

Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Notat
Sagsnr.: TS20000-00266

Høringsnotat til bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Færdselsstyrelsen har den 19. maj 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelse har ligeledes været offentliggjort på høringportalen.

Høringsfristen udløb den 16. juni 2020.

Følgende organisationer har indsendt høringssvar: AutoConsult, BilsynsBranchen.dk, Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Agroindustri, Motorhistorisk Samråd.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører bekendtgørelsen, indgår ikke i notatet.

1. Brancheinddragelse

Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Agroindustri er uforstående overfor, at kravene i bekendtgørelsesudkastet ikke har været drøftet med branchen.

BilsynsBranchen.dk anfører, at synsvirksomhederne er blevet udelukket fra at deltage i de af bekendtgørelsesudkastene omhandlede godkendelsesprocesser.

AutoConsult finder det kritisabelt, at brancherne ikke er blevet involveret i arbejdet med fastsættelse af de tekniske krav, hvilket betyder, at AutoConsult ikke kan indstille forslagene til vedtagelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig ovenstående bemærkninger og kan oplyse, at Færdselsstyrelsen p.t. er ved at planlægge det forestående

arbejde med at fastsætte af nye rammer for godkendelse af individuelle køretøjer, herunder inddragelse af branchen.

Det kan endvidere oplyses, at det ikke er Færdselsstyrelsens opfattelse, at der med denne bekendtgørelse – og de to andre bekendtgørelser, der bl.a. fastsætter supplerende bestemmelser og typegodkendelse af hhv. motorkøretøjer mv. og to- og trehjulede køretøjer – gennemføres gennemgribende ændringer på det køretøjstekniske område, idet der er tale om nye godkendelsesmuligheder. Hvis disse muligheder ikke ønskes udnyttede, kan individuelle køretøjer fremstilles og godkendes som i dag.

2. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Agroindustri er af den opfattelse, at det udvidede godkendelseskrav ikke er uden væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

AutoConsult anfører, at bekendtgørelsesudkastet lægger op til forskellige tekniske krav for køretøjer i uendelig serie, køretøjer i små serier og køretøjer som godkendes individuelt, og at godkendelsesprocedurerne vil blive væsentlige mere kompliceret for det gennemsnitlige danske landbrugskøretøj, der oftest er opbygget med specielle detaljer for bedst muligt at understøtte de planlagte opgaver.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at bekendtgørelsen ikke vil medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser, som overstiger bagatelgrænsen på 10 mio. kr.

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at bekendtgørelsesudkastet ikke regulerer godkendelse af individuelle køretøjer. Reglerne om godkendelse af individuelle køretøjer er endnu ikke udarbejdet, men det forventes, at det nye regelsæt vil træde i kraft pr. 1. januar 2022.

For de virksomheder, der alene fremstiller individuelle køretøjer, vil bekendtgørelsen ikke medføre nye krav.

3. Agil regulering

AutoConsult vurderer, at den foreslåede godkendelsesprocedure med omfattende krav til test og test-rapporter vil have en væsentlig negativ indflydelse på virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at bekendtgørelsesudkastet ikke vil påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier, idet der kan ansøges om typegodkendelse af køretøjer, hvori der indgår nye teknologier, jf. artikel 35 i forordning 167/2013.

4. Sikkerhed, sundhed og miljø

AutoConsult anfører, at da krav om godkendelse i henhold til forordning 167/2013 indføres tidligere i Danmark end i andre lande, kan man frygte, at branchen finder incitament til at ældre køretøjer levetidsforlænges, hvilket udvander de gode ambitioner om at gavne sikkerhed, sundhed og miljø.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forordningen 167/2013 trådte i kraft den 1. januar 2013. De nye regler om EU-typegodkendelse og national typegodkendelse af små serier burde derfor allerede være blevet inkorporeret i dansk ret. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at nogle af de andre medlemslande ikke har indført regler om godkendelse iht. forordning 167/2013.

5. Høringsfrist

AutoConsult finder høringsperioden urimelig kort (15 dage), henset til begrænsninger på grund af Corona-virus og flere helligdage.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at høringsfristen har været fastsat til 4 uger, hvilket er Færdselsstyrelsens almindelige høringsfrist.

6. Ugennemskueligt regelsæt

Motorhistorisk Samråd påpeger, at regelsættet er ugennemskueligt, og at det for Motorhistorisk Samråd er uvist, hvorvidt reglerne får virkning for medlemmernes køretøjer. Desuden ønsker Motorhistorisk Samråd historiske køretøjer undtaget fra bekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne om, at regelsættet virker ugennemskueligt. En forordning er umiddelbart gældende og skal ikke indføres i dansk ret, men det kan være nødvendigt at foretage visse gennemførelsesforanstaltninger. Dette bekendtgørelsesudkast supplerer forordningen og indeholder bl.a. administrative bestemmelser i forhold til selve ansøgningsprocessen, straffebestemmelser og alternative tekniske krav og afprøvningsmetoder i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer i små serier. Bekendtgørelsen kan derfor ikke stå alene men skal læses i sammenhæng med forordning 167/2013.

Derudover kan Færdselsstyrelsen oplyse, at historiske køretøjer ikke er omfattet af bekendtgørelsen, idet bekendtgørelsen finder anvendelse på nye køretøjer, som fremstilles i ubegrænsede og små serier.

7. Sammenhæng til andre bekendtgørelser

AutoConsult anfører, at de alternative krav for nationale individuelle godkendelser af køretøjer, som fremstilles i små serier, opleves som særdeles omfattende ændringer (skærpeleser) i forhold til gældende regler, som f.eks. detailforskrifter for køretøjer, bekendtgørelse om

energi- og miljøkrav til taxier m.v., bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsesudkastet ikke finder anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer, og at bekendtgørelsesudkastet derfor ikke påvirker de i høringssvaret nævnte bekendtgørelser.

Bekendtgørelsesudkastet fastsætter supplerende bestemmelser til forordning 167/2013, der fastsætter de administrative og tekniske krav i forbindelse med EU-typegodkendelse og national typegodkendelse af små serier.

Det skal bemærkes, at regelsættet om godkendelse af individuelle køretøjer ikke er udarbejdet, men det er forventningen, at det nye regelsæt vil træde i kraft pr. 1. januar 2022.

8. Anvendelsesområde

AutoConsult anfører, at forordning (EU) nr. 167/2013 kun gælder for køretøjer fremstillet i ubegrænsede serier, og at forordningen fra Kommissionens side ikke er tiltænkt køretøjer, der fremstilles i små serier eller individuelt. Færdselsstyrelsen anmodes om at overveje mulighederne for at disse køretøjer udsættes et år, således at der er mulighed for at opsamle erfaringer med biler m.v. Derudover opfordrer AutoConsult til, at der indsættes mulighed for individuel godkendelse, som det f.eks. er muligt for biler. Ved ikke at medtage individuelle godkendelser åbnes der op for, at hvert fabrikerede køretøj, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr ændres, således at de fremstår som individuelle køretøjer og reglerne omgås.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forordning 167/2013 omfatter EU-typegodkendelse af landbrugs- og skovbrugskøretøjer, komponenter m.v. som fremstilles i ubegrænsede serier samt national typegodkendelse af køretøjer, som fremstilles i små serier. Forordningen finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer, hvorfor det er op til de enkelte medlemslande at regulere dette område.

En ændring til lov om godkendelse og syn af køretøjer blev vedtaget i juni 2020. Lovændringen indeholder ikke hjemmel til, at bekendtgørelsen kan fastsætte regler for godkendelse af individuelle landbrugs- og skovbrugskøretøjer, men det forventes, at lovhjemlen indføres i synsloven ved et lovforslag, som fremsættes til efteråret 2021.

9. Begreber og definitioner

AutoConsult anmoder om en redegørelse af, hvad der forstås ved et "nyt" køretøj. Ligeledes savnes en generel henvisning til definitioner, jf. forordningen, så der undgås forvirring omkring de juridiske personer/enheder.

Endvidere anfører AutoConsult, at der mangler en definition af "den erhvervsdrivende", som i denne bekendtgørelse kan blive pålagt en ikke

ubetydelig udgift, og at definitionen før følge definitionen i forordningen.

Endeligt finder AutoConsult det for væsentligt uheldigt, at færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter som forordning 167/2013.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forordning 167/2013 ikke definerer anvendelsesområdet i forhold til "nye køretøjer". Forordningen fastsætter dog de administrative og tekniske krav til nye køretøjer, komponenter m.v. med henblik på at køretøjer m.v. markedsføres, ibrugtages eller registreres. Markedsføring, ibrugtagning og registrering er defineret i forordningens artikel 3.

I forhold til anvendelse af definitioner kan det oplyses, at forordning 167/2013 er umiddelbart gældende og ikke skal indføres i dansk ret. Det betyder, at det er forordningens definitioner, der er gældende, og at definitionerne af lovtekniske grunde ikke indføres i bekendtgørelsen.

I forhold til at færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter er Færdselsstyrelsen opmærksom på forskellene mellem køretøjsklasserne i de tre godkendelsesforordninger samt synsloven og køretøjsdefinitionerne i færdselsloven. Det skal samtidigt bemærkes, at synsloven angår godkendelse og syn af køretøjer, mens færdselsloven i hovedsagen er en adfærdslov.

10. EU-typegodkendelse af traktorer m.v.

Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroeddyrkere, Danske Kartofler og Dansk Agroindustri anfører, at bekendtgørelsesudkastet ikke giver fleksibilitet til at efterleve relevante nationale krav, som artikel 2, stk. 3, i forordning 167/2013 giver mulighed for.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsesudkastets § 4 omhandler EU-typegodkendelse. Forordningen indeholder ikke mulighed for, at de tekniske krav til EU-typegodkendte køretøjer kan fraviges.

Færdselsstyrelsen kan endvidere oplyse, at der i udkast til bekendtgørelse ved en fejl ikke var fastsat alternative krav til bæltekøretøjer (klasse C) og hjultraktorer til særlige formål (klasse T4.1, T4.2 og T4.3), som fremstilles med henblik på national typegodkendelse af køretøjer i små. Disse køretøjer er nu medtaget i bilagene.

11. Dispensationskrav i forhold til restkøretøjer

AutoConsult anfører, at det vil være ønskeligt, hvis det beskrives efter hvilke kriterier, der dispenseres, således at den nationale håndtering af området er klart for enhver.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at en afgørelse om dispensation træffes på baggrund af en konkret og individuel vurdering af den enkelte sag, og at det derfor ikke er muligt på forhånd, at fastsætte de kriterier, der kan dispenseres fra.

12. Omsætning og ibrugtagning af dele og udstyr der udgør en alvorlig risiko

BilsynsBranchen.dk anfører, at formuleringen af bestemmelsen, i de tre udkast til bekendtgørelser om godkendelser af køretøjer, om markedsføring og ibrugtagning af dele og udstyr der udgør en alvorlig risiko har fået en uheldig ordlyd, der desværre uden en fortolkning vil kunne opfattes som uansvarlig, hvis hensigten ikke præciseres i stil med forslaget fra BilsynsBranchen.dk.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bestemmelsens ordlyd er gengivet direkte fra de enkelte forordninger. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at en ændring af denne ordlyd vil kunne medføre en utilsigtet fortolkning af bestemmelsens formål.

13. Ophør af godkendelsens gyldighed

Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Agroindustri er af den opfattelse, at bekendtgørelsens § 8 fratager det råderum, som gør, at et køretøj kan udføre flere forskellige opgaver.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsesudkastets § 8 omhandler ophør af en godkendelses gyldighed og supplerer de ugyldighedsgrunde, som er angivet i artikel 32 i forordning 167/2013. Bekendtgørelsesudkastets § 8 ikke fratager det råderum, der gør, at et køretøj kan udføre forskellige opgaver.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at det er hensigten, at der udarbejdes en bekendtgørelse om konstruktive ændringer på ibrugtagne køretøjer. I henhold til denne bekendtgørelse vil der være ændringer på køretøjet, som påkræver kontrol og godkendelse af køretøjet. Der vil samtidigt være ændringer, som køretøjsejer kan foretage eller få foretaget, som ikke vil påkræve kontrol og godkendelse af køretøjet.

14. Virk

AutoConsult opfordrer til at tillade, at ansøgninger kan indsendes via e-mail, indtil blanketten er tilgængelig på Virk og ved nedbrud i Virk, ligesom Færdselsstyrelsen opfordres til at sikre, at systemet kan håndtere tilstrækkelige store datamængder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at blanketterne er tilgængelige på Virk fra den 1. september 2020. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at der skulle være problemer med nedbrud i Virk.

Det skal endvidere bemærkes, at Færdselsstyrelsen har sikret sig, at systemerne kan håndtere store datamængder. Der er etableret løsninger, der sikrer, at virksomheder kan uploade store datamængder.

15. Klageadgang

Færdselsstyrelsen kan orientere om, at det ved lov om godkendelse og syn af køretøjer er bestemt, at afgørelser, som træffes efter loven eller i medfør af loven, ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, hvilket ligeledes fremgår af bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang. På den baggrund fjernes bestemmelsen om klageadgang fra denne bekendtgørelse.

16. Ikrafttrædelse

Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroeddyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Agroindustri anser ændringerne i bekendtgørelsen for meget omfattende og finder det ikke realistisk, at reglerne kan nå at træde i kraft den 1. september 2020.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at der med bekendtgørelsen ikke er tale om ændringer for de virksomheder, der fremstiller individuelle landbrugskøretøjer. Bekendtgørelsen åbner mulighed for at køretøjer, der fremstilles i ubegrænsede eller små serier, kan godkendes i én godkendelse. Det vil sige, at det fra den 1. september 2020 er blevet muligt at få meddelt EU-typegodkendelser og national typegodkendelse af køretøjer i små serier.

17. Tekniske krav, bilag 1-2

17.1. Køretøjers vægt og dimensioner

AutoConsult, Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroeddyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Agroindustri påpeger, at der bør defineres nationale alternative til krav til vægt og dimensioner i forhold til kravene i de tre forordninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at der med bekendtgørelsen er taget højde for anvendelse af nationale regler om vægt og dimensioner. Det fremgår af fodnote (a) til punkt 21 og 22 i bilag 1 og 2, hvorefter ”De nationale bestemmelser i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk skal opfyldes”.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at muligheden for anvendelse af nationale regler om vægt og dimensioner vil blive tydeliggjort, idet teksten fra ovenstående fodnote vil blive sat ind direkte i skemaerne.

17.2. Bremseser

Dansk Maskinhandlerforening, Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartofler og Dansk Agroindustri anfører, at agrobremsetesten bør finde anvendelse.

AutoConsult undrer sig over, at der ikke stilles krav om funktionstidsmåling på trykluftmekaniske bremseanlæg.

Kommentar:

I forhold til anvendelse af agrobremsetest kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der i bilagene ikke er krav om anvendelse af en specifik bremsetester. Færdselsstyrelsen kan dog bemærke, at det i fodnote (b) til punkt 2 i bilag 3 om bremsepræstationsafprøvning er beskrevet, hvordan en bremsetester som alternativ kan anvendes til afprøvning af bremsepræstation for påhængskøretøjer til landbrug- og skovbrug. Dette punkt vil blive justeret således, at en bremseprøvestand alternativt kan anvendes ved afprøvning af bremsepræstation på et påhængskøretøj til landbrug og skovbrug.

I relation til trykluftmekaniske bremseanlæg kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der i alle tilfælde skal foretages en funktionstidsmåling på trykluftmekaniske bremseanlæg. Udgangspunktet er, at bilag I til forordning 2015/68 skal kontrolleres, medmindre der er fastsat alternative krav.

Færdselsstyrelsen kan herudover oplyse, at fodnote (a) i bilag 2 om belastbar bremseprøvestand er blevet justeret på baggrund af indsendte høringssvar fra AutoConsult til udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer m.v. Det fremgår af høringssvaret, at det vil være unødvendigt at kræve køretøjer belæsset ved den alternative afprøvning af bremsepræstation, og at det, særligt for sættevogne, vil være tilstrækkeligt, at akslerne belastes eller belæsses.

Hertil kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke stilles krav om, at der skal anvendes en belastbar bremseprøvestand. Desuden vil en afprøvning i bremseprøvestand allerede fra et udstyret tryk på 1,0 bar kunne anvendes jf. gældende ISO-standard. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at det er nødvendigt at kontrollere tilnærmelsesvis den fulde bremsepræstation ved typegodkendelsen, hvorfor kravet om belæsning fastholdes. Det vil dog blive tilføjet, at bremsepræstationskravet også kan prøves ved hjælp af belastbar bremseprøvestand.

17.3. Lys, lygter og elektriske installationer

AutoConsult anfører, at placering af tågebaglygte og nummerpladelys skal monteres i forhold til højrekørsel.

Endvidere efterspørger AutoConsult specificerede krav til mærkning af langsomtgående landbrugs- og skovbrugskøretøjer.

Kommentar:

Med hensyn til korrekt placering til højrekørsel af tågebaglygte og nummerpladelygte, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at den krævede placering af tågebaglygte og nummerpladelygte fremgår af FN-regulativ nr. 48.

Med hensyn til mærkning af langsomtgående landbrugs- og skovbrugs-køretøjer, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at kravene hertil er specificeret i delegerede forordning (EU) nr. 2015/208 bilag XII. I bilag 1, nr. 55, er det beskrevet, at "traktor skal være forsynet med afmærkning for langsomtgående køretøjer". Dette krav hører til under nr. 12, hvorfor Færdselsstyrelsen har fjernet kravet i nr. 55 i bilaget.

17.4. Indre indretning

AutoConsult spørger til, hvad "IF" betyder i forbindelse med sikkerheds-seler på traktor.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at ved "IF" forstås, at kravet til komponenten skal være opfyldt, hvis køretøjet er forsynet komponenten. Færdselsstyrelsen vil tilføje en forklaring til de relevante bilag.

17.5. Øvrigt

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at kravene i forhold til støjmåling er blevet justeret på baggrund af ændringer til bilag til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. De i bilagene fastsatte krav til støjmåling er fastsat på baggrund af de alternative krav EU-individuel godkendelse af lette køretøjer, jf. forordning 2018/858, hvor det er relevant for to- og trehjulede køretøjer.

For individuel EU-godkendelse af en personbil eller varebil, er det muligt at anvende en alternativ prøvebane, såfremt der foretages en korrelationsprøve. Færdselsstyrelsen vil udnytte denne mulighed for national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Ved EU-individuel godkendelse tillades ligeledes en forøgelse af støjniveauet på 1 decibel. Færdselsstyrelsen har ved en fejl kopieret alle alternative krav for individuel EU-typegodkendelse og ikke kun kravene til prøvebanen. Fejlen er rettet i bilag til denne bekendtgørelse samt bilag til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer samt bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer.