



Brancheorganisation for
den danske vejgodstransport

EU-specialudvalget for transport

Sendt pr. e-mail til:

Fatima Madsen, fma@trm.dk, Christian Willer, cwi@trm.dk,
og Victor Hollnagel, vho@trafikstyrelsen.dk.

Lyren 1

DK-6330 Padborg

Telefon: +45 7467 1233

Telefax: +45 7467 4317

Internet: www.itd.dk

e-mail: itd@itd.dk

Deres ref.: Fatima Madsen

Vor ref.: jhc

Dok. nr.:

Dato: 01.05.2013

Forslag om ændring af fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt for visse vej køretøjer COM(2013) 195 final

ITD har modtaget høring over forslag til ændring af direktiv 96/53/EF og har følgende kommentarer:

1. Forbedring af energieffektivitet og brændstofforbrug, og dermed CO₂-udledning, gennem:

- installation af aerodynamiske anordninger på erhvervskøretøjer,
- øget tilladt totalvægt for at tage hensyn til elektrificering og hybridisering af busser og lastbiler (hovedsageligt i by- og forstads miljøer) og
- forbedring af trafikikkerhed og førerkomfort gennem mere strømlinet og afrundet førerhusdesign.

Som reglerne er i dag, kan montering af aerodynamisk udstyr og installation af alternative fremdrivningssystemer, hybrid eller elektrisk, ikke gøres uden, at det går ud over køretøjernes lasteevne.

Derfor giver forslaget i en første fase undtagelser til maksimal køretøjs-/vogntogslængde med op til 2 meter for at muliggøre anvendelse af aerodynamiske anordninger uden at køretøjernes lasteflade mindskes. De aerodynamiske anordninger skal opfylde en række betingelser omkring miljøgevinst, sikkerhed, infrastruktur og kompatibilitet med intermodal transport.

Enhederne skal godkendes af en medlemsstat og følgelig anerkendes af øvrige medlemsstater (gensidig anerkendelse).

I anden fase indrømmes der øget køretøjs-/vogntogslængde for redesignede førerhuse, forudsat at de forbedrer køretøjets aerodynamik og beskyttelsen af sårbare trafikanter gennem energiabsorberende konstruktioner og forbedret udsyn for chaufføren. Kravene til nydesignede førerhuse vil blive fastlagt ved en komitologiprocedure, og vil først træde i kraft efter vedtagelsen.

Bemærkninger:

a) aerodynamiske anordninger

ITD hilser muligheden for anvendelse af aerodynamiske anordninger velkommen og anerkender, at tiltaget vil kunne bidrage til en reduktion af brændstofforbrug og CO₂-emission for tunge erhvervskøretøjer. Anvendelsen af aerodynamisk udstyr er dog alene optimalt ved lange eller mellemlange distancer, hvor der køres med relativt høje hastigheder. Vi er endvidere særligt opmærksomme på, at der vil være øgede omkostninger forbundet med udstyret. Fx i forbindelse med reparation og vedligehold grundet utilpasset indretning omkring terminaler, læsseramper og lignende.

Det vil også være en udfordring at finde løsninger, der tillader biler at køre på vejnettet i 27 medlemsstater, da veje, vejkryds, rundkørsler og øvrig infrastruktur er vidt forskelligt indrettet i de

enkelte medlemsstater. ITD hilser derfor velkomment, at forslaget indeholder retningslinjer omkring godkendelsesprocedurer og krav til gensidig anerkendelse af udstyr godkendt i en anden medlemsstat. Der er en potentiel risiko for, at medlemsstater, lokale og kommunale myndigheder vil forbyde køretøjer med ekstra længde, grundet aerodynamisk udstyr, på store dele af deres vejnet. Dette vil i givet fald begrænse fordelene ved forslaget, det bør derfor overvejes, hvorledes det kan sikres, at udstyret er foreneligt med indretningen omkring terminaler, læsseramper og lignende og ikke mindst den generelle infrastruktur.

Kommissionen bør endvidere sikre, at lastbiler, der er registreret i en medlemsstat og udfører transporter i transit gennem et tredjeland, som fx Schweiz, også kan anvende ekstra aerodynamiske anordninger.

En anden potentiel barriere for brugen af aerodynamiske anordninger er forpligtelsen til at alle påhængsvogne og sættevogne, der anvender den øgede længde, skal være kompatible til brug i intermodal transport. Dette vil begrænse mulighederne for en lang række køretøjstyper, der ikke har nogen relevant tilknytning til intermodal transport.

Generelt – ved ethvert forslag til forbedring af køretøjers aerodynamik bør overvejelserne ikke alene omhandle aerodynamiske løsninger på den enkelte køretøjsenhed eller måles på det enkelte vogntogs brændstofforbrug. Infrastruktur, kompatibilitet med den bestående køretøjsflåde og totaløkonomi skal tænkes med ind som en helhed. Og ikke mindst bør forbrug/effektivitet måles op mod den transporterede mængde gods, det være sig vægt-, areal- eller volumenkrævende gods – og ikke i forhold til det enkelte vogntog.

b) øget tilladt totalvægt

ITD anser det grundlæggende for vigtigt, at lovgivning omkring nye tiltag er teknologineutrale. Højere tilladt totalvægt for el- og hybridbiler, der kompenserer for batterivægt og alternative fremdriftssystemer hilses velkomment. Det skal dog bemærkes, at den ekstra vægt i visse tilfælde kan have indvirkning på vægten på den enkelte aksel (vægtfordelingen), hvilket der ikke aktuelt er taget højde for i forslaget. Derudover kan andre alternative brændstoffer som gas eller brint også have en negativ indvirkning på køretøjernes lastevne, og det bør undersøges, om andre vægte og/eller dimensioner bør overvejes for køretøjer, der kører på andre alternative brændstoffer end el eller anvender hybrid teknologi.

c) mulighed for mere strømlinet og afrundet førerhusdesign

ITD anser tiltaget, der giver rum til udvikling af førerhuse, der er mere aerodynamiske og komfortable samtidig med at trafiksikkerheden tilgodeses gennem bedre udsyn og mere effektive energi-absorptions-zoner, som meget positivt. Under henvisning til ovenstående bemærkninger vil vi dog tillade os at understrege vigtigheden af, at det sikres, at nye konstruktioner er kompatible med den bestående flåde. Endvidere skal det også i denne forbindelse sikres, at lastbilerne kan anvendes uden for EU – fx i Schweiz.

2. Intermodal transport af 45ft containere

Reducering af de administrative byrder og restriktionerne omkring brugen af 45ft containere eller veksellad vil sandsynligvis øge deres anvendelse i Europa, som i øjeblikket er svækket på grund af de høje omkostninger og administrative byrder i forbindelse med ansøgning om tilladelser til at transportere disse.

Transport ved hjælp af 45ft containere eller veksellad vil bidrage til øget energieffektivitet, da det tillader transport af fx yderligere to paller, og brændstofforbruget per palle vil mindskes ("forbrug/effektivitet målt op mod den transporterede mængde gods"). Desuden kan det samlede antal containertransporter blive reduceret under forudsætning af konstante fragtmængder.

Endelig vil en totalvægt på 44 tons ved transport af 45ft containere eller veksellad, som en del af intermodal transport, føre til en harmonisering af forskellige nationale regler.

Dette har dog ikke den store indvirkning på det nationale marked i DK, da udfordringerne omkring kørsel med 45ft containere er løst rimeligt pragmatisk ved hjælp af undtagelsen i § 29 i særtransportbekendtgørelsen samt en generelt højere totalvægt end 40 ton.

3. Det europæiske modulsystem

ITD anser intensionerne om afklaring af tolkningen/præcisering af artikel 4, vedrørende brug af og forsøg med længere modulvogntog eller EMS (European Modular System) i relation til grænseoverskridende transport, som positive. Præciseringen ses i øvrigt helt på linje med det brev, transportkommissæren skrev til Europa-Parlamentet i juni 2012 omkring grænseoverskridende brug af modulvogntog mellem lande, der bruger modulvogntog.

Det er imidlertid stærkt bekymrende, at forslaget alene behandler længde og ikke vægt. Sommeren 2012 viste med al tydelighed, hvordan en stram fortolkning af reglerne, således at den grænseoverskridende transport begrænsedes til 40 tons totalvægt mellem Sverige og Danmark, gav store problemer for danske lastbiler. Tolkningen betød, at der skulle bruges væsentligt flere lastbiler til at betjene det svenske marked, hvilket øgede brændstofforbruget og dermed CO₂-udledningen unødvendigt. En kommende ændring af direktivet bør sikre, at sådanne situationer ikke kan opstå fremadrettet.

Et mere ensartet regelsæt for brug af modulvogntog i EU, står ligeledes højt på ønskelisten. De nuværende regler medfører nationale særregler, der vanskeliggør den grænseoverskridende brug af modulvogntog og virker som tekniske handelshindringer i forhold til at skabe et indre marked for vejgodstransport. En god start kunne være at tillade brugen af modulvogntog på TEN-T, reguleret af et fælleseuropæisk regelsæt og fælles bestemmelser om den tekniske indretning.

4. Harmonisering af kontrolprocedurer og sanktioner

ITD er bekymret over de foreslåede foranstaltninger omkring væggtkontrol. Håndhævelse af bestemmelserne baseret på en risikovurdering kan kun gennemføres med succes, hvis alle medlemsstater beslutter at følge samme tilgang til et sådant system, især i forhold til fortolkning og vægtning af overtrædelser og proportionalitet omkring sanktioner. Det skal ligeledes sikres, at klageprocedurer og erstatningsansvar for chauffører, transportledere og virksomheder er fuldt harmoniserede.

Det synes usikkert, hvorvidt det nye forslag indeholder de nødvendige garantier for en harmoniseret fremgangsmåde fra medlemsstaterne. Udvekslingen af oplysninger mellem kompetente myndigheder bør ske via gennemprøvede løsninger, evt. det europæiske elektroniske register over vejtransportvirksomheder (ERRU).

Onboard vægtsensorer kan kun give reelle fordele, hvis teknologien er nøjagtig og pålidelig. Det bør desuden sikres, at oplysningerne fra onboard sensorer kun anvendes til at udvælge køretøjer, der skal standses for nærmere inspektion.

Funktionsfejl på udstyr må ikke udgøre en lovovertrædelse, medmindre føreren bevidst har manipuleret udstyret med forsæt om at bryde reglerne. De håndhævende myndigheder bør have nødvendigt udstyr til rådighed med henblik på at foretage en verificeret vejning som grundlag for evt. sanktioner.

Med venlig hilsen

ITD

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport



Jørn-Henrik Carstens