



NOTAT

Komiténnotat til Folketingets Europaudvalg

Dato 1. juli 2019  
J. nr. 2018-4891

**Kommissionens forslag til Kommissionens forordning (EU) .../... af X om ændring af forordning (EU) nr. 1230/2012 for så vidt angår typegodkendelseskrav for visse motorkøretøjer udstyret med forlængede førerhuse og til aerodynamiske anordninger og udstyr til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil**

Revideret notat.

**1. Resumé**

Europa-Kommissionen har fremlagt et forslag til ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 med henblik på **blandt andet** at fremme anvendelse af lastbilsførerhuse med bedre aerodynamik og trafiksikkerhed og med det formål at reducere lastbilers brændstofforbrug og forbedre trafiksikkerheden.

Den foreslåede gennemførelsesforordning har direkte juridisk virkning og skal ikke implementeres i dansk lovgivning. Det forventes dog, at der vil skulle foretages konsekvensrettelser i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr og i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, når den nye ændringsforordning foreligger.

Forslaget kan levere et delbidrag til, at bilindustrien kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra tunge køretøjer i to trin frem mod 2030. Det vurderes, at forslaget isoleret set vil have negativ indflydelse på provenuet fra brændstoffafgifterne, vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra transport, vil i et vist omfang kunne forbedre færdselssikkerheden og vil have positive økonomiske konsekvenser for transporterhvervet. Forslaget skønnes at have potentiale til at have positiv virkning på beskyttelsesniveauet for miljø og sundhed i Danmark.

**Forslaget forventes at komme til afstemning den 4. juli 2019.**

Kommissionen har udsendt et opdateret udkast til forslaget forud for afstemning den 4. juli 2019, som indeholder et nyt element, der ikke er omfattet af det tidligere fremsendte komiténotat. Det tidligere fremsendte komiténotat opdateres derfor.



*Regeringen støtter forslaget og agter at stemme for dette.*

Side 2/9

## 2. Baggrund

Krav til **køretøjers** tekniske indretning i forhold til masse og dimensioner er fastsat i Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for masse og dimensioner for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF.

Derudover er der fastsat krav til de største tilladte dimensioner, fx længde og vægt for køretøjer, som foretager transport i EU, i Rådets direktiv 96/53/EG 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, som ændret ved direktiv (EU) nr. 2015/719 (Vægt- og dimensionsdirektivet).

Ifølge Vægt- og dimensionsdirektivet er det dog muligt at overskride den største tilladte længde af køretøjer og vogntog, hvis formålet blandt andet er at forbedre energieffektiviteten og trafiksikkerheden. Det er dog et krav, at sådanne køretøjer opfylder de tekniske krav i de relevante typegodkendelsesregler.

Den foreslåede gennemførelsesforordning er således en ændring af **oven-nævnte** typegodkendelsesforordning med henblik på at fastsætte tekniske krav for typegodkendelse for længere motorkøretøjer og aerodynamiske anordninger.

## 3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at forbedre aerodynamik og trafiksikkerhed for lastbiler **og forbedre aerodynamik for busser og påhængskøretøjer** ved at give mulighed for at tillade større længde (og en lille forøgelse af bredden) af køretøjet.

De større dimensioner foreslås tilladt i forbindelse med montering af anordninger til forbedring af luftmodstanden foran eller bag på køretøjerne og/eller for lastbiler med en mere afrundet og aerodynamisk form på lastvognes førerhus. Denne afrundede form forventes samtidigt at give forbedret beskyttelse af øvrige trafikanter - især bløde trafikanter.

Formålet er endvidere at sikre bedre arbejdsforhold for førerne ved at give mere plads i førerhuset.



I forlængelse af eksisterende regler indsættes endvidere bestemmelser i forslaget om, at ekstra vægt for alternativ brændstofteknologi blandt andet skal dokumenteres i forbindelse med typegodkendelse. **Der indsættes desuden bestemmelser, som lemper nuværende krav vedrørende totalvægten for lastbiler og busser, der er forsynet med et hybrid-elektrisk fremdrivningssystem. Disse bestemmelser er blevet indført i det seneste udkast til forslag fra juni 2019.**

Fravigelsen af den største tilladte længde af køretøjer og vogntog forudsætter dog, at visse tekniske krav er opfyldt. De specifikke tekniske krav fremgår af bilaget til forslaget og omfatter blandt andet krav om, at større udragende aerodynamiske anordninger skal kunne ”klappes ind” eller ”foldes sammen” på en sådan måde, at de i sammenfoldet stand ikke forøger køretøjets bredde med mere end 5 centimeter og ikke forøger køretøjet længde med mere end 20 cm. Sådanne aerodynamiske anordninger skal enten være fremstillet af et eftergiveligt materiale eller (alternativt) være ”crash-testet”, og det skal være dokumenteret, at de ikke deformerer betydeligt under normale belastninger. Det er desuden et krav, at sådanne aerodynamiske anordninger, i såvel udfoldet som sammenfoldet position, ikke påvirker førerens udsyn negativt fremad og til siderne.

Aerodynamisk udformede førerhuse på lastbiler, som medfører, at den normalt tilladte længde overskrides, skal have en front, som passer ind i en nærmere defineret ”skabelon”, som forventes at forbedre den passive sikkerhed for andre – især bløde – trafikanter. Ved passiv sikkerhed forstås bilens kollisionsegenskaber - dens evne til at begrænse skaderne på involverede personer, når en ulykke ér sket – i modsætning til begrebet aktiv sikkerhed, som omfatter bilens køreegenskaber, og udstyr, som kan hindre, at en ulykke finder sted. Kommissionen har fremlagt et opdateret forslag fra marts 2019 til definition af denne skabelon til Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer (TCMV), og det er ved computersimuleringer, udført for Kommissionen af Apollo Vehicle Safety Limited, sandsynliggjort at forslaget vil give en vis forbedring af lastbilers passive sikkerhed.

Det kan supplerende oplyses, at forordning (EU) nr. 1230/2012 allerede på nuværende tidspunkt indeholder en liste over udstyr til køretøjer, som medfører, at køretøjet vil kunne godkendes med en tilsvarende forøgelse af længde og/eller bredde. Denne liste omfatter blandt andet solskærme, læsseramper, og sidespejle.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Der foreligger ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.



## 5. Nærhedsprincippet

Der er tale om gennemførelse af allerede vedtagne retsakter ved blandt andet direktiv nr. 1996/53, som ændret ved direktiv nr. 2015/719. Det er regeringens vurdering, at forslaget dermed er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## 6. Gældende dansk ret

Rådets forordning (EU) nr. 1230/2012 er umiddelbart gældende i dansk ret. Den foreslåede forordning berører følgende danske bekendtgørelser:

- Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk
- Bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, med senere ændringer.

## 7. Konsekvenser

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Den foreslåede gennemførelsesforordning har direkte juridisk virkning og skal ikke implementeres i dansk ret. Det forventes dog, at der vil være behov for at foretage ændringer og konsekvensrettelser i dele af bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk samt bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, med senere ændringer.

Danmark har ikke national regulering, der modsvarer den EU-regulering, som foreslås ændret for så vidt angår bestemmelser om lempelse af nuværende krav vedrørende totalvægten for lastbiler og busser, der er forsynet med hybrid-elektrisk fremdrivningssystem. Den del af forslaget forventes således ikke at få lovgivningsmæssige konsekvenser i Danmark.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes at medføre en reduktion af transportsektorens brændstofforbrug, hvilket vil medføre et lavere provenu fra brændstofafgifterne. Det skønnes således, at provenuet fra disse afgifter opgjort i 2019-niveau, **på grund af forbedret aerodynamik for lastbiler**, vil kunne reduceres med ca. 35 mio. kr. i 2025, ca. 70 mio. kr. i 2030 og ca. 80 mio. kr. i 2035. **Forbedret aerodynamik for busser skønnes kun at have lille betydning for den samlede provenueffekt.** Provenueffekten er opgjort som den isolerede effekt af forslagets **mulighed for forbedret aerodynamik** ved uændret adfærd. Der er således ikke taget højde for, at øvrige forbedringer i brændstof-



effektiviteten kan reducere de potentielle forbedringer, som forslaget giver mulighed for, og dermed provenutabet som følge af forslaget. Skønnet forudsætter desuden fortsat overvejende anvendelse af konventionelle drivmidler. Der er således ikke regnet med en gradvis indfasning af fx el-drevne lastbiler. **Forslaget fra juni 2019 medtager blandt andet en række mindre lempelser for el-drevne køretøjer, der må ses som langsigtede tiltag, der vil være med til at forbedre mulighederne for brug af el i tunge køretøjer. Det er ikke muligt at beregne provenueffekt for denne del af forslaget, da teknologien og køretøjerne ikke er etableret på markedet endnu.**

Det bemærkes endvidere, at Rådet og Europa-Parlamentet den 19. februar 2019 har indgået aftale om, at bilindustrien skal sænke CO<sub>2</sub>-udledningen fra nye lastbiler i to trin frem mod 2030. Forslaget om at fremme anvendelse af lastbilsførerhuse med bedre aerodynamik og aerodynamiske anordninger vil således kunne bidrage til opfyldelsen af de planlagte generelle krav til reduktion af lastbilers energiforbrug. De anførte provenueffekter fra brændstofafgifterne som følge af forbedrede aerodynamiske egenskaber vil derfor ligeledes indgå som en del af et samlet besparelsespotentialt med henblik på opfyldelsen af de **kommende** krav til energieffektiviteten. Besparelser som følge af forbedrede aerodynamiske egenskaber i konsekvens af den ændrede regulering på dette område vil således, medmindre de samlede forbedringer ligger ud over de planlagte krav, indgå som en del af de statsfinansielle konsekvenser som følge af de nye krav til energieffektivitet.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget indgår som en del af den fælleseuropæiske målsætning om at reducere transportsektorens udledning af drivhusgasser. Forslaget forventes at kunne medvirke til opnåelse af dette mål ved at reducere udslippet af drivhusgasser fra transportsektoren. Desuden forventes forslaget at kunne give en mindre reduktion i antallet – og konsekvenserne – af uheld med lastbiler.

En nærmere analyse af de økonomiske konsekvenser må imidlertid afvente Kommissionens endelige krav til lange førerhuse.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Danmark har ingen lastbilsfabrikation, som kan forventes at blive berørt, men der findes et mindre antal producenter af påhængskøretøjer og tilbehør til lastbiler, som kan tænkes at ville udnytte muligheden for at søge EU-typegodkendelse i henhold til forordningen.

Forslaget forventes at give et positivt bidrag til den danske transportsektor, idet denne forventes at få lavere brændstofudgifter. Modsat må det forventes, at indkøbspriser på nye lastbiler stiger, idet lastbilsproducenterne forventes at



lægge udviklingsomkostninger over på lastbils køberne. Det er regeringens forventning, at forslaget samlet set vil give et positivt bidrag til transportsektoren.

Det er endvidere vurderingen, at gennemførelsesretsakten medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for dansk erhvervsliv. De administrative konsekvenser består i, at få danske fabrikanter eller repræsentanter herfor forventes at have et tidsforbrug til udarbejdelse af ansøgning, som følge af indførelsen af en ny produktionsmulighed, jf. forslagens artikel 4a.

### *Beskyttelsesniveau i Danmark*

Forslaget skønnes at have potentiale til at have positiv virkning på beskyttelsesniveauet for miljø og sundhed i Danmark, da forslagens elementer giver mulighed for lavere luftmodstand for lastbiler, busser og påhængskøretøjer til disse.

## **8. Høring**

Et af Kommissionens udkast til forslag har været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig med frist for bemærkninger den 19. februar 2019 kl. 12.00. Der er modtaget høringssvar fra Dansk Erhverv, ITD – Brancheorganisation for den danske vejtransport, DTL Danske Vognmænd og Erhvervsflyvningens Sammenslutning. De indkomne bemærkninger er indsat nedenfor.

### Dansk Erhverv

”Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 14. februar 2019 vedrørende ovennævnte.

Dansk Erhverv ser positivt på forslaget om, at aerodynamiske anordninger og udstyr, som f.eks. indtrækbare eller sammenfoldelige vindspoilere, der er fastgjort til bagenden af lastvogne eller påhængskøretøjer og som er tilgængelig teknologi med potentiale til forbedring af køretøjets aerodynamiske ydeevne, der på grund af deres design kan strække sig ud over den yderste del på forenden, bagenden eller siderne af køretøjerne, hvor de er monteret på, undtages for at blive medregnet i kravene til standarddimensionerne.

Ligeledes ser Dansk Erhverv positivt på, at det ud fra ønskerne om at kunne udnytte energien bedre, reduktion af vindmodstanden, bedre sigt fra førerpladsen, mere sikkerhed og komfort for chauffører, også bliver tilladt at anvende torpedobyggede lastvogne med en kort torpedo, uden at det den ekstra længde regnes med i kravene til standarddimensionerne.

Det skal også hilses velkommen, at det nævnte aerodynamiske udstyr skal typegodkendes som separate tekniske enheder, og at der derfor sættes specifikke



krav til udstyret. Af praktiske grunde er det også godt, at der stilles krav til at bevægelige vindspoilere, der er fastgjort til bagenden og aerodynamiske anordninger, samt udstyr til førerhuse konstrueres, så det ikke forringer lastbilens evne til at kunne anvendes til intermodale transporter.

Dansk Erhverv havde dog gerne set, at længden på selve førerhusene også kunne blive forøget, så chaufførerne kunne få mere plads, når de fx kører over lange afstande og er nødt til at bo i lastbilerne flere dage i træk.

I lyset af den meget korte høringsfrist har det ikke været muligt at kommentere i detaljen.”

### ITD Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

”Hermed fremsendes ITD’s bemærkninger til fremsendte udkast. Vi tager forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger, med baggrund i den korte høringsfrist og det relativt omfattende og teknisk komplicerede materiale.

ITD støtter umiddelbart forslagene og tilgangen i fremsendte udkast.

Vi kvitterer for udkastets anvendelse af den såkaldte "3D envelope", for så vidt angår udformningen af aerodynamiske førerhuse, som udarbejdet og foreslået af ACEA under arbejdsgruppemøderne i DG Moves Aero Dynamics Expert Group.

Med baggrund i drøftelser i IRU’s tekniske komite og trafiksikkerhedsgruppe, hvor vi har fået præsenteret forskellige beregninger og overvejelser omkring påvirkningen af bløde trafikanter ved sammenstød, er der især to kritiske værdier i udkastets Appendix 5, som vi vurderer bør bevares som defineret i udkastet.

Det drejer sig om den såkaldte "rake-vinkel" på 3°, som defineret i Appendix 5, pkt. 1.3.2.3. (illustreret ved figur 3), side 20 i udkastet.

Det er endvidere vigtigt at fastholde, at den vandrette planhøjde bevares på 1.350 mm, som anført i Appendix 5, pkt. 1.3.2.2., side 19 i udkastet.

Baggrunden for overvejelserne er, at imødegå kritiske punkter på førerhuset, som er afgørende for beskyttelse af bløde trafikanter (hovedpåvirkning).

Ved at holde højden af "rake-vinklen" på 1.350 mm øges fladen hvor der er afstand mellem det mere eftergivende frontgitter og kabinens hårde punkter, hvorved påvirkningen af bløde trafikanter mindskes.



En højere "rake-vinkel" end  $3^\circ$  vil øge risikoen for hovedskader, da det øger 'delta' (hovedets slaghastighed), mod eksempelvis frontruden, efter den indledende påvirkning mellem førerhusets nedre del og kroppen.

Ud over ovenstående, har ITD ikke yderligere kommentarer til det foreliggende udkast, for nuværende.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybende!"

### DTL Danske Vognmænd

"DTL-Danske Vognmænd ser positivt på forslaget om, at aerodynamiske anordninger og udstyr, som f.eks. indtrækbare eller sammenfoldelige vindspoilere, der er fastgjort til bagenden af lastvogne eller påhængskøretøjer og som er tilgængelig teknologi med potentiale til forbedring af køretøjets aerodynamiske ydeevne, der på grund af deres design kan strække sig ud over den yderste del på forenden, bagenden eller siderne af køretøjerne, hvor de er monteret på, undtages for at blive medregnet i kravene til standarddimensionerne.

Ligeledes ser DTL-Danske Vognmænd positivt på, at det ud fra ønskerne om at kunne udnytte energien bedre, reduktion af vindmodstanden, bedre sigt fra førerpladsen, mere sikkerhed og komfort for chauffører, også bliver tilladt at anvende torpedobyggede lastvogne med en kort torpedo, uden at den ekstra længde regnes med i kravene til standarddimensionerne.

Det skal også hilses velkommen, at det nævnte aerodynamiske udstyr skal typegodkendes som separate tekniske enheder, og at der derfor sættes specifikke krav til udstyret. Af praktiske grunde er det også godt, at der stilles krav til at bevægelige vindspoilere, der er fastgjort til bagenden og aerodynamiske anordninger, samt udstyr til førerhuse konstrueres, så det ikke forringer lastbilens evne til at kunne anvendes til intermodale transporter.

DTL-Danske Vognmænd havde dog gerne set, at længden på selve førerhusene også kunne blive forøget, så chaufførerne kunne få mere plads, når de fx kører over lange afstande og er nødt til at bo i lastbilerne flere dage i træk.

I lyset af den meget korte høringsfrist har det ikke været muligt at kommentere i detaljen."

### Erhvervsflyvningens Sammenslutning

"Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over Europa-Kommissionens forslag om en ændring til "Commission Regulation (EU) No 1230/2012 as regards type-approval requirements for certain motor vehicles fitted with elongated cabs and for aerodynamic devices and equipment for motor vehicles and their trailers".





Emnet ligger imidlertid udenfor ES ressort område, hvorfor ES ikke har bemærkninger.”

Side 9/9

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er generelt blevet positivt modtaget af medlemsstaterne.

Danmark er den eneste medlemsstat, som har påpeget behovet for at fastsætte krav om bedre udsyn fra lastbiler i forbindelse med ændring af forordning nr. 1230/2012. Regeringen søger at opnå tilslutning fra andre medlemsstater til det danske synspunkt.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er positivt indstillet over for intentionerne i den af Kommissionen foreslåede ændring af forordning (EU) nr. 1230/2012.

Regeringen er positivt indstillet over for de forbedringer af lastbilers brændstofforbrug, og den dermed forbundne reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen, som kan opnås ved montering af særlige anordninger til forbedring af bilernes aerodynamiske virkning. Endvidere har regeringen fokuseret på de mulige trafikssikkerhedsmæssige forbedringer, som kan opnås, hvis der samtidigt med muligheden for længere førerhuse, stilles krav til førerens udsyn fra disse nye førerhuse. Regeringen har derfor arbejdet for, at dette aspekt afspejles i udkast til forslaget til ændring af forordningen. Regeringen må dog konstatere, at det synes svært at få tilstrækkelig opbakning fra de øvrige medlemsstater til at få gennemført de danske synspunkter for så vidt angår krav til udsyn fra førerhuse.

Det er imidlertid fortsat regeringens holdning, at forslaget bør fremmes, da forslaget, ud over de miljømæssige forbedringer, samlet set også forventes at ville medføre en vis forbedring for færdselssikkerheden for de bløde trafikanter. Regeringen **har arbejdet** for at få større forbedringer af færdselssikkerheden for bløde trafikanter med i forslaget.

## 11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt et komiténotat til Folketingets Europaudvalg den 9. april 2019, som opdateres med nærværende notat.