

DBI 09:049

Færdselsstyrelsen

7. maj 2009
BM/tljVedr.: Høringssvar i forbindelse med "Krav om e-godkendte tilkoblingsanordninger".

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at komme med høringssvar vedrørende ovenstående. Vi har med interesse læst det fremsendte udkast og har en række bemærkninger til forslaget.

For så vidt gælder kravet om, at tilkoblingsanordninger på bil skal være godkendt og mærket i henhold til EF-direktiv 94/20/EF, har vi følgende bemærkninger:

Overordnet finder DBI kravet om, at tilkoblingsanordninger skal være e-godkendte, for en unødigt besværende foranstaltning. I forbindelse med udarbejdelsen af dette høringssvar, har DBI været i kontakt med mange af de meget kompetence og erfarne tekniske medarbejdere, som vore medlemmer har, og der er blandt dem ingen, der har erindring om, at så meget som én enkelt ulykke, der kan henføres til fejl på anhængertræk i en almindelig personbil. Grundlæggende ser DBI således ingen saglig begrundelse for at implementerer direktivet, hvorimod der ikke er tvivl om, at kravet om e-godkendelse vil øge de administrative byrder og ligeledes vil fordyre biler med tilkoblingsanordninger unødigt.

Biler

Det er desuden DBIs opfattelse, at kravet om e-godkendelse for biler i vid udstrækning vil være til særlig skade for biler med et begrænset salgstal. Her vil et krav om e-godkendelse medføre, at modeller der i forvejen er "belastet" af et lavt salgstal, vil blive yderligere belastet grundet et forholdsvist meget dyrere anhængertræk. Dette er en konsekvens, der yderligere forstærkes af den økonomiske krise.

De nye regler risikerer ligeledes at få en negativ klimamæssig påvirkning. Der foregår i autobranschen i øjeblikket en meget stor udvikling af CO₂ venlige biler i alle afskygninger, dette være sig hybrid, rent elektriske biler og kombinerede elektriske med ladegenerator m.v. Disse CO₂ venlige biler forventes indført på markedet meget snart. Det må være forventeligt, at kundemassen til disse biler i startfasen vil være begrænset, idet al erfaring viser, at det tager tid at vende forbrugerens købevaner. Derfor vil yderligere tekniske krav alt andet lige fordyrer de i forvejen teknologisk dyre teknologier med deraf afledt forventet lavere salg af de ellers CO₂ venlige biler. At fordyrer funktionelt udstyr som anhængertræk vil ikke fremme salget af CO₂ venlige biler.

I lighed med de lempede regler for konvertering af bil med forbrændingsmotor til elbil, bør der derfor også som minimum indføres lempede regler for funktionelt udstyr til biler i små salgstal.

Ydermere hæmmes fleksibiliteten i branchen. Danmark har i dag flere producenter af anhængertræk, med hvilke branchen gennem adskillige år har opnået et særdeles velfungerende samarbejde og en smidighed, der ikke vil kunne opnås ved køb hos de store europæiske producenter. Dersom e-godkendelse bliver et krav, vil det øjensynlige resultat blive, at de danske trækproducenter i stor udstrækning "bukker" under, og indkøb af anhængertræk vil være henvist til de store europæiske producenter. Den fleksible enkeltstyks produktion af anhængertræk til specielt brugte biler vil derfor øjensynligt gå tabt, idet det antages, at de store europæiske producenter ikke vil producere enkeltstyks træk.

Hertil skal lægges, at de meteorologiske forhold i Danmark medfører behov for en anderledes korrosionsbehandling end på de sydlige breddegrader. Specielt Danmark er særligt korrosiv grundet vores store anvendelse af salt som det foretrukne sne- og isrydningskemikalie. Derfor er en række af de anvendte anhængertræk i dag specielt korrosionsbeskyttet. Ikke alene for det visuelle indtryk, men så sandelig også for holdbarhed og styrke på sigt. Behovet for en særlig korrosionsbehandling forstærkes yderligere af, at biler i Danmark gennemsnitlig har en noget større levetid grundet vores afgiftssystem, og at anhængertræk derfor naturligvis skal have en tilsvarende holdbarhed.

Tunge køretøjer

Problemerne for andre køretøjer end almindelige personbiler er særdeles alvorlige eftersom de foreslåede krav til e-godkendelse og mærkning omfatter også konsoller for montering af koblinger på lastbiler m.v.

Efter DBIs opfattelse vil forslaget reelt forhindre, at følgende køretøjer vil kunne godkendes som trækraft for påhængskøretøj, idet konsoller for koblingen oftest fremstilles i forbindelse med opbygningen (og ikke er eller ikke kan være indeholdt i bil/bus-fabrikantens leverance):

- Bil til trækraft for sættevogn med kran og/eller blokvognsmodul samt forskydelig skammel
- Varebil N1 som trækraft for sættevogn

- Lastbil N2 som trækraft for sættevogn
- Varebiler med stort overhæng bagtil
- Lastbiler med 50 mm kuglekobling
- Campingbiler
- Bjærgningsbiler med bjærgningsgrill
- Vare- og lastbiler med knæklad for maskin- og biltransport
- Vare- og lastbiler med bagmonteret læseanordning
- En række busser

En sådan konsekvens vil være helt uacceptabelt og medføre såvel et økonomisk tab i branchen som en lang række konkrete praktiske problemer for brugerne af disse typer af køretøjer.

Der opstår desuden det betydeligt problem, at kravet e-godkendelse afskærer DBI's medlemmer og opbyggerne fra at kunne levere kundespecifikke løsninger på en række typer af køretøjer. For disse køretøjer har det hidtil været individuel beregning af spændinger der har udgjort dokumentationen. Det vil være ekstremt omkostningstungt og tidsrøvende at opnå en e-godkendelse, da en del løsninger kun produceres ned til et stk.

DBI står naturligvis til rådighed, såfremt Færdselsstyrelsen måtte ønske uddybninger, ligesom vi meget gerne indgår i en dialog

På baggrund af det udsendte høringsmateriale er høringssvaret tillige sendt til Folketingets trafikudvalg.

Med venlig hilsen



Bent Mikkelsen
Adm. direktør