

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS20000-00264

Høringsnotat til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer m.v.

Færdselsstyrelsen har den 19. maj 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har ligeledes været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 16. juni 2020.

Følgende organisationer har indsendt høringssvar: Autobranchen Danmark, AutoConsult, Bilbranchen, BilsynsBranchen.dk, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Erhverv, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, De danske Bilimportører, DSRA (Danish Street Rod Association), ITD, Motorhistorisk Samråd og SKAD.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører bekendtgørelsen, indgår ikke i notatet.

1. Brancheinddragelse

BilsynsBranchen.dk anfører, at synsvirksomhederne er blevet udelukket fra at deltage i de af bekendtgørelsesudkastene omhandlede godkendelsesprocesser.

AutoConsult finder det kritisabelt, at Færdselsstyrelsen ikke er gået i dialog med den nedsatte følgegruppe om den kæmpe opgave det er at implementere så gennemgribende ændringer på hele det køretøjstekniske område.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig ovenstående bemærkninger og kan oplyse, at Færdselsstyrelsen p.t. er ved at planlægge det forestående arbejde med at fastsætte af nye rammer for godkendelse af individuelle køretøjer, herunder inddragelse af branchen.

Det kan endvidere oplyses, at det ikke er Færdselsstyrelsens opfattelse, at der med denne bekendtgørelse – og de to andre bekendtgørelser, der bl.a. fastsætter supplerende bestemmelser og typegodkendelse af hhv. landbrugskøretøjer og to- og trehjulede køretøjer – gennemføres gennemgribende ændringer på det køretøjstekniske område, idet der er tale om nye godkendelsesmuligheder. Hvis disse muligheder ikke ønskes udnyttet, kan individuelle køretøjer fremstilles og godkendes som i dag.

2. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

AutoConsult anfører, at bekendtgørelsesudkastet lægger op til forskellige tekniske krav for køretøjer i uendelig serie, køretøjer i små serier og køretøjer som godkendes individuelt, og at godkendelsesprocesserne vil blive væsentlige mere kompliceret for det gennemsnitlige danske erhvervskøretøj, der oftest er opbygget med specielle detaljer for bedst muligt at understøtte de planlagte opgaver.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at bekendtgørelsen ikke vil medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser, som overstiger bagatelgrænsen på 10 mio. kr.

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at bekendtgørelsesudkastet ikke regulerer godkendelse af individuelle køretøjer. Reglerne om godkendelse af individuelle køretøjer er endnu ikke udarbejdet, men det forventes, at det nye regelsæt vil træde i kraft pr. 1. januar 2022.

For de virksomheder, der alene fremstiller nationale individuelle køretøjer, vil bekendtgørelsen ikke medføre nye krav.

3. Agil regulering

AutoConsult vurderer, at den foreslåede godkendelsesprocedure med omfattende krav til test og test-rapporter vil have en væsentlig negativ indflydelse på virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at bekendtgørelsesudkastet ikke vil påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier, idet der kan ansøges om typegodkendelse af køretøjer, hvori der indgår nye teknologier, jf. artikel 39 i forordning 2018/858.

4. Høringsfrist

AutoConsult finder høringsperioden for urimelig kort (kun 15 dage), henset til begrænsninger på grund af Corona-virus og flere helligdage.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at høringsfristen har været fastsat til 4 uger, hvilket er Færdselsstyrelsens almindelige høringsfrist.

5. Uigennemskueligt regelsæt

Motorhistorisk Samråd påpeger, at regelsættet er uigennemskueligt, og det er for Motorhistorisk Samråd uvist, hvorvidt reglerne får virkning for medlemmernes køretøjer. Desuden ønsker Motorhistorisk Samråd historiske køretøjer undtaget fra bekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne om, at regelsættet virker uigennemskueligt. En forordning er umiddelbart gældende og skal ikke indføres i dansk ret, men det kan være nødvendigt at foretage visse gennemførelsesforanstaltninger. Dette bekendtgørelsesudkast supplerer forordningen og indeholder bl.a. administrative bestemmelser i forhold til selve ansøgningsprocessen, straffebestemmelser og alternative tekniske krav og afprøvningsmetoder i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer i små serier. Bekendtgørelsen kan derfor ikke stå alene, men skal læses i sammenhæng med forordning 2018/858.

Derudover kan Færdselsstyrelsen oplyse, at historiske køretøjer ikke er omfattet af bekendtgørelsen, idet bekendtgørelsen finder anvendelse på nye køretøjer, som fremstilles i ubegrænsede og små serier samt individuel EU-godkendelse af et enkelt køretøj.

6. Sammenhæng til andre bekendtgørelser

AutoConsult anfører, at de alternative krav for nationale individuelle godkendelser af køretøjer, som fremstilles i små serier, opleves som særdeles omfattende ændringer (skærper) i forhold til gældende regler, som f.eks. detailforskrifter for køretøjer, bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v., bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsesudkastet ikke finder anvendelse på godkendelse af nationale individuelle køretøjer, og at bekendtgørelsesudkastet derfor ikke påvirker de i høringssvaret nævnte bekendtgørelser.

Bekendtgørelsesudkastet fastsætter supplerende bestemmelser til forordning 2018/858, der fastsætter de administrative og tekniske krav i forbindelse med EU-typegodkendelse og national typegodkendelse af små serier.

7. Begreber og definitioner

AutoConsult foreslår, at der indsættes en definition af "nye køretøjer", der kan opnå individuel godkendelse, jf. denne bekendtgørelse som er tilsvarende definitionen i punkt 1 i tillæg 2 til bilag II til forordning 2018/858. Ligeledes savnes en generel henvisning til definitioner, jf. forordningen, så der undgås forvirring omkring de juridiske personer/enheder. Endvidere anfører AutoConsult, at der mangler en definition af "den erhvervsdrivende", som i denne bekendtgørelse kan blive

pålagt en ikke ubetydelig udgift, og at definitionen før følge definitionen i forordningen. Endeligt anses AutoConsult det som væsentligt uheldigt, at færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter som forordning 2018/858.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forordning 2018/858 ikke definerer anvendelsesområdet i forhold til "nye køretøjer". Forordningen fastsætter dog de administrative og tekniske krav til nye køretøjer, komponenter m.v. med henblik på at køretøjer m.v. omsætning, ibrugtagning eller registrering. Færdselsstyrelsen skal i relation hertil gøre opmærksom på, at der er en oversættelsesfejl, idet der i den danske udgave af forordningen står "omsætning" i stedet for markedsføring eller gøre tilgængeligt på markedet. Gøre tilgængeligt på markedet, ibrugtagning og registrering er defineret i forordningens artikel 3. Det skal endvidere bemærkes, at et "nyt køretøj" er defineret i forhold til individuel EU-godkendelse.

I forhold til anvendelse af definitioner kan det oplyses, at forordning 2018/858 er umiddelbart gældende og ikke skal indføres i dansk ret. Det betyder, at det forordningens definitioner, der er gældende, og at definitionerne af lovtekniske grunde ikke indføres i bekendtgørelsen.

I forhold til at færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter er Færdselsstyrelsen opmærksom på forskellene mellem køretøjsklasserne i de tre godkendelsesforordninger samt synsloven og køretøjsdefinitionerne i færdselsloven. Det skal samtidigt bemærkes, at synsloven angår godkendelse og syn af køretøjer, mens færdselsloven i hovedsagen er en adfærdslov.

8. Godkendelse af individuelle køretøjer

AutoConsult anfører, at der savnes mulighed for at køretøjer, der godkendes individuelt, som alternativ kan opfylde kravene for køretøjer fremstillet i små serier, jf. § 8, stk. 2. Endvidere vurderer AutoConsult, at en række køretøjer kan godkendes individuelt, hvilket f.eks. gælder køretøjer som rustvogne, ambulancer, skraldebiler, som ikke fremstilles i så store antal, at de kan godkendes i små serier.

ITD udtrykker bekymring for, at det vil få fatale konsekvenser for opbygger- og vognmandsbranchen, hvis der ikke indføres en lempeligere tilgang til alternative prøvningskrav for individuelle opbygninger, jf. artikel 45 i forordning 2018/858.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at det blev bestemt ved lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer, at der fastsættes regler om godkendelse af individuelle køretøjer med forventet ikrafttrædelse den 1. januar 2022.

På den baggrund er der derfor udstedt en bekendtgørelse om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer, hvorefter nye individuelle motorkøretøjer til og med 31. december 2021 godkendes efter bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.

9. National typegodkendelse

AutoConsult anfører, at bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 2, kan formuleres mere læsevenligt ved at indføre "procedure" i starten af opstillingen.

AutoConsult anfører endvidere, at der savnes en stillingtagen til, hvordan man skal forholde sig til de supplerende krav, der er angivet i bilagene. AutoConsult opfordrer til at evt. skærpede krav flyttes til særskilt bekendtgørelse, således at de har gyldighed for alle køretøjer, uanset EU-typegodkendelse udstedt i andet medlemsland, EU-typegodkendelse udstedt i Danmark eller national EU-typegodkendelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at "Procedure" er indført i starten af § 7, stk. 2, nr. 1 og 2, med henblik på at lette læsevenligheden.

Endvidere kan Færdselsstyrelsen oplyse, at køretøjer der fremstilles i små serier, enten kan opfylde de krav, som fremgår af forordning 2018/858 eller de alternative krav, som er beskrevet i bilagene. Forordning 2018/858 indeholder ikke mulighed for, at en medlemsstat kan fravige fra krav i forbindelse med EU-typegodkendelse eller EU-individual godkendelse. Ved disse godkendelser skal køretøjerne efterleve de krav, som fremgår af forordningen.

Med hensyn til hvordan man skal forholde sig til supplerende krav, der er angivet i bilagene, har Færdselsstyrelsen på baggrund af høringssvar valgt at samle supplerende krav og alternative krav i én kolonne, som gør bilagene mere overskuelige i forhold til det bekendtgørelsesudkast som blev sendt i offentlig høring, hvor de supplerende krav var at finde i samme kolonne som prøvningsmetoden. Det vil umiddelbart ikke være hensigtsmæssigt at dele krav til national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier over flere bekendtgørelser.

10. Dispensationskrav i forhold til restkøretøjer

AutoConsult anfører, at det vil være ønskeligt, hvis det beskrives efter hvilke kriterier, der dispenseres, således at den nationale håndtering af området er klart for enhver.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at en afgørelse om dispensation træffes på baggrund af en konkret og individuel vurdering af den enkelte sag, og at det derfor ikke er muligt på forhånd, at fastsætte de kriterier, der kan dispenseres fra.

11. Omsætning og ibrugtagning af dele og udstyr der udgør en alvorlig risiko

BilsynsBranchen.dk anfører, at formuleringen af bestemmelsen (i de tre udkast til bekendtgørelser om godkendelser af køretøjer) om markedsføring og ibrugtagning af dele og udstyr der udgør en alvorlig risiko har fået en uheldig ordlyd, der desværre uden en fortolkning vil kunne opfattes som uansvarlig, hvis hensigten ikke præciseres i stil med forslaget fra BilsynsBranchen.dk.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bestemmelsens ordlyd er gengivet direkte fra de enkelte forordninger. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at en ændring af denne ordlyd vil kunne medføre en utilsigtet fortolkning af bestemmelsens formål.

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at "omsætning" er ændret til "markedsføring". I forordningens artikel 55 står der "omsætning og ibrugtagning", mens der i den engelske, tyske, franske og svenske udgave af forordningen står "markedsføring". Ligeledes står der "markedsføring" i de tilsvarende bestemmelser i forordningerne 168/2013 og 167/2013.

12. Virk

AutoConsult opfordrer til at tillade, at ansøgninger kan indsendes via e-mail, indtil blanketten er tilgængelig på Virk og ved nedbrud i Virk, ligesom Færdselsstyrelsen opfordres til at sikre, at systemet kan håndtere tilstrækkelige store datamængder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at blanketterne er tilgængelige på Virk fra den 1. september 2020. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at der skulle være problemer med nedbrud i Virk.

Det skal endvidere bemærkes, at Færdselsstyrelsen har sikret sig, at systemerne kan håndtere store datamængder. Der er etableret løsninger, der sikrer, at virksomheder kan uploade store datamængder.

13. Klageadgang

Dansk Bilbrancheråd udtrykker kritik af § 20, der fjerner klagemuligheden over Færdselsstyrelsens afgørelser, da det vil give Færdselsstyrelsen for stor magt i forhold til de typegodkendelser, der er omfattet af bekendtgørelsen, og fremsætter krav om at bestemmelsen fjernes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan orientere om, at det ved lov om godkendelse og syn af køretøjer er bestemt, at afgørelser, som træffes efter loven eller i medfør af loven, ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, hvilket ligeledes fremgår af bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang. På den baggrund fjernes bestemmelsen om klageadgang fra denne bekendtgørelse.

14. Tekniske krav, bilag 1-4

14.1. Køretøjers vægt og dimensioner

AutoConsult og ITD påpeger, at der bør defineres nationale alternative til krav til vægt og dimensioner i forhold til kravene i de tre forordninger.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at der er defineret nationale krav til vægt og dimensioner. I punkt 48A i bilag 1-4 er der henvist til bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

14.2. Styreapparat

AutoConsult bemærker, at det er uklart, hvem der må foretage prøvninger af mekaniske systemer, og hvorvidt kravene i punkt 5.3. i FN-regulativ nr. 79 finder anvendelse på styreapparat, hvor der indgår elektro-hydrauliske styringer af andre aksler end forakslen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at ved punkt 5A i bilagene til prøvning af motorkøretøjer m.v. er bogstavet "C" angivet for godkendelsesproces med hensyn til styreapparat. Dette gælder alle afprøvninger af styreapparat. Under hvert bilag er prøvningskriterierne angivet. Ved "C" kan den tekniske tjeneste eller fabrikanten udføre prøvningerne jf. afgørelser under "B".

Med hensyn til punkt 5.3. i FN-regulativ nr. 79 vedr. prøvning af elektro-hydrauliske styreapparat, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at bestemmelserne i punkt 5 i FN-regulativ nr. 79 finder anvendelse, hvilket betyder, at hele punkt 5 skal prøves forud for godkendelse.

14.3. Bremses

AutoConsult, DTL og ITD anfører, at kravene til parkeringsbremsens præstationsevne for modulvogntog og blokvognsvogntog er en skærpelse af gældende regler. ITD anfører yderligere, at bremsepræstationskravet til driftsbremsen øges for mobilkraner, mens AutoConsult anfører, at kravet til bremsepræstationen for dolly forringes.

AutoConsult anfører, at der er væsentlig forskel på bremsekravene i FN-regulativ nr. 13-05 og det amerikanske regelsæt i FMVSS 135. Det amerikanske regelsæt har væsentlig ringere grad af færdselssikkerhed end FN-regulativ nr. 13.-05.

Endvidere er det AutoConsults vurdering, at det er utilstrækkeligt, at en fadingtest for små påhængskøretøjer alene kan dokumenteres af akselfabrikanten. Det bør være tilstrækkeligt, at der er udført en beregning, jf. tillæg 4 til bilag 12 til FN-regulativ nr. 13.

AutoConsult bemærker ligeledes, at det er overflødigt at kræve elektronisk styring (EBS) af bremsesystemet på påhængskøretøjer, da alle i praksis har EBS-bremsesystemer.

Det er AutoConsults vurdering, at det i forbindelse med afprøvning et påhængskøretøjs bremsepræstation ikke er relevant at kræve køretøjet belæsset til 90 % af tilladt totalvægt. AutoConsult foreslår, at det, særligt for sættevogne, må være tilstrækkeligt, at akslerne belæsses eller belastes.

Endeligt anfører AutoConsult, at der ikke stilles krav om funktionstidsmåling på trykluftmekaniske bremseanlæg.

Kommentar:

I forhold til parkeringsbremsens præstationsevne kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der i en arbejdsgruppe i FN (UNECEs IWG) arbejdes på harmoniserede regler for modulvogn tog, herunder præstationskrav til vogntogets parkeringsbremse samt kravet om elektronisk styret (EBS) bremsesystem. Præstationskravet til parkeringsbremse samt bremsepræstationskravet til dolly er ligeledes blevet diskuteret på møder i arbejdsgruppen. På møderne er det blevet konkluderet, at lastbilen i et modulvogn tog kan klare præstationskravet til parkeringsbremsen, hvorfor modulvogn tog ikke fritages for præstationskravet.

I Danmark kræves, jf. bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogn tog, en bremsepræstation på 55 % af det statiske akseltryk for dolly, der indgår i modulvogn tog. Årsagen er, at man forestiller sig, at der sker en dynamisk vægtskydning af den bageste sættevogns vægt, hvilket vil øge akseltrykket og dermed evnen til at bremse på dollyen. Arbejdsgruppen har imidlertid ladet et universitet i Eindhoven kigge på fænomenet. Det viser sig, at denne vægtskydning er minimal, næsten bagatelagtig; selv ved en højere tyngdepunkt på sættevognen end det tyngdepunkt man normalt anvender ved beregninger. Færdselsstyrelsen accepterer, at det ikke er nødvendigt at fastholde det nationale krav til bremsepræstation på 55 %.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at det er korrekt, at bremsepræstationskravet fremover øges for mobilkraner. Årsagen er, at Danmark pt. ikke følger de harmoniserede køretøjsklasser for mobilkraner og blokvogne. Disse typer af køretøjer anses i EU-sammenhæng for at være hhv. lastbiler N3 og påhængskøretøjer O4. Det vil for mobilkraner dog ikke have nogen praktisk betydning, da mobilkraner enten er køretøjer, der er opbygget på et lasbilschassis, der i forvejen kan leve op til præstationskravet for N3, eller også er en mobilkran et særligt køretøj, der er bygget fra bunden til formålet. Sidstnævnte type er alle bygget i andre EU-lande, og er dermed bygget efter de gældende EU-krav til bremsepræstationer.

For så vidt angår bemærkningen om, at det amerikanske regelsæt i FMVSS 135 har ringere grad af færdselssikkerhed end FN-regulativ nr. 13, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at Færdselsstyrelsen er enig i, at der er stor forskel på de to regelsæt, og at muligheden for at anvende det amerikanske regelsæt derfor slettes fra bilagene.

Med hensyn til bemærkningen om, at det for påhængskøretøjer med påløbsbremse bør være tilstrækkeligt, at der er udført en beregning, jf. tillæg 4 til bilag 12 til FN-regulativ nr. 13, er det Færdselsstyrelsens vurdering, at beregning af bremsepræstation på påhængskøretøjer med påløbsbremse er en egnet mulighed, som vil blive tilføjet de alternative krav i bilagene.

I forhold til kravet om elektronisk styret (EBS) bremsesystem, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke er krav om EBS på tunge påhængskøretøjer, jf. FN-regulativ nr. 13. FN's arbejdsgruppe har af hensyn til bremsesystemets funktionstid besluttet, at køretøjer, der indgår i modulvogn tog, skal være udstyret med EBS-bremseanlæg.

For så vidt angår køretøjer belæsset ved den alternative afprøvning af bremsepræstation kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke stilles krav om, at der skal anvendes en belastbar bremseprøvestand.

Desuden skal Færdselsstyrelsen bemærke, at en afprøvning i bremseprøvestand allerede fra et udstyret tryk på 1,0 bar kan anvendes jf. gældende ISO-standard 21069-1 2004. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at det er nødvendigt at kontrollere tilnærmelsesvis den fulde bremsepræstation ved typegodkendelsen, hvorfor kravet om belæsning fastholdes. Det tilføjes i fodnote ^(a) til bilag 4, at bremsepræstationskravet også kan prøves evt. ved hjælp af belastbar bremseprøvestand.

Med hensyn til bemærkning om manglende krav om funktionstidsmåling ved trykluftmekaniske bremsesystemer, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at bilag I til forordning (EU) nr. 2015/68 skal kontrolleres, medmindre der er fastsat alternative krav, ligesom der skal foretages en funktionstidsmåling.

13.4. Lys, lygter og elektriske installationer

AutoConsult anfører, at kriteriet for afprøvning og godkendelse af lyd-signalapparatet er uklart. Desuden vil læsbarheden øges, hvis kravene til elektromagnetisk kompatibilitet er skrevet på samme måde som kravene er skrevet under styreapparat.

AutoConsult anfører endvidere, at placering af tågebaglygte og nummerpladelys skal monteres i forhold til højrekørsel,

Herudover anser AutoConsult kravet om antal af lygter for vidtgående, og at det vil give væsentlige forringelser i forhold til erhvervskøretøjer, der kører til Norge, Sverige og Finland.

Endeligt finder AutoConsult, at kravet om montering af kørelys er overflødig.

DTL og Dansk Bilbrancheråd anfører, at kravet om at de enkelte lygter skal være afprøvet med bogstavet "X" i bilagene, i praksis E-godkendte, bør ændres til afprøvning "B", hvor fabrikanten selv kan dokumentere, at kravene til lygterne er opfyldt.

Kommentar:

I forhold til lydsignalapparat skal Færdselsstyrelsen hertil oplyse, at prøvningsomfanget "X" og de alternative krav i bilagene for lyd-signalapparat er misvisende. Da stort set alle opbygninger på biler foretages på køretøjer, der er godkendt i første etape, og dermed udstyret med et typegodkendt lyd-signalapparat, har Færdselsstyrelsen valgt at slette de alternative krav til lyd-signalapparatet.

Med hensyn til flere kommentarer om bilagenes læsbarhed kan det i øvrigt oplyses, at Færdselsstyrelsen samler "særlige og alternative krav" i én kolonne. Desuden er kolonnen "Gyldighedsområde og særlige krav" omdøbt til "Prøvningsomfang".

Med hensyn til korrekt placering til højrekørsel af tågebaglygte og nummerpladelygte, skal Færdselsstyrelsen oplyse, at den krævede placering af tågebaglygte og nummerpladelygte fremgår af FN-regulativ nr. 48, hvoraf det fremgår, at hvis der kun er én tågebaglygte, skal denne placeres på køretøjer i modsat side af trafikretningen. Tågebaglygte må også placeres i køretøjets midterlinje.

For så vidt angår bemærkningen om forringelser for lygtemontering på erhvervskøretøjer, opfatter Færdselsstyrelsen bemærkningen således,

at der spørges ind til antal og lysstyrke fra fjernlyslygter. Hertil skal Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke er forskel på reglerne i Detailforskrifter for Køretøjer om fjernlys og de regler, der fremgår af FN-regulativ nr. 48, som der henvises til i bilagene.

I forhold til montering af kørellys kan det oplyses, at det i række 20A i forordning (EU) nr. 2018/858 bilag II, tillæg 1, tabel 1 og tabel 2 om EU-typegodkendelse af hhv. personbiler og varebiler er præciseret, at disse køretøjer fremstillet i små serier skal være forsynet med kørellys. Kørellys har, som andre lygter, ikke sin egen række i de tekniske bilag til forordning 2018/858.

Med hensyn til bemærkningen om, at der i praksis kræves, at der monteres E-godkendte lygter jf. punkt 21A-29A i bilagene, er dette korrekt. Derudover kan det oplyses, at hvis prøvningsomfanget ændres fra "X" til "B" for den enkelte lygte, vil køretøjfabrikanten eller opbyggeren skulle dokumentere, at den enkelte lygte udsender den korrekte mængde lys med den rigtige refleksion og i de rigtige retninger. I praksis er det kun laboratorier med det korrekte udstyr, der vil kunne dokumentere overensstemmelse med disse krav.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at køretøjsfabrikanten selv kan kontrollere og dokumentere monteringen af alle lygter, jf. punkt 20A i bilagene.

13.5. Støj og luftforurening

AutoConsult undrer sig over, at køretøjer, der ønskes godkendt i national lille serie, må støje 1 dB mere end de fastsatte grænseværdier i FN-regulativ nr. 51-2.

AutoConsult anfører, at anvendelse af FN-regulativ nr. 51-03 bør undgås.

AutoConsult vurderer, at det vil være tilstrækkeligt, hvis en hastighedsbegrænser kontrolleres af et godkendt værksted.

SKAD opfordrer Færdselsstyrelsen til at bidrage til udpegelsen af egnede prøvebaner i forbindelse med støjmålinger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at i forbindelse med fastsættelse af de alternative krav for støjmåling til national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, har Færdselsstyrelsen vurderet på de alternative krav, som gælder for EU-individuel godkendelse af lette køretøjer i forordning 2018/858.

For individuel EU-godkendelse af en personbil eller varebil, er det muligt at anvende en alternativ prøvebane, såfremt der foretages en korrelationsprøve. Færdselsstyrelsen vil udnytte denne mulighed for national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Ved EU-individuel godkendelse tillades ligeledes en forøgelse af støjniveauet på 1 decibel. Færdselsstyrelsen har ved en fejl kopieret alle alternative krav for individuel EU-typegodkendelse og ikke kun kravene til prøvebanen. Fejlen er rettet i bilag til denne bekendtgørelse samt bilag til bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer samt bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer.

Den fejlagtige kopiering, som nævnt ovenfor, har også haft den konsekvens, at FN-regulativ nr. 51 tillige kan anvendes som støjkrav. EU har dog egne krav til støj. EU's støjkrav er fastsat i forordning (EU) nr. 540/2014. I alle forordningens bilag, der omhandler typegodkendelser f.eks. af ubegrænsede serier, EU-typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier eller godkendelseskrav til særlige køretøjer, anvendes alene forordning (EU) nr. 540/2014 som godkendelseskriterie. Derfor er FN-regulativ nr. 51 fra bilag 1 og 2 som godkendelseskrav.

I forhold til at hastighedsgrænser kan kontrolleres af et godkendt værksted, kan det oplyses, at det er Færdselsstyrelsens vurdering, at det ikke er tilstrækkeligt, at godkendte værksteder kan installere og dokumentere en hastighedsbegrænsning i forbindelse med typegodkendelsen. Der stilles i FN-regulativ nr. 89 krav til bl.a. dynamiske test udført af en teknisk tjeneste på en defineret prøvebane. Under den dynamiske test skal der bl.a. foretages vurderinger af hastighedsoverskridelser i forbindelse med kraftige accelerationer. Sådanne test kan ikke udføres af et godkendt værksted, med mindre værkstedet bliver godkendt som teknisk tjeneste.

Med hensyn til udpegelse af egnede prøvebaner kan det oplyses, at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til egnede prøvestrækninger og ikke vil være i stand til at udpege prøvebaner. Endvidere kan det oplyses, at kravene til prøvebaner er beskrevet i forordning nr. 540/2014. Det fremgår af bilagene, at en korrelationsprøvning f.eks. kan udføres med samme bil på en testbane, der opfylder kravene beskrevet i regulativet. Umiddelbart herefter vil den tekniske tjeneste kunne foretage en prøvning på et andet egnet sted i forhold til vejbelægningen, og ikke i forhold til støj fra omgivelser, som beskrevet i forordning 540/2014.

13.6. Bærende elementer

AutoConsult påpeger, at det er uklart i hvilke tilfælde en teknisk tjeneste skal vurdere dæk, da et køretøjs maksimale hastighed opgives af køretøjsfabrikanten.

Kommentar:

I forhold til vurdering af dæk kan Færdselsstyrelsen oplyse, at den tekniske tjeneste skal vurdere, om de monterede dæk mindst svarer til de krav til hastighed og akseltryk, som er angivet af køretøjsfabrikanten.

13.7. Igangsætningshjælp

DTL og ITD foreslår, at den nordiske model for igangsætningshjælp bibeholdes.

Med hensyn til igangsætningshjælp kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der i EU-reglerne i bilag IV til forordning (EU) nr. 1230/2012 er mulighed for, at en aksel på en lastbil og/eller sættevogn må løftes for at lette igangsætning af vogntoget. I sådanne tilfælde må andre aksler overbelastes med 30% til en hastighed på højst 30 km/t. Herefter skal akslen automatisk sænke sig og overtage sin egen belastning. Set i lyset af, at bekendtgørelse om særtransport tillader øget akseltryk ved

lavere hastigheder indtil 30 km/t, vil det i bilagene blive tilladt, at akseltrykket kan øges med mere end 30 % på de på vejen blivende aksler, såfremt de automatisk sænkes ved hastighed over 30 km/t.

13.8. Karosseri og opbygning

AutoConsult anfører, at trækanordning (bugserøje) ikke er et teknisk krav i dag og foreslår, at kravet kun skal gælde for basiskøretøjet, da kravet ikke har indflydelse på sikkerhed, sundhed og miljø.

Endvidere er AutoConsult af den opfattelse, at teksten om, at kun køretøjer, der ønskes godkendt til farligt gods, skal prøves hertil er overflødig.

ITD og AutoConsult opfordrer til, at frontmonterede enheder, som støtteben og sneplov, kan styrkeberegnes ved en virtuel prøvning på samme måde som bagkofanger eller sideafskærmning.

DTL og Dansk Bilbrancheråd anfører, at de er usikre på, om de gældende krav og de alternative krav til sideafskærmning adskiller sig fra hinanden, da teksten ellers er overflødig.

Kommentar:

I forhold til bemærkningerne om, at kravet til trækanordning kun skal gælde for basiskøretøjet, kan det oplyses, at en standardiseret trækanordning være hurtig og nem at finde og anvende for et bjæragnings- eller bugseringsfirma, så et havareret køretøj hurtigt kan fjernes til gavn for den almene fremkommelighed. Indirekte vil bjæragningsmandskabet skulle opholde sig kortere tid på åstedet, og risikoen for at sådanne medarbejdere vil komme til skade pga. andre trafikanter, mindskes. Færdselsstyrelsen skal oplyse, at der, jf. bilag II til forordning (EU) nr. 2018/858, er krav om, at alle klasser af motorkøretøjer er forsynede med trækanordning. Det vil derfor ikke være relevant at anføre, at kravet kun gælder for basiskøretøjet.

Med hensyn til teksten om farligt gods, er det hensigten, at teksten skal gøre det tydeligt, at prøvninger hertil kun skal udføres, hvis fabrikanten ønsker godkendelse til farligt gods.

Med hensyn til virtuel prøvning af frontmonterede enheder, som f.eks. støtteben eller sneplov, har Færdselsstyrelsen tilføjet mulighed for virtuel prøvning af frontmonterede enheder. Det er korrekt, at blokvognsmodulernes tilkoblingsmetode ikke er omfattet af forslaget. Der vil for sådanne køretøjer formentlig være tale om individuelt opbyggede køretøjer, som ikke er omfattet af de tre bekendtgørelsesudkast.

Færdselsstyrelsen er af den opfattelse, at muligheden for en virtuel beregning af en sideafskærmning er en alternativ løsning til en destruktiv test, der skal gennemføres på en sideafskærmning, hvor fabrikanten ønsker en typegodkendelse af produktet.

13.9. Indre indretning

AutoConsult efterspørger, hvad der menes med eftermontering af tyverisikring i lastbiler.

AutoConsult opfordrer til, at der indføres mulighed for beregning af sæders forankringspunkter.

Endvidere finder AutoConsult det uhensigtsmæssigt, at en teknisk tjeneste skal vurdere, om der skal stilles supplerende krav til en hastighedsmåler.

AutoConsult har indsat flg. tekst som forslag: "Instrumentet kan godkendes uden at prøvningerne i punkt 5.2. i FN-regulativ nr. 39 gennemføres. Alternativt skal pkt. b) fjernes".

AutoConsult gør opmærksom på, at den amerikanske standard FMVSS 210 har væsentlig mindre krav til styrke end FN-regulativ nr. 14.

Yderligere efterspørger AutoConsult oplysning om Isofix-fastgørelser af barnesæde.

Endeligt oplyser AutoConsult, at sæders brandbarhed kun gælder for busser klasse II og III.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at der ikke på EU-niveau er krav om, at busser og lastbiler er forsynede med tyverisikring (ratlås). For så vidt angår eftermontering af tyverisikring (ratlås) kan det oplyses, at Færdselsstyrelsen har justeret de alternative krav, således at FN-regulativ nr. 18 skal være opfyldt, hvis der eftermonteres en tyverisikring (ratlås). Årsagen er, at det skal sikres, at tyverisikringen ikke uforvarende låser ratstammen under kørsel.

I forhold til beregning af sæders forankringspunkter kan Færdselsstyrelsen oplyse, at muligheden for at beregne sædefastgørelse samt nakkestøtters styrker virtuelt er blevet tilføjet bilagene 1 og 2. Bilagene kræver ikke destruktive test, og derfor er en virtuel beregning tilføjet.

For så vidt angår krav til hastighedsmåler kan Færdselsstyrelsen oplyse, at hastighedsmålere skal opfylde FN-regulativ 39, som det fremgår af bilag 1 og 2, linje 17b.

Vedrørende seleforankringer er det Færdselsstyrelsens vurdering, at den amerikanske standard FMVSS giver tilstrækkelig sikkerhed ved national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier.

For så vidt angår oplysninger om Isofix-fastgørelse af barnesæde kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke er krav til Isofix på andre køretøjer end M1. I forlængelse heraf skal det bemærkes, at punkt 19A i bilagene er præciseret således, at kravet kun gælder for seleforankringer.

Med hensyn til bemærkningen om at brændbarhed kun gælder busser klasse II og III, kan det oplyses, at bilaget præciseres således, at kravet kun gælder busser M3 klasse II og III.