

**Færdselsstyrelsen**

Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

Høringssvar er sendt til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Cc. til: [ankg@fstyr.dk](mailto:ankg@fstyr.dk)

J.nr.: 2023-482247

Vores ref.: SJ

Dato: 07-08-2023

**J.nr. 2023-482247 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk**

ITD kvitterer for fremsendte høring og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Vognmandsbranchen har igennem en længere periode, og med stor interesse, ønsket forøgelser af maksimale tilladte akseltryk, totalvægt, længder og højde for lastbiler, påhængskøretøjer og vogntog. ITD har i den forbindelse i 2018 indsendt et katalog over transportbranchens ønsker om vægt- og dimensionsoptimering. Hertil har ITD efterfølgende indsendt supplerende ønsker, samt indgået i dialoger med Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet herom.

ITDs indsendte ønsker og forslag har hovedsageligt til formål at få muliggjort transport med øgede godsmængder per transporterende enhed, og derved reducere det samlede antal transporter, til gavn for klima, trængsel, effektivisering, transportøkonomi og andre fordele.

Andre af ITDs ønsker har til formål at muliggøre kørsel med standardiserede påhængs- og sættevogne i vogntog, hvor der indgår en læssekran, eller hvor lastbilen anvender alternative drivmidler, for at opnå effektiviseringer i form af mere plads til nyttelast på det enkelte vogntog, samt at skabe mere fleksible kombinationsmuligheder for lastbil i kombination med standardiserede og bredt tilgængelige påhængskøretøjer.

Generelt glæder ITD sig over gode optimeringsmuligheder for forøgelse af længder og vægte for visse typer køretøjer og vogntogskombinationer, som fremgår af høringssudkastet, og at flere af ITDs ønsker er blevet tilgodeset.

Men ITD er dog ærgerlige over at andre (og meget udbredte) køretøjs- og vogntogstyper i høringssudkastet kun har meget ringe eller ingen mulighed for særligt vægtoptimeringer, men også længdeoptimeringer.

ITD håber derfor at Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet nøje vil genoverveje og vurdere reglerne ud fra ITDs kommentarer i dette høringssvar, særlig med fokus på at skabe mere (i praksis) anvendelige betingelser for mere optimal udnyttelse af allerede eksisterende køretøjer og vogntog.

**ITD savner desuden to særligt store mangler i høringssudkastet.**

- Øget maksimal tilladt totalvægt for 7-akslede vogntog til 58/59/60 t.
- Øget maksimal tilladt køretøjshøjde til 4,35 m.

Dog er ITD fra politisk hold informeret om, at begge mangler bliver bearbejdet sideløbende, med henblik på senere implementering.

Det er for ITD meget vigtigt at totalvægten for 7-akslede vogntog hurtigst muligt øges, og at alle typer af almindeligt anvendte 7-akslede vogntogskombinationer kan øges ligeligt i vægt for at undgå skadelig konkurrencemæssig differencering imellem de forskellige 7-akslede vogntogskombinationer. Ligeledes er det meget vigtigt for ITD at vægtforøgelserne kan ske på allerede eksisterende 7-akslede vogntog, herunder på de meget udbredte sættevognstog, hvor der særligt bør tages hensyn til de almindelige anvendte akselafstande, samt køretøjs- og vogntogskonfigurationer på det danske transportmarked.

Det er ligeledes vigtigt for ITD at den maksimale tilladte køretøjshøjde hurtigst muligt øges, så særligt container-, auto- dyretransporter kan anvendes optimalt og mest mulig klimavenligt.

\*\*\*

I forbindelse med udarbejdelsen af høringssvaret har ITD været i dialog med forskellige transportaktører, køretøjs- og kranleverandører, samt virksomheder specialiseret i opbygning af tunge køretøjer, for at indhente relevante oplysninger, samt at undersøge tekniske muligheder og begrænsninger.

## Konkrete bemærkninger til høringsudkastet

### Køretøjers længde

#### § 10 stk. 1

Det glæder ITD at der indføres mulighed for kørsel med længere sættevogn, hvor afstanden mellem hovedbolten og sættevognens bagende kan være op til 1,38 m længere end det nuværende maksimale krav på 12,00 m, så den totale sættevognstogslængde udgør op til 17,88 m.

ITD noterer sig, at de i udkastet angivende maksimale længdemål for lange sættevogne og sættevognsvogntog svarer til de længdemål, som er angivet i under § 4 i *Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge\**) (*LKWÜberStVAusnV*). Derved bliver der umiddelbart mulighed for kørsel med disse længere sættevognstog på tilladte modulvogtogsstrækninger i Tyskland. Dog under forudsætning af at den bilaterale aftale om dansk/tysk grænsepassage med modulvogntog godkendes inden længe. Ligeledes vil denne længere sættevognstogskombination give muligheder for kørsel i Sverige.

#### § 10 stk. 5

Det er gavnligt for både klimaet og føreres komfort, at det i udkastet lægges op til muligheden for anvendelse af forlængede førerhuse henhold til Europa-Kommissionens forordning nr. 1230/2012, selv når sættevognstoget består af en kombination af lastbil med forlænget førerhus og ovennævnte længere sættevogn, hvor vogntogslængden kan overstige 17,88 m.

#### § 10 stk. 6

ITD er opmærksom på at den indsatte regel om mindste tilladte krankapacitet for lastbiler med sættevogn hænger sammen med bestemmelserne om koblingslængde ved synsfri sammenkobling i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (samt i VOSAK) 3.02.310 (3).

Desværre er kapaciteten af et stort antal læssekraner på en lastbil dog ofte mindre end 25 t/m. Og en øget længdeforøgelse på blot 0,62 m til en læssekran er i realiteten for begrænsende.

ITD beder derfor om at den krævede minimumskapacitet for en læssekran for en lastbil til sættevogn ændres fra 25 t/m til 10 t/m.

Samme ændring skal foretages i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (samt i VOSAK) 3.02.310 (3).

ITD beder desuden om at teksten "Den forøgede længde må dog ikke overstige 0,62 m." slettes.

Vi henviser til vores nærmere kommentarer om kapacitet for læssekraner på lastbiler i nedenstående pkt. §11 stk. 2 og 6.

#### § 10 stk. 7

For lastbiler med sættevogn, hvor lastbilen er et nulemissionskøretøj eller anvender alternative brændstoffer, vil vogntogslængden kunne være indtil 18,50 m. Dette er en betydelig og nødvendig

fordel, hvis det skal være muligt at omstille særligt 3-akslede lastbiler med nuværende (standardlængde)sættevogne til grønnere fremdriftsteknologier.

Desværre skabes der ikke attraktive muligheder for, at eksempelvis en 3-akslet eldrevet lastbil kan køre med ovennævnte længere sættevogn, da der i dette tilfælde alene vil tillades ekstra 0,62 m til nulemissionssteknologien. 0,62 m er ikke tilstrækkelig ekstra plads til brugbare nulemissions løsninger på 3-akslede lastbiler.

Denne klimavenlige mulighed ville ellers kunne være spændende, da der her ville kunne sammensættes en nulemissionslastbil med en sættevogn med ekstra stor volumen, hvis vendecirkelkravene kan overholdes.

ITD beder om at teksten "Den forøgede længde må dog ikke overstige 0,62 m." slettes.

Dog vil det også være mulighed for ekstra længde, hvis lastbilen er godkendt med et forlænget førerhus henhold til Europa-Kommissionens forordning nr. 1230/2012.

#### **§ 11 stk. 2 og 6**

For vogntog bestående af lastbil med påhængsvogn, der er forsynet med en læssekran med en kapacitet over 25 t/m, kan længden forøges med den længde som kræves til montering af læssekranen. Den forøgede længde må dog ikke overstige 2,00 m.

Desværre udgør kravet om at kapaciteten af læssekranen skal være over 25 t/m et større problem. Mange af de kraner som anvendes på særligt lastbiler med påhængsvogn eller kærre har en kapacitet er lavere end 25 t/m.

ITD har været i dialog med fire førende danske leverandører af læssekraner til lastbiler, for at undersøge hvilke kranstørrelser og løftekapaciteter der primært leveres til danske vognmænd, og som primært anvendes i vogntogskombinationer. Desuden har ITD kontaktet en række medlemmer, som både anvender fastmonterede og aftagelige kraner, for at undersøge de forskellige kraners kapaciteter og dimensioner. Her er der tale om kraner som bredt anvendes af danske vognmænd.

Konklusionen af ovennævnte undersøgelser er, at et stort antal læssekraner på lastbiler, og som anvendes i vogntogskombination, har en kapacitet på under 25 t/m. Faktisk har en type af de hyppigt anvendte læssekraner, der ofte anvendes som kran med skovl-, grab- eller palleaffel (primært i grovvarer- sten og trælastsegmentet) en kapacitet på 14 t/m. Og andre kranen har endda en endnu lavere kapacitet.

ITD skal også gøre opmærksom på, at læssekraner der er opbygget på en aftagelig konstruktion vil kræve meget plads, selvom kranen primært har en lav løftekapacitet - eksempelvis en bagmonteret aftagelig læssekran, som er placeret mellem en lastbil og en påhængsvogn/kærre.

ITD beder om at kravet om minimumskapacitet for læssekranen reduceres fra 25 t/m til **10 t/m**.

#### **§ 12 stk. 3**

Det er særdeles positivt at den maksimale tilladte højde, målt fra vejbanen til underkant af

medbringertruckens bagerste punkt, forbliver på 0,55 m, som det fremgår af høringsudkastet.

ITD har haft bekymringer ved at højden for placering af en medbringertruck, i forbindelse med implementering af skærpede regler for bagudrettet underkøringsbeskyttelse, eventuelt ville blive reduceret til maksimalt 0,45 m mellem vejbanen og underkanten af medbringertrucken. Derfor har ITD også tidligere indsendt vores argumentationer og eksempler for, at en reducere af denne højde vil medføre betydelige problemer i praksis, hvor medbringertruckens bagerste hjul, ratstamme mv bliver beskadiget når hjulet (som i øvrigt skal sættes på tværs af kørselsretningen) rammer vejbumper, færgeramper, ramper ved brovægte og sluser, samt ved kørsel på ikke plant underlag som ved landbrugsejendomme mv.

### **Køretøjers akseltryk og totalvægte:**

#### **§ 15 stk. 4**

ITD havde håbet og anmodet om, at en akselgruppe på 3 aksler på et motorkøretøj ville kunne forøges fra 24.000 kg til:

- 25.000 kg, hvis der i akselgruppen indgår én drivaksel med tvillingmonterede hjul og vejvenlig affjedring.
- 26.000 kg, hvis der i akselgruppen indgår to drivaksler med tvillingmonterede hjul og vejvenlig affjedring.

Det ville umiddelbart kunne skabe bedre optimeringsmuligheder for 4-akslede lastbiler, hvor der indgår en akselgruppe med 3 aksler.

Vi henviser til ITD nærmere beskrivelser herom i nedenstående pkt. §22 stk. 2 (8).

#### **§ 16 stk. 3**

ITD er finder det særdeles begrænsende og endda skadeligt for vognmandsbranchen, hvis ikke eksisterende 3-akslede sættevogne/kærrer med en standart akselafstand mellem hver aksel på 1,31 m ikke kan øges i tilladt vægt!

Det fremgår af høringsudkastet, at det samlede akseltryk i en akselgruppe på 3 aksler alene kan forøges fra 24.000 kg til 27.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er mindst 2,80 m. Problemet er at stort set alle eksisterende 3-akslede sættevogne, uden selvsporende bagerste aksel, har en samlet akselafstand på mellem 2,62 m og 2,72 m. Disse akselmål vedrører sættevogne som produceres efter Europæisk standart, samt sættevogne til kombineret/intermodal trafik.

ITD vil anslå at andelen af danske 3-akslede sættevogne, hvor afstanden mellem første og sidste aksel i akselgruppen er under 2,80 m, udgør minimum 95% af den samlede bestand.

Det er for ITD vigtigt at allerede eksisterende køretøjer (med standartspecifikationer) kan optimeres. Herved kan vi i transportbranchen opnå en langt bredere her og nu optimering, og samtidig undgå det at eksisterende køretøjer mister ekstraordinært meget værdi, og at køretøjerne i et bredere omfang kan sælges til andre europæiske lande efter endt brug i Danmark.

For at opnå en nærmest omgående og effektiv vægtoptimeret anvendelse af meget udbredte 6-akslede sættevognstog, bedes afstandskravet mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med 3 aksler ændres fra 2,80 m til 2,60 m. – eventuelt som et alternativ med en lettere reduceret vægt (eks. 26 t.), hvis ikke andet kan lade sig gøre.

Det er dog glædeligt at det samlede akseltryk for eksisterende 3-akslede påhængsvogne sagtens kan forøges til 27.000 kg, grundet den længere samlede akselafstand. Men det er skadeligt for vognmandsbranchen hvis ikke det samme bliver tilfældet for især 3-akslede sættevogne med en samlet akselafstand på under 2,80 m.

### **§ 22 stk. 2 (2) og (3)**

Totalvægten for 2-akslede lastbiler, som indgår i vogntog, kan i henhold til høringsudkastet forøges fra 18.000 kg til 20.000 kg, uanset hvilket drivmiddel lastbiler anvender.

Dog kan eksempelvis selvsamme lastbiler, som ikke indgår i vogntog, alene have en totalvægt på 18.000 kg, medmindre der anvendes en alternativ brændstofteknologi (19.000 kg) eller nulemissionsteknologi (20.000 kg).

ITD opfordrer til at reglerne harmoniseres, hvor den tilladte totalvægt for 2-akslede lastbiler er 20.000 kg, uanset om lastbilen indgår i vogntog eller ej, og uanset lastbilens fremdriftsteknologi.

Dog forstår ITD også godt myndighedernes incitament for at skabe en ekstra gevinst ved anvendelse af lav- eller nulemissions solokøretøjer i bynære miljøer, hvis det er det primære formål med bestemmelsen.

### **§ 22 stk. 2 (6) og (7)**

ITD havde håbet og anmodet om, at totalvægten for 3-akslede lastbiler ville kunne forøges fra 26.000 kg til 28.000 kg.

En forøgelse at den tilladte totalvægt for 3-akslede lastbiler vil skabe meget effektive og klimavenlige muligheder for vægtoptimeringer for både solokøretøjer og i høj grad for vogntog.

ITD anmoder om en tilsvarende mulighed, som nævnt i §22 stk. 2 (2), hvor også totalvægten for 3-akslede lastbiler, som indgår i vogntog, tilsvarende kan øges med 2.000 kg fra 26.000 kg til 28.000 kg, uanset hvilket drivmiddel der anvendes.

### **§ 22 stk. 2 (8)**

Det er til stor gavn for udnyttelsesgraden og optimeringen af 4-akslede sololastbiler, at den maksimale tilladte totalvægt kan forøges fra 32.000 kg til 36.000 kg.

ITD mener dog at det er meget uheldigt og begrænsende, at alene 4-akslede lastbiler med en såkaldt 2+2 akselkonfiguration i praksis vil kunne udnytte en totalvægt på 36.000 kg teknisk set. Denne type 4-akslede lastbiler har oftest tekniske tilladte akseltryk på 18.000 kg på de to forreste aksler, og 19.000 kg på de to bagerste aksler.

Den anden type af 4-akslede lastbiler med en såkaldt 1+3 akselkonfiguration vil i langt de fleste tilfælde

alene kunne opnå en teknisk tilladt totalvægt på 33.000 kg. Denne type 4-akslede lastbiler er nemlig i langt de fleste tilfælde udstyret med en foraksel med et teknisk tilladt akseltryk på 9.000 kg, og de bagerste tre aksler kan samlet maksimalt veje 24.000 kg.

Det er i mange tilfælde ikke en umiddelbar mulig og rentabel løsning blot at vælge at få specificeret fremtidige lastbiler med 1+3 akselkonfiguration med foraksel der teknisk tillader 10.000 kg. Dette blandt andet fordi ikke alle motorkøretøjsproducenter tilbyder denne løsning, og fordi meromkostninger hertil kan være urentable.

I realiteten betyder de reglerne i høringsudkastet, at der i langt de fleste tilfælde vil være en forskel på hele 3.000 kg mellem 4-akslede lastbiler med en 2+2 akselkonfiguration og 4-akslede lastbiler med en 1+3 akselkonfiguration.

Herved vil en 2+2 konfigureret lastbil stå langt stærkere konkurrencemæssigt, end en 1+3 konfigureret lastbil, når lastbilerne anvendes som solokøretøjer.

ITD vil derfor igen anmode om at der tillades en øget samlet vægt for akselgruppen med 3 aksler fra 24.000 kg til eksempelvis:

- 25.000 kg hvis der i akselgruppen med vejvenlig affjedring er én drivaksel med tvillingmonterede hjul.
- 26.000 kg hvis der i akselgruppen med vejvenlig affjedring er én drivaksel med tvillingmonterede hjul.

*Disse forslag er taget ud fra samme princip ved en akselgruppe med to aksler. Her kan det samlede tilladte akseltryk være 19.000 kg, hvis der er vejvenlig affjedring, og der indgår en drivaksel med tvillingmonterede hjul. Hvis dette ikke er tilfældet, kan det samlede akseltryk ikke overstige 18.000 kg.*

Det vil især være hensigtsmæssigt at 4-akslede lastbiler med 1+3 akselkonfiguration i praksis kan have en større totalvægt end 33.000 kg, hvis det bliver muligt med øgede totalvægt for 7-akslede vogntog. Herved sikres mere optimal udnyttelse, hvis disse typer lastbiler kører i kombination med kærre.

## **§ 22 stk. 2 (9)**

Den indførte mulighed for anvendelse af 5-akslede lastbiler med en totalvægt op til 42.000 kg finder ITD særdeles interessant og gavnlig.

Dette har gennem længere tid været en efterspurgt mulighed, særligt fra vognmænd der primært opererer indenfor entreprenør-, anlægs-, særtransport- og kransegmentet.

Udover fordelene ved anvendelse af 5-akslet sololastbil, skabes der for eksempel også klare fordele for tunge 5-akslede kranbilers anvendelighed og godkendelsesforhold. Herved kan også reduceres administrative byrder ved færre udarbejdelser af klassificeringsattester og særtransporttilladelser.

De anførte akselafstande mellem lastbilens forreste og bagerste akse, som er udslagsgivende for den maksimale tilladte totalvægt, synes anvendelige.

Dog mangler en række eksisterende 5-akslede lastbiler kun ganske få cm i samlet akselafstand for at kunne nå op på en totalvægt på 42.000 kg, hvorfor en mulighed med en tilladt totalvægt på 41.000 kg ved en lidt kortere samlede akselafstand end 7,40 m vil være en fordel. Måske 41.000 kg ud fra en samlet akselafstand fra 6,80 til 7,10 m.



### § 22 stk. 2 (10)

Det glæder ligeledes ITD at den tilladte totalvægt for påhængsvogne med 3-aksler øges fra 24.000 kg til 27.000 kg.

I realiteten vil langt de fleste eksisterende 3-akslede standard påhængsvogne sagtens kunne udnyttes til 27.000 kg, da akselkonfigurationerne tillader dette.

ITD skal dog her igen pointere, at det er særdeles uhensigtsmæssigt og begrænsende, at eksisterende 3-akslede standard sættevogne og kærre ikke har tilsvarende muligheder for øget totalvægt i henhold til høringsudkastet.

ITD opfordrer til at den samlede tilladte totalvægt for tre aksler i en akselgruppe på sættevogne og kærre tilsvarende øges fra 24.000 kg til 27.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med tre aksler udgør minimum 2,60 m.

### § 22 stk. 2 (11)

Tilsvarende ovenstående bemærkninger til § 22 stk. 2 (10), glæder det ITD at den tilladte totalvægt for påhængsvogne med 4-aksler øges fra 30.000 kg til 32.000 kg.

I realiteten vil langt de fleste eksisterende 4-akslede standard påhængsvogne sagtens kunne udnyttes til 32.000 kg, da akselkonfigurationerne tillader dette.

ITD skal dog også her pointere, at det er særdeles uhensigtsmæssigt og begrænsende, at eksisterende 4-akslede standard sættevogne ikke har tilsvarende muligheder for øget totalvægt.

ITD opfordrer til at den samlede tilladte totalvægt for fire aksler på sættevogne tilsvarende kan øges i totalvægt fra 30.000 kg til 32.000 kg, hvis afstanden mellem første og sidste aksel i en akselgruppe med fire aksler udgør minimum 3,90 m.

Det er for ITDs medlemmer vigtigt, at eksisterende standard 4-akslede sættevogne får tilsvarende vægtoptimeringsmuligheder, som 4-akslede påhængsvogne, hvis totalvægten for 7-akslede vogntog kan øges på et senere tidspunkt. Ellers risikeres der også her en meget uheldig konkurrencemæssig skævvridning mellem vægtoptimeringsmulighederne mellem 7-akslede vogntog bestående af lastbil med påhængsvogn/kærre og 7-akslede vogntog bestående af lastbil med sættevogn.

### § 22 stk. 2 (14) og (15)

At de tilladte maksimale vogntogsvægte for 6-akslede vogntog forøges fra 50.000 kg til henholdsvis 52.000 kg hvor der i vogntoget indgår en lastbil med fire aksler, og 53.000 kg hvor der i vogntoget indgår en lastbil med tre aksler er en stor gevinst.

MEN den største del af gevinsten udebliver dog desværre, da hovedparten af de eksisterende 6-akslede vogntog, primært 3-akslede lastbiler med standard sættevogne og 3-akslede lastbiler med standard kærre, ikke har mulighed for at udnytte disse højere totalvægte. Dette skyldes primært det ovennævnte afstandskrav på minimum 2,80 m for akselgrupper med 3 aksler er for stort i forhold til de primære standard sættevogne og kærre der kører på danske veje, samt at der ikke er lagt op til forøgelse af totalvægten for 3-akslede lastbiler.



En kombineret løsning kan eksempelvis også være en lettere forøget tilladt totalvægt for både 3-akslede lastbiler og 3-akslede sættevogne og kærre med en samlet akselafstand på minimum 2,60 m.

### § 22 stk. 2 (16)

Eksempelvis kan en 2-akslet lastbil med sættevogn i vogntogskombination have en totalvægt på op til 20.000 kg. Hertil kommer det samlede tilladte akseltryk for en 3-akslet sættevogn, som i langt de fleste tilfælde vil være 24.000 kg i henhold til ovenstående akselafstandskrav. Dermed kan de langt mest udbredte typer af 5-akslede sættevognstog i praksis have en totalvægt på kun 44.000 kg, og desværre ikke 47.000 kg. Dermed vil udnyttelsesgraden også her være begrænset.

En 3-akslet lastbil kan have en totalvægt på op til 26.000 kg. Hertil kommer det samlede tilladte akseltryk for en 2-akslet sættevogn, som mange tilfælde vil være 20.000 kg. Dermed kan disse udbredte typer af 5-akslede sættevognstog i praksis have en totalvægt på 46.000 kg og desværre ikke 47.000 kg. Dermed vil udnyttelsesgraden også her være lettere begrænset.

Forslag til mulighed for optimal udnyttelse af eksisterende 5-akslede vogntog er de samme som ovenstående for 6-akslede vogntog.

### § 35

Vi henviser til vores tidligere indsendte hørings svar TS2060103-00922, med ønsket om at aerodynamiske anordninger også bør kunne anvendes på andre veje, end alene på motorveje og motortrafikveje.

Der vil være gode CO2 reduktioner at hente ved, at disse anordninger også kan anvendes ved kørsel på landevej, hvor hastighedsgrænsen ofte er den samme, som på de forslåede veje, og hvor de aerodynamiske anordninger dermed har størst effekt.

### Øvrige bemærkninger

I forbindelse med optimering/ændring af køretøjers og vogntog totalvægte vil der kunne forekomme et stort, tidskrævende og omkostningstungt tilladelses- og registreringsarbejde, i form af udarbejdelse af nye typegodkendelser og godkendelseserklæringer.

ITD beder Færdselsstyrelsen undersøge en eventuel mulighed for en forenklet godkendelses- og registreringsproces i forbindelse med opjustering til større køretøjs- og vogntogsvægte på eksisterende køretøjer. Om muligt hvis omregistrering dels kan skal på baggrund af fabrikanterklæringer?

\*\*\*

ITD står naturligvis til disposition ved dialog om branchens ønsker om forøgelser af totalvægte, akseltryk og dimensioner for køretøjer og vogntog, eller ved ønske om uddybning i henhold til hørings svaret.

ITD vil desuden anmode om at Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet under et møde informerer

organisationer fra vognmandsbranchen om det fortsatte arbejde (næste trin) i forbindelse med optimeringer af vægte og dimensioner for tunge køretøjer, samt at give organisationer mulighed for at indgive synspunkter og forslag under et rettidigt stadie i processen.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Steffen Johannsen', written in a cursive style.

Steffen Johannsen