

DAF Trucks Danmark A/S



Til:
Transportudvalget
Folketinget
Christiansborg
1218 København K.

DAF Trucks Denmark A/S
Kokbjerg 1B, 1.
6000 Kolding
Telefon: 7462 5510
www.daftrucks.dk

Kære Transportudvalget

DAF Trucks Danmark repræsenterer lastbilproducenten DAF, med hovedsæde i Eindhoven, Holland. Vi henvender os til Transportudvalgets ordfører på baggrund af det nye initiativ, der er blevet annonceret via pressemeddelelse 2024-4869 af 7. april 2025, vedrørende modulvogntog (EMS1) med aerodynamiske førerhuse, der må overstige den maksimalt tilladte længde med 30 cm på et særligt tilpasset vejnet.

Vi anmoder Transportudvalget om at omgøre beslutningen om at tillade ekstra 30 cm og ændre den tilladte længde til 50 cm for forlængede aerodynamiske førerhuse.

Baggrund

Vi er mildest talt overraskede over pressemeddelelsen. Vi ønsker derfor at påpege, at DAF, som lancerede det første, forlængede aerodynamiske førerhus medio 2021, er blevet udelukket i forbindelse med denne beslutning.

Hos DAF anser vi dette for at være stærkt konkurrenceforvridende, særligt i forhold til artikel 101 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, punkt 1b) og 1c).

Den teknologiske udvikling har også oversteget intentionen med bekendtgørelsen om forsøg med køretøjer i forbindelse med modulvogntog, der trådte i kraft i 2008.

Miljøpåvirkning

Udover den miljømæssige gevinst har DAF, som følge af ikke at tillade DAF's forlængede aerodynamiske førerhus i forbindelse med EMS1, haft og har stadig et betydeligt tab i omsætningen på grund af tab af ordrer.

Siden DAF lancerede den første aerodynamiske førerhus, har det vist sig, at denne seneste generation ikke blot sparer de forventede 10 % på brændstoffet, men efter 4 år er det blevet dokumenteret at være hele 13 %, hvilket svarer til 12-15 tons CO₂ om året for én lastbil.

Og hvis transportoperatørerne får aerodynamiske førerhuse i deres flåde, vil denne besparelse også kunne sprede sig til konventionelle vogntogskombinationer, og besparelsen vil dermed have en endnu større effekt.

Hvis vi tager udgangspunkt i 100 lastbiler, der anvendes i forbindelse med modulvogntog, spares der som minimum 1.2-1.500 tons CO₂ om året. Og tages de sidste 4 år i betragtning, er det et absolut minimum på ca. 5.000 tons CO₂, der kunne have været sparet siden 2021.

Dialog med myndighederne vedrørende det nationale retsgrundlag

Siden lanceringen i 2021 har DAF været i dialog med Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet for at skabe muligheden i Færdselsstyrelsens BEK nr. 1076 af 11/07/2008 Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog, med senere ændringer og i Vejdirektoratets BEK nr. 798 af 24/08/2009 Bekendtgørelse om vejnettet mv., hvor kørsel med modulvogntog er tilladt, med senere ændringer, for at kunne anvende lastbiler med forlængede aerodynamiske førerhuse.

Færdselsstyrelsen og især Vejdirektoratet har holdt DAF hen med argumentet om, at det i øjeblikket kun var DAF, der havde disse forlængede aerodynamiske førerhuse, og vi måtte vente, indtil flere producenter kom på markedet, da man ikke vidste, om andre producenter ville være i stand til at holde sig inden for 50 cm. Man ville ikke tilpasse sig specifikt til 50 cm, hvis de andre producenters lastbiler krævede mere end 50 cm. Dette argument virkede ikke troværdigt dengang og bestemt ikke nu.

Nu er der kommet endnu en producent på markedet med et forlænget aerodynamisk førerhus, der er 30 cm længere end et konventionelt førerhus. Og med den seneste pressemeddelelse 2024-4869 af 7. april 2025 er det kun denne ene producents forlængede aerodynamiske lastbiler, der kan bruges i forbindelse med modulære lastbilkombinationer (EMS1).

EU-retsgrundlag

DAF's aerodynamiske lastbil opfylder kravene i Europa-Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og er EU-typegodkendt, hvilket betyder, at den også overholder kravene til venderadius, jf. Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer.

I praksis

I praksis kan DAF's forlængede aerodynamiske førerhus anvendes i forbindelse med modulvogntog. Det er blevet påvist, at DAF's forlængede aerodynamiske lastbil holder sig indenfor de sikkerhedsmarginer, der anvendes i forbindelse med design af veje, vejforbindelser og anden infrastruktur.

Trafiksikkerhed

Det, der også bør tages i betragtning, er, at de længere lastbiler, der anvendes i konventionelle kombinationer, må køre overalt med deres ekstra længder, uden at infrastrukturen skal ændres.

Modulvogntogene kører på et udvalgt vejnet og vil stadig ikke udgøre en større trafiksikkerhedsmæssig udfordring for den øvrige trafik. Og bestemt ikke i sammenligning med de konventionelle køretøjskombinationer, som ikke er begrænset til et særligt indrettet vejnet.

Elektricitet og alternative brændstoffer

Derudover bør Transportudvalget rette sin opmærksomhed mod Sverige, som nu har modulvogntog på op til 27 m, netop for at imødekomme eldrevne lastbiler/lastbiler med alternative brændstoffer, som har fået tilladelse til at være op til 2,0 m længere end fossildrevne køretøjer, både i henhold til EU- og national lovgivning.

Vi ser frem til at høre mere om ovenstående, og DAF er glade for at være i dialog med yderligere om ordningen, og især i forhold til, hvad DAFs aerodynamiske lastbiler består af.

Med venlig hilsen

Stefan Baik Dyrberg



Product Manager & Sales Engineer
DAF North-West Europe

Med venlig hilsen

Rogier van der Garde

Managing Director
DAF North-West Europe