

Færdselsstyrelsen
Bilteknisk afdeling
Adelgade 13
Postboks 9039
DK-1304 København K

Deres ref.: FS310-000033 Vor ref.: 09-160520-001

Dato:
07.05.2009

Høring om e-godkendte tilkoblingsanordninger

DTL har modtaget en høring omhandlende krav om e-godkendte tilkoblingsanordninger.

Indledningsvis skal vi fremhæve, at DTL generelt støtter forslag og tiltag, som gavner trafiksikkerheden på landevejen.

Derfor kan vi som udgangspunkt også støtte et forslag om, at visse køretøjers tilkoblingsanordning skal være godkendt og mærket i henhold til EF-direktiv 94/20. Her har vi noteret os, at forslaget er rettet mod de køretøjer, der kan betegnes som hurtigkørende, og derved forvolde skader og tab af menneskeliv, hvis sammenkoblingen svigter under kørsel.

Generelt bakker vi op om det primære formål i forslaget, der er med til at højne sikkerheden og standarden for de dele og indretninger, der anvendes til sammenkobling af køretøjer. Her tænker vi på en EU-godkendelse af koblinger, trækbjælker, trækbeslag og monteringsdele samt underrammer og sættevognsskamlar til lastbiler, der kan betragtes som ”standardopbygget” til at trække påhængskøretøjer, herunder påhængskøretøjer godkendt til synsfri sammenkobling.

Ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt bakker vi ligeledes op om en EU-godkendelse af trækøjer, koblinger, trækstænger og andet tilkoblingsudstyr til påhængskøretøjer.

Når det er sagt, skal vi imidlertid også henlede opmærksomheden på, at den danske transportbranche råder over, og i en vis udstrækning anskaffer sig specialkonstruerede køretøjer, som er meget fleksible i forhold til opbygning, anvendelse og udnyttelse. En fleksibilitet der kan gavne både udnyttelsesgraden og de miljømæssige påvirkninger.

Her tænker vi særligt på lastbiler med en bagmonteret kran eller lignende specialudstyr samt visse lastbiler opbygget til særtransport. Her kan transportbranchen efter vores opfattelse blive påført endog store ekstraomkostninger til typegodkendelse af tilkoblingsudstyr, som produceres i et meget begrænset antal. Og det vel at mærke uden at det nødvendigvis gavner trafiksikkerheden.

Med en specialkonstruktion mener vi eksempelvis en lastbil, som er opbygget med en bagmonteret kran med et kranbeslag og en indbygget trækbjælke, der er produceret stykvis eller i et meget begrænset antal med kundetilpassede mål og udførelser. Derudover kan der være andre specialkonstruktioner eksempelvis i forbindelse med opbygninger til

særtransporter, som kræver tilkoblingsudstyr, der kan være produceret i et meget begrænset omfang.

I sådanne tilfælde bør der i stedet for en EU-godkendelse fortsat være mulighed for at udarbejde en fabrikanterklæring. Af hensyn til trafiksikkerheden bør kravet være, at producenten af tilkoblingsudstyret udfærdiger en ny og "udvidet" fabrikanterklæring, hvor producenten erklærer, at konstruktionen eller opbygningen (trækbjælken m.m.) er dimensioneret ud fra de styrkemæssige krav, der er angivet i ISO 7641/1, herunder fastsættelse af de maksimale spændinger i trækudrustninger, så konstruktionen til enhver tid kan leve op til kravet om trafiksikkerhed.

Derudover skal fabrikanterklæringen indeholde et tegningsnummer på den aktuelle konstruktion samt angivelse af alle hovedmål.

Kravet om EU-godkendelse eller en udvidet fabrikanterklæring er efter vores opfattelse i sig selv ikke en garanti for, at tilkoblingsudstyret til en hver tid kan leve op til kravene om trafiksikkerhed.

Derfor bør synsvirksomhederne samtidig med gives en bedre mulighed for at kontrollere tilkoblingsudstyret efter at det er monteret på køretøjerne – både i forbindelse med registreringssynet og ved de efterfølgende periodesyn.

Her bør det blandt andet kontrolleres, om tilkoblingsudstyret efterfølgende er blevet modificeret eller tilpasset ved montering, så den oprindelige konstruktion er ændret i forhold til det oprindelige produkt. Der kan endvidere være tale om godkendt udstyr, som efter montering er blevet tilpasset, repareret eller rettet op - eksempelvis efter en større skade.

Afslutningsvis skal vi henlede opmærksomheden på rammedirektivet (70/156/EØF), der er ændret med underskrivelsen af direktiv 2007/46/EF.

Her står det uklart for DTL i hvilket omfang, at dette direktiv kan få indflydelse på en eventuel indførelse af EF-direktiv 94/20 i Danmark.

Vi stiller os naturlig til rådighed for et eventuelt møde om e-godkendte tilkoblingsanordninger.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik

Karsten Gade

