



NOTAT

Komiténnotat til Folketingets Europaudvalg

Dato 2. oktober 2019  
J. nr. 2019-1661

## **Europa-Kommissionens forslag til gennemførelsesretsakt om nærmere bestemmelser vedrørende brugen af bagmonterede aerodynamiske anordninger i henhold til direktiv nr. 1996/53/EF**

Nyt notat.

### **1. Resumé**

*Kommissionen har fremlagt et forslag til gennemførelsesforordning til gennemførelse af artikel 8b, stk. 3 og 4, i direktiv 96/53/EF 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) 719/2015.*

*Formålet med forslaget er at fastsætte krav til brugen af aerodynamiske anordninger på busser, lastbiler og påhængskøretøjer til disse, som er forsynet med disse anordninger, med henblik på at reducere køretøjernes brændstofforbrug og forbedre trafikikkerheden.*

*Forslaget vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser. Det vurderes heller ikke, at forslaget vil have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet det alene er en mulighed at anvende aerodynamiske anordninger på køretøjer og ikke en pligt.*

*Der kan blive behov for en ændring af færdselsloven samt ændringer i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, og bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.*

*Såfremt der vælges at køre med aerodynamiske anordninger, vurderes det, at forslaget pålægger erhvervschauffører en mindre forøget arbejdsbyrde og således medfører en ubetydelig erhvervmæssig byrde.*

*Forslaget forventes ikke at påvirke beskyttelsesniveauet i Danmark.*

*Forslaget er sendt ud til udtalelse og afstemning i Vejtransportkomitéen med frist den 4. oktober 2019.*

*Regeringen ser positivt på Kommissionens forslag og støtter det overordnede formål med forslaget til ny gennemførelsesforordning.*



## 2. Baggrund

Forslaget er fremlagt på baggrund af 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. Dette direktiv er blandt andet revideret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF 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.

Et af formålene med direktiv (EU) 2015/719 er at forbedre aerodynamikken og trafikikkerheden for motorkøretøjer, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, ved at give mulighed for at dispensere fra de største tilladte længder, forudsat at visse betingelser opfyldes. Formålet er også at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og de ændrede behov på markedet samt lette den intermodale transport.

Artikel 8b, stk. 3, i direktiv 96/53/EF, som ændret ved 2015/719, fastsætter at sådanne aerodynamiske anordninger til forbedring af køretøjernes luftmodstand skal opfylde følgende driftsmæssige betingelser:

- a) under forhold, hvor andre trafikanters eller førerens sikkerhed er i fare, skal de foldes, trækkes ind eller fjernes af føreren.
- b) anvendelse af dem i trafikinfrastrukturer i og mellem byer skal ske under hensyntagen til de specielle karakteristika ved områder, hvor hastighedsgrænsen er under eller lig med 50 km/t, og hvor bløde trafikanter i højere grad kan forventes at befinde sig, og
- c) anvendelsen af dem skal være forenelig med intermodal transport og de må navnlig ikke, når de er trukket ind/foldet, overskride den største tilladte længde med mere end 20 cm.

Endelig fastsætter artikel 8b, stk. 4, i direktiv 96/53/EF, som ændret ved direktiv 2015/719, at Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, som fastsætter nærmere bestemmelser til sikring af ensartede betingelser for gennemførelsen af stk. 3, samt dermed at disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, som beskrevet artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Dette forslag er således en udmøntning af direktivets artikel 8b, stk. 4.

Forslaget har også en sammenhæng med CO<sub>2</sub>-standarder for tunge køretøjer, som blev fremsat som del af Mobilitetspakke III, og hvori betydningen af forbedret aerodynamik for lastbiler og busser særlig bliver understreget. En overholdelse af de fremtidige CO<sub>2</sub>-emissionsstandarder vil kræve anvendelse af forskellige teknologier til forbedring af energieffektiviteten, hvoriblandt indførelsen af aerodynamiske førerhuse (og andre aerodynamiske tiltag) er den mest effektive foranstaltning til at mindske brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning.



### 3. Formål og indhold

Kommissionen foreslår vedtagelse af en gennemførelsesforordning, som gennemfører kravene i artikel 8b, stk. 3, i direktiv 96/53/EF. Kommissionens forslag regulerer, hvordan aerodynamiske anordninger anvendes, såfremt det vælges at montere aerodynamiske anordninger på et køretøj. Der er med andre ord ikke en pligt til at montere aerodynamiske anordninger på køretøjer, hvorfor forpligtelserne til at folde anordningerne ind kun finder anvendelse, hvis virksomhederne vælger at anvende disse. Forslaget indeholder overordnet følgende:

- Fastsættelse af forordningens anvendelsesområde, således at forordningen alene omfatter anvendelse af aerodynamiske anordninger monteret bag på køretøjer i henhold til direktiv 96/53/EF.
- En definition af aerodynamiske anordninger, således at disse alene omfatter anordninger anbragt bag på et køretøj.
- Definition af anordningens anbringelse i henholdsvis åben position og lukket - dvs. sammenfoldet og låst - position.
- Mulighed for at en medlemsstat kan forbyde kørsel med de aerodynamiske anordninger i åben tilstand i byområder og mellem byer på strækninger på baggrund af områdernes særlige karakteristika, herunder især områder med hastighedsgrænser på 50 km/t eller lavere, og hvor bløde trafikanter kan forventes at befinde sig.
- Krav om, at aerodynamiske anordninger skal være anbragt i lukket position i situationer eller i områder, hvor særlig opmærksomhed eller særligt hensyn er nødvendig. Dette kan forekomme, når der manøvreres, bakkes eller parkeres, når køretøjet henholdsvis vogntoget er parkeret samt under af- og pålæsning af gods.
- Krav om, at aerodynamiske anordninger skal være anbragt i lukket position under forberedelse til intermodal transport (f.eks. hvor køretøj eller påhængskøretøj transporteres med tog), samt under selve den intermodale transport.
- Krav om, at defekte aerodynamiske anordninger skal forblive i lukket position eller, når muligt, fjernes straks.
- Endelig fastsættes det, at det ikke er påkrævet at lukke/sammenfolde anordninger, hvis anordningerne ikke skal være sammenfoldelige i overensstemmelse med kommende ændring af forordning nr. 1230/2012, hvis de maksimale dimensionskrav opfyldes fuldt ud under alle forhold. Dette krav er nærmere fastsat ved den kommende ændring Kommissionens forordning (EU) .../... af X om ændring af forordning (EU) nr. 1230/2012 for så vidt angår krav til typegodkendelse for visse motorkøretøjer monteret med forlængede førerhuse og for aerodynamiske anordninger og udstyr til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Medlemsstaterne har dermed mulighed for at forbyde kørsel med de aerodynamiske anordninger i åben tilstand i byområder og mellem byer på strækninger på baggrund af områdernes særlige karakteristika, herunder især områder



med hastighedsgrænser på 50 km/t eller lavere, og hvor bløde trafikanter kan forventes at befinde sig.

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

Der foreligger ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Med forslaget gennemføres allerede vedtagne retsakter, som er fastsat i artikel 8b, stk. 3 og 4, 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.

Det er vurderingen, at nærhedsprincippet er overholdt for forslaget til retsakt, da det allerede er fastsat i Rådets direktiv 96/53/EF, med senere ændringer, at Kommissionen skal fastsætte bestemmelser for gennemførelsen af artikel 8b, stk. 3, om driftsmæssige betingelser for aerodynamiske anordninger. Endvidere omhandler forslaget i ikke uvæsentlig grad grænseoverskridende transport, der bedst tænkes reguleret på EU-niveau.

Yderligere er der stadig rum for medlemsstaterne til selv at regulere, hvornår aerodynamiske anordninger skal være i lukket position, som beskrevet ovenfor.

#### **6. Gældende dansk ret**

Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996, som ændret ved direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015, er implementeret ved:

- Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen)
- Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, med senere ændringer (Detailforskrifterne)

Nærværende forslag berører alene anvendelse af aerodynamiske anordninger, særligt krav til førerens betjening af disse, mens tekniske og godkendelsesmæssige krav til de aerodynamiske anordninger EU-retsligt er reguleret ved forordning (EU) nr. 1230/2012 og forordning (EU) nr. 858/2018.

Derfor anses forslaget ikke at berøre danske krav vedrørende godkendelse og registrering af køretøjer, men alene krav vedrørende færdsel på vej.

Færdsel på vej og førerens betjening er som udgangspunkt reguleret ved færdselsloven. Færdselslovens § 67, stk. 1, fastsætter krav om, at køretøjer skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at de kan benyttes uden fare og ulempe for andre samt uden skade for vejene. Af færdselslovens § 84, stk. 1, fremgår, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter bestemmelser om køretøjers og vogntogs største bredde, længde og højde i såvel belæst som ubelæst stand, herunder om kørsel med særligt brede, lange eller høje køretø-



jer eller vogntog. Men færdselsloven indeholder ikke specifikke bestemmelser om, hvorledes at udfoldeligt udstyr skal være anbragt under kørsel.

Derimod indeholder dimensionsbekendtgørelsen dels bestemmelser om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk i såvel ubelæsset om belæsset stand, og dimensionsbekendtgørelsen indeholder også en bestemmelse om, at kørsel med et køretøj, der er konstrueret med en arbejdsstilling og en transportstilling, så udragende dele kan afmonteres eller slås ind, kun må finde sted med sådanne dele i transportstilling. Dimensionsbekendtgørelsen indeholder endvidere bestemmelser om straf for kørsel med køretøjer, som er for brede, lange, høje eller tunge.

## 7. Konsekvenser

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Den foreslåede gennemførelsesforordning giver medlemsstaterne mulighed for, men ikke pligt til at fastsætte bestemmelser om brug af aerodynamiske anordninger, herunder hvorvidt disse skal være udfoldede eller sammenfoldede/lukkede på bestemte områder/vejstrækninger.

Der kan være behov for en ændring af færdselsloven i forhold til håndhævelse af forslagens bestemmelser.

Der kan endvidere være behov for at foretage mindre ændringer i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, med senere ændringer (Detailforskrifterne).

Endeligt kan der være behov for at foretage ændringer og tilføjelser i bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen).

De lovgivningsmæssige konsekvenser ved forslaget vil blive analyseret nærmere.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes ikke i sig selv at medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget har blandt andet sammenhæng til Kommissionens kommende ændring Kommissionens forordning (EU) .../... af X om ændring af forordning (EU) nr. 1230/2012 for så vidt angår krav til typegodkendelse for visse motorkøretøjer monteret med forlængede førerhuse og for aerodynamiske anordninger og udstyr til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som Folketingets Europaudvalg er blevet orienteret om i april 2019 og juli 2019.

Forslaget knytter sig også til fælleseuropæisk regulering af det samlede CO<sub>2</sub>-udslip fra køretøjer produceret af hver enkelt lastbilsfabrikant. Lastbilsfabrikanterne pålægges at reducere den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning - og dermed brændstofforbruget - fra solgte køretøjer i to trin, i henholdsvis 2025 og 2030.



Denne regulering ventes at medvirke til en reduktion af brændstofforbruget og det tilknyttede afgiftsprovener.

Det skal nævnes, at den faktisk opnåede brændstofbesparelse ved kørsel med aerodynamiske anordninger vil blive en lille smule begrænset af hensyn til færdselssikkerheden. Anordningerne vil afhængigt af nationale regler således ikke kunne bruges i udfoldet position, når der for eksempel køres i bymæssig bebyggelse, eller andre steder, hvor udstyret potentielt kan være til fare for bløde trafikanter. Disse steder er imidlertid ofte vejstrækninger, hvor der køres med lav hastighed, og hvor udstyrets virkning i forvejen var begrænset. Det forventes derfor, at disse begrænsninger i anvendelsen af de aerodynamiske anordninger kun vil få en mindre indflydelse på den samlede faktiske opnåede brændstofbesparelse.

De trafikikkerhedsmæssige fordele i forhold til beskyttelse af bløde trafikanter vurderes således at opveje den ubetydelige reduktion af køretøjernes faktisk opnåede brændstofbesparelse.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget sigter mod at reducere antallet af uheld, som involverer blandt andet lastbiler og bløde trafikanter, idet kørsel med udragende aerodynamiske dele kan begrænses på vejstrækninger, hvor en sådan kørsel kan medføre en øget trafikikkerhedsmæssig risiko. Dette forventes at kunne have positive samfundsmæssige konsekvenser i forhold til den situation, hvor forslaget ikke vedtages.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det bemærkes indledningsvist, at der med forslaget ikke stilles krav om, at køretøjer udstyres med aerodynamiske anordninger. Forslaget vedrører alene (chaufførers) betjening af en ny type udstyr, såfremt denne type udstyr monteres på lastbiler, busser og påhængskøretøjer til disse. Forslaget medfører potentielt en mindre ulempe for erhvervschauffører, som fører køretøjer med manuelbetjente aerodynamiske anordninger, idet disse pålægges en ekstra arbejdsbyrde i forbindelse med udstigning og betjening af aerodynamiske anordninger. Dette forventes dog ikke at medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, da det er forventningen, at de fleste køretøjer vil blive udstyret med automatiske eller fra førerhuset betjente aerodynamiske anordninger, og da det er forventningen, at aerodynamiske anordninger hovedsageligt vil blive anvendt på det overordnede vejnet, hvor der ikke er behov for hyppig betjening af disse.

Det er vurderingen, at gennemførelsesretsakten ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet i Danmark.



Forslaget forventes ikke at påvirke beskyttelsesniveauet i Danmark.

## 8. Høring

Et af de seneste udkast til Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig med frist for bemærkninger den 13. september 2019 kl. 12. Der er modtaget hørings svar fra DTL Danske Vognmænd, SLD, Dansk Erhverv og Erhvervsflyvningens Sammenslutning. De indkomne bemærkninger er indsat nedenfor.

### DTL Danske Vognmænd

”DTL-Danske Vognmænd ser positivt på forslaget om, at man skal kunne anvende 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 samt reduceret CO<sub>2</sub> udslip.

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 må dog advare mod at indføre regler om anvendelsen i forhold til hastigheder og parkering, som medfører at føreren af et vogntog med sådant udstyr fx er tvunget til at gøre stop og folde evt. vindskjolde sammen, når en bygrænse passerer og hastighedsgrænsen sænkes til 50 km/t eller mindre. Det vil give trafikfarlige situationer for trafikken hvis et lastvognstog pludselig skal standse på vej ind i en by, for at folde evt. vindledeskjolde sammen, og tilsvarende når bygrænse igen passerer ud af byen.

Det samme vil være tilfældet, hvis der skal parkeres. DTL-Danske Vognmænd vil derfor i stede anbefale at man udfærdiger reglerne så føreren kan vente med at pakke evt. skjolde sammen til køretøjet er på parkeringspladsen og der ikke er risiko for at genere andre trafikanter.

Fastholdes forslaget vil der være risiko for at udstyret slet ikke anvendes og så har det haft en negativ effekt, pga. at der er unødigt ekstra vægt på køretøjet og der er en investering som ikke bliver forrentet.

Såfremt der er spørgsmål, står vi gerne til rådighed.”

### SLD

”SLD, som repræsenterer 15 af de største danske virksomheder inden for vejgodstransportområdet, skal herved fremsende sine bemærkninger til Høring af Europa-Kommissionens udkast til revideret forslag til gennemførelsesforord-



ningen omhandlende bestemmelser om brug af aerodynamiske anordninger med svarfrist til den 13. september 2019.

Vi er positive overfor kommissionens forslag, der gør det muligt at installere langt mere hensigtsmæssige aerodynamiske anordninger på bagdøre af trailere.

Efter gennemlæsning har vi følgende at bemærke.

Af det revideret forslag fremgår det, at der kan oprettes områder hvor de aerodynamiske anordninger skal pakkes sammen. Det foreslås bl.a. at sådan områder skal være vejstrækninger med en hastighedsgrænse på op til 50 km/t.

SLD bemærker, at sådan "zoner" vil blive svære at efterleve i praksis.

Såfremt en lastbilchauffør skal krydse en zone, vil den pågældende chauffør skulle finde et sted at parkere for at kunne pakke vingerne ind, for derefter at krydse strækningen, parkere igen og pakke vingerne ud.

Det kan føre til en u hensigtsmæssig forøgelse af transporttiden, samt skabe en række logistiske udfordringer.

Det fremgår endvidere, at vingerne skal være i lukket position når der bakkes, manøvreres eller parkeres med traileren. SLD bemærker, at et sådan krav ligeledes vil være svært at efterleve og kræve, at chaufføren står ud af lastbilen hver gang der skal laves simple manøvrer.

Aerodynamiske anordninger kan være en vigtig komponent, hvis klimaafttryk skal sænkes for den tunge transport. Det er derfor positivt, at kommissionen vil muliggøre brugen af sådanne anordninger på tværs af unionen. SLD opfordrer til, at reglerne ikke skaber unødige krav til chauffører og transportvirksomheder, som i værste fald vil medføre, at flere fravælger installation af aerodynamiske anordninger."

#### Dansk Erhverv

"Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 9. september 2019.

Vi er positive overfor kommissionens forslag, der gør det muligt at installere langt mere hensigtsmæssige aerodynamiske anordninger på bagdøre af trailere.

Efter gennemlæsning har vi følgende at bemærke –

Af det revideret forslag fremgår det, at der kan oprettes områder hvor de aerodynamiske anordninger skal pakkes sammen. Det foreslås bl.a. at sådan områder skal være vejstrækninger med en hastighedsgrænse på op til 50 km/t.

Dansk Erhverv bemærker, at sådan "zoner" vil blive svære at efterleve i praksis. Såfremt en lastbilchauffør skal krydse en zone, vil den pågældende chauffør





skulle finde et sted at parkere for at kunne pakke vingerne ind, for derefter at krydse strækningen, parkere igen og pakke vingerne ud.

Det kan føre til en uhensigtsmæssig forøgelse af transporttiden, samt skabe en række logistiske udfordringer.

Det fremgår endvidere, at vingerne skal være i lukket position når der bakkes, manøvreres eller parkeres med traileren. Dansk Erhverv bemærker, at et sådan krav ligeledes vil være svært at efterleve og kræve, at chaufføren står ud af last-bilen hver gang der skal laves simple manøvrer.

Aerodynamiske anordninger kan være en vigtig komponent, hvis klimaaftrykket skal sænkes for den tunge transport. Det er derfor positivt, at kommissionen vil muliggøre brugen af sådanne anordninger på tværs af unionen. Dansk Erhverv opfordrer til, at reglerne ikke skaber unødige krav til chauffører og transportvirksomheder, som i værste fald vil medføre, at flere fravælger installation af aerodynamiske anordninger.”

#### Erhvervsflyvningens Sammenslutning

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

Landtransport (selv med aerodynamiske anordninger) ligger imidlertid udenfor ES ressortområde.

ES har derfor ikke bemærkninger til udkastet.”

Et af Kommissionens forrige udkast til forslag har tidligere været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig med frist for bemærkninger den 23. april 2019. Der blev modtaget høringssvar fra De Danske Bilimportører, DTL Danske Vognmænd og Erhvervsflyvningens Sammenslutning. De indkomne bemærkninger er indsat nedenfor.

#### De Danske Bilimportører

”Bemærkninger til gennemførelsesforordning vedr. aerodynamiske anordninger:

De Danske Bilimportører finder EU-kommissionens forslag til gennemførelsesforordning (implementing regulation) til direktiv 96/53/EF fornuftig for så vidt hensigten er at sikre en balance mellem sikkerhedsmæssige hensyn og hensynet til de mulige reduktioner i CO<sub>2</sub>-udledningen fra tung transport, der kan opnås via aerodynamiske anordninger - herunder eftermonterede anordninger.

Vi bemærker, at selve direktivet giver mulighed for at dispensere fra den autoriserede maksimum længde på køretøjer (for og bag) under bestemte forudsætninger. Her forstår vi, at det er det meningen, at gennemførelsesforordningen skal specificere nærmere i hvilke situationer de aerodynamiske anordninger skal holdes åbne eller lukkede af sikkerhedsmæssige hensyn.

Som sådan er den aktuelle forordning (artikel 3) primært rettet mod at specificere chaufførens pligter til at sikre dette i forskellige kørselssituationer.



Vi har ingen særlig bemærkninger hertil.

Side 10/11

Som repræsentant for fabrikkerne af lastbiler er det vigtigste hensyn set med vore øjne i hovedsagen, at de tekniske retningslinjer i selve direktivet samt den evt. gennemførelse i dansk lovgivning (Detailforskrifter for køretøjer) er i overensstemmelse med lastbilfabrikanternes anbefalinger, samt at de tekniske anordninger til forbedring af aerodynamik ikke influerer negativt på fabriksmonteret sikkerhedsudstyr i form af f.eks. spejle, kameraer, radar-sensorer eller lignende.”

#### DTL Danske Vognmænd

”Vi takker for modtagelsen af denne høring, der har været med en ultrakort høringsfrist.

DTL Danske Vognmænd ser positivt på forslag til udstyr, der kan være med til at lette energiforbruget for tunge og omfangsrige køretøjer. DTL Danske Vognmænd har dog følgende kommentarer til det fremsendte forslag:

1 b – 1. The driver shall ensure that the devices are in the closed position in situations or areas where limited infrastructural capacity requires special attention or consideration, in particular:

(a) while manoeuvring, reversing and parking the vehicle;

(b) when the vehicle is parked;

Det er ikke acceptabelt at chaufføren skal bruge tid på at lukke evt. luftledeskjolde m.v. udstyr sammen fordi der skal parkeres for natten på en rasteplads eller der skal vendes. Det vil kunne være årsag til at trafikken bliver sat i stå, fordi et lastvognstog skal holde stille mens chaufføren folder evt. udstyr ind for at vende.

2. The driver shall ensure that the devices shall be in the closed position in urban areas where the maximum speed limit is 50 km/h or less and in areas where there may be vulnerable road users.

2 – Hvordan skal chaufføren vide at der forude pludselig bliver maks. 50 km/t eller derunder – og hvordan/hvor skal chaufføren finde en parkeringsplads for at folde udstyret ind? Eller skal chaufføren bare standse fx midt i myldretrafikken og blokere hele trafikken for at slå evt. luftledeskjolde m.v. ind?

Såfremt der måtte være spørgsmål, står vi til venlig disposition.”

#### Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring om brug af aerodynamiske anordninger til køretøjer.

Emnet ligger imidlertid uden for ES ressort område.



ES har ikke bemærkninger til forslaget.”

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget bliver behandlet i Kommissionens Vejtransportkomité, hvor der har været afholdt et møde om et udkast til forslag i april 2019. Overordnet virker medlemsstaterne positive over for forslaget, men nogle lande har haft opklarende spørgsmål til retsakten og dennes omfang, herunder blandt andet omkring definition af bløde trafikanter.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er umiddelbart positivt indstillet over for forslaget.

Regeringen er positivt indstillet over for de forbedringer af især 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 virkningsgrad.

Yderligere er regeringen positivt indstillet over for de mulige trafikikkerhedsmæssige forbedringer, som kan opnås, hvis der stilles krav om, at førere af eksempelvis lastbiler skal betjene det monterede udstyr på en måde, så der opnås størst mulig trafikikkerhed for bløde trafikanter.

Regeringen er opmærksom på det tidsforbrug for erhvervschauffører, som kan forekomme på baggrund af forslaget, men regeringen understreger i den forbindelse, at anvendelse af aerodynamiske anordninger på køretøjer og vogntog er valgfrit, samt at det er muligt både automatisk, fra førerhuset betjent eller manuelt at indfolde aerodynamiske anordninger. Regeringen finder samlet set, at der er foretaget en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til forbedring af miljøet og til færdselssikkerheden for bløde trafikanter på den ene side og eventuelle ulemper for erhvervet på den anden side.

Regeringen er opmærksom på den praktiske håndtering af de mulige krav i medfør af forslaget, herunder i forhold til hvor erhvervschauffører i praksis vil kunne holde ind og indfolde anordninger manuelt, hvis der for eksempel er tale om kørsel på landeveje og veje i bymæssig bebyggelse. Det er dog forventningen, at aerodynamiske anordninger hovedsageligt vil blive anvendt på det overordnede vejnet, hvor der ikke er behov for, at anordningerne skal foldes ind. I den forbindelse lægger regeringen vægt på, at det også er på det overordnede vejnet, hvor der er størst mulighed for reduktion af køretøjers brændstofforbrug.

Det er regeringens holdning, at forslaget bør fremmes.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.