

Til høringsparterne

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Sagsnr.: TS2060100-00045
Dato: 23. september 2016

Høring over udkast til ny bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK 2017)

Hermed sendes bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK 2017) i høring med frist for bemærkninger den 25. oktober 2016.

Der er samtidig udsendt høring om ændring af dimensionsbekendtgørelsen, hvor der sker tilsvarende ændringer i punkterne om vægt og dimensioner.

Indhold

Bekendtgørelsen indeholder følgende ændringer:

- Krav om væggtavler ophæves for køretøjer under 3.500 kg
- Forøgelse af totalvægt for to-akslede busser og for store køretøjer med alternativ brændstof
- Krav til akselafstand lempes for visse sættevogntog
- Krav til akselafstand for akselgruppe med to aksler på motorkøretøjer justeres
- Brede og tungere påhængskøretøj til motorcykler
- Mindre opdateringer af visse tekniske krav, så vores nationale bestemmelser svarer til krav i forordning 661/2009/EU om typegodkendelse af køretøjer. Det vedrører bl.a. krav om kollisionssikret styreapparat, bremses, sæder og sikkerhedsseler samt deres fastgørelse.
- Lempelse af krav til hydraulisk styring på (blok)sættevogne.
- Blokeringsfri bremses (ABS) på to-hjulede motorcykler
- Euro 6 norm for varebiler
- Euro 4 og 5 norm for knallerter og motorcykler

- Opdatering af krav til mærkning af dæk på traktorer m.v. samt ændring af krav til mønsterdybde
- Opdatering af krav til handicapudstyr

Uddybning af ændringerne

Krav om væggtavler ophæves for visse køretøjer (afsnit 2.02)

Der foreslås en ophævelse af kravet om væggtavler på varebiler og påhængsvogne (O1/O2) indtil 3.500 kg. Dette vil medføre en omkostningslettelse ved erhvervsrelateret nyregistrering af køretøjer.

Forøgelse af totalvægt for to-akslede busser og for store køretøjer med alternativ brændstof (pkt. 3.01.022 (3) og (5) og 3.01.023 (1) og (3))

Emnet er behandlet i "Høring over udkast til ændring af dimensionsbekendtgørelsen". Se denne. Bestemmelserne i DfK er godkendelseskrav for køretøjerne, og de skal følge anvendelseskravene i dimensionsbekendtgørelsen.

Krav til akselafstand lempes for visse sættevogntog (pkt. 3.02.200 (8))

Emnet er behandlet i "Høring over udkast til ændring af dimensionsbekendtgørelsen". Se denne. Bestemmelserne i DfK er godkendelseskrav for køretøjerne, og de skal følge anvendelseskravene i dimensionsbekendtgørelsen.

Krav til akselafstand for akselgruppe med to aksler på motorkøretøjer justeres (pkt. 3.01.022 (8))

Emnet er behandlet i "Høring over udkast til ændring af dimensionsbekendtgørelsen". Se denne. Bestemmelserne i DfK er godkendelseskrav for køretøjerne, og de skal følge anvendelseskravene i dimensionsbekendtgørelsen.

Bredere og tungere påhængskøretøj til motorcykel (pkt. 3.01.150 (1) og 3.02.150 (2))

Emnet er behandlet i "Høring over udkast til ændring af dimensionsbekendtgørelsen". Se denne. Bestemmelserne i DfK er godkendelseskrav for køretøjerne, og de skal følge anvendelseskravene i dimensionsbekendtgørelsen.

Mindre opdateringer af visse tekniske krav

EU-Kommissionen udsteder jævnligt forordninger, der opdaterer Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 661/2009/EU om krav til køretøjer ved typegodkendelse. Der er tale om tilpasning til den tekniske udvikling. Det handler ofte om mindre ændringer og tydeliggørelse af reglerne. Mere betydende ændringer kan være opdatering af luftforureningskrav fra Euro 5 til Euro 6 samt krav til kørestolsbeslag, og de er udtaget som separate ændringer og nævnt i punkter nedenfor.

Hvis ikke bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr opdateres løbende, så den svarer til EU's regler, vil reglerne for enkeltkøretøjer med tiden falde "bagud". Generelt er det også et krav i rammedirektiv 2007/46/EF, at Danmark for enkeltkøretøjer indfører enten EU's regler eller regler "på tilsvarende miljø- og sikkerhedsniveau".

Ændringerne i DfK vedrører opdatering af følgende bestemmelser:

- Om crash-test i ECE-regulativ 12-04. Begrebet foranliggende styring slettes, og der er opdaterede krav især for crash-test af elbiler (pkt. 4.01.021 (1) og 4.01.024 (1)).
- Om bremses i ECE-regulativ 13-11 og 78-03, samt decelerationskrav fra ECE-regulativ 13H, (pkt. 5.01.005 og 5.03.021 og 5.03.024).
- Om sæders og sæders forankring i ECE-regulativ 17-08 og 80-03, (pkt. 10.01.021 og 10.02.022).
- Om sikkerhedssellers forankringer i ECE-regulativ 14-06 (pkt. 10.02.021 (2)).
- Om sikkerhedssellers styrkemæssige egenskaber i ECE-regulativ 16-06 (pkt. 10.02.001 (1)).

Lempelse af krav til hydraulisk styring på (blok)sættevogne (pkt. 4.01.100 (4))

De tekniske krav til hydraulisk styring på (blok)sættevogne er forældede. Ifølge de nuværende regler må styring alene kunne forekomme via en betjeningsenhed, der med kort ledning er tilkoblet ved bagenden af bloksættevognen, så hjulene kun kan drejes af en person, der går ved bagenden.

Sådan er systemer ikke længere indrettet på bloksættevogne andre steder i verden. Standardsystemerne er udformet, så man ikke kan styre sættevognens hjul ved hastigheder over 20 km/t. Der er ingen EU-regler på området. Med den nye tekst ændres de danske regler, så de kommer til at svare til, hvordan disse køretøjer i praksis er indrettet.

Blokeringsfri bremses (ABS) på to-hjulede motorcykler (pkt. 5.01.031 (3))

Der foreslås ændringer, hvorefter to-hjulede motorcykler skal have blokeringsfri bremses (ABS). Motorcykler på under 125 cm³ kan dog have bremsesystem, hvor for- og bagbremsen er koblet sammen (kombineret bremsesystem). Enduro- og trial-motorcykler er fritaget fra kravet.

Indførelse af krav om ABS vil få en betydelig uheldsforebyggende virkning, efterhånden som gamle motorcykler uden ABS udskiftes med nye med ABS, fordi ABS forhindrer, at hjul blokerer og derved gør det muligt for føreren at bremse maksimalt uden risiko for styrt.

Ændringen svarer til kravet i forordning 168/2013/EU om godkendelse og markedsføring af bl.a. motorcykler. Kravet om ABS i forordningen er gældende fra 1. januar 2017. Fra denne dato vil man ikke kunne registrere en typegodkendt motorcykel i EU, uden at den opfylder kravet om ABS.

Forslaget vil således få betydning for det lille antal motorcykler, som importeres til Danmark uden at være EU-typegodkendte. Sådanne motorcykler er ikke omfattet af EU-forordningen, men vil med de foreslåede regler undergives samme krav om ABS som EU-typegodkendte motorcykler.

Årsagen til, at kravet om ABS ifølge forslaget også skal gælde de ikke EF-typegodkendte modeller, er, at undladelsen af at indføre kravet ville give en omgåelsesmulighed, hvorefter Danmark risikerer at blive modtagerland for motorcykler uden dette vigtige sikkerhedsudstyr.

Endvidere ville motorcyklens ejer kunne fristes til at afmontere ABS-udstyret, hvis det skulle få en fejl, for at spare reparationsudgifterne.

Euro 6 norm for varebiler (pkt. 7.06.024)

Det foreslås, at nyregistrerede varebiler (N1) skal opfylde luftforureningsnorm Euro 6 i stedet for Euro 5+. For de fleste varebilers vedkommende følger dette krav direkte af forordning 715/2007/EF.

Forslaget vil dog få betydning for et meget lille antal varebiler, som importeres til Danmark uden at være EU-typegodkendte. Sådanne varebiler, der skal søges godkendt individuelt ifølge rammedirektivet om typegodkendelse af biler (2007/46/EF), er som udgangspunkt omfattet af EU-forordningen. Direktiv 2007/46/EF tillader dog, at de kan godkendes efter alternative krav, der har til formål at sikre et miljøbeskyttelsesniveau, som i det omfang, det er praktisk muligt, svarer til det niveau, der gælder efter bestemmelserne for EU-typegodkendelse. Ifølge forslaget vil der i Danmark fortsat blive stillet samme krav til

luftforeningsnormen for varebiler, uanset om disse er EU-typegodkendte eller ønskes godkendt individuelt. Samme princip er blevet fulgt ved tidligere regulering for at forhindre, at nye Euro-norm krav kan omgås blot ved at søge om individuel godkendelse af forældede modeller. Dermed ville Danmark risikere at blive modtagerland for varebiler med forældet teknologi og større luftforurening.

For en god ordens skyld skal det nævnes, at varebiler som hidtil alternativt til Euro normen kan opfylde California Code of Regulations for det seneste modelår. Der er således ingen ændring for denne gruppe af ikke-EU-typegodkendte køretøjer.

Euro 4 og 5 norm for knallerter og motorcykle (pkt. 7.06.031, 7.06.032 og 7.06.040)

Det foreslås, at nyregistrerede motorcykler (to-hjulede, tre-hjulede og to-hjulede med sidevogn) fra 1. januar 2017 skal opfylde luftforureningsnorm Euro 4. Fra 1. januar 2018 skal knallerter opfylde luftforureningsnorm Euro 4.

Fra 1. januar 2021 foreslås der en yderligere skærpelse til luftforureningsnorm Euro 5 for både knallerter og motorcykler.

Kravene svarer til bestemmelserne i forordning 168/2013/EU.

Forslaget vil reelt kun få betydning for et lille antal knallerter og motorcykler, som importeres til Danmark uden at være EU-typegodkendte. Sådanne knallerter og motorcykler er ikke omfattet af EU-forordningen, men vil med de foreslåede regler undergives samme krav om luftforurening som EU-typegodkendte knallerter og motorcykler.

Årsagen til, at skærpelsen i kravene til Euro-norm også skal gælde de ikke EU-typegodkendte modeller, er, at undladelsen af at indføre kravet ville give en omgåelsesmulighed, hvorefter Danmark risikere at blive modtagerland for knallerter og motorcykler med forældet teknologi og større luftforurening.

Opdatering af krav til mærkning af dæk på traktorer m.v. (pkt. 8.02.002 (2))

Ifølge de nu gældende regler er der for køretøjer med en største tilladt hastighed på 30 km/t eller derunder ikke krav til:

- Mærkning af dæk med bæreevne- og hastighedsangivelse
- Mindste mønsterdybde

Efter Færdselsloven må traktorer være konstrueret til at kunne køre op til 40 km i timen mod hidtil 30 km i timen. Ved lov nr. 385 af 27. april 2016, har transport- og bygningsministeren fået hjemmel til at

fastsætte regler om vilkår for at traktorer kan få lov at køre med 40 km i timen.

Færdselsstyrelsen forventer på den baggrund at sætte en "tempo-40" bekendtgørelse i kraft 1. januar 2017.

For ikke at forårsage unødige krav til køretøjerne i denne forbindelse, foreslås det at fastholde de lempede dækregler for traktorer mv.

Opdatering af krav til ISO-standard for sikkerhedsudstyr for handicappede i biler (pkt. 10.01.021)

Det nuværende krav om opfyldelse af ISO-standard 10542, opdateres til krav om opfyldelse af ISO 10542:2012, idet den førstnævnte standard er udgået. Ændringen vil medføre mindre skærpedelser, f.eks. indførelsen af krav om produktmærkning og krav om, at køretøjers dockingstationer skal opfylde konstruktions- eller styrkemæssige krav i henhold til nyeste ISO-standard eller i henhold til bestemte andre industri-standarder.

Forslaget vil kun få betydning for biler, som ikke er EU-typegodkendte som personbiler, idet EU-godkendte personbiler forsynet med dockingstation er kontrolleret med hensyn til dette udstyr.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes, at bekendtgørelsen ikke vil have nogen administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Bekendtgørelsen skønnes at have positive direkte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Ophævelse af krav om væggtavler vil medføre en omkostningslettelse ved erhvervsrelateret nyregistrering af køretøjer, som har haft følgende omfang i 2015:

- Varebiler med CVR-ejere: 28.257 stk.
- Påhængsvogne O1/O2 med CVR-ejere: 8.607 stk.

I alt angår lettelsen dermed 36.864 køretøjer (2015-niveau), som årligt indregistreres for CVR-ejere.

Den sparede udgift for væggtavler uden montering anslås til cirka 80 kr. pr. køretøj, svarende til 320 kr. inklusiv montering. For alle 36.864 køretøjer bliver udgiftslettelsen på anslået 2,95 mio. kr., henholdsvis 11,8 mio. kr. pr. år. (alle priser uden moms). Den resulterende årlige lettelse på cirka 11,8 mio. kr. vil formentlig fordele sig mellem de virksomheder, der indkøber køretøjerne, og deres forhandlere, såfremt prisfordelen ikke fuldt ud videregives til køberne. En mindre del

af disse køretøjer ejes af det offentlige, herunder kommunale og regionale enheder.

Emnerne, der vedrører ændringer i bestemmelserne om vægte og dimensioner, er behandlet i den anden "Høring over udkast til ændring af dimensionsbekendtgørelsen". Se denne.

Opdatering af visse tekniske krav vil kun medføre yderst begrænsede økonomiske konsekvenser. Stort set alle biler, der sælges i Danmark, er EU-typegodkendte. For erhvervslivets vedkommende antages det, at der altid vil være mulighed for at vælge en EU-typegodkendt bilmodel, og disse vil altid opfylde de opdaterede krav.

Lempelse af kravene til hydraulisk styring på (blok)sættevogne vil medføre en ikke nærmere fastsat reduktion i udgifterne til erhvervslivet, da disse køretøjer nu ikke længere skal indrettes specielt for at kunne godkendes i Danmark.

Kravet om ABS på to-hjulede motorcykler vil kun medføre yderst begrænsede økonomiske konsekvenser. Ud af de cirka 2.000 motorcykler, der årligt nyregistreres i Danmark, godkendes kun en forsvindende lille del individuelt. I årene 2013-2015 lå antallet således mellem 59 og 82 individuelle godkendelser om året, hvilket inkluderer enduro- og trial-motorcykler, der ikke berøres af de foreslåede ændringer. For erhvervslivets vedkommende antages det, at der altid vil være mulighed for at vælge en EU-typegodkendt knallert- eller motorcykelmodel som alternativ.

Angående Euro 6 norm for varebiler er det ikke oplyst, hvor mange varebiler der årligt søges godkendt individuelt, men antallet skønnes at være ganske lille. For erhvervslivets vedkommende antages det, at der altid vil være mulighed for at vælge en EU-typegodkendt varebilmodel som alternativ.

Euro 4 og 5 norm for knallerter og motorcykler berører kun et meget beskedent antal af køretøjer, der årligt søges godkendt individuelt, og som specielt for erhvervslivets vedkommende antages at være uden nævneværdig betydning. For erhvervslivets vedkommende antages det, at der altid vil være mulighed for at vælge en EU-typegodkendt knallert- eller motorcykelmodel som alternativ.

Opdatering af krav til dækmærkning på traktorer m.v. vil kun medføre yderst begrænsede økonomiske konsekvenser, idet det skønnes, at stort set alle traktordæk er mærket korrekt. Ændringen vedrørende mønsterdybde sikrer, at der ikke pludselig – ad bagvejen – kommer et krav om mønsterdybde til traktorer, når de forventeligt får lov at køre 40 km i timen. Hvis bestemmelsen ikke ændres, vil det medføre øgede udgifter til dæk på traktorer m.v.

De foreslåede krav til ISO-standard for sikkerhedsudstyr for handicappede i biler antages ikke at medføre mærkbar merbelastning for

bl.a. erhvervslivet, navnlig fordi udgifter til indretning af handicapbiler helt overvejende afholdes af det offentlige.

Ikrafttræden

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2017.

Bekendtgørelsen finder anvendelse på relevante køretøjer fra tidspunktet for dens ikrafttræden. Færdselsstyrelsen påtænker i overensstemmelse med sædvanlig praksis at give dispensation for køretøjer, der er kommet til landet før ikrafttrædelsen, men som ikke når at blive registreret. Det må i alt højst dreje sig om 10 % af forrige kalenderårs salg for hver køretøjskategori.

Færdselsstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@fstyr.dk, cc. til pdy@fstyr.dk **senest den 25. oktober 2016**, mærket j.nr. TS2060100-00045.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Peter Dyrelund på mail pdy@fstyr.dk eller til info@fstyr.dk.

- ./ Der vedlægges udkast til bekendtgørelsen om Detailforskrifter for Køretøjer (hvor ændringer er markeret med gult).
- ./ Der vedlægges en liste over de hørte myndigheder og organisationer.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk.

Det bemærkes, at styrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse er blevet udstedt, men Færdselsstyrelsens nyhedsbrev indeholder information om udstedte bekendtgørelser. Tilmelding til Færdselsstyrelsens nyhedsbrev kan ske på www.fstyr.dk.

Udstedte bekendtgørelser kan endvidere ses på Færdselsstyrelsens hjemmeside på adressen www.fstyr.dk under Lovstof.

Med venlig hilsen

Peter Dyrelund

Bilinspektør