



Fremsat den 4. oktober 2023 af transportministeren (Thomas Danielsen)

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven

(Forsøg med dobbeltrailer-vogn tog)

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, som ændret ved lov nr. 491 af 15. maj 2023, foretages følgende ændringer:

1. *Overskriften* før § 70 a affattes således:

»Lange vogn tog.«

2. I § 70 a, stk. 1, ændres »to« til: »flere«, og »(modulvogn tog)« udgår.

3. I § 70 a, stk. 2, ændres »modulvogn tog« til: »lange vogn tog, jf. stk. 1,«.

#### § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### 1. Indledning

Danmark har et mål om at reducere CO<sub>2</sub> udledningen med 70 procent i 2030, hvilket kræver reduktioner på tværs af alle sektorer.

Klimapartnerskabet for landtransport, der blev nedsat af den daværende regering (S) i 2019, og som bl.a. bestod af en række interesseorganisationer, herunder transportbranchen, anbefalede i deres afrapportering, at der blev igangsat et forsøg med nye konfigurationer af køretøjer. Specifikt blev der peget på at igangsætte et forsøg med dobbeltrailer-vogntog. En forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog forventes at medføre færre lastbiler og derved at have en vis positiv klimamæssig konsekvens, da den samme mængde gods kan transporteres på færre lastbiler.

I forbindelse med den politiske aftale fra den 4. december 2020 om grøn omstilling af vejtransporten mellem den daværende regering (S), Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten blev det besluttet at afsætte 1 mio. kr. til, at Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen kunne gennemføre en analyse i 2021 af en forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog.

Analysen blev offentliggjort i december 2021, og pointerede bl.a., at der er behov for en ændring af færdselslovens § 70 a, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023 med senere ændringer, såfremt et forsøg med dobbeltrailer-vogntog skal kunne finde sted.

Som en del af Infrastrukturplan 2035 blev der den 21. april 2022 indgået en politisk aftale mellem den daværende regering (S), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance og Kristendemokraterne, hvor der bl.a. var enighed om en forsøgsordning med dobbeltrailere på det danske vejnet. Forsøget skal dække strækningen mellem Aarhus og Høje-Taastrup, og partierne var også enige om at undersøge muligheden for at forlænge strækningen til Malmø.

Med lovforslaget foreslås transportministerens beføjelser udvidet, så loven indeholder hjemmel til forsøg med lange vogntog med et til flere påhængskøretøjer. Termen lange vogntog er en overordnet samlebetegnelse, som både kan rumme det eksisterende forsøg med modulvogntog og det politisk besluttede forsøg med dobbeltrailer-vogntog, samt eventuelt yderligere fremtidige forsøg med øvrige køretøjer, der har et til flere påhængskøretøjer.

### 2. Lovforslagets hovedpunkt

#### 2.1. Forsøg med dobbeltrailer-vogntog

##### 2.1.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 70, stk. 1, 1. pkt., at der til bil, bortset fra ledbus, må kobles ét påhængskøretøj.

Det følger af færdselslovens § 70 a, stk. 1, at transportministeren uanset forbuddet i § 70, stk. 1, 1. pkt., kan fastsætte bestemmelser om, at det på nærmere angivne strækninger, hvor forholdene taler herfor, tillades at køre med lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer (modulvogntog).

For vogntog bestående af lastbil og påhængskøretøjer til lastbil, er der i Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet fastsat grænser for sådanne køretøjers og vogntogs tilladte totalvægt, akseltryk og største dimensioner. Danmark kan således ikke uden videre tillade kørsel med større køretøjer og vogntog end det øvrige EU. Modulvogntog og de længere dobbeltrailer-vogntog kan heller ikke uden videre anvendes til grænseoverskridende transport, hvis ikke de overholder EU-kravene, jf. herved direktiv 96/53/EF artikel 4, stk. 1 og bilag I.

Det fremgår dog af direktivets artikel 4, stk. 4, 1. afsnit, at medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til transport, som benyttes til visse former for national transportvirksomhed, kan bruges på deres område, selv om de afviger fra direktivets grænser for dimensioner m.v. Dette må dog ikke påvirke den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad. De nærmere kriterier herfor følger af direktivets artikel 4, stk. 4, 2. afsnit.

Efter direktivets artikel 4, stk. 5, er der desuden mulighed for at tillade lokal transportvirksomhed med køretøjer eller vogntog i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt. Betingelserne er, at der skal indgå ny teknologi eller nye koncepter i forsøget, og at medlemsstaten underretter Kommissionen herom. Det danske igangværende forsøg med modulvogntog sker under direktivets artikel 4, stk. 5.

Som nævnt ovenfor begrænser direktiv 96/53/EF mulighederne for, at modulvogntog og dobbeltrailer-vogntog uhindret kan krydse landegrænserne. Der er dog mulighed for, at to lande kan indgå aftaler om grænsekrydsende kørsel.

##### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Med initiativet om forsøg med dobbeltrailer-vogntog vil der være tale om en ordning, hvorunder der tillades kørsel med vogntog bestående af bil og flere påhængskøretøjer. Der er behov for en ændring af færdselslovens § 70 a for at kunne indføre en forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog, hvor der indgår flere end to påhængskøretøjer. Derudover vil der være behov for regulering af forsøget med hensyn til dels de omfattede køretøjer, og dels i forhold til vejnet-

tet. Dette tænkes gjort gennem udstedelse og tilpasning af bekendtgørelser, hvilket er tilsvarende den gældende regulering for den eksisterende forsøgsordning med kørsel med modulvogntog.

Det er Transportministeriets vurdering, at det vil bidrage positivt til den grønne omstilling, hvis reglerne for kørsel med vogntog lempes, således at det bliver muligt at iværksætte forsøgsordninger med nye og længere køretøjskombinationer. Udformningen af forsøgsordningen med dobbeltrailer-vogntog herunder ændringer til det omfattede vejnet og ændrede tekniske specifikationer vil påvirke konsekvensvurderingerne.

Det er en udvikling, som allerede er igangsat i flere nordiske lande.

### 2.1.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det at ændre færdselslovens § 70 a med henblik på, at der kan udføres forsøg med dobbeltrailer-vogntog på udvalgte strækninger.

I første omgang forventes de foreslåede regler at danne grundlag for at gennemføre et forsøg med dobbeltrailer-vogntog på et begrænset vejnet.

Forsøget forventes påbegyndt i 1. halvår af 2024 og vil løbe i 5 år, hvorefter forsøgsordningen evalueres. Det vil være Vejdirektoratet, som administrerer forsøget. Det følger af § 6, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 469 af 4. maj 2023 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser, at Vejdirektoratet fastsætter forskrifter i henhold til færdselslovens § 70 a, stk. 1, om hvilken del af vejnettet, som kan anvendes inden for forsøgsordningen. De konkrete tekniske krav til køretøjer, der kan anvendes under den foreslåede forsøgsordning, vil blive fastsat ved bekendtgørelse af Færdselsstyrelsen, som har fået delegeret transportministerens beføjelser efter færdselslovens § 70 a, stk. 2, jf. bekendtgørelse nr. 664 af 30. maj 2023 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang.

Det foreslåede forsøg med dobbeltrailer-vogntog vil i øvrigt være omfattet af artikel 4, stk. 5, i direktiv 96/53/EF.

### 3. Konsekvenser for FN's klimamål

Den foreslåede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog understøtter delmålene 9.4 og 13.2.

Kørsel med dobbeltrailer-vogntog vil først og fremmest understøtte ambitionen i delmål 9.4 om effektiv udnyttelse af ressourcer ved at anvende allerede eksisterende transportmateriel til at transportere større mængder af gods på en måde, der udleder mindre CO<sub>2</sub>, end de transportformer, der efter gældende ret er mulighed for. Samme mængde gods, som et dobbeltrailer-vogntog kan transportere, vil ellers skulle fragtes i flere separate vogntog med tilhørende øget CO<sub>2</sub>-udledning, jf. analysen af forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog fra 2021.

Kørsel med dobbeltrailer-vogntog bidrager også til delmål 13.2 om, at tiltag mod klimaforandringer skal integreres i nationale politikker, strategier og planlægning.

### 4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Den foreslåede forsøgsordning kan forventes at indebære et mindreprovenu fra afgifterne på dieselolie, der anvendes som motorbrændstof (mineralolieafgift, CO<sub>2</sub>-afgift samt kvælstofoxiderafgift (NO<sub>x</sub>)). Mindreprovenuet vurderes imidlertid at være ikke-nævneværdig.

Det vil være Vejdirektoratet, som administrerer forsøget, herunder planlægning og efterfølgende evaluering. I forbindelse med den politiske beslutning om at iværksætte et forsøg med dobbeltrailer-vogntog er der afsat 17,1 mio. kr., hvor størstedelen går til etablering af omkoblingspladser og vejprojekter. Ca. 1,5 mio. kr. går til systemunderstøttelse.

Systemunderstøttelsen i forsøget med dobbeltrailere omfatter udarbejdelse af en visuel løsning rettet mod trafikanter i form af et dynamisk trafik kort, udvikling af en hjemmeside, samt opdateringen af eksisterende software, så den også vil kunne kende impulserne fra dobbeltrailervogntog med henblik på trafikstatistik, men ikke kontrol. Systemunderstøttelsen er for alle tre forhold en videreudvikling af eksisterende software, som Vejdirektoratet allerede driver, og har erfaring med. Udviklingsarbejdet forventes afsluttet inden lovændringen træder i kraft.

Lovforslaget har i sig selv ingen digitaliseringskonsekvenser. Det vurderes, at den afledte forsøgsordning med dobbeltrailere, herunder den nævnte systemunderstøttelse, efterlever principperne for digitaliseringsklar lovgivning, og at der er en hensigtsmæssig digital understøttelse.

### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Det er frivilligt, og helt op til den enkelte transportvirksomhed, at deltage i den foreslåede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog.

Ved vedtagelse af dette lovforslag vil transportbranchen i et vist omfang kunne imødekomme den nuværende situation med mangel på chauffører, fordi behovet for lastbiler vil kunne reduceres.

Endvidere vil transportvirksomhederne bl.a. kunne spare på brændstof, idet de kan transportere den samme mængde gods på færre lastbiler og spare udgifter til vedligeholdelse af lastbiler. Færre transporter må ligeledes antages også at give færre administrative opgaver.

Transportører, som vælger at deltage i denne forsøgsordning, vil kunne få et behov for at tilpasse eller udskifte lastbiler og påhængskøretøjer, før de kan indgå i forsøgsordningen med dobbeltrailer-vogntog. Omfanget af direkte udskiftning af en lastbil forventes at være meget begræn-

set, da en større del af de lastbiler, som i dag indgår i et egnet transportkoncept, allerede er egnede til anvendelse i et dobbeltrailer-vogntog. Materiellet, der i dag anvendes i forbindelse med de almindeligt kendte modulvogntogstyper, vil delvist kunne indgå i sammensætningen af et dobbeltrailer-vogntog. Der vil dog i et vist omfang være behov for en opgradering af eksisterende materiel, i form af at den ene sættevogn, som skal trække dollyen (ved dolly forstås en påhængsvogn med stiv trækstang, der er beregnet til at være trækraft for sættevogn), skal være forstærket. Der kan også være et behov for indkøb af dollyer.

Helt overordnet vurderer Færdselsstyrelsen, at de erhvervsøkonomiske konsekvenser delvist vil være dækket af de deltagende transportvirksomheders almindelige driftsøkonomi, og at virksomhederne kun i begrænset omfang vil få merudgifter til materiel.

## 6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

## 7. Klimamæssige konsekvenser

Den foreslåede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog vurderes at have en vis positiv klimamæssig konsekvens.

En forsøgsordning forventes at medføre færre lastbiler. Trods det faktum, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra den enkelte lastbil øges på grund af større belastning, skønnes det, baseret på erfaringer fra forsøg i Sverige, at CO<sub>2</sub>-udledningerne kan reduceres med 15-27 pct. ved transport af den samme mængde gods på færre lastbiler.

## 8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Forslaget forventes at reducere transportsektorens udledninger af partikler og NO<sub>x</sub>, svarende til den samlede forventede reduktion i brændstofforbruget.

Lovforslaget vurderes ikke at have øvrige miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## 9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vurderes ikke at være i strid med EU-reguleringen, da det retter sig mod gennemførelse af et forsøg i overensstemmelse med artikel 4, stk. 5, i Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet. I henhold til denne bestemmelse kan medlemsstaterne tillade, at køretøjer eller vogntog, hvori der indgår nye koncepter, benyttes til lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt.

Transportministeriet har den 8. august 2022 underrettet Kommissionen om, at Danmark har intentioner om at gennemføre et forsøg med dobbeltrailer-vogntog.

Forslaget er ikke i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

Forslaget udnytter bestemmelser i EU-reguleringen, som giver medlemsstaterne mulighed for på forsøgsbasis at give virksomheder, der ikke udfører grænseoverskridende transport, mulighed for at udføre vejtransport på mere effektiv vis ved at tillade anvendelse af nye transportkoncepter.

Betingelserne i Rådets direktiv 96/53/EF, artikel 4, stk. 5, vurderes opfyldt ved, at der skabes rammer og mulighed for at transportvirksomhederne kan anvende kendt teknologi i et nyt transportkoncept.

## 10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28. april 2023 til den 16. juni 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

3F Fælles Fagligt Forbund, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, AutoBranchen Danmark, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Danmarks Naturfredningsforening (DN), Danmarks Tekniske Universitet - Transport

Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv (DE), Dansk Erhvervsfremme (DEF), Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk PersonTransport, Danske Havne, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Rederier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Det Faglige Hus, Dansk Industri (DI), DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO), Forsikring & Pension, Forsvarets Færdselscenter, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Havarikommissionen for vejtrafikulykker, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITS Danmark, Kommunernes Landsforening (KL), Kran Blok Erfa, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd, Landbrug & Fødevarer, Midtsjællands Kørelærerforening, Motorstyrelsen,

Politiforbundet, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, SMVDanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), Teknologisk Institut, Trafikstyrelsen, Transport på DTU, Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Aalborg Universitet – Sektionen for Veje, Trafik og Transport.

## 11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Investeringer i vejprojekter og administrative opgaver i staten. Samlet er der afsat 17,1 mio. kr.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Planlægning og evaluering af forsøg, herunder projektering af vej anlæg og til systemunderstøttelse.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af omkostninger til chauffører, brændstof m.v.	Evt. tilpasning/opgradering eller nyinvesteringer af lastbiler og påhængsvogne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Færre transporter må antages at give færre administrative opgaver	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Reduktion af CO <sub>2</sub> -udledningen anslås at kunne reduceres med 15-27 pct. for vejtransport af samme mængde gods, hvor der anvendes dobbelt-trailer-vogntog.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	En vis reduktion af udledningen af partikler og NO <sub>x</sub> svarende til den samlede forventede reduktion af brændstofforbruget.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget er inden for rammerne af Rådets direktiv 96/53/EF, som giver medlemsstaterne mulighed for på forsøgsbasis at give virksomheder, der ikke udfører grænseoverskridende transport, en mulighed for at udføre vejtransport på mere effektiv vis ved at tillade anvendelse af nye transportkoncepter. Der henvises i øvrigt til det anførte under afsnit 9 om forholdet til EU-retten.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej  X

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

Til nr. 1

Ifølge færdselslovens § 70 a, stk. 1, forstås ved modulvogntog lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer.

Overskriften før færdselslovens § 70 a er »Modulvogntog«.

Det foreslås, at *overskriften* før § 70 a ændres til »Lange vogntog«.

Overskriften foreslås ændret, da færdselslovens § 70 a, som overskriften knytter sig til, foreslås ændret i lovforslagets § 1, nr. 2, således at bestemmelsen vil omfatte lange vogntog

bestående af bil og et eller flere påhængskøretøjer. Ved at benytte samlebetegnelsen »lange vogntog« vil den foreslåede overskrift rumme både den gældende forsøgsordning med modulvogntog og den foreslåede forsøgsordning med dobbelttrailer-vogntog, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 70, stk. 1, 1. pkt., at der til bil, bortset fra ledbus, må kobles ét påhængskøretøj.

Det følger af færdselslovens § 70 a, stk. 1, at transportministeren uanset forbuddet i § 70, stk. 1, 1. pkt., kan fastsætte bestemmelser om, at det på nærmere angivne strækninger, hvor forholdene taler herfor, tillades at køre med lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer (modulvogntog).

Det foreslås, at færdselslovens § 70 a, stk. 1, ændres, så

der i stedet for »to« står »flere« i bestemmelsen. Samtidig foreslås det, at » (modulvogntog)« udgår af bestemmelsen.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen til at omfatte lange vogntog bestående af bil og et eller flere påhængskøretøjer vil betyde, at forudsætningerne for, at det på et nærmere defineret vejnet kan tillades at køre med dobbeltrailer-vogntog, hvor der indgår flere end to påhængskøretøjer, vil være til stede. Vejdirektoratet kan i henhold til bekendtgørelsen om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser udstede en bekendtgørelse om det vejnet m.v., hvor kørsel med dobbeltrailer-vogntog er tilladt.

Den foreslåede ændring vil endvidere betyde, at den gældende forsøgsordning med modulvogntog, dvs. vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer, vil kunne videreføres, idet også modulvogntog herefter vil være omfattet af samlebetegnelsen »lange vogntog«.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 70 a, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser for modulvogntog og de køretøjer, der indgår heri, herunder for køretøjers indretning og udstyr, belæsning, vægt og dimensioner m.v.

Det foreslås, at § 70 a, stk. 2, ændres, så der i stedet for »modulvogntog« står »lange vogntog, jf. stk. 1,«.

Den foreslåede har sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 2, hvor begrebet ”modulvogntog” foreslås at udgå.

Den foreslåede ændring af § 70 a, stk. 2, vil betyde, at ministerens bemyndigelse vil gælde for lange vogntog bestående af bil og et eller flere påhængskøretøjer, hvilket bl.a. vil omfatte den igangværende forsøgsordning med modulvogntog og den ønskede forsøgsordning med dobbeltrailer-vogntog.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2024.

Ifølge § 143 i færdselsloven gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens bestemmelser kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. De foreslåede lovændringer vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, som ændret ved lov nr. 491 af 15. maj 2023, foretages følgende ændringer:</p>
<i>Modulvogntog</i>	<p><b>1.</b> Overskriften før § 70 a affattes således:</p> <p style="text-align: center;"><i>Lange vogntog</i></p>
<p><b>§ 70 a.</b> Transportministeren kan uanset forbuddet i § 70, stk. 1, 1. pkt., fastsætte bestemmelser om, at det på nærmere angivne strækninger, hvor forholdene taler herfor, tillades at køre med lange vogntog bestående af bil og et eller to påhængskøretøjer (modulvogntog).</p>	<p><b>2.</b> I § 70 a, stk. 1, ændres »to« til: »flere«, og »(modulvogntog)« udgår.</p>
<p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte bestemmelser for modulvogntog og de køretøjer, der indgår heri, herunder for køretøjernes indretning og udstyr, belæsning, vægt og dimensioner m.v.</p>	<p><b>3.</b> I § 70 a, stk. 2, ændres »modulvogntog« til: »lange vogntog, jf. stk. 1,«.</p>