

Fra: Frank R. Hansen [frh@autig.dk]

Sendt: 6. maj 2009 14:14

Til: FS Fstyr

Cc: FS Allan Hansen

Emne: J. nr.: FS310-000033 - Høring vedrørende krav om e-godkendte tilkoblingsanordninger

Høring vedrørende krav om e-godkendte tilkoblingsanordninger

Tak for det fremsendte forslag vedrørende ændrede bestemmelser for tilkoblingsanordninger.

Forslaget, som skærper de eksisterende krav og bringer dem i overensstemmelse med direktiv 94/20/EF, hilses velkommen af AUTIG. Der er dog efter vores opfattelse områder, som fortsat vil kræve undtagelser fra reglerne og vi har af den grund enkelte bemærkninger til forslaget.

Samtidig - og foranlediget af det fokus høringsmaterialet har rettet på anhængertræk - vil vi benytte lejligheden til at henlede opmærksomheden på et par problemer, som måske kunne finde en løsning sammen med det fremsendte forslag.

1) Behov for undtagelser

For personbiler (M1) og varebiler op til 2.000 kg vil der være relativt få problemer forbundet med at opnå godkendelse på fremtidige tilkoblingsanordninger, men for køretøjer i de øvrige kategorier er forholdene anderledes.

Dels er mængden af køretøjer i disse kategorier - som næsten udelukkende er erhvervskøretøjer - meget mindre og dels er de præget af mange specialopbygninger. Det gælder f.eks. ladvogne med specielle danske ladlængder, lastbiler med læsseanordninger, visse bjærgningskøretøjer og lastbiler med knæklad til biltransport. Listen er lang og der vil i nogle tilfælde være tale om udvikling og produktion af helt individuelle træk.

Prisen for en e-godkendelse ligger typisk mellem 20.000 og 40.000 kr. Lægges udviklingsomkostningerne oven i, løber et nyt varenummer i trækproducentens program op i 60.000 kr. eller mere.

Der skal derfor som hovedregel en vis mængde til, for at en e-godkendelse har en fair chance for at tjene sig hjem.

En afgrænsning af køretøjer i kategorier, hvor mængden ikke er tilstrækkelig til gennemførelse af en e-godkendelse, kan blive vanskelig, hvis ikke kravet om godkendelse blot begrænses til M1 og varebiler op til 2.000 kg, hvilket er vores umiddelbare forslag.

Stilles krav om e-godkendelse ud over disse kategorier, vil det sandsynligvis medføre lukning af den sidste danske serieproduktion af anhængertræk.

2) Øje til sikkerhedswire

Det særlige danske krav om et sikringsøje til wiren fra påhængskøretøjet, som kan aktivere bremserne, hvis anhænger eller campingvognen falder af krogen, er ikke en del af 94/20/EF. Det kan derfor undre, at kravet om et sikringsøje ikke opgives i forbindelse med dette forslag.

FDM har for nylig (i MOTOR nr. 4, april 2009, side 72) henledt opmærksomheden på, at især mange originale træk ikke er forsynet med et sikringsøje. AUTIGs oplysninger peger i retning af, at det drejer sig minimum 30.000 biler i Danmark, der har træk uden et

sikringsøje.

Fortolkningen af reglerne har angiveligt været, at når der forelå en e-godkendelse af det pågældende trækarrangement, måtte Danmark - som medlem af EU - ikke forbyde benyttelsen af en tilkoblingsanordning, hvortil alle krav er opfyldt.

Vi har ikke kendskab til, at manglen på et sikringsøje har ført til en ulykke og mener derfor ikke, der er grundlag for at fastholde en særløsning på dette punkt.

Hvis FDM, som det fremgår af den nævnte artikel, har ret i, at træk uden sikringsøje ikke vil blive godkendt ved et kommende syn, vil det udløse betydelige - og så vidt vi umiddelbart kan vurdere - helt unødvendige omkostninger for enten bilejeren eller leverandøren af trækket, hvis han kan spores.

Vi har ikke kunne fastslå, hvor gammel denne regel er, men tilsyneladende har syn af biler i de seneste ti år ikke medført påtale af et manglende sikringsøje.

Vi håber derfor meget, at den nuværende usikkerhed kan blive fjernet - og bedst ved, at et unødvendigt krav fjernes fra regelsættet.

3) Konflikt mellem faste kugler og nummerpladen

Mange biler kører rundt med en fast kugle, som dækker en hel del af nummerpladen og i nogle tilfælde også for tågelyset. Er bilen konstrueret således, at anhængertrækket dækker for nummerpladen, skal trækket være aftageligt og afmonteres, når det ikke er i brug.

Problemet er, at det ikke er defineret, hvornår trækket dækker for nummerpladen. En aftagelig kugle er væsentlig dyrere end en fast kugle og derfor monteres ofte en fast kugle, hvor den kun udgør en ubetydelig "skygge" nederst på nummerpladen. Men når der ikke er nogen veldefineret grænse, ses det også, at faste kugler dækker en større del af nummerpladen. I sådanne tilfælde kan nummerpladen måske aflæses af en stående person i to meters afstand, men ikke i ti meters afstand.

Det ville være praktisk med en regel, som under en vis afstand og betragtningsvinkel fastlagde en grænse eller måske blot en mere simpel regel, som sagde, at kuglens overkant ikke må overstige bogstavernes/tallenes underkant målt med et vaterpas.

Tilsvarende bør der være regler for tågelygten. Da effekten af lyset hurtigt aftager ved en partiel tildækning, kunne reglen være, at kuglens overkant aldrig må overstige lygtens underkant målt med et vaterpas.

Med venlig hilsen
Frank R. Hansen

AUTIG
Autobranschens Hus
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup

Telefon 35 250 550 - Fax 35 250 566 - E-mail frh@autig.dk

