



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 11. juni 2020
J. nr. 2020-4573

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (L 151), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 14:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 8/6-20 fra DTL vedrørende implementering af EU-forordning 2018/858, jf. L 151 - bilag 10?

Svar:

DTL's henvendelse vedrører tekniske spørgsmål i relation til udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer, som blev sendt i høring af Færdselsstyrelsen den 19. maj 2020. Henvendelsen vedrører således ikke det, som reguleres i selve lovforslaget, men derimod i administrative forskrifter, som vil blive udstedt i forbindelse med lovforslagets forventede vedtagelse. Jeg har alligevel forelagt henvendelsen for Færdselsstyrelsen, som udsteder de administrative forskrifter, med henblik på at besvare henvendelsen. Kommentarerne fra DTL gengives nedenfor med Færdselsstyrelsens efterfølgende besvarelse.

Vedr. Køretøjer til særtransport

DTL anfører i deres henvendelse, at DTL indtil videre fx har konstateret, at der er et stort problem i forhold til køretøjer til særtransport, fx for lastbiler som trækraft for bloksættevogn, som i henhold til EU-regler (ECE R-13) skal have parkeringsbremse, der kan holde vogntoget på 12 % stigning. DTL oplyser endvidere, at vi i Danmark i dag har en undtagelse, som siger at kravet ved kørsel med blokvogn beregnes ud fra en totalvægt på højst 48 tons. Hvor en almindelige typisk blokvognstrækker kan køre med 200 tons vogntogsvægt, vil den tilladte vogntogsvægt falde ned på 140 tons og omkring 90 tons for den tilkoblede blokvogn, hvis undtagelsen ikke bliver videreført. Reglen har i øvrigt ingen praktisk, sikkerhedsmæssig betydning, idet lastvognsproducenterne leverer blokvognstrækkerne, hvor alle hjul på blokvognen automatisk bremses, når håndbremsen bliver aktiveret. Samtidig bemærker DTL, at andre lande har særregler på området, og det vil betyde, at udenlandske blokvognstrækkere i stedet vil udføre tunge transportopgaver med den samme type materiel, blot med andre værdier i blokvognsattesten. Det vil betyde et farvel til danske særtransportører.



Færdselsstyrelsen beskriver, at en lastbil, der benyttes som trækraft for blok-vogn med en samlet vogntogsvægt på omkring 200 tons, vil være udstyret med mindst fire aksler. Hvis en fireakslet lastbil i dette tilfælde er udstyret med parkeringsbremse på alle fire aksler, vil lastbilen på tør vej, hvor man teknisk regner med en friktionskoefficient¹ på 0,8, kunne holde et vogntog på 200 tons på en skrå flade på ca. 19%.

I forhold til DTL's bemærkning om, at reglen, om parkeringsbremsens præstationskrav på 12 % eller lavere, ikke har nogen praktisk betydning, fordi blok-vognen automatisk bremses, når parkeringsbremsen aktiveres, kan det oplyses, at det ikke i alle tilfælde er korrekt. Endvidere kan det oplyses, at mindst én af de store europæiske lastvognsproducenter ikke aktiverer bremsen på påhængskøretøjet, i dette tilfælde en blokvogn, når parkeringsbremsen er aktiveret.

Vedr. tryk på drivakslen

DTL anfører, at for en meget stor del af vognmændene vil en anden EU-regel ramme meget hårdt, hvis undtagelserne ikke videreføres – som det fx sker i vore nordiske nabolande. Det gælder 3- og 4-akslede lastvogne med en hævebar bogieaksel, specielt de 3-akslede, hvor man ved igangsætning i dårligt føre kan lægge ekstra tryk på drivakslen.

Endvidere anfører DTL, at hvis man vil gå efter EU's regler om maks. 15 % ekstra tryk på drivakslen, så vil mange danske vognmænd skulle lukke, fordi de ikke længere vil kunne køre til fx Norge om vinteren, og mange danske vognmænd vil ikke kunne anvende deres 6x2 trækere til kørsel med fx tipsættevogne. Disse vognmænd vil i stedet blive tvunget til at investere i 6x4 lastvogne (altså træk på flere aksler) med forøget vægt og forøget brændstofforbrug til følge samt ikke mindst en betydelig større nyinvestering samtidig med, at den ekstra vægt betyder lavere lastevne. Det vil betyde, at transporterne vil flytte til andre landes vognmænd, hvor man ikke har denne EU-regel som den eneste mulighed. De nuværende danske regler, som bør videreføres, findes i Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK) pkt. 8.03.003 om bogiekonstruktioner.

Færdselsstyrelsen henviser til, at i forhold til EU-typegodkendelse af køretøjer og national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier kan det ifølge punkt 3 til bilag IV i forordning (EU) 1230/2012, som forordning 2018/858 eller bekendtgørelsesudkastet henviser til, tillades, at motorkøretøjers eller vogntogs løftbare aksler kan aktiveres for på glat vejbane at forbedre dækkenes vejgreb på sådanne overflader. I betingelserne for, at akslerne løftes for bedre vejgreb, står der bl.a. at akseltrykket ikke må overstige 30 % af det tilladte akseltryk. Det betyder, at en sådan mulighed for at hæve aksler for at hjælpe igangsætning allerede er beskrevet på EU-niveau.

¹ Ved friktionskoefficient forstås den gnidningsmodstand, der er mellem to legemer. Her køretøjets dæk og vejbanen.



Vedr. fjernlys på lastvogne

DTL anfører endvidere, at reglerne for antal fjernlys på lastvogne også videreføres, da det er vigtigt for vognmænd og chauffører, der kører til de nordiske lande om vinteren.

Færdselsstyrelsen fremhæver hertil, at ifølge punkt 20A i bilag 2 til udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. skal lygter på en lastbil monteres i henhold til FN-regulativ nr. 48. Ifølge FN-regulativ nr. 48 punkt 6.1.2. skal en lastbil være forsynet med to eller fire fjernlyslygter, og må være forsynet med to ekstra fjernlyslygter. Den samlede lysstyrke må ikke overstige 430.000 cd (candelas). Ifølge Detailforskrifter for Køretøjer punkt 6.02.020 kan biler være forsynet med fire eller seks fjernlyslygter, og jf. punkt 6.02.002 (5) må lysstyrken ikke overstige 430.000 cd.

Det betyder, at krav til antal tilladte fjernlyslygter og lysstyrken ikke ændres.

Vedr. Totalhøjde på lastbiler og påhængskøretøjer

DTL anfører, at det også er vigtigt, at den nyligt indførte regel om totalhøjde på 4,10 m – mod før 4,00 m – fastholdes.

Færdselsstyrelsen henviser til besvarelse her af, at ifølge punkt 48A i bilag 2, til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v., skal lastbiler og påhængskøretøjer med hensyn til masse og dimensioner leve op til krav om masse og dimensioner i forordning (EU) 1230/2012. Alternativt kan der ved national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier anvendes de nationale bestemmelser i bekendtgørelse om masse og dimensioner, hvor en maksimal køretøjshøjde på 4,10 m er bestemt.

Vedr. opbygning af lastbiler med alternative drivlinjer

DTL peger i øvrigt på, at der i de kommende år må forventes et stigende antal lastbiler og andre erhvervskøretøjer, som vil blive opbygget med alternative drivlinjer, dvs. med alternative motorer og drivmidler fx el og brint, og som derfor vil blive bygget enkeltvis eller meget små serier. En meget omfattende og kostbar godkendelsesprocedure for disse opbygninger vil i sig selv være hæmmende for en udvikling af den danske transportbranche i en grøn og klimavenlig retning, og jo helst med dansk knowhow og leverandører bag.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der formentlig ikke vil blive fremstillet mange lastbiler helt fra bunden i Danmark. Heller ikke biler med alternative drivmidler. Men man vil helt sikkert se en stigning af køretøjer, der benytter



alternative drivmidler som brint eller el-drift i Danmark. En del af disse køretøjer vil komme til Danmark for at blive færdigbygget i sidste etape, hvor der monteres en opbygning i form af tippelad, presenning, kølekasse eller lignende. I forbindelse med godkendelsen af denne sidste etape skal den alternative drivlinje ikke godkendes på ny.

Hvis der bliver fremstillet biler helt fra bunden i Danmark, vil drivlinjen under alle omstændigheder skulle godkendes. Godkendelsesproceduren for drivlinje er omfattende, uanset om der skal anvendes almindelig fossilt drivmiddel (diesel) eller alternativt drivmiddel som brint eller el-drift.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht