



## SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato 15. januar 2019  
J. nr. 2018-3009

### **Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF for så vidt angår fristen for gennemførelsen af de særlige regler vedrørende de største tilladte længder i tilfælde af førerhuse med forbedret aerodynamisk ydeevne, energieffektivitet og sikkerhed**

KOM(2018) 275

#### **Revideret notat**

##### **1. Resumé**

*Kommissionen har den 17. maj 2018 fremsat forslag til afgørelse om ændring af direktiv 96/53/EF, som ændret ved direktiv (EU) 719/2015, om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.*

*Formålet med forslaget er at fremme anvendelse af lastbilsførerhuse med afrundet og aerodynamisk form med henblik på at reducere lastbilers brændstofforbrug og forbedre trafikikkerheden.*

*Kommissionen foreslår, at ikrafttrædelsestidspunktet for muligheden for godkendelse til anvendelse af længere lastbiler fremskyndes til fire måneder efter ikrafttrædelsen af den foreslåede afgørelse. Dette er en fremrykkelse i forhold til i dag, hvor der gælder et treårigt moratorium, og ikrafttrædelse dermed først er tre år efter, at Kommissionen har fastsat relevante regler.*

*Det vurderes ikke, at forslaget vil have større, bebyrdende statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Det vurderes, at forslaget samlet set vil have positive økonomiske konsekvenser for transporterhvervet og have potentiale til at mindske den samfundsøkonomiske belastning fra trafikulykker.*

*Regeringen ser positivt på Kommissionens forslag og støtter det overordnede formål med ændringen af direktivet.*



## 2. Baggrund

Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet er senest revideret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.

Et af formålene med direktiv (EU) 2015/719 var at forbedre aerodynamikken og trafikikkerheden for motorkøretøjer, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, ved at give mulighed for at dispensere fra de største tilladte længder, forudsat at visse betingelser opfyldes. Formålet var også at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling og de ændrede behov på markedet samt lette den intermodale transport.

Kommissionen kortlagde i sin konsekvensanalyse, i forbindelse med ændringsdirektiv (EU) 2015/719, væsentlige fordele ved at give dispensationer med hensyn til længde. Udover væsentlige aerodynamiske forbedringer for forlængede førerhuse kunne sådanne førerhuse også medføre fordele i form af bedre udsyn for førerne, øget sikkerhed for andre trafikanter og sikkerhed og komfort for førerne.

Mens Kommissionens konsekvensanalyse ikke angav, at et moratorium - stillandsperiode - vedrørende indførelsen af forlængede førerhuse var nødvendigt, indeholdt det endelig kompromis mellem lovgiverne, som vedtaget i artikel 9a, stk. 3, i direktiv (EU) 2015/719, et moratorium for en periode på tre år.

Artikel 9a, stk. 3, som indeholdt i nuværende lovgivning, fastsætter således et moratorium, så de længere førerhuse først kan godkendes tre år efter gennemførelsen eller anvendelsen af de nødvendige ændringer af de i artikel 9a, stk. 2, omhandlede instrumenter, alt efter hvad der er relevant.

Dette treårige moratorium blev indført på opfordring fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg med den begrundelse, at en ny udformning af førerhuset er en bekostelig og vanskelig affære, som tager tid, og at man bør give producenterne en rimelig frist forud for gennemførelsen. Derfor foreslog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg en overgangsperiode, hvilket skulle sikre lige vilkår for alle producenter, således at små producenter ikke blev udkonkurreret af de store.

Kommissionen fremfører nu, at moratoriet, som er indeholdt i den nuværende lovgivning, dog afholder producenterne fra at forbedre førerhusenes aerodynamik som et led i at overholde de kommende CO<sub>2</sub>-standarder for tunge gods køretøjer. Endelig er moratoriet i strid med innovationsprincippet og princip-



perne om bedre regulering, da det hindrer udviklingen af nye teknologier eller principper.

I betragtning af den nuværende situation og af, at CO<sub>2</sub>-emissioner fra vejtransport udgør en fjerdedel af alle CO<sub>2</sub>-emissioner i EU, og at emissioner fra vejtransport forventes at stige med 6 % i perioden 2015-2030, finder Kommissionen derfor, at fordelene ved forlængede førerhuse bør give resultater hurtigst muligt.

Forslaget til ændringen af direktivet har sammenhæng med Kommissionens forslag om CO<sub>2</sub>-standarder for tunge godskøretøjer, som er fremsat som del af Mobilitetspakke III, og hvori betydningen af aerodynamiske førerhuse særlig bliver understreget. En overholdelse af de fremtidige CO<sub>2</sub>-emissionsstandarder for tunge godskøretøjer vil kræve anvendelse af forskellige teknologier til forbedring af energieffektiviteten, hvoriblandt indførelsen af aerodynamiske førerhuse er den mest effektive foranstaltning til at mindske luftmodstanden.

Forslaget skal også ses i sammenhæng med Kommissionens arbejde med færdselssikkerheden, især for bløde trafikanter. Forslaget har således en sammenhæng med Kommissionens forslag af 17. maj 2018 om forordning om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter.

Det skal bemærkes, at forslaget til ændring af direktiv 96/53/EF alene vedrører muligheden for kørsel med længere lastbiler med sikre og aerodynamiske førerhuse. De tekniske krav til lastbilers længde er reguleret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012, som ændret ved forordning (EU) nr. 2017/1151. Den fulde effekt af mulighed for kørsel med længere førerhuse afhænger således af, at forordning nr. 1230/2012, som ændret ved forordning (EU) nr. 2017/1151, ændres tilsvarende. **Dette arbejde pågår i Kommissionen.**

Forslaget er fremsat efter traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 91, stk. 1.

### 3. Formål og indhold

Kommissionen foreslår, at det treårige moratorium ophæves, og at de længere førerhuse kan godkendes fire måneder efter ikrafttrædelse af den foreslåede afgørelse.

Formålet med forslaget er at fremme anvendelse af lastbilsførerhuse med afrundet og aerodynamisk form med henblik på at reducere lastbilers brændstofforbrug og forbedre trafikikkerheden.

Kommissionen foreslår derfor at afkorte fristen for gennemførelsen af artikel 9a, stk. 1, i direktiv 95/53/EF. Det anføres, at den foreslåede nye formulering af artikel 9a, stk. 3, stadig vil give medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger.



I den forbindelse er der taget højde for den tid, der er nødvendig for vedtagelsen af den foreslåede afgørelse.

Side 4/9

#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Der foreligger ikke en endelig betænkning fra Europa-Parlamentet. Forslaget bliver behandlet i Udvalget for Transport og Turisme (TRAN). Udkast til betænkning er udarbejdet den 26. september 2018. Karima Delli (FR) fra den politiske gruppe De Grønne er udpeget som ordfører for betænkningen.

Ordføreren foreslog oprindeligt i udkastet til betænkning, at Kommissionens forslag bliver vedtaget uden ændringer. Der er dog den 27. november 2018 blevet stillet tre ændringsforslag til forslaget, herunder af særlig relevans et forslag om at udskyde forslagets anvendelsesdato på fire måneder til otte måneder efter forslagets ikrafttrædelse.

Det forventes, at afstemningen i udvalget vil finde sted den 22. januar 2019.

#### 5. Nærhedsprincippet

Forslaget er begrænset til at tilpasse den frist, der er fastsat i artikel 9a, stk. 3, i direktiv 96/53/EF. Sådanne tilpasninger kan kun foretages af Unionen selv.

Nærhedsprincippet vurderes overholdt.

#### 6. Gældende dansk ret

Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 som ændret ved direktiv (EU) 2015/719 af 29. april 2015 er implementeret ved:

- Bekendtgørelse nr. 1497 af 01/12/2016 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.
- Bekendtgørelse nr. 1595 af 15/12/2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, med senere ændringer.

#### 7. Konsekvenser

##### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Det forventes, at der vil skulle ske en **tilpasning af national ret med henblik på en henvisning til den foreslåede afgørelse i national ret som følge** af ændringen af direktivet. I forbindelse med Kommissionens eventuelle vedtagelse af nye, specifikke krav til lastbilers førerhuse vil regeringen analysere behovet for ændringer yderligere.

##### *Statsfinansielle konsekvenser*

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget en analyse af de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, men forslaget forventes at medvirke til en forbedring



af lastbilers energieffektivitet og dermed reduktion af brændstofforbruget og det tilknyttede afgiftsprovener.

Side 5/9

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes at reducere udslippet af drivhusgasser fra transportsektoren, og at reducere antallet – og konsekvenserne – af uheld med lastbiler. Begge dele forventes at have positive samfundsmæssige konsekvenser.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Danmark har ingen lastbilfabrikation, som kan forventes at blive berørt. Forslaget forventes samlet set at give et positivt bidrag til den danske transportsektor, idet denne forventes at få lavere brændstofudgifter. Modsat må der forventes højere indkøbspriser på nye lastbiler, hvilket vil medføre forøget belastning for transporterhvervet. Forslaget forventes ikke at medføre administrative konsekvenser for Danmark. En nærmere analyse af de økonomiske erhvervsøkonomiske konsekvenser må afvente Kommissionens endelige krav til lange førerhuse.

## **8. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig med frist for bemærkninger den 4. juni 2018 kl. 12.00. Der er modtaget høringssvar fra DI Transport, Dansk Erhverv, Dansk Erhverv på vegne af Specialforeningen for Logistik og Distribution, ITD Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, DTL Danske Vognmænd og Erhvervsflyvningens Sammenslutning. De indkomne bemærkninger er indsat nedenfor.

#### DI Transport

”DI Transport har fået ovennævnte forslag i høring og har på den baggrund følgende bemærkninger til forslaget.

DI Transport er positive over for forslaget, der fremrykker for mulighederne for bedre aerodynamik for lastbiler, øger udsyn for føreren og forbedrede sikkerhedsforanstaltninger for andre brugere af trafikken såvel som for føreren.

Endvidere støtter DI Transport de energi- og klimamæssige fordele forslaget medfører.”

#### Dansk Erhverv

”Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 18. maj 2018 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkning hertil.



Dansk Erhverv støtter forslaget om et forkortet moratorium for introduktionen af aerodynamiske kabiner, da dette vil have en gavnlig effekt på miljøet gennem lavere brændstofforbrug dermed emission.”

#### Specialforeningen for Logistik og Distribution

”På vegne af SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, der tæller 15 af de største danske transport-, logistik- og distributionsvirksomheder inden for vejgodstransportområdet, og som sekretariatsbetjenes i Dansk Erhverv, skal jeg hermed gøre opmærksom på, at SLD støtter de af Dansk Erhverv fremsatte bemærkninger i forbindelse med høringen vedr. EU-Kommissionens forslag til ændring af direktiv om maksimal længde af kabiner.”

#### ITD Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

”ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

#### **Generelle bemærkninger**

For at forbedre energieffektiviteten, særlig for så vidt angår førerhusenes aerodynamiske ydeevne samt trafikikkerheden (bedre udsyn for chaufføren og frontdesign der er mindre ”aggressivt” over for bløde trafikanter), blev der ved seneste revision af vægt- og dimensionsdirektivet ((EU) 2015/719) givet mulighed for større tilladte længder for biler/vogntog.

Forud for markedsføringen skal de omhandlede køretøjer godkendes i overensstemmelse med reglerne om typegodkendelse inden for rammerne af direktiv 2007/46/EF, som er ved at blive tilpasset efter de nye bestemmelser.

Dette sker ved at udvikle de tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer under hensyntagen til bilernes/vogntogenes aerodynamiske ydeevne, hensynet til bløde trafikanter, reduktion af andre trafikanters tings- eller personskader i tilfælde af sammenstød, forbedring af udsynet for førerne, sikkerhed og komfort for førerne med videre.

I det gældende direktiv findes et treårigt ”moratorium” for implementering af nye førerhusdesign. Kommissionen vurderer, at denne udskydelse er unødvendig og blot vil forsinke implementeringen af nye design og teknologier. Set i lyset af bestræbelserne på at reducere sektorens CO<sub>2</sub>-udledning, ønsker Kommissionen derfor at give mulighed for straks at markedsføre (længere) køretøjer/vogntog, der opfylder de nye bestemmelser. I praksis fire måneder efter ikrafttrædelse af nærværende forslag.

Med baggrund i det tiltagende fokus på transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning og behov for reduktion af samme støtter ITD intentionen i Kommissionens forslag. Der synes ikke at være nogen grund til at udskyde implementeringen af



nye innovative teknologier og design, der kan medvirke til reduceret CO<sub>2</sub>-udledning/ brændstofbesparelse.

Hvad angår trafikikkerhedsaspektet, støtter ITD ethvert tiltag, der kan reducere andre trafikanters tings- eller personskader i tilfælde af sammenstød, forbedring af udsynet for førerne, sikkerhed og komfort for førerne.

Vi understreger dog, hvad angår forbedring af udsynet for førerne, at det er vigtigt, at ændringer af selve førerhusdesignet ses som et af flere tiltag, der kan medvirke til øget sikkerhed. For eksempel vil lave førerhuse, der giver fordele som bedre udsyn i bytrafik, ofte have modsat effekt ved kørsel på motorvej, hvor den lavere førerposition reducerer udsynet frem i trafikken.

Sammenholdt med den hastige udvikling af ADAS (førerassistentsystemer) herunder fodgænger- og cyklistdetektering er det derfor afgørende, at der fortsat er mulighed for at vælge løsninger, der passer til det aktuelle behov og kørselsmønster.

#### **Bemærkninger til de enkelte paragrafforslag**

I forbindelse med revisionen ((EU) 2015/719) af vægt- og dimensionsdirektivet (96/53/EF) blev der indsat et moratorium (udskydelse) af ikrafttrædelsen på tre år:

*Artikel 9a, stk. 3:*

*”Stk. 1 finder anvendelse fra tre år efter datoen for gennemførelsen eller anvendelsen af de nødvendige ændringer af de i stk. 2 omhandlede instrumenter, alt efter hvad der er relevant.”*

Det foreslås, at anvendelsesdatoen ændres til fire måneder efter ikrafttrædelse.

ITD støtter dette forslag.

ITD står gerne til rådighed for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønsket.”

#### **DTL Danske Vognmænd**

”DTL-Danske Vognmænd ser positivt på forslaget om tilbagevenden til længere førerhuse som både vil have en gavnlig effektiv på såvel trafikikkerheden med sigte på at få nedbragt antallet af ulykker, dræbte og tilskadekomne og et lavere brændstofforbrug der vil føre til et lavere udslip.

Vi vil samtidig gerne gøre opmærksom på, at udarbejdelse af nye krav til førerhuse bør ske i respekt for at førerhuset for mange chauffører og vognmænd ikke bare er deres arbejdsplads, men samtidig også tjener som rummet hvor der både hviles og overnattes i længere tid. Man bør derfor undgå at nye krav til førerhuse medfører at komfortniveauet reduceres til ugunst for arbejdsmiljøet.



Det er allerede i dag meget svært at rekruttere nye medarbejdere til at arbejde i transportbranchen og derfor er der ikke plads til en forringelse af vilkårene.

Det er vigtigt at alle aspekter overvejes, når man søger at forbedre førerhusene. Ved indførelsen af City Safe Windows har man f.eks. skabt problemer med at rense ruden for regnvand, fordi man ikke kan køre det store vindue op eller ned.

Ligeledes har vi hos DTL-Danske Vognmænd noteret os, at forslaget skal gælde fremadrettet for nye køretøjer, hvorfor vi ikke skal undlade at udtrykke vores bekymring for, at indkøbspriserne på nye lastvogne vil stige uforholdsmæssigt meget ved krav om for hurtig implementering af nye førerhustyper. Når der udvikles førerhuse til moderne lastvogne er der tale om milliardinvesteringer, som afskrives over en årrække ofte på en snes år. (Volvos første FH- førerhus blev introduceret i 1993 og afløst i 2013)”

#### Erhvervsflyvningens sammenslutning

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring om forslag til ændring af direktiv om maksimal længde af kabiner.

Emnet ligger imidlertid udenfor ES ressort område.  
ES har derfor ikke bemærkninger til høringen.”

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Kommissionens forslag har været drøftet på en række arbejdsgruppemøder i Rådet. På arbejdsgruppemøderne har der været en præsentation af forslaget samt to gennemgange af forslaget.

Generelt er flere medlemsstater positive over for intentionen bag forslaget, der har miljømæssige formål og øger trafikikkerheden.

En gruppe af større lande støtter intentionen bag forslaget, men de er samtidig skeptiske over for en kort tidsfrist for producenterne til at omstille sig og ønsker på den baggrund længere tid end fire måneder til, at reglerne skal finde anvendelse.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Danmark var en af forslagsstillerne, da muligheden for lange førerhuse blev vedtaget, og Danmark har ingen interesse i et treårigt moratorium. Regeringen anser det for særdeles uheldigt, at ændringsmulighederne i forhold til de nye typer af førerhuse blev udsat. Regeringen er derfor positivt indstillet over for forslaget. Udover de miljømæssige fordele er regeringen også meget opmærksom på de fordele for færdselssikkerheden ved forbedring af udsyn, især for bløde trafikanter.





## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Side 9/9

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 29. juni 2018.