



## NOTAT

Orienteringsnotat til Transportudvalget

Dato 19. maj 2020  
J. nr. 2020-1032

### **Orientering om arbejdet i den uformelle FN-arbejdsgruppe VRU-Proxi vedrørende fastsættelse af krav til bedre direkte udsyn fra lastbiler og busser**

Nyt notat.

#### **1. Baggrund**

Folketingets Transportudvalget orienteres hermed om, at der på nuværende tidspunkt pågår forhandlinger i FN-regi i en uformel arbejdsgruppe med titlen *Awareness of Vulnerable Road Users proximity in low speed manoeuvres* (VRU-Proxi) om fastsættelse af krav og regler om direkte udsyn fra lastbiler og busser.

I Danmark har der igennem en årrække været fokus på højresvingsulykker (især dem, hvor en højresvingende lastbil forårsager en ulykke med en cyklist eller gående), idet der færdes et relativt højt antal af bløde trafikanter på de danske veje, især i de større byer. Undersøgelser har peget på, at krav om et forbedret direkte udsyn fra lastbilers førerhuse kan være en effektiv metode til at modvirke højresvingsulykker.

Det følger af EU-forordning nr. 2144/2019<sup>1</sup> om generelle sikkerhedskrav ved typegodkendelse af et motorkøretøj mv., at Europa-Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter vedtager bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer for blandt andet typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår kravene til direkte udsyn fra lastbiler og busser.

I EU-regulering indføres køretøjstekniske krav blandt andet på baggrund af FN/UNECE-regulativer. Det er derfor forventningen, at arbejdet i FN-arbejds-

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 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 og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166.



gruppen om direkte udsyn senere bliver vedtaget som EU-regulering under forordning nr. 2144/2019<sup>1</sup> med virkning for nye typer af lastbiler og busser fra 7. januar 2026 og med virkning for alle nyregistrerede lastbiler og busser fra 7. januar 2029.

Når en sådan EU-regulering om direkte udsyn foreligger, vil den blive forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Arbejdsgruppen VRU-Proxi refererer til den permanente arbejdsgruppe *Working Party on General Safety Provisions* (GRSG) under UNECE WP.29, som beskæftiger sig med udvikling af FN-regulering om generel sikkerhed for køretøjer.

## **2. UNECE-regulering af det køretøjstekniske område**

Regulering af det køretøjstekniske område under FN (UNECE) har grundlag i FN/ECE's overenskomst af 1958, som fastsætter en ramme for udarbejdelse af tekniske regulativer for køretøjer, udstyr og komponenter til disse, og i overenskomst af 1998 vedrørende etablering af globale tekniske regulativer for hjulkøretøjer samt for udstyr og komponenter, som kan monteres på sådanne køretøjer.

I praksis er tekniske krav til køretøjer fastsat i form af 152 ECE-regulativer og 20 globale tekniske regulativer.

## **3. Formål og indhold**

Den uformelle arbejdsgruppe VRU-Proxi skal udvikle et (eller flere) udkast til UNECE-regulering, der vil forbedre førerens evne til at opdage bløde trafikanter. Gruppen skal overveje:

- a) Godkendelse af køretøjer med hensyn til køretøjsførerens direkte udsyn.
- b) Godkendelse af systemer til detektion af bløde trafikanter og installation af sådanne systemer på køretøjerne.
- c) Godkendelse af enheder til indirekte udsyn og deres installation på køretøjerne.

Gruppen skal fokusere på køretøjer i kategori M (personbiler og busser) og N (vare- og lastbiler) og skal også overveje relevansen af at inddrage køretøjer i kategori O (påhængsvogne). Den skal primært fokusere på manøvrer med lav hastighed, i enhver retning, baseret på ulykkesdata, og den skal ikke overveje krav om indgribende systemer, så som systemer, der griber ind i bremsesystemet eller styresystemet.

Målet med hensyn til arbejdet med direkte udsyn er, at gruppen skal fremlægge et forslag til ECE-regulativ i forbindelse med 120. samling af GRSG (Party on General Safety Provisions) i april 2021 med henblik på vedtagelse i FN-regi.



Det kan endvidere supplerende bemærkes, at Danmark i forbindelse med seneste ændring af forordning nr. 1230/2012<sup>2</sup> om typegodkendelse af motorkøretøjers masse og dimensioner uden held foreslog, at en metode til evaluering af direkte udsyn fra lastbiler, Direct Vision Standard (DVS), som er udarbejdet af Transport for London, skulle gøres generelt gældende for lastbiler i EU.

Ved evaluering af det direkte udsyn i henhold til London Direct Vision Standard (DVS) fastsættes først det ”rum” rundt om lastbilens førerhus, hvor det er ønskeligt, at lastbilens fører har direkte udsyn til bløde trafikanter. Derefter beregnes, hvor stor en del af dette rum som føreren faktisk kan se.

Resultatet af beregningerne er et ”udsynsvolumen” og alt efter, hvor stort det beregnede volumen er, opnår lastbilen en klassificering inddelt i fem stjerner, hvor fem er den højeste klassificering og nul er den laveste.

Europa-Kommissionen gjorde i forbindelse med Danmarks opfordring opmærksom på, at Kommissionen selv arbejdede på en regulering af direkte udsyn. Som beskrevet ovenfor i afsnit 1 kan en sådan regulering f.eks. indføres med baggrund i FN/UNECE-regulativer.

Europa-Kommissionen har som kontraherende part under UNECE fået tilslutning til, at UNECE arbejder på et ECE-regulativ, som fastsætter en målemetode og mindstekrav til udsynet fra lastbilers og bussers førerhuse.

#### **4. Gældende dansk ret**

Færdselslovens<sup>3</sup> § 68, stk. 1, bemyndiger transportministeren til at kunne fastsætte nærmere regler om blandt andet krav til køretøjers indretning og udstyr mv. Regler vedrørende krav til køretøjers indretning og udstyr er blandt andet fastsat i udstyrsbekendtgørelsen<sup>4</sup> og i Detailforskrifter for køretøjer<sup>5</sup>.

Udstyrsbekendtgørelsen stiller krav om, at føreren har det fornødne udsyn fremad og til siderne, men der fastsættes ikke mere detaljerede krav.

Det fremgår af endvidere af Detailforskrifter for køretøjer i Bilag 1, at:

---

<sup>2</sup>Kommissionens forordning (EU) Nr. 1230/2012 af 12. december 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for masse og dimensioner for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, med senere ændringer.

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 om færdselsloven, med senere ændringer.

<sup>4</sup> Bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr m.v., med senere ændringer.

<sup>5</sup> Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr udstedes med jævne mellemrum. Tidligere versioner – tilbage til 1977 – udgør godkendelsesgrundlaget for køretøjer registreret de pågældende tidspunkter og ophæves derfor ikke. Seneste udgave af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr er bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019, med senere ændringer.



- Motordrevet køretøj skal være således indrettet, at der fra førerpladsen er fornødent, direkte udsyn fremad og til siderne.
- Motordrevet køretøj skal være forsynet med anordninger til renholdelse af eventuel forrude.
- Der må ikke i førerens direkte synsfelt fremad og til siderne være anbragt genstande, der reducerer udsynet unødigt.

Detailforskrifter for køretøjer fastsætter dog ikke yderligere detaljerede krav til førerens udsyn.

Derudover er direkte udsyn fra lastbiler og busser ikke omfattet af EU-regulering på nuværende tidspunkt.

## 5. Konsekvenser

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Det arbejde, der udføres i den uformelle FN-arbejdsgruppe, har ikke direkte lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Gruppens arbejde skal først accepteres til fremlæggelse på UNECE WP.29, og efterfølgende skal Europa-Kommissionen tiltræde gruppens forslag til regulering på EU's vegne. Europa-Kommissionen forventes senere at indarbejde denne i EU-regulering. Det er forventningen, at dette vil ske, men den endelige vurdering af danske lovgivningsmæssige konsekvenser bør først ske, når EU-reguleringen fremsættes til vedtagelse.

### *Økonomiske konsekvenser*

Arbejdet i FN-arbejdsgruppen forventes ikke umiddelbart at få direkte statsfinansielle konsekvenser, og det vurderes at kunne nedbringe antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken med deraf følgende positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

Det nuværende forslag til direkte udsyn vurderes ikke at få væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for danske virksomheder. Det må dog forventes, at de økonomiske konsekvenser for bilproducenterne, som alle har hjemme i øvrige EU-lande, vil få afsmittende virkning på priserne på lastbiler og busser og dermed også en mindre afsmittende påvirkning af det danske transporterhverv.

## 6. Forhandlingssituationen

Arbejdet med direkte udsyn i FN-underarbejdsgruppen VRU-Proxi har været i gang over længere tid, og gruppen blev nedsat i marts 2017. Danmark har deltaget i de to seneste møder i arbejdsgruppen. Der er enighed i arbejdsgruppen om, at evaluering af opfyldelse af krav til udsynet fra lastbiler og busser skal ske efter samme metode som efter London Direct Vision Standard (DVS). Der er desuden enighed om, at der fastsættes en alternativ metode til fysisk opmåling



af udsynet, som i tvivlstilfælde kan anvendes til verificering af metoden efter London Direct Vision Standard (DVS). Der er dog fortsat ikke enighed om mindstekravet til udsyn fra køretøjerne.

Forhandlingerne foregår med deltagelse af Europa-Kommissionen og enkelte kontraherende parter på den ene side af bordet og bilindustrien samt bilindustriens komponentleverandører på den anden side.

Forhandlingerne om bedre udsyn kompliceres generelt af, at kravene vurderes at kunne få betydelige økonomiske konsekvenser for lastbilsproducenterne og muligvis også mindre konsekvenser for busproducenterne.

Det næste møde forventes afholdt i maj 2020.

## **7. Regeringens generelle holdning**

Regeringen ser positivt på, at der arbejdes for forbedret beskyttelse af bløde trafikanter og støtter arbejdsgruppens overordnede formål.

Regeringen finder det positivt, at den metode til evaluering af det direkte udsyn fra lastbiler, som er udviklet til brug i London, lægges til grund for arbejdsgruppens forslag til FN-regulering af området.

Regeringen finder det positivt, at et kommende ECE-regulativ om direkte udsyn fra lastbiler og busser forventes på sigt at blive optaget i EU-regulering, og at det dermed også vil få virkning for lastbiler og busser, som kører ind i Danmark fra andre lande.

Regeringen finder det desuden positivt, at optagelse af et kommende ECE-regulativ følger de almindelige processer i EU og ECE, så der sikres parlamentarisk kontrol med den regulering, som vedtages.

Regeringen lægger vægt på, at krav til udsyn fra lastbiler skal være teknisk gennemførlige uden at have betydelige negative konsekvenser for transportsektorens miljøpåvirkning, førerens arbejdsmiljø, etc. Endvidere bør målemetoder til måling af direkte udsyn blive teknisk gennemførlige og give præcise resultater, som kan kontrolleres og verificeres af myndigheder eller af andre målelaboratorier. Regeringen har samtidig fokus på, at målemetoder til måling af direkte udsyn ikke medfører unødige økonomiske belastninger af de involverede parter, f.eks. øgede produktionsomkostninger, øgede bilpriser eller øgede vedligeholdelsesomkostninger.

Regeringen vil arbejde for, at der opnås bedst mulige udsyn fra lastbiler og busser, samt at kravene vil basere sig på principperne fra London Direct Vision Standard (DVS), idet det dog også samtidig holdes for øje, at der kan være behov for på visse områder at tilpasse kravene i denne model.