hente et "almindeligt" læs på måske 30 eur-paller (svarende til bundpladsen i en 13,6 m standardtrailer), der typisk vejer 25 tons (svarende til 830 kg pr palle).

Derfor vil kombinationen udelukkende kunne finde anvendelse ved niche-transporter af let gods både ud og hjem, selvom vogntoget er dimensioneret til at transportere op til ca. 53 paller med en vægt op til ca. 36 tons (40 tons i Sverige og Finland). Vælger man i stedet blot 50 tons vogntogsvægt, vil sådan et vogntog dog kunne laste et "almindeligt" læs på fx 26 tons. Det er også fint, at man får implementeret faste regler for autotransportere, både definitioner og totallængde.

Det er også godt at få indskrevet reglerne for aerodynamiske og nulemissions-lastbiler. Når det gælder køretøjer, der anvender alternative og nulemissions-drivmidler, er der brug for mindst 1200 mm ekstra længde, så fx batterier og gastanke kan klemmes ind mellem lastbilens foraksel og bogien på en tre- eller flerakslet lastbil.

Udfordringen med totalhøjde på vogntog, som udfører transport af High Cube ISO-containerne, som bliver mere og mere udbredt, herunder også med SideLoader-vogntog, som selv kan laste og aflæse containerne, bør klares ved, at man får hævet totalhøjden til 4,40 m, og det bør ikke gælde særskilte godsarter, men alle transportere.

Vi skal også advare mod, at man indfører regler om, at køretøjer, der skal indgå i modulvogntogs-kombinationer, eller som blot er tungere end EU's standardvægte på 40 tons, skal være EU-helbils-godkendte for at kunne passere landegrænser. En meget stor del af lastbilerne i Norden, som indgår i vogntogskombinationer, er treakslede og ikke med træk på begge aksler. Oftest er de af typen



6x2 med en drivaksel, hvor mange er bygget op med en såkaldt Norgesbogie, der ikke kan indgå i en EU-helbilsgodkendelse. Navnet er opstået fordi, det er helt nødvendigt at have en sådan akselkonfiguration ved kørsel i Norge, og de er også i Danmark en del af de nationale regler. Det er også en forudsætning for udførelsen af mange transporter i de øvrige nordiske lande, fordi den kan overføre en høj vægt til drivakslen ved igangsætning og sikre, at vogntogene kommer afsted i offroad og i vinterføre.

DI Transport

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 6. september 2023. DI Transport skal indledningsvist takke for muligheden for at indgive bemærkninger til forslaget. Branchen har i adskillige år efterspurgt en revision af vægt- og dimensionsreglerne, hvorfor det er positivt, at EU-Kommissionen nu har fremlagt sit forslag. Forslaget er en del af den grønne fragtpakke og et af formålene med et revideret direktiv er da også at drage nytte af de effektiviseringsmuligheder, der ligger i at tillade øget vægt og dimensioner for en række godstransportkøretøjer på de europæiske veje, og dermed reducerer udledningen af CO₂. Forslaget indeholder en række positive elementer, der tillader operatørerne at øge effektiviteten, sikre bedre sammenhæng med andre transportformer og reducere udledning.

Forslaget bidrager således til den grønne omstilling af transportsektoren og de overordnede reduktionsmål i Green deal og Fit55. Det er positivt, at man tager højde for den øgede vægt, der følger af nulemissionskøretøjer, herunder behovet for ekstra vægt til batterier, aerodynamisk indretning af køretøjer mv.

Der følger dog af forslaget også en række udfordringer. Ikke mindst i relation til anvendelsen og udbredelse af det europæiske modulvognskoncept (EMS). Det er på den ene side positivt, at forslaget giver medlemsstaterne mulighed for at tillade national og grænseoverskridende brug af EMS på deres område, forudsat at en række betingelser er opfyldt vedrørende de maksimale vægte og dimensioner, der er tilladt på eget territorium, og i forbindelse med det tilgængelige netværk. Hvor national brug af EMS er tilladt, kan grænseoverskridende operationer ikke længere nægtes. Dette udvider omfanget af, hvad der i øjeblikket er tilladt, og skulle gerne i yderligere omfang optimere brugen af EMS over længere afstande og opnå flere fordele med hensyn til reduktion af antallet af køretøjer på vejen og det samlede brændstofforbrug.

På den anden side, går forslaget ikke tilstrækkelig langt i sit anvendelsesområde, da forslaget ikke harmonerer de nationale vægtgrænser. I de nordiske lande har man med stor succes anvendt EMS og med forslaget tillades da også vægtgrænser på 60 tons.



Men da en række EU lande ikke tillader højere vægt end 40 tons, begrænses de gevinster, der ville kunne høstes ved langdistancekørsel med EMS, fra f.eks. det nordlige Sverige gennem Danmark til Italien.

Desuden er testperioden begrænset til 5 år, hvilket synes for kort en periode, og man bør søge at gøre forsøget permanent. DI Transport skal opfordre til at der i forhandlingerne i Rådet arbejdes intenst på at overbevise de skeptiske EU lande om fordelene ved såvel EMS som EMSII / forsøget med DUOII lastbiler på dele af det danske vejnet. DI Transport skal i den forbindelse henvise til høringssvar afgivet i forbindelse med udkast til bekendtgørelse vedr. køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Dansk Erhverv

Reglerne om lastbilers tilladte vægt og dimensioner spiller en afgørende rolle for at forbedre energieffektiviteten i vejtransporten og reducere sektorens drivhusgasemissioner. Det er et vigtigt værktøj til at indfri EU's grønne ambitioner. Dansk Erhverv er positive overfor en revision af reglerne. Den grænseoverskridende transport med både længere og tungere lastbiler skal efter vores opfattelse fremmes mest muligt. Overordnet set er ambitionsniveauet i Kommissionens forslag i den henseende for lavt: Der bliver givet lidt ekstra vægt og længde til nulemissionslastbiler og lastbiler med aerodynamiske førerhuse, og landene bliver forpligtet til at tillade grænseoverskridende kørsel med tungere lastbiler på deres områder, hvis landet allerede selv har indført lignende nationale regler. De foreslåede ændringer er langt for nok til at høste de mange fordele, der er ved at udbrede længere og tungere lastbiler.

Danmark er et foregangsland

Danmark er et af de lande i EU, der har gode erfaringer med øgede vægt og dimensioner, modulvogntog og dobbeltrailere. Danmark bør i forhandlingerne arbejde for at et mere ambitiøst resultat, end fremlagt af Kommissionen. Forslaget gør efter Dansk Erhvervs mening ikke nok for at udbrede længere og tungere lastbiler i EU, herunder brugen af modulvogntog. For eksempel vil det effektivisere den europæiske vejtransport, hvis det bliver muligt at køre med modulvogntog med dimensioner som i Danmark på hele TEN-T-nettet.

Harmonisering er godt, men bevar fleksibiliteten



Forslaget ligger i et vist omfang op til harmonisering af reglerne. Det er fx positivt, at forslaget strømliner procedurerne for ansøgning om tilladelser til særtransport, og der bliver indført en *one-stop-shop*-tilgang. Det er vigtigt, at det bliver et hurtigt og smidigt system. Det vil mindske den administrative byrde og omkostningerne for operatørerne. Man fjerner behovet for tilladelse til højere lastbiler til transport af *high cube*-containere i intermodal transport, og der bliver indført en ny og højere højde for *high cube*-containere, som dog efter Dansk Erhverv mening bør udvides til at gælde alle transporter. Der bliver desuden indført harmoniserede regler for autotransporter, som Dansk Erhverv støtter op omkring. Det er dog helt afgørende, at en højere grad af harmonisering af reglerne ikke forhindrer, at vi herhjemme og i Norden kan fastholde vores nuværende mere ambitiøse og 'grønne' regler. Der skal fortsat være plads til national fleksibilitet, som der heldigvis også lægges op til med forslaget – det er vigtigt at fastholde.

Danmark skal kunne bevare de gældende nationale vægt- og dimensionsreglerne og gennemføre de kommende ændringer, der er politisk besluttet i år.

Det er positivt, at der fortsat bliver mulighed for, at landene bilateralt aftaler højere vægt og dimensioner for grænseoverskridende transport. Men så længe at forslaget ikke indeholder en generel forøgelse af vægt- og dimensionskravene i grænseoverskridende transport er forslaget for uambitiøst.

Det er også en vigtig pointe ift. kommende forhandlinger, at der ikke bliver indført maksimale vægte og mål på EU-niveau, da dette kan sætte en stopper for foregangslandene i Norden, hvis dette måtte blive indført. Det bliver foreslået, at forsøgsordninger med modulvogntog begrænses til fem år. Dansk Erhverv ser gerne, at der kommer mere fleksibilitet ind i forslaget, så forsøgene kan løbe over længere tid, da det er forbundet med betydelige investeringer i materiel.

Aerodynamiske og nulemissions-lastbiler

Med forslaget opdateres reglerne om ekstra vægt og længde for lastbiler med nulemissionsteknologi. Dansk Erhverv støtter forslaget. Revisionen hæver vægtgrænsen for nulemissionskøretøjer fra de nuværende 42 ton til 44 ton, uanset vægten af den faktiske nulemissionsteknologi. Det er nyt, at "ekstravægten" for nulemissionskøretøjer ikke er begrænset til kun at omfatte den ekstra vægt af nulemissionsteknologien. Det betyder, at operatørerne vil få ekstra lastevne og dermed nytte-lastkapacitet, når/hvis teknologien bliver lettere. Det kan give en tilskyndelse til at vælge grønt.

Dansk Erhverv er positive over for forslaget men bemærker, at biogaslastbiler som udgangspunkt ikke indgår i disse undtagelser.

Dansk Erhverv er grundlæggende enige i, at en stor del af vej-



transporten skal elektrificeres på sigt, men for de køretøjer og ruter der endnu ikke kan gøre brug af hverken batteri- eller brintteknologien, kan biogas være et godt og midlertidigt alternativt. I dag har biogas allerede været med til at sikre reduktioner i den tunge transport, og den grønne omstilling kan derfor fremmes yderligere, hvis biogas indgår i de generelle øget vægt- og dimensionskrav for nulemissionslastbiler, så denne teknologi også gøres til en god, grøn investering sat over for den ellers traditionelle diesellastbil.

Med forslaget må de maksimale længder for nulemissionskøretøjer overskrides med maksimum 90 cm, men der er brug for minimum 120 cm ekstra længde. Dansk Erhverv støtter udbredelsen af aerodynamiske førerhuse, og at der kan fastsættes lempeligere længde-regler herfor. Det er også vigtigt at have fleksible regler, der sikrer kombinationen af nulemissionskøretøjer og aerodynamiske førerhuse.

Udbred nulemissionslastbiler, men fortsat behov for effektivisering af den 'traditionelle' lastbil

Dansk Erhverv er enig i, at et af formålene med revisionen kan være at fremskynde udbredelsen af nulemissionslastbiler og fremme intermodal transport. Men fokus må ikke blive for ensidet på det formål. Så risikerer man at overse de store fordele med effektivitetsforbedringer og CO₂-reduktioner, der er ved at øge vægt og dimensioner for traditionelle lastbiler, der fortsat vil udgøre en stor andel i mange år fremover.

Forslaget indfører en "solnedgangsklausul"¹, der betyder, at grænseoverskridende transport med længere og tungere lastbiler kun må udføres med nulemissionslastbiler fra 2035. Dansk Erhverv er skeptisk overfor reglen. Beslutningen om at indføre sådan en regel bør afvente den faktiske udvikling i sektoren og en evaluering af forholdene på et senere tidspunkt.

I 2035 vil rigtig meget transport fortsat blive udført med traditionelle lastbiler, og derfor vil reglen gøre en stor del af transporterne mindre effektive og føre til flere emissioner. Der bliver i disse år indført rigtig mange nye EU-regler, der skubber på den grønne omstilling af vejtransporten, fx et næsten totalforbud mod salg af lastbiler med forbrændingsmotorer i 2035. Der er således andre og mere effektive regler, der skubber på den positive udvikling, end at forbyde grænseoverskridende transport med traditionelle lastbiler, der er længere og tungere. Der er fortsat brug for regler, der optimerer brugen af den traditionelle lastbil – også i 2035.

Dansk Erhverv har en generel betragtning om, at det samtidig er vigtigt, at forslaget ikke bliver brugt til at sætte hindringer op for en effektiv vejtransport med det formål at fremme andre transportformer. Ønsker man at fremme andre transportformer, bør fokus være på et forbedre ramme-vilkårene for disse transportformer,



men det skal ikke ske på bekostning af en effektivisering af vejtransporten. Det bør Danmark være opmærksomt på i kommende forhandlinger.

Dobbeltrailere til Sverige

Dansk Erhverv vil slutteligt benytte lejligheden til at gøre opmærksomt på, at det er kritisabelt, at man fra dansk og svensk myndigheds side ikke har kunnet nå til enighed om fælles regler eller gensidig anerkendelse, som muliggør grænseoverskridende transport med dobbeltrailere. For erhvervet er det helt uforståeligt, at man ikke kan køre med danske dobbeltrailervogntog i Sverige og visa versa. Det er generelt afgørende, at den grænseoverskridende transport kan forløbe uden tekniske barrierer og særlige nationale krav og konfigurationer, der skal være opfyldt, før det er tilladt. Det bør Danmark ligeledes arbejde for på EU-niveau.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har kun enkelte bemærkninger til det foreliggende udkast fra EU-kommissionen til revision af direktiv 96/53/EF (vægt- og dimensionsdirektivet).

Først og fremmest opfordrer vi regeringen til at sikre, at de foreslåede ændringer til vægt- og dimensionsdirektivet ikke får negativ indflydelse på de 11 lempelser, der netop er foreslået indført i de nationale regler i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) og i Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen).

Tilsvarende opfordrer vi regeringen til at bakke op om de evt. muligheder for yderligere lempelser i DfK og dimensionsbekendtgørelsen, som Kommissionens direktivudkast måtte give mulighed for at indføre.

For så vidt angår de konkrete ændringer til direktivet som foreslået af Kommissionen gælder der i øvrigt de samme hensyn, som vi har gjort gældende i vores høringssvar til de aktuelle ændringer af DfK og dimensionsbekendtgørelsen.

Vi henviser til vedlagte høringssvar (sagsnr. 2023-482247).

Herudover henviser vi til de synspunkter, som ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) har formuleret i vedlagte "Position Paper" vedrørende revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. (December 2022) samt; i et fælles brev fra ACEA og "Plat-



form for electromobility” og ”Hydrogen Europe” stilet til Kommissionen (Transport), Spaniens EU-ambassadør og Parlamentet (TRAN og ENVI). Brevet er ligeledes vedlagt.

Det fremhæves heri, at revisionen af direktivet overordnet bør:

- Simplificere direktivet så meget som muligt og sikre en fuldt harmoniseret gennemførelse i medlemsstaterne.
- Tillade forhøjede vægtgrænser for nul-emissionskøretøjer og justere bestemmelserne for akseltryk og vogntogslængder, så de tager højde for de særlige behov, der gør sig gældende for drvinjerne i nul-emissionskøretøjer.
- Sikre ”intermodal kompatibilitet” (af hensyn til den grænseoverskridende transport, red.)

Generelt må revisionen af direktivet anses som afgørende for den grønne omstilling af transporten, og det er helt essentielt, at alle barrierer for anvendelsen af nul-emissionsteknologier i tunge køretøjer fjernes så hurtigt som muligt.

Bilag:

- De Danske Bilimportørers høringssvar til DfK og dimensionsbekendtgørelsen (sagsnr. 2023-482247)
- ACEA Position Paper: Review of the weights and dimensions directive (December 2022)
- Letter to the European Commissioner for Transport, the Ambassador and Permanent Representative of Spain to the European Union and the Presidents of TRAN and ENVI Committees of the European Parliament

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det er forventningen, at medlemsstaterne overordnet vil hilse forslaget velkomment. Det forventes dog også, at flere medlemsstater vil have fokus på konkurrencesituation i relation til jernbanegods-transport. Derudover har flere medlemsstater udfordringer med infrastrukturen og risikoen for øget vejslid, fra eksempelvis øget drivakseltryk.

Derudover forventes det, at de nordiske lande vil arbejde for at fastholde muligheden for at tillade grænseoverskridende gods-transport med andre køretøjer og vogntog end modulvogntog (EMS), der går ud over grænserne i direktivets bilag.



10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen forholder sig positivt til forslagets vision om at forbedre godstransporten på det indre marked, herunder at gøre godstransporten grønnere. Regeringen er således positivt indstillet over for initiativer, der kan styrke det indre markeds funktionsmåde, da det indre marked har en afgørende betydning for vækst og velfærd i EU.

Det er fortsat den danske position, at større køretøjer

- giver mere fleksibilitet til at afvikle godstransport for branchen
- reducerer CO₂-udledninger
- afhjælper problemer med chaufførmangel

Regeringen så dog gerne, revisionens ambitionsniveau i forhold til den grønne omstilling blev hævet fx ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

I forhold til forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser, finder regeringen det centralt at fastholde den gældende retstilstand, hvorefter transport over de nordiske grænser, der går ud over direktivets bestemmelser, forbliver mulige efter revisionen. En begrænsning af den nuværende ordning vil kræve markant flere køretøjer for at løse transportopgaverne. Dertil vil det øge CO₂-udledningen, være kontraproduktivt i forhold til at afhjælpe chaufførmangel og medføre væsentligt øgede omkostninger for transporterhvervet.

Regeringen noterer sig, at direktivet ikke umiddelbart vurderes at kollidere med de grænser i det regelsæt vedrørende vægte og dimensioner, som gælder for nationale transportere, herunder de ”11 tiltag” der er implementeret i forbindelse med indførelse af vejafgiften pr. 1. januar 2025, for så vidt angår den nationale transport.

Regeringen bakker endvidere op om Kommissionens målsætning om at styrke kontrollen og håndhævelsen af vægt- og dimensionsreglerne, herunder også de kontrol- og håndhævelsестiltag, som foreslås.

Regeringen vil have fokus på, at Kommissionens beføjelser kun udvides der, hvor det giver europæisk merværdi.



Endelig noterer regeringen sig, at de tre hovedelementer, som Danmark har fokuseret på, er medtaget i forslaget. Disse hovedelementer er

- 1) bedre mulighed for grænseoverskridende kørsel med modulvogntog i EU,
- 2) længere køretøjer og vogntog drevet af nulemission eller alternative brændstoffer samt
- 3) øget vægt for fem-akslede køretøjer.

Regeringen ser frem til at analysere forslaget nærmere, herunder de statsfinansielle konsekvenser.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.