

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS2060103-00922
Dato: 14-12-2020

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 14. juli 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr i offentlig høring til høringsparterne.

Udkastene til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen var den 14. august 2020.

Udkastene vedrører længere, aerodynamiske førerhuse på lastbiler samt aerodynamiske anordninger til placering bag på lastbiler, busser og påhængskøretøjer. Dimensionsbekendtgørelsen implementerer Rådets direktiv 96/53/EF og bekendtgørelserne tilpasser danske regler i overensstemmelse med Kommissionens Forordning 1230/2012 med tilhørende ændringer.

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen den 3. november 2020 sendte dimensionsbekendtgørelsen i fornyet offentlig høring med det formål at indføre regler om brugen af aerodynamiske anordninger. På baggrund af dette vil ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr og ændring af dimensionsbekendtgørelsen blive udstedt samtidig med ændring af bekendtgørelse om særtransport og ændring af bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Arbejdsgiverforening, Politiforbundet og Advokatsamfundet.

Styrelsen har herudover modtaget ikke-ministerielle hørings svar fra Tekniske konsulenter for vejtransport, DTL-Danske Vognmænd, Motorhistorisk samråd, ITD, De Danske Bilimportører og BilsynsBranchen.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne hørings svar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen kun refererer og kommenterer på hørings svar, der vedrører de foreslåede ændringer til bekendtgørelserne.

2. Køretøjers højde

Tekniske Konsulenter for Vejtransport og DTL spørger ind til Detailforskrifternes pkt. 3.02.001, hvor køretøjers højde bestemmes til 4,00 m, som de mener bør være 4,1 m. DTL vil gerne anmode om, at totalhøjden for tunge køretøjer fastholdes til 4,1 m.

Kommentar:

Reglerne er udformet, så den generelle højde for køretøjer er 4,00 m.

Dog må påhængs-/sættevogne O3 og O4 efter detailforskrifternes bilag 1, pkt. 3.02.110, ikke have en højde, der overstiger 4,10 m. Det samme gælder for Lastbil N2 og Personbil M2, jf. pkt. 3.02.022 og 3.02.025.

Efter detailforskrifternes bilag 1, afsnit 3.02.023, skal personbil M3 opfylde bestemmelserne for personbil M2, og i henhold til pkt. 3.02.026 skal lastbil N3 opfylde bestemmelserne for lastbil N2.

Det vil sige, at der ikke sker nogen ændring af de nyligt indførte regler om, at tunge køretøjer må have en højde på 4,10 m.

3. Lastemulighed

Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener, at der i bilag 1, pkt. 3.02.001 (7), bør stå lasteflade i stedet for lastemulighed.

Kommentar:

De dele, som er anført i pkt. 3.02.001 (7), der kan ses bort fra ved måling af længden, er anført i bilag I, tabel I til EU-forordning 1230/2012 og er blandt andet "læssebagsmække, læsseramper og tilsvarende udstyr (når de er i ikke-udfoldet position og ikke rager mere end 300 mm ud), forudsat at køretøjets lasteevne ikke forøges".

Færdselsstyrelsen er enig i den foreslåede ændring, så ordet "lastemulighed" erstattes med ordet "lasteflade", da det må være dét, der er ment i Kommissionens forordning nr. 1230/2012, tillæg 1, tabel 1, da læssebagsmæk m.v. ikke kan

give mulighed for større lasteevne målt i vægt (kg) men kunne give større areal, hvis den er "hul". Bekendtgørelsen tilrettes i overensstemmelse hermed.

4. Historiske køretøjer

Motorhistorisk Samråd ønsker ikke, at der pålægges andre regler for historiske køretøjer end de, der var gældende, da køretøjet var nyt.

Kommentar:

Ændringerne giver ikke begrænsninger for ældre køretøjer men muliggør indretning af ældre køretøjer efter de nye bestemmelser om længere, aerodynamiske førerhuse og/eller anordninger bagtil, der forlænger køretøjet.

5. Demonstrationsordning for køretøjer med aerodynamiske anordninger

ITD vurderer, at det vil være fremmende, hvis der oprettes en demonstrationsordning, hvor køretøjsere kan ansøge om økonomisk støtte i forbindelse med forsøg med aerodynamiske anordninger med henblik på at øge innovation og teste effektivitet. Det bemærkes endvidere, at en sådan ordning vil kunne føre til miljømæssige fordele.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med ændringerne i de tre bekendtgørelser alene har været at indføre regler om brugen af aerodynamiske anordninger på baggrund af EU-regulering og de deraf afledte ændringer i de tekniske regelsæt.

6. Emissionsbegrænsede tiltag

De Danske Bilimportører bemærker, at det bør overvejes, at den tilladte total længde for vogntog bestående af bil og sættevogn øges til 17,5 m for biler drevet af alternative brændstoffer, som disse er defineret af DfK, bilag 1, pkt. 1.04, at koblingslængde på køretøjer til synsfri sammenkobling kan være op til 5,5 m for biler drevet af alternative brændstoffer, som defineret i DfK, bilag 1, pkt. 1.04, og at en øgning af total længden for modulvogntog med en sættevognstrækker tillades.

Kommentar:

I forhold til forøgelse af tilladt total længde for vogntog, der anvender alternative brændstoffer, så giver direktivet ikke mulighed for at tillade at almindelige vogntog

bliver længere, da direktiv 96/53/EF ikke indeholder mulighed for at forøge længden på vogntog drevet af alternative brændstoffer.

Koblingslængden er derimod en særlig dansk begrænsning for længden af sættevognstrækkere til synsfri sammenkobling. Bestemmelsen har haft til hensigt at sikre, at sættevogntog ikke bliver mere end 16,5 m lange i praksis, da sættevogne højst må have en koblingslængde på 12,0 m. Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen som en konsekvens af EU's bestemmelser om brug af de forlængede, aerodynamiske førerhuse i medfør af bekendtgørelsens pkt 3.02.010 har indsat pkt. 3.02.310 (4), der undtager lastbiler med forlængede førerhuse fra kravene i pkt. 3.02.310 (2) og (3), idet disse regler forhindrer lastbiler med forlængede, aerodynamiske førerhuse til brug som trækraft for sættevogne.

I forhold til den maksimalt tilladte længde for modulvogntog har Færdselsstyrelsen vurderet, at denne ikke ændres på nuværende tidspunkt.

7. Synsvejledningstilføjelser

BilsynsBranchen spørger, om ændringer til bekendtgørelsen bør indeholde synsvejledningstilføjelser om:

- Tilpassede krav til eks. sidemarkeringslys, siderefleks, synlighedskrav til lygter og reflekser.
- Tilpassede krav til "særlig afmærkning" af udragende dele – eks. påmaling/afmærkningslygter/advarsel af udragende dele.
- Tilpassede krav til underkøringsbeskyttelse.
- Tilpassede krav til håndtering af kontrol vedr. direktivets krav til vendecirkler.
- Oplysninger om bekendtgørelsens anvendelse i bekendtgørelsen omkring køretøjer i forsøg med modulvogntog. Hvis ja, kan MVT type 4 således overskride gældende vogntogslængde, hvis trækkende køretøj er i overensstemmelse med kravene i bilag 1 til Europa-Kommissionens forordning nr. 1230/2012, hvorimod en standard lastbil ikke kan overskride?
- Krav omkring registrering (af opfyldelse af kravene i bilag 1 til Europa-Kommissionens forordning nr. 1230/2012) i DMR?
- Krav til anordningernes fastgørelse til køretøjets bærende dele og udformning, således at skarpe kanter (eller udragende dele og lignende) ikke medfører unødigt fare for andre trafikanter (bløde trafikanter – cyklister eller gående).
- Krav omkring mærkning af anordningerne, således at politi og synsvirk-somheder kan sikre sig opfyldelse af krav omkring eksempelvis eftergivelighed? (Ved »eftergiveligt« forstås, at det er muligt alene med håndkraft at deformere/bøje eller bevæge safarigitteret m.v.)
- Krav til egnethed for intermodal transport (kun det snævrere mulige hensyn til ISO-containere eller det bredest mulige hensyn til fx tog- og skibs-transport af sættevogne?).

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at det ikke er nødvendigt med ændringer på de fleste af de nævnte punkter, hverken i DfK eller i Vejledning om syn af køretøjer.

Lastbil med længere førerhus, der er EU-godkendt med dette, vil ikke have en større venderadius end en "normal" lastbil, da det indgår som et godkendelseskrav, at de skal kunne køre i de samme vendecirkler, som allerede er gældende.

I forhold til modulvogntog i medfør af bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog vil den maksimalt fastsatte længde ikke blive ændret. De fælleseuropæiske typegodkendelseskrav til lastbiler med aerodynamiske førerhuse erstatter krav til totallængden for sådanne lastbiler med krav til længden af ladfladen. Det har derfor – på nuværende grundlag - ikke været muligt for Færdselsstyrelsen at vurdere, hvor lange sådanne lastbiler reelt bliver, og hvorvidt modulvogntogsvejnettet kan rumme disse køretøjer, hvorfor styrelsen ikke har fundet det givet at indsætte mulighed for ekstra lange modulvogntog.

Det vil ikke blive registreret i DMR, at en lastbil er EU-typegodkendt med længere førerhus. Det vil fremgå af fabrikationspladen som nævnt i pkt. 3.02.020 (2).

De aerodynamiske anordninger skal opfylde de tekniske krav i Kommissionens forordning nr. 1230/2012, og derfor er det i forbindelse med kontrol ikke nødvendigt at efterprøve udformningen (eftergivelighed) eller egnethed for intermodal transport. Det skal blot kontrolleres, at anordningerne er omfattet af en typegodkendelse eller fabrikanterklæring vedrørende overholdelse af godkendelseskravene.

Høringsliste

Advokatsamfundet
Arbejdstilsynet
Asfaltindustrien
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, ATL
Automobilbranchens Handels- og Industriforening (AUTIG)
AutoCamperRådet (ACR)
AutoBranchen Danmark
Beredskabsstyrelsen
BilsynsBranchen
Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITD
Cyklistforbundet
Dansk Arbejdsgiverforening, DA
Dansk Detail
Dansk Erhverv
Dansk Industri, DI Transport
Dansk Kørelærer Union
Dansk Persontransport
Dansk Standard
Dansk Transport og Logistik, DTL
Danske Advokater
Danske Beredskaber
Danske Maskinstationer og Entreprenører
Danske Regioner
De Danske Bilimportører
Det Økologiske Råd
DTU Transport
Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering, OBR
Fagbevægelsens Hovedorganisation

Fagligt Fælles Forbund, 3F
Forbrugerrådet Tænk
Foreningen af Vognimportører i Danmark
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL
Havarikommissionen for Vejtrafikulykker
International Transport Danmark (ITD)
Justitsministeriet
Kommunernes Landsforening, KL
Kran-Blok Erfa
Miljøstyrelsen
Motorstyrelsen
Motorhistorisk Samråd
NOAH-Trafik
Politiforbundet i Danmark
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark
(SKAD)
Specialforeningen for Logistik og Distribution, SLD
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Trafikselskaberne i Danmark
Transporterhvervets Uddannelser, TUR
Vejdirektoratet