

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2024-773080
03-12-2024

Høringsnotat

Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Færdselsstyrelsen har den 5. september 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartner. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. oktober 2024.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: DI Transport, DI Bilbranchen og ATL Transportens Arbejdsgivere, Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Danske Maskinstationer og Entreprenører (DME), AutoConsult A/S, Dansk Erhverv (DE), DTL Danske Vognmænd, ITD, ERMAX A/S, MCTC – Landsforeningen for Motorcyklister, SKAD, Landbrug & Fødevarer F.m.b.A. og Christian Møller Rådgivning.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. Færdselsstyrelsen har alene behandlet høringssvar, der omhandler ændringerne.

1. Generelle bemærkninger

DME er generelt meget tilfredse med de ændringer, der er kommet, og ser det som en klar forbedring, at der refereres mere direkte til den EU-lovgivning, som alle køretøjer ved maskinstationer og entreprenører bliver bygget efter og bemærker hertil, at det er de samme køretøjer, der bruges i landbruget og skovbruget, som også bruges andre steder. DME tilføjer, at der, i forhold til da begreberne landbrug og skovbrug blev indført, er sket en ændring til, at alene landbrug er blevet til naturleverandør, energiproducent og direkte leverandør til industri som biogas, og bemærker endvidere, at områder som klimasikring og naturpleje er noget, som kræver de samme maskiner som i landbruget og i skoven, men er ikke omfattet af undtagelserne for bredde og bæltetilladelse. Det anføres, at der i praksis skal skelnes mellem

landbrugsnatur og anden natur, som fx områder ved beboelser eller området omkring den lokale boldbane. Derfor mener DME, at det er svært at bibeholde disse særlige begreber, som landbrug og skovbrug er særligt indrettet til.

Det konstateres, at det, for de der bruger maskiner og servicerer landbrug og andre, giver daglige udfordringer med, hvad der er lovligt i den konkrete sag, selvom det er den samme maskinkombination, der sendes på vejen, herunder om det er en landbrugsopgave, om køretøjet er særligt indrettet, om det er landbrugsskov eller andet skov, eller om der køres på landbrugsnatur eller privat natur. Det tilføjes, at der skal bruges maskiner, der skåner underlaget mest muligt, og især med meget nedbør stiller det store krav til at bruge skånsomme maskiner, selvom det ikke er til landbrug og skovbrug. Disse begreber bliver direkte en hindring af EU-typegodkendte produkters fri bevægelighed i EU, og bevægelsen af de services der bliver gjort af disse maskiner. EU-typegodkendte traktorer og særligt de kommende motorredskaber NRMM er neutrale, og derfor vil de ikke blive tilladt, når de begrænses i brug af landbrugsundtagelserne, selvom det er det samme køretøj på vejen og der oftest betales samme afgift som lastbiler til at transportere på landevejen.

AutoConsult glæder sig over, at der med bekendtgørelsen tages hånd om de uhensigtsmæssigheder, der har vist sig efter den store revision af DfK, som blev ikraftsat den 1. juli 2024. Det undrer dog, at der midt i en overgangsperiode, hvor den tidligere gældende version af DfK fortsat kan benyttes, indføres nye tekniske krav med ikrafttrædelsesdato midt i overgangsperioden. AutoConsult vil i denne forbindelse gøre opmærksom på vigtigheden af, at ikrafttrædelsesdatoerne for alle de krav, som er omhandlet af overgangsordningen, jf. § 30, bliver justeret til 1. juli 2025, så de køretøjer, der er blevet registreret første gang under overgangsperioden, ikke de facto bliver ulovliggjort ved udløbet af overgangsperioden.

DE, DTL og ITD glæder sig over, at bekendtgørelsen nu bliver bragt i overensstemmelse med de nye bestemmelser i bekendtgørelse nr. 1663 af 11. december 2023 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (herefter dimensionsbekendtgørelsen), og det udkast til dimensionsbekendtgørelse som er under udarbejdelse, og som forventes at træde i kraft 1. januar 2025.

Landbrug & Fødevarer bemærker, at de seks brancheforeninger bag Landbrugserhvervets Færdselsgruppe hilser velkomment, at de danske krav til bl.a. landbrugskøretøjerne i stadig større grad tilpasses EU-reglerne, hvilket er vigtigt, da mange landbrugskøretøjer i dag EU-typegodkendes, og stadig flere vil følge. Det hilses i særlig grad velkomment, at Danmark nu overgår til EU-reglerne for gummibælter til landbrugskøretøjer, hvorved en gammel problemstilling med regler fra 1954 løses. Det bemærkes hertil, at de danske regler om bl.a. bredde på landbrugskøretøjer samtidig bevares, hvilket giver mulighed for fortsat anvendelse af brede dæk og tvillinghjul, som er essentielle for at sikre kørsel i markerne med lille jordbelastning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker til de nævnte forskelle mellem landbrugenes og skovbrugenes muligheder for at benytte undtagelserne for bredde og bæltetilladelse, at bestemmelserne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse afspejler reglerne i dimensionsbekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen noterer sig bemærkningerne til overgangsperioden og bemærker hertil, at overgangsbestemmelsen i § 30, stk. 3, også omfatter de krav, som træder i kraft 1. januar 2025. Ved udløbet af overgangsperioden vil det blive undersøgt, hvordan det bedst formuleres fremadrettet.

2. Bilag 1, pkt. 3.01.001 Generelle bestemmelser

DME bemærker, at de er glade for, at der åbnes op for, at typegodkendte bæltekøretøjer eller dem, der følger EU-reglerne for bæltekøretøjer, kan bruges direkte på danske veje, uden at de skal gennem særtransportordningen. Det oplyses samtidig, at der ikke er tilfredshed med formuleringen: "... som kører mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har traktoren eller motorredskabet i fælleseje, mellem en maskinstation og dennes kunder, til og fra syn eller til og fra værksted". Det tilføjes hertil, at de køretøjer, som typegodkendes efter EU-reglerne, er vurderet til ikke at skade vejen, når de kører på den, hvorfor de samme køretøjer ikke skader vejen, hvis de kører andre steder. De samme køretøjer, som bruges i landbruget med bæltter, efterspørges også til brug andre steder i dag, hvor en del allerede kører. DME henviser til områder som anlægning af dræn på landbrugsarealer, bolig og husbyggeri, samt anlægning af veje og andre anlægsprojekter, jordregulering, hvor jorden flyttes rundt med traktortrukke scraber, da disse er mere skånsomme for jorden og mindre CO₂-tunge i brug. DME henviser endvidere til områder som naturpleje, hvor der skal sikres stor bæreflade som i landbruget og bemærker hertil, at en del naturarealer ikke er "landbrugsnatur" men kan være områder rundt om udstykninger, industriområder og andre ikke landbrugsnatur områder. DME henviser desuden til maskiner til indhøstning af lavbundsarealer for naturpleje og sikring mod nærringstofudvaskning til følsom natur samt til jord- og materialeflytning i følsomme områder.

DME bemærker yderligere, at hvis der refereres til bestemmelserne i EU-direktiverne for bælteundervogne, bliver det kun de skånsomme bælteundervogne, der kan bruges i Danmark, og at gravemaskiner med deres bæltter ikke bliver brugt på vejen, hvilket deres bæltter heller ikke kan holde til. De bælteundervogne, der ses på traktorer, motorredskaber og på trukket udstyr, er ofte produceret af de samme producenter, der har EU-typegodkendt deres komponenter, hvorfor det er de samme bælteundervogne, de fleste producenter bruger. DME konstaterer, at det selv med ændring af teksten ikke vil betyde mange flere bæltekøretøjer på vejen, da bælteundervogne er betydeligt dyrere at køre med på vejen end almindelige dækmaskiner. Der vil derimod være mindre kørsel med skadelige blokvogne på små veje, hvor der skal foretages korte flytninger af maskiner. Det anføres, at jord- og andre materialeflytninger ligeledes bliver gjort mere omkostnings- og CO₂-tunge uden grund. Endelig er det DME's vurdering, at det ved at begrænse kørsel med EU-typegodkendte køretøjer er en hindring af det frie marked for produkter og services i Europa, hvorfor det opfordres til, at der ikke sættes denne begrænsning i brugen.

Christian Møller bemærker, at udkastet er for indskrænkende og dermed ikke fremtidssikret i forhold til anvendelsesområde, da udkastet kun tillader anvendelse af bæltekøretøjer med forhøjede vægte til kørsel udført af landbrugs- og maskinstationsvirksomheder. Henset til klimaændringer og blandt andet større nedbørsmængder ønsker flere erhvervsgrupper – ud over landbrugs- og maskinstationsvirksomheder – anvendelse af bæltekøretøjer, idet disse i større grad sikrer fremkommelighed i arbejdsopgaver sammenlignet med tilsvarende hjulkøretøjer. Sådanne erhvervsgrupper kan være skovbrug-, gartneri- og entreprenørvirksomheder eller andre

med samme behov. Det påpeges, at uanset klimaændringer er der geografiske områder i Danmark med mere eller mindre uvejsomhed, eksempelvis øer, skove, mark/kystområder, byggepladser eller lignende områder, hvor jordbundsforholdene og/eller topografi ofte er af en sådan beskaffenhed, at køretøjets terrængående opbygning er en forudsætning for, at køretøjet kan anvendes efter hensigten. I sådanne områder vil bæltekøretøjer have deres berettigelse, uanset hvilken erhvervsgruppe der gør anvendelse af køretøjerne. Det tilføjes, at fremtidssikring herudover sker ved, at udkastet skal gælde for alle arter af køretøjer, som helt eller delvist er forsynet med bæltter. Det skal således gælde for bil, motorredskab og traktor, som defineret i færdselslovens § 2, og det anføres, at det ifølge Vejledning om syn af køretøjer formentligt kan kategoriseres som "motorredskab".

Det bemærkes, at uagtet om køretøjet vil blive anset som motorredskab eller bil, vil ejeren ikke kunne udnytte de nye bestemmelser om øget vægt for bæltekøretøj, jf. udkastet, idet kørslen ikke foregår mellem gård/mark eller maskinstation/kunde. Det tilføjes, at hvis udkastets formål i øvrigt er at begrænse kørsel på vej med forhøjede bæltetryk, er dette ikke opnået med formuleringen, idet der ikke ses kilometerbegrænsning på denne kørsel.

Christian Møller anfører derudover, at kørsel "til og fra syn" ikke findes relevant, idet bæltetraktorer altovervejende anvendes som trækraft for store markredskaber og ikke som trækraft for belæssede påhængsvogne. Af den årsag er de ikke registreringspligtige, ligesom de ikke er omfattet af periodisk syn. Det oplyses, at dette tilsvarende gælder motorredskaber.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at justeringerne i pkt. 3.01.001 i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse afspejler reglerne i dimensionsbekendtgørelsen.

3. Bilag 1, pkt. 3.01.100 Påhængskøretøj

Landbrug og Fødevarer foreslår et tillæg, der simplificerer reglerne om aksellast i bogie på vogne bygget efter 167/2013/EU. Ved to-akslet bogie med akselafstand på mindst 1,8 meter regnes de for enkeltaksler og 2 x 10.000 kg tillades. På EU-plan arbejdes der henimod, at 10.000 kg tillades i alle bogie-størrelser (2, 3 alle flere aksler), hvis akselafstanden er mindst 1,8 m. Dette foreslår Landbrug og Fødevarer tilføjet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at denne bestemmelse i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse afspejler reglerne i dimensionsbekendtgørelsen.

4. Bilag 1, pkt. 5.01.120 Traktorpåhængsvogn

Landbrug og Fødevarer henviser til nr. 1 og gør opmærksom på, at påhængsredskaber i kategori S (167/2013/EU) tillader, at der er 3.500 kg ubremset akselvægt, før det kræver bremses, og tilføjer, at hvis dette ikke tilføjes, vil det medføre at et EU-typegodkendt S kategori køretøj, ikke kan godkendes ved vejsidesyn. Det anføres, at alle EU-typegodkendte traktorer tillader 3.500 kg ubremset vægt, og at dette bør kunne genfindes i DFK, da DFK refererer til samme EU-lovgivning. Det bemærkes, at den vægt, der placeres på traktoren, bliver en del af traktorens

bremsende vægt, hvorfor vægten af et påhængskøretøj kan overskride de 3500 kg, med det som tillades af vægt på trækket af traktoren, som typisk er 3-4 ton. Det anføres, at de 1.500 kg ikke stemmer overens med EU-typegodkendte traktorer (T), vogne (Ra) og påhængsredskaber (Sa), idet traktorer er typegodkendt til væsentligt højere "unbraked towable mass".

Landbrug og Fødevarer henviser til nr. 2 og gør opmærksom på, at løsningen med en manuelt betjent bremsereguleringsventil MB ikke er en god og trafiksikker løsning, da der er mulighed for at glemme eller fejlbetjene, som kan betyde manglende bremsekraft ved fuld last. Det anerkendes, at dette er beskrevet i 2015/68/EU, men de mener, at der kunne være mulighed for at bruge bedre løsninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ordlyden i pkt. 5.01.143 ændres som følge af høringssvaret, så der fremover står "et samlet tilladt akseltryk" i stedet for "en totalvægt".

Færdselsstyrelsen bemærker, at en traktorpåhængsvogn over 1.500 kg, jf. forordning 2015/68/EU, skal være forsynet med bremsesystem som angivet i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

5. Bilag 1, pkt. 7.05.022 og 7.05.024 (1) b)

AutoConsult bemærker, at den samme grænseværdi er anført 2 gange, og anfører, at det tilsyneladende er den ellers højere grænseværdi for bil med dieselmotor med direkte indsprøjtning, der ikke er blevet forhøjet med +1 dB(A) i underpunkterne "b)", sammen med de øvrige grænseværdier.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at grænseværdien ved en beklagelig fejl ikke var blevet ændret i henhold til forordning 540/2014/EU. Dette justeres i overensstemmelse med høringssvaret.

6. Bilag 1, pkt. 9.01.021(2)

AutoConsult bemærker, at UNECE R95 ikke finder anvendelse for M1 på over 3.500 kg, som teksten foreslås ændret til, og vurderer, at kravet var korrekt formuleret tidligere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i AutoConsults bemærkning, hvorfor den oprindelige formulering fastholdes.

Bilag 1**Høringsliste**

3F Fagligt Fælles Forbund
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AUTIG - Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark
AutoBranchen Danmark
Dansk Agroindustri
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Erhverv
Dansk Kranforening (DKF)
Dansk Maskinhandlerforening
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen af Vognimportører i Danmark
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL - Kommunernes Landsforening
Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd
Landbrug & Fødevarer

Maskinleverandørerne

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

SEGES

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet