

21. september 2024

Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, jr. nr. 2024-773080.

Jeg driver rådgivningsvirksomhed indenfor landtransport. Henvendelser til min virksomhed afspejler nedenstående bemærkninger.

Bemærkninger til pkt. 3.01.001, Generelle bestemmelser (5), 3. led og (8), 2. led

Udkastet er for indskrænkende og dermed ikke fremtidssikret i forhold til anvendelsesområde. Udkastet tillader kun 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-, entreprenørvirksomheder eller andre med samme behov.

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 vil have deres berettigelse, uanset hvilken erhvervsgruppe, der gør anvendelse af køretøjerne.

Fremtidssikring sker herudover ved, at udkastet skal gælde for alle arter af køretøjer, som helt eller delvist er forsynet med bælte. Det skal således gælde for bil, motorredskab og traktor, som defineret i færdselslovens § 2.

Eksempel:



Ifølge Vejledning om syn af køretøjer vil dette køretøj formentlig kunne kategoriseres som "motorredskab" ud fra denne vejledningstekst:

"Som motorredskab anses endvidere dumpers, som er karakteriseret ved følgende:

• **Køretøjet** er specielt egnet til kørsel i grusgrave eller på byggepladser og lignende områder, hvor jordbundsforholdene ofte er af en sådan beskaffenhed, at køretøjets terrængående opbygning er en forudsætning for, at køretøjet kan anvendes efter hensigten.

• Køretøjet er forsynet med træk på alle hjul.

• **Køretøjet** er forsynet med en tipbar lad flade, der i udformning og konstruktion gør køretøjet specielt egnet til anvendelse i grusgrave eller i bygge- og anlægsbranchen.

• Køretøjet er leddelt.”

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.

Hvis udkastets formål i øvrigt er at begrænse kørsel på vej med forhøjede bæltetryk, er dette ikke opnået med formuleringen. Der ses ingen kilometerbegrænsning på denne kørsel.

Til orientering kan jeg oplyse, at jeg har henvendelser fra maskinstationsvirksomheder, som er etableret på Sjælland og med kunder overalt på Sjælland samt på Fyn.

Endvidere finder jeg ikke, at kørsel *”til og fra syn”* er relevant. Bæltetraktorer anvendes er altovervejende 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. Tilsvarende gælder motorredskaber.

Bemærkninger til afsnit 3.02.200 (5), (6) og (7)

Bemærkningerne er ikke genstand for høringen. Uagtet betragter jeg omhandlende bestemmelser som mangelfulde og kan skabe utilsigtet uoverensstemmelse i anvendelse af regelsæt og derfor ændres ved denne høring.

Som udgangspunkt er kørsel med traktor/motorredskab og vogntog kun tilladt, hvis kørslen er omfattet af en regulering, der udtrykkelig tillader den konkrete kørsel. Med hensyn til kørsel med vogntog bestående af traktor/motorredskab med tilkoblet påhængsvogn/påhængsredskab er der som udgangspunkt følgende muligheder:

1. Vogntoget overholder kravene i dimensionsbekendtgørelsen
2. Vogntoget overholder kravene i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Hvis et givet vogntog overholder kravene i én af de nævnte reguleringer, ændrer det ikke ejerens retsstilling. Kørslen er tilladt i henhold til denne regulering.

Forskellen i de 2 bekendtgørelser fremgår således:

Dimensionsbekendtgørelsens § 11:

Stk. 7: *”For vogntog, som består af traktor og en eller to påhængsvogne, eller traktor og en påhængsvogn og et påhængsredskab, hvis bredde ikke overskrider 3,00 m, må længden ikke overstige 22,00 m. Længden må dog kun overstige 18,75 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder, og såfremt den samlede lad længde ikke overstiger 15,65 m.”*

Stk. 8: *”For vogntog, som består af traktor eller motorredskab med ét påhængskøretøj, må længden ikke overstige 22,00 m. Længden må dog kun overstige 18,75 m, såfremt der køres mellem mark og avlsgård,*

mellem ejendomme, der har vogntoget i fælleseje, eller mellem maskinstationer og dennes kunder, og såfremt der transporteres et arbejdsredskab, som er tilknyttet det trækkende køretøjs funktion.”

Stk. 9: *”Vogntog, som består af mejetærsker eller skårlægger og påhængskøretøj, belæsset med skærebord, må have en længde, som ikke overstiger 25,00 m hvis der på påhængskøretøjet*

1) er minimum to aksler,

2) tvangsstyring på alle aksler, og

3) kørsel sker i henhold til stk. 8, 2. pkt.”

Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse afsnit 3.02.200 (5), (6) og (7) indeholder ikke ovennævnte bestemmelser anført med blå skriftfarve. Derfor vil kørsel kunne finde sted uden begrænsning, jf. denne bekendtgørelse.

Jeg står naturligvis til rådighed med uddybende bemærkninger til ovennævnte

Med venlig hilsen
Christian Møller



Dansk
Agroindustri



Danske
Sukkerroedyrkere



SEGES
INNOVATION



Dato 24. september 2024
Side 1 af 6

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar vedr. j.nr. 2024-773080.

Sendt på elektronisk til; info@fstyr.dk, Cc; mawl@fstyr.dk.

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høring over bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) har følgende bemærkninger:

1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet

De seks brancheforeninger bag Landbrugserhvervets Færdselsgruppe hilser velkomment, at de danske krav til bl.a. landbrugskøretøjerne i stadig større grad tilpasses EU-reglerne. Det er meget vigtigt, da mange landbrugskøretøjer i dag EU-typegodkendes, og stadig flere vil følge.

Vi hilser i særlig grad velkommen at Danmark nu overgår til EU-reglerne for gummibælter til landbrugskøretøjer. Herved løses en gammel problemstilling med regler fra 1954. Tak for det.

Samtidigt bevares de danske regler om bl.a. bredde på landbrugskøretøjer. Det giver mulighed for fortsat anvendelse af brede dæk og tvillinghjul, som er essentielle for at sikre kørsel i markerne med lille jordbelastning.

2. Landbrugserhvervets kommentar til det konkrete udkast

Muligheden for længere og tungere lastbiler blev indfaset i 2024. Vi gør igen opmærksom på, at muligheden for større last og længde på lastbilvogntog bør overføres til landbrugskøretøjernes til-ladte masser og dimensioner.

Desuden er tilladt højde på lastbiler øget til 4,1 m uden begrænsning for, hvilke vejtyper der må kø-res på. Det vil sige, at lastbiler må køre på samme strækninger som landbrugskøretøjer. Derfor gi-ver det ikke mening at bevare 4,0 m tilladt højde for landbrugskøretøjer, der bør hæves til 4,1 m.

Ved mødet i Transportministeriets departement 29. august, hvor Færdselsstyrelsen og Landbrugs-erhvervets Færdselsgruppe deltog, blev der nævnt at Tempo 40 ordningen bliver ændret i 2025 ud-gaven af DFK (lovgivningen i dette høringssvar).

Ordningen skulle tilpasses, så registrering i DMR ikke længere er en forudsætning for Tempo 40 godkendelse. Kravet skulle fremadrettet alene være Tempo 40 mærkat uanset registreringsforhold. Landbrugserhvervet kan ikke genfinde omtalte ændring i denne høring om DFK 2025?

3. Landbrugserhvervet ønsker at påpege understående i udkastet til genovervejelse

§ 7, side 2-3

Udstyr, der monteres på EU-typegodkendt køretøj omfattet af forordning 167/2013/EU, og som er omfattet af denne forordning, skal være godkendt i henhold til bestemmelserne i forordningen og de i henhold til forordningen gældende gennemførelsesretsakter eller FN-regulativer.

Stk. 2. Udstyr, der monteres på traktor godkendt efter direktiv 2003/37/EF skal være godkendt i henhold til det pågældende direktiv eller de heri nævnte FN-regulativer, hvis udstyret ligeledes er omfattet af samme direktiv eller tilsvarende nyere regler. Dette gælder ikke for køretøjer, der er registreret, godkendt eller taget i brug før den 1. april 2005.

Landbrugserhvervet beder om uddybning af, hvad dette udstyr er? Omfatter det udskifteligt udstyr der bruges på traktoren? Er det dæk og hjulmontering? Vi bruger meget udskifteligt udstyr på traktorer, og det er ikke omfattet af 167/2013/EU, men af reglerne i EU maskindirektiv om sikkerhed.

§ 14, side 4

Traktor eller motorredskab må kun sammenkobles med én eller to påhængsvogne, med ét påhængsredskab eller med én påhængsvogn og ét påhængsredskab, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Tilkoblingsanordningerne passer til hinanden, og sammenkoblingens sikring er i indgreb.
- 2) Påhængskøretøjets elanlæg er tilsluttet traktoren eller motorredskabet, så lygterne fungerer korrekt.
- 3) Påhængskøretøjets bremses er tilsluttet traktoren eller motorredskabet, så bremserne fungerer korrekt, hvis påhængskøretøjet har bremses.
- 4) Påhængskøretøjets eller påhængskøretøjernes faktiske samlede akseltryk overstiger ikke den vægt, som traktoren eller motorredskabet ifølge fabrikanten af traktoren/motorredskabet må trække.
- 5) Påhængskøretøjets eller påhængskøretøjernes samlede akseltryk overstiger ikke de vægte, som tilkoblingsanordningerne er konstrueret til.
- 6) Traktorens eller motorredskabets spejle eller kamerasystem giver fornødent udsyn bagud.

Vi er glade for formuleringen af §14 stk. 6, hvor der beskriver at det fornødne udsyn kan sikres med spejle eller kamerasystem bagud og at der ikke direkte henvises til ISO standarderne:

- Iso 5721-1 -2013
- Iso 5721-2-2013

Disse er ikke frit tilgængelige og kræver at der købes adgang. Så referer disse til krævet udsyn når traktorer forlader fabrikken og ikke hvordan sammensætning af traktor arbejdsredskaber kan sikre udsyn. Disse to ISO-standarder er lavet på basis af reglerne for lastbiler og tager ikke hensyn til at traktorerne har nogle andre køretøjsudformninger på vejen som:

- Langsomme køretøjer
- Brede køretøjer
- Udskifteligt udstyr og arbejdsredskaber
- Minimal kørsel på landevejen

Den store forskel i forhold til lastbiler ligger i at traktoren er et langsomt køretøj og ofte køre med større bredde. Så området lige bagved køretøjet kan indeholde flere biler og andre trafikanter og hastighedsforskellen gør at disse biler hurtigere kan komme op på siden af traktoren og risikere venstresvingsulykker. Derfor giver det større tryghed for føreren at have et kamera til direkte udsyn bagud, i modsætning til kravet fra lastbiler til et direkte udsyn langs siden af køretøjet.

Det direkte udsyn langs køretøjets side sikres oftest af sidespejle, men ved brede påhængsredskaber kan det være svært at få monteret traktorens sidespejle langt nok ud. Hvis side spejlene monteres meget langt ude er det også med til at forhindre traktorens fremkommelighed i byer og på små veje, da mange skilte og træer vil skade spejlene. Så det vil mindske muligheden for at trække ind til siden.

Det samlede nødvendige udsyn vil stadig kunne sikres ved kombination af kamera og side spejle der er monteret lige knap så langt ude.

050 – Traktor, side 11

Der står: "(vogtogsvægten skal være mindst det dobbelte af den teknisk tilladte vægt af traktorer), og at den ikke er forsynet med lad".

Sidste del af sætningen er problematisk, da land- og skovbrug samt gartneri kan anvende ATV'er med lad med nummerplade som godkendt traktor. [Se link](#). Vi foreslår at passussen om lad fjernes.

"Motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km/t."

Betingelsen "hovedsageligt er indrettet til at trække" indebærer, at traktoren ifølge traktorfabrikanten skal være konstrueret til at trække en vægt mindst svarende til sin egen teknisk tilladte totalvægt (vogtogsvægten skal være mindst det dobbelte af den teknisk tilladte totalvægt for traktoren), og at den ikke er forsynet med lad.

Disse to krav gælder dog ikke en e-godkendt landbrugs- og skovbrugstraktor (godkendt til højst 40 km/t. med tilhørende tolerance, jf. pkt. 11.03.050), der kun anvendes i overensstemmelse med reglerne i registreringsloven om godkendte traktorer. En traktor kan dog være forsynet med en transportkasse, ophængt i traktorens trepunktsophæng. En traktor kan være forsynet med permanent monterede arbejdsredskaber, f.eks. grave- og læsseredskaaber.

Vi undrer os over hvorfor en ikke registreret traktor tillades mere end en indregistreret traktor? Særligt da afgiften for den indregistreret traktor er blevet ændret så der betales vægtafgift for hele traktorens tilladte totalvægt og ikke kun de 2500kg som tidligere var den vægt traktoren kunne "transportere" gods. En EU typegodkendt traktor kan ikke transportere mere end 3-4 tons, hvor resten af godset bliver transporteret på den vogn der efterspændes, som betaler afgift for transport.

363 – Køretøj, der er særligt indrettet til at udføre arbejde på vej

"Snerydningskøretøj, grusspreder, slamsugningskøretøj, køretøj med personlift, vejafstribningskøretøj, kabelvogn, vejbearbejdningmaskine, TMA-køretøj og lignende køretøj, der er særligt indrettet til at udføre arbejde på vej."

Begrebet "særligt indrettet til" er et yderst svært begreb at bruge, da "særligt indrettet til" altid vil være et vurderingsspørgsmål ved vejkontrol af politiet.

Det kan fx være en gummiged der ikke vurderes "særligt indrettet", fordi fx skovlen kan bruges til flere forskellige formål, som både landbrugsarbejde, og at rydde sne eller udfører andet arbejde på vejen. Der mangler en klar definition.

3.02.01 Generelle bestemmelser

- 4) Traktor og traktorpåhængsvogn må have en bredde på indtil 3,00 m, hvis breddens overskridelse af 2,55 m alene skyldes hjulmontering samt hjulafskærmning.
- 5) For motorredskab, arbejds- eller påhængsredskab særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- eller vejarbejde kan bredden for såvel det trækkende køretøj som påhængskøretøjet overstige 2,55 m.

Vi forstår dette som at alle traktorer og vogne må være have en bredde på 3 m, hvis det kun er dæk og skærme der er bredere end de 2,55m, inkl. indregistrerede vogne, der bruges til at flytte jord med, svarende til EU typegodkendelsens værdi (EU167/2013). Alle EU typegodkendte vogne bliver godkendt med totalbredde op til 3 m, såfremt kun er hjul og skærme overstiger 2,55 m.

Begrebet: "særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- eller vejarbejde"

Begrebet "særligt indrettet til" er en svær betegnelse at bruge. Hvis der anvendes en entreprenørmaskine til landbrugsopgave, som fx en gummiged eller teleskoplæsser med en skovl, så kan der ikke anvendes brede dæk >2,55 m, da en skovl ikke af myndighederne vurderes som "særligt indrettet".

Hvis samme gummiged anvendes med et frontredskab bygget til opstakning af fx majs, kan der anvendes brede dæk >2,55 m, fordi dette frontredskab vurderes som "særligt indrettet" – og det uanset af de to nævnte køretøjer udfører nøjagtig samme arbejde.

Landbrugserhvervet har svært ved at agere korrekt, da begrebet "særligt indrettet" er et vurderingsspørgsmål ved vejkontrol. Vi efterspørger en bedre definition.

3.01.100 – Påhængskøretøj, side 26

Landbrugserhvervet 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), såfremt akselafstanden er mindst 1,8 m. Det foreslår vi tilføjet.

3.02.200 – Vogntog

(7) Vogntog bestående af mejetærsker eller skårlægger og påhængskøretøj, belæsset med et skærebord, må have en længde, der ikke overstiger 25,00 m

Mejetærskere bliver stadig større, og der fås i dag [skærebord med en bredde på 18,3 m](#). Når de afmonteres på transportvognen til vejkørsel, er transportvognens længde ca. 19 m. Sammen med mejetærskerens længde kan de tillade 25 m overstiges. Vi foreslår at traktor tilføjes i (7), så der står "traktor, mejetærsker eller skårlægger og påhængskøretøj". Ved anvendelse af traktor til vejtransport, kan længden reduceres. Desuden anvendes traktorer i forvejen i flere tilfælde.

3.02.363 Køretøj, der er særligt indrettet til at udføre arbejde på vej, side 33

Landbrugserhvervet er i tvivl om hvorvidt dette medfører, at en traktor med frontlæsser, eller en gummihjulslæsser ikke længere kan benyttes til snerydning/renholdelse af vej?

03.03.200 Vogntog, side 27

I (1) f) opgives andre vogntog til 44.000 kg. Det er her landbrugserhvervets køretøjer placeres.

Hvorfor denne forskel mellem lastbiler og landbrugskøretøjer?

Vi foreslår ens vilkår ved at f) slettes, og at henvisningen til "bil og registreringspligtig påhængskøretøj" slettes i a), b), c), d), e). Herved er der et fælles regelsæt for alle køretøjstyper.

5.01.120 Traktorpåhængsvogn

(1) Traktorpåhængsvogn med et samlet tilladt akseltryk over 1.500 kg skal være forsynet med driftsbremse og parkeringsbremse.

Landbrugserhvervet gør opmærksom på, at påhængsredskaber i kategori S (167/2013/EU) tillader at der er 3.500 kg ubremset akselvægt, før det kræver bremses. Hvis dette ikke tilføjes, vil det medføre at et EU typegodkendt S kategori køretøj ikke kan godkendes ved vejside syn. Alle EU typegodkendte traktorer tillader 3.500 kg ubremset vægt. Dette bør kunne genfindes i DFK, da DFK referer til samme EU-lovgivning.

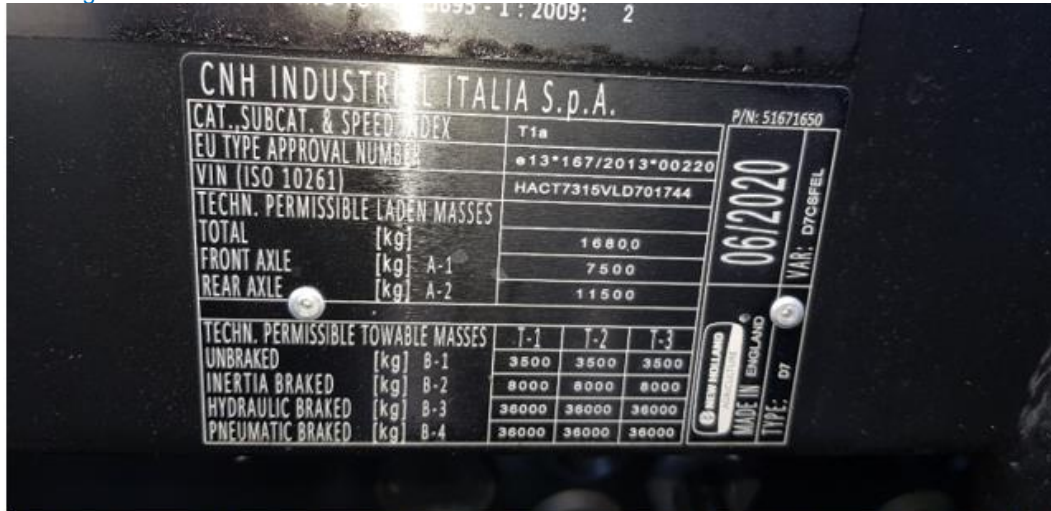
Den vægt der ligger over på traktoren bliver en del af traktorens bremsende vægt og derfor kan vægten af et påhængskøretøj overskride de 3500 kg med det som tillades af vægt på trækket af traktoren som typisk er 3-4 ton.



I Typeskiltet herover er et EU typegodkendt S kategori køretøj, som er EU type godkendt i kategorien S1a som er påhængsredskaber uden bremses, selv om den er over 3500 kg total, da den ligger 3000 kg på

Ydermere:

De 1.500 kg stemmer ikke overens med EU typegodkendte traktorer (T), vogne (Ra) og påhængsredskaber (Sa). Traktorer er typegodkendt til væsentligt højere "unbraked towable mass". Herunder ses en typisk typeskilt på en traktor med opgivelse af at grænsen for "unbraked towable mass" er 3.500 kg.



2 Traktorens typeskilt henviser til de 3500 Unbraked masses, som er hvad den er typegodkendt til at køre med af ubremset vægt.

(2) Traktorpåhængsvogn skal, når det er teknisk muligt, være udstyret med automatisk lastafhængig bremsekraftregulering (ALB) eller være forsynet med manuel bremsekraftregulering (MB), jf. forordning 2015/68/EU.

Landbrugserhvervet ønsker at gøre opmærksom på, at løsningen med en manuelt betjent bremse reguleringsventil MB ikke er en god og trafikssikker løsning, da der er mulighed for glemme, eller fejlbetjening som kan betyde manglende bremsekraft ved fuld last. Vi anerkender at dette er beskrevet i 2015/68/EU – men der kunne være mulighed for at bruge bedre løsninger....

6.02.007 Arbejdslygter

(3) Arbejdslygte skal være funktionsmærket som bakygte eller manøvreringslygte.

(bakygte eller manøvreringslygte vil næppe afgive lys nok?)

Før 01.07.24: Arbejdslygte kan være uden funktionsmærkning.

(4) Arbejdslygte skal slukke automatisk, hvis køretøjets fremadgående hastighed overstiger 15 km/t., uanset positionen af den separate betjeningsanordning. I dette tilfælde skal den forblive slukket, indtil den med vilje tændes igen.

Vi har stort behov for at sikre et godt arbejdsmiljø for vore servicemontører, uanset om naturligt lys er til stede eller ikke. Derfor er det meget vigtigt, at servicevogne også kan have arbejdslygter monteret, uden at disse skal overvåges af køretøjets hastighed. Arbejdslygterne skal kunne bruges imens bilen holder stille, når montøren arbejder på en maskine, der er i stykker. Her er godt arbejdslys meget vigtigt.

6.03.120 Traktorpåhængsvogn+ 6.03.130 Påhængsvogn til motorredskab + 6.03.143 Ikke-registreringspligtigt påhængsredskab

Der er henvisninger til andre køretøjskategorier i forhold til overholdelse af regelkrav. Det giver mening i forhold til nationale regler. Men der mangler henvisning til køretøjer typegodkendt efter EU167/2013. Landbrugserhvervet foreslår beskrevet, af lygteføring efter 167/2013/EU med understående forordninger accepteres. Ellers kan det skabe forståelsesproblemer i synssituationer, hvor nogle synsfolk måske ikke kender 167/2013/EU. Det er hensigtsmæssigt, hvis synsfolkene bare kan se typegodkendelsesnummeret, og efterfølgende acceptere dette. Det er de forpligtigede til.

9.01.142 Andet registreringspligtigt påhængsredskab + 9.01.142 Andet registreringspligtigt påhængsredskab

Selv om de fleste påhængsredskaber normalt ikke er registreringspligtige, så kan man i dag registreringspligt hvis man vil benytte TEMPO40 reglerne. Desuden er der mange maskiner som ikke er indrettet med fx krav om skærme i forhold til påhængs/sættevogn O1, og heller ikke reglerne for varebil N1.

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

På vegne af Landbrugserhvervet

Henning Sjørsløv Lyngvig

Landskonsulent

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 9117 7620 | E hsl@seges.dk



Det indsendte er på vegne af:

- Dansk Agroindustri
- Dansk Maskinhandlerforening
- Danske Kartoffler
- Danske Maskinstationer & Entreprenører
- Danske Sukkerroedyrkere
- Landbrug & Fødevarer
- SEGES Innovation

Færdselsstyrelsen
Sagsnr.: 2024-773080
info@fstyr.dk
Maria Winkel Lorenzen
mawl@fstyr.dk



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

25. september 2024

Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Vi takker Færdselsstyrelsen for muligheden for, at svare på ovennævnte høring. I vores svar tillader vi os, at svare på punkter, som vi ikke havde erfaring med i forbindelse med sidste høringen. Efter vi har fået udfordringer med nedenstående punkter gennem indrapportering, har vi undersøgt sagerne og afgiver derfor et høringssvar, der også omfatter disse punkter.

Vi har følgende kommentarer til udkastet

6.02.006 Søgelygter

Færdselsstyrelsen angiver, at søgelygter skal være mærket som enten fjernlyslygte 6.02.002, nærlyslygte 6.02.003 eller tågelygte 6.02.004.

Hertil skal det bemærkes, at ingen søgelygter på markedet, der anvendes på køretøjer, er mærket som sådanne. Disse lygter har INGEN funktionsmærkning.

Ved forespørgsel hos forskellige internationale producenter af sådanne søgelygter, var svaret klart – der fremstilles ikke sådanne, som Færdselsstyrelsen angiver. Det blev også oplyst, at man IKKE vil fremstille belysning iht. Færdselsstyrelsen krav, da det ikke er rentabelt, KUN at fremstille disse til brug i Danmark.

Da der ikke findes sådanne søgelygter på markedet, må det anses for udelukkende at være et dansk, altså nationalt krav, som ikke forefindes i andre EU/EØS-lande.

Ændringer i DfK vil også have den effekt, at alle køretøjstyper udstyret med søgelygter, som forhandles på det europæiske marked, ikke vil kunne godkendes ved periodisk syn. Dette gælder også søgelygter, der som standard er omfattet af EU-Typegodkendelsen, som nedenstående eksempler viser.

Ligeledes giver kravet om automatisk slukning ved hastighed over 15 km/t, betydelige udfordringer, som beskrevet for neden.

Det er på de fleste køretøjer teknisk ikke muligt at implementere dette krav, da On-board computeren og CAN-bus systemet ofte ikke er programmeret til at håndtere sådant et krav fra bilproducentens side, ej heller er del af Typegodkendelsesforordningen.



SMVdanmark
– det nye Håndværksråd





På billederne ses redningskøretøjer med søgelygter, der bruges til hurtig søgning efter bl.a. tilskadekomne, der ligger væk fra vejen. Hvis søgelygten skal slukke ved 15 km/t vil det i værste fald kunne være et spørgsmål om liv eller død, hvis patienten ikke findes hurtigt.

Vagtbusser, hvor søgelygten bruges til hurtigt at spotte f.eks. en flygtende person fra et indbrud. Hvis søgelygten slukker ved 15 km/t vil eftersøgningen kunne indstilles uden at tyven bringes til standsning.

I denne forbindelse skal det også oplyses, at mange af de køretøjer, der anvender søgelygter, skal kunne anvende dem ved afsøgning, altså ved hastigheder over 15 km/t.

Det er vores opfattelse, at Færdselsstyrelsen med kravet ønsker, at forhindre anvendelse af søgelygter som kørelys. Da Færdselsstyrelsens nationale krav har mange uønskede og problematiske konsekvenser, så er det vores opfattelse, at kravet skal fjernes, og der skal sikres, at Færdselsloven kan finde anvendelse.

6.02.007 Arbejdslygter

Arbejdslygter anvendes til at belyse et arbejdsområde tæt på køretøjet.

Under pkt. 3 angives, at arbejdslygter skal overholde krav til baklygte eller manøvreringslygte.

Iht. 6.02.005, pkt. b), skal disse anbringes bagpå køretøjet.

Iht. 6.02.008, pkt. 3, skal disse lygter overholde FN-Regulativ 23.

Den juridiske vurdering af DfK's bestemmelse er, at arbejdsbelysning kun må anvendes i den svage udgave R23 og kun monteres bagpå køretøjet. Det virker ulogisk og kan på ingen måde håndteres i virkeligheden.

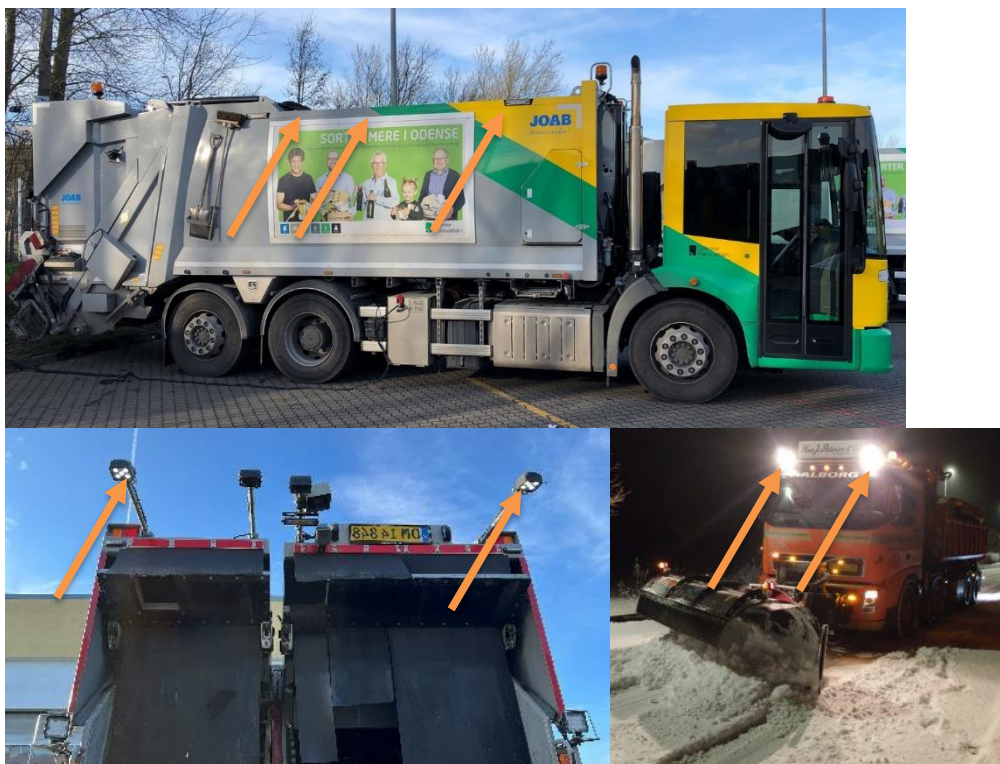
Lige som nævnt under 6.02.006 for oven, så fremstilles der ikke arbejdsbelysning med R23 godkendelse. Arbejdsbelysning har INGEN funktionsmærkning!

Arbejdsbelysning skal anvendes til KRAFTIG belysning af arbejdssteder, både foran, på siden og bagpå køretøjet. Hertil anvendes der lygter, der har tilstrækkelig lysstyrke (lumen), for at sikre arbejdsmiljøet og dermed at beskytte menneskeliv.

Der tales om forskellige scenarier, hvad angår arbejdsbelysning.

Scenelygter: Denne type lygte anvendes i umiddelbar nærhed omkring f.eks. en renovationsbil, en slamsuger, en brandbil, sneryddere mv., til at oplyse det område i mørke/tusmørke, der arbejdes i. Uden disse lygter, placeret som vist, og med den fornødne lysstyrke, vil arbejdet ikke kunne udføres i praksis. Det kan også fortolkes til, at være en overtrædelse af Arbejdsmiljøloven for arbejdsgiver/virksomhed, ikke at have monteret tilstrækkeligt med arbejdsbelysning.

Det er vores opfattelse, at Færdselsstyrelsen ikke bør fastholde kravet om funktionsmærkning og placering af arbejdsbelysning, som angivet i DfK.



Kravet om slukning af arbejdsbelysning over 15 km/t kan føre til alvorlige konsekvenser op personskader. Desuden vil dette teknisk set ikke kunne lade sig gøre på absolut de fleste køretøjsmodeller, da det kræver etablering af sådan en funktion i On-board Computeren og Can-Bus systemet, og dermed skal være del af Typegodkendelsesforordningen.

Mange akutlægebiler og andre redningskøretøjer bruger "Scene"-lygter til at søge efter tilskadekomne fx i vejkanterne, da disse lamper vil slukke ved 15 km/t vil der være fare for liv og død.

På billederne herunder vises en kombination af udrykningslygter og "Scene"-lygter der er monteret lige under tagrælingen. disse har til formål at oplyse arbejdsområdet samt søgning efter tilskadekomne.



Flere ambulancer leveres med integrerede udrykningslygter med indbygget arbejdsbelysning. Disse lamper bruges til oplysning af et arbejdsområde samt søgning efter f.eks. tilskadekomne i vejkanten.



Brandbiler bruger mange arbejdslamper, da de har brug for meget arbejdsbelysning, for at kunne arbejde i mørke.

Arbejdsbelysning godkendt iht. R23 (baklygter 6.02.005) vil ikke kunne anvendes, da belysningen skal være monteret hele vejen rundt om bilen. Denne brandbil er udstyret med 16 arbejdslamper, for at kunne oplyse hele arbejdsområdet.



Slamsugere bruger arbejdsbelysning og "scene"-lys til at oplyse arbejdsområdet ved f.eks. vejkanthusugning, hvor bilen kører med lyset tændt mod vejkanthen, så medarbejderen kan se hvor kloakkerne befinder sig.

Hvis lyset skal slukke ved 15 km/t, kan kloakker blive overset, med fare for at disse tilstopper og evt. forurenede vand kan løbe ud i miljøet.

Slamsugere bruger også arbejdsbelysning rundt om bilen, når der vandes på byggepladser og ved vejarbejder, hvor støv og jordrester bestøves med vand, for at forhindre skydannelse.

Slamsugere bruges også til at renholde f.eks. de danske tunneller, ved at spule sider og vejbane. Her vil det ikke være hensigtsmæssigt hvis lyset slukker ved 15 km/t, da man så ikke vil kunne foretage rensningen i det nødvendige tempo, samt ikke kan se, om alt spildevand er suget op, hvilket kan give fare for akvaplaning på kørebanen.

Ved sugning i kloakker bruges bl.a. en arbejdslygte med spotlys (denne kan heller ikke godkendes som baklygte) til at lys ned i brønden.



Produktchef hos Scania Danmark, Ole Christian Jørgensen oplyser, at de af Scania monterede lamper, er del af den samlede typegodkendelse af køretøjet, når dette forlader fabrikken. For yderligere information ang. typegodkendelser kan Ole Christian Jørgensen kontaktes på ole.chr.joergensen@scania.com eller +45 25 51 80 24.

Forskelle mellem Baklygter og Arbejdslygter

Baklygter (R23 pkt. 6.1.3)	Arbejdslygter
“The intensity of the light emitted in all directions in which the light can be observed shall not exceed: 300* candelas in directions in or above the horizontal plane; and, in directions below the horizontal plane: 600** candelas between h-h and 5° D and 8,000*** candelas below 5° D.”	Arbejdsbelysning er tilpasset arbejdsopgaven og -situation. Markedet tilbyder arbejdsbelysning mellem 800 til 25.000 lumen, hvor gennemsnittet for solgte arbejdslamper i Danmark ligger mellem 1500 og 2500 lumen, altså betydeligt større, end kravet angivet i DfK.
*3 lumen **6 lumen ***80 lumen	

Begrænsningerne i *spredningen* af lyset og i *lysmængden (lumen)* vil gøre arbejdslamper iht. R23 uanvendelige til at opfylde de behov, som arbejdsmiljøet kræver. Kravet om mærkning som baklygte, vil gøre dermed arbejdsbelysning ubrugeligt, hvis disse ville kunne fås på markedet.

Stor økonomisk konsekvens

En beregning af vores medlem viser, at vores medlem går glip af i omegn af 3.000.000 kroner i omsætning om året, dertil omsætningstabt hos opbyggerne, som mister betydelige indtægter.

I begge tilfælde vil det betyde opsigelser af arbejdsstyrke.

En samlet vurdering for det danske marked, ud fra solgte M2/3 og N køretøjer i 2023, betyder minimum et tab på 104.000.000 kroner om året hos danske leverandører af køretøjsbelysning med de heraf resulterende følgetab.

9.05.030 Tilkoblingsanordning motorcykel

Færdselsstyrelsen har ændret reglen om dokumentation for montering af en tilkoblingsanordning på motorcykler.

Det undrer os, at Færdselsstyrelsen fraviger EU-forordningen 44/2014/EU, bilag V.

SKAD har, i samarbejde med MCTC indhentet oplysninger fra motorcykelproducenter, vedrørende dokumentation på montering af tilkoblingsanordning. Det viser sig, at motorcykelproducenter aldrig har forholdt sig til tilkoblingsanordninger og generelt heller ikke påtager sig juridisk ansvar for disse. Dette har altid været pålagt producenten af tilkoblingsanordningen via afprøvning ved Tekniske Tjenester, som oplyst i EU-forordning 44/2014/EU. Det er vores opfattelse, at EU-forordningen ikke kan fraviges.

Vi henviser til:

2.1. Tilkoblingsanordninger for køretøjer i klasse L skal være fremstillet og monteret i overensstemmelse med god konstruktionspraksis og skal være sikre at anvende. De kan godkendes som separate tekniske enheder i henhold til denne forordning eller godkendes i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 55 (1).

2.5. *De dele af tilkoblingsanordningen, som i tilfælde af svigt vil kunne forårsage adskillelse af de to køretøjer, skal være udført i stål. Andre materialer kan anvendes, såfremt fabrikanten har påvist deres ækvivalens til den tekniske tjenestes tilfredshed.*

Da der er tale om en forordning, så har denne også gyldighed i Danmark og kan efter vores vurdering ikke erstattes med nationale regler.

Færdselsstyrelsens betydelig begrænsning i forbindelse med montering af tilkoblingsanordning på motorcykler, hvilket vi anser i strid med EU-forordningen 44/2014/EU Bilag V, kan dermed ligestilles med et egentligt forbud, hvilket vi på det kraftigste anfægter, da dette vil føre til lukning af virksomheder, der har specialiseret sig i motorcykeltrailere, samt vil det fjerne muligheden for motorcyklister at medbringe campingudstyr på deres ferie.

Det skal understreges, at der er blevet trukket motorcykeltrailere gennem årtier, og at der ikke findes et eneste eksempel på, at træk af en motorcykeltrailer har været årsag til et uheld, og derfor forstår vi ikke Færdselsstyrelsens ønske om at forbyde træk af motorcykeltrailere i Danmark.

Bilag 2

1.2. Godkendelse

Vi foreslår Færdselsstyrelsen at indføje en bemærkning om brugen af f.eks. "TÜV Teilegutachten" eller "Prüfbericht", for at understrege en tilladt anvendelse af disse til at kunne dokumentere en konstruktiv ændring på bil eller motorcykel.

Her bør det også angives, at disse tyske dokumenter er gyldige med et KBA (Kraftfahrt Bundes Amt) nummer. Dette vil sikre undgåelse af misforståelser eller fejlfortolkninger.

1.5. Ændringer af afprøvede køretøjer

Det undrer os, at man under pkt. d) angiver en maksimal dækomkreds på 2 %, hvilket vi har gjort opmærksom på tidligere, hvor man alle andre steder, herunder i pkt. 2.4.1 b) angiver 5 %, som har været betingelsen i mange år.

Det virker forvirrende, når Færdselsstyrelsen angiver to forskellige værdier, hvor de 2 % afviger i forhold til de regler, der har været gældende i mange årtier.



2. Biler

2.2. Ændring af motor

Formuleringen under b) i dette punkt, kan virke forvirrende.

Årsagen til dette er, at der angives, at Dokumentation (Bilag 2, pkt. 1.2) fra en Teknisk Tjeneste eller Prøvningsinstans (Bilag 2, pkt. 1.3), kan tillades.

Der angives under b), at "dette kan eventuelt bekræftes i en supplerende dokumentation fra en prøvningsinstans".

Vi forstår ikke formuleringen, fordi "Dokumentation" kommer jo fra en prøvningsinstans. Hvorfor kan sådan Dokumentation fra en prøvningsinstans eventuelt bekræftes af en prøvningsinstans?

Vi foreslår, at sætningen om supplerende dokumentation fjernes.

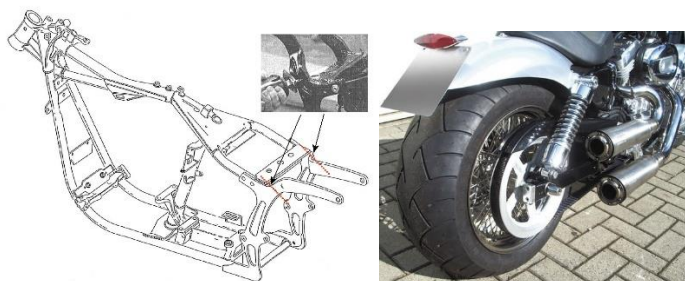
3.8. Ændring af ramme (stel)

Her gør vi opmærksom på, at den almindelige term, der anvendes i branchen er "STEL" og ikke ramme. Måske bør man overveje at tilpasse begrebet.

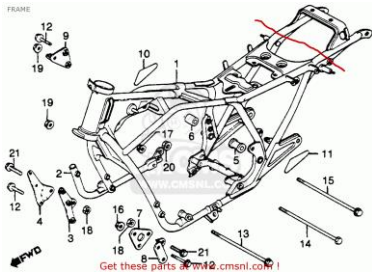
Det er fortsat vores opfattelse, at afskæring af Fender Struts (steldel der holder bagskærmen), ikke anses for en konstruktiv ændring, såfremt der er tale om fritstående struts, der ikke har en bærende funktion.

Også afskæring af sædeholder/skærmholder, men tværgående forbindelser, har faktisk ingen eller ubetydelig betydning for stellets styrke, da dennes funktion udelukkende er, at holde sædet og bagskærm. Denne afskæres også bag støddæmperfæste.

Det er nødvendigt i mange tilfælde, at afskære disse, når der sker ombygning til en bred bagsvinger med bredt baghjul, hvor der skal indsættes en bredere bagskærm, der skal dække det bredere baghjul, for at overholde reglerne, eller for at ombygge til en Cafe Racer, hvor der er en lige sædebænk monteret, i forhold til en trininddelt sædebænk.



Afskæring af fritstående fender struts for at montere en bred bagsvinger og baghjul.



Afskæring af sæderør bag støddæmperfæste, for at montere en flat sædebænk. Der isættes en loop bagpå.

I tidligere VOSAK var der angivet under 18.05 Motorcykel G:

En rammedel bag fæstet til dobbelte bagfjedre/støddæmpere (eller for monofjeder/dæmper rammedelen bag førersædet) må fjernes, og dette kan godkendes ved syn uden yderligere afprøvninger, hvis rammedelen dokumenteres at have bestået af »fritsvævende« rørstykker uden tværgående forbindelser og understøtninger, bortset fra påskruede dele. Foto eller teknisk tegning visende ramme før ombygning skal uploades til Dokumentportalen.

Beslag, der ikke har betydning for styrken af den bærende konstruktion (ophæng til udstødning o.lign.), må fjernes uden videre.

Påskruet hjælperamme på motorcykel, hvor hjælperammen kun holder bagskærm og/eller baglygte, må dog udskiftes/ændres uden syn.

I udkastet til DfK er der godt nok angivet, at det drejer sig om værende bærende elementer, men det giver grundlag for fortolkninger. Her mener vi, at Færdselsstyrelsen bør angive Fender Struts (rammedel – steldel) som beskrevet i tidligere VOSAK fra 2021.

Vi mener også, at Færdselsstyrelsen kan lempe afskæring af sæderør, da det er ofte gamle motorcykler fra 70erne eller 80erne, som gennemgår sådan en ombygning. Her kunne det være fordelagtigt, at kunne anvende allerede indkøbt dokumentation fra den eneste danske prøvningsinstans, såfremt det kan dokumenteres, at afskæring og tiltag er foretaget på en nøjagtig tilsvarende model og tilsvarende måde. Vi taler jo om gamle og meget billige motorcykler, og en fornyet godkendelse, kan hurtigt løbe op i næsten 50 % af motorcyklens værdi.

3.10.2 Motorcykel med ændret ramme (stel)

Under dette punkt anses en hver form for ændring af stellet (ramme) som grundlag for at tale om en sammensat motorcykel. Det er vi ikke enige i.

Årsagen til dette er, at vi ikke anser afskæring af Fender Struts, som beskrevet for oven under pkt. 3.8., afskæring af beslag, eller afskæring af saddeleør kan medføre, at en motorcykel anses for værende sammensat.

Principielt, så anses konstruktive stelændringer som værende ændringer af dimensionerne i stellet, altså hvor dele af stellet skæres og ændres i længde og dimension. Dette bør defineres i DfK, for at undgå fortolkningsproblemer.

3.10.9 Fastsættelse af årgang

Det er ud fra punktet uklart, hvornår der skal fastsættes en ny årgang. Det vores antagelse, at årgangen skal fastsættes når:

1. Den tekniske ID af en allerede indregistreret motorcykel går tabt, altså at motorcyklen ikke kan forblive indregistreret med den oprindelige tekniske ID.
2. En ombygget motorcykel, der ikke længere har den oprindelige tekniske ID, og aldrig har været indregistreret i Danmark, skal indregistreres.

Den tekniske ID defineres som chassisramme på biler og stellet på motorcykel. På motorcykler har det været kutyme, at når stellet udskiftes med nyt ikke originalt stel, så er den oprindelige tekniske ID gået tabt.

På biler har man i mange år fastsat en teknisk årgang, når biler er blevet bygget om til f.eks. Hot Rods, altså at der var tale om en hel ny bil.

Dette bør klarlægges under dette punkt, for at undgå uønskede fortolkningsudfordringer.

Såfremt Færdselsstyrelsen har i tankerne, at en hver konstruktiv ændring af en motorcykel skal føre til en ny årgangsbestemmelse, så vil man dermed lukke en hel branche, der lever af at både sælge og montere konstruktive komponenter. Sker dette, så vil dette være grundlag for en faktisk handelshindring, da årgangsbestemmelse efter vores viden kun anvendes i Danmark. Årsagen til dette har oprindeligt udelukkende skattetekniske begrundelser, for at fastsætte den korrekte registreringsafgift på motorkøretøjet.

Bilag 3

Forordninger, Direktiver og FN-regulativer

Som tidligere anført, så anser vi det for værende positivt, at Færdselsstyrelsen har oprettet en liste over de ovennævnte dokumenter i Bilag 3.

Her har vi tidligere foreslået, at Færdselsstyrelsen bør oprette en liste over disse dokumenter med aktive links til disse, så det er nemmere for køretøjsopbyggere, værksteder og forbrugere, at finde frem til disse.

Her er der tale om omfattende lovstof, og det er i forvejen svært for almindelige ikke juridisk uddannede personer, at forstå de mange forskellige dokumenter. En opstilling med aktive links vil i hvert fald hjælpe med, at finde frem til dokumenterne på en nem måde og dermed forenkle processen og øge muligheden for at dokumenterne også læses.

Det er vores håb, at Færdselsstyrelsen tager godt imod vores hørings svar, og vi står naturligvis gerne til rådighed, såfremt styrelsen har behov for yderligere information, herunder køretøjsbesigtigelser.

Med venlig hilsen



Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523



Høringssvar er sendt til:

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk

Cc. til: mawl@fstyr.dk

Jeres ref.: Sagsnr.: 2024-773080

Vores ref.: SJ

Dato: 26-09-2024

Sagsnr.: 2024-773080 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

ITD kvitterer for fremsendte høring og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

ITD glæder sig over, at bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse opdateres, og bliver bragt i overensstemmelse med bekendtgørelsen om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (BEK nr. 1663 af 11/12/2023).

Denne tilpasning imødekommer også en mindre del af ITD's tidligere indsendte høringssvar for høring med sagsnr.: 2022-297133.

Øvrig bemærkning

ITD havde dog håbet, at reglerne om indretning af tank med skulpeplader jf. pkt. 9.03.003 ville blive ændret på baggrund af nedenstående skriftlige henvendelse fra ITD.

ITD ønsker Færdselsstyrelsens svar på denne henvendelse, da flere af ITD's medlemmer stiller spørgsmål ved hensigten med afsnit: 9.03.003 Skulpeplader jf. bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (BEK nr. 1050 af 17/10/2019)

I henhold til disse nationale bestemmelser, skal tanke ved hjælp af skulpeplader, være inddelt i sektioner på højst 7,5 m³, hvis der transporteres flydende stoffer, hvor tanken er mellem 20% og 80% fyldt.

Tilsvarende regler finder anvendelse i henhold til ADR-konventionen 4.2.1.9.6 (a) og 4.3.2.2.4, hvorfor bestemmelser om skulpeplader er internationalt reguleret. Men dette gælder alene i forbindelse med transport af flydende stoffer klassificeret som farligt gods.

ITD har været i dialog med store tyske tankvogns producenter, som leverer tankvogne til det europæiske marked. Disse bekræfter alle at der ikke findes nogen EU-regulering om skulpeplader, ved transport af flydende stoffer der ikke er farligt gods (ADR), lige som at der ikke findes nationale regler for samme i Tyskland, hvor de flydende stoffer ikke er farligt gods.

ITD mener at de nationale bestemmelser i afsnit 9.03.003 volder udfordringer for særligt danske vognmænd, som til tider har behov for at have tanken belæsset mellem 20% og 80%, da visse typer af tanke, der produceres til det europæiske marked, ikke er udrustet med skvulpeplader der inddeler tanken i sektioner på højst 7,5 m³. Derfor skævvrides konkurrencen mellem danske og udenlandske vognmand.

ITD er umiddelbart af den opfattelse, at de nationale regler for skvulpeplader, hvor der transporteres flydende stoffer der ikke er farligt gods, alene begrænser danske tankkøretøjers muligheder for belæsningsgrad mellem 20% og 80%, hvorimod udenlandske tankkøretøjer ikke er omfattet af samme begrænsning.

ITD beder Færdselsstyrelsen overveje at fjerne punkt 9.03.003, under den igangværende revidering af detailforskrifterne.

ITD håber at ovenstående vil komme i betragtning under den næstkommende revidering af bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om bemærkninger i høringssvaret.

Med venlig hilsen

ITD

Steffen Johannsen

From: Erik Sønderskov Jakobsen <esj@ermax.dk>
Sent: 27-09-2024 09:23:42 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: mawl@fstyr.dk <mawl@fstyr.dk>
Subject: Bemærkninger til bekendtgørelsesudkast j.nr. 2024-773080

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Hej

Bekendtgørelse nr 922 af 09/07/2024 indeholder ændringer for mærkning og anvendelse af bla bak-, manøvre- og arbejdslygter, 6.02.007 og 6.02.008.

I afsnit 6.02.007 punkt (3) står :

Arbejdslygte skal være funktionsmærket som baklygte eller manøvreringslygte.

Dette vil i praksis betyde :

- at arbejdslygter i fremtiden vil have en begrænset lysstyrke, bestemt af specifikationerne for baklygter og manøvrelygter
- arbejdslygter vil blive dyrere, da de skal kontrolleres og certificeres for at opnå baklytgodkendelse
- der pålægges en unødigt godkendelse på en lygte (arbejdslygte) som ikke er omfattet af Reg 148

Et forslag til en nemmere kontrollerbar definition kunne være :

Arbejdslygter KAN være funktionsmærket som baklygte eller manøvrelygte. Andre funktionmærkninger er ikke tilladt som arbejdslygtefunktion.

Det vil i praksis betyde :

- at lygter som anvendes som arbejdslygter fortsat kan være kraftigere end en baklygte.
- at branchen kan anvende samme lygte både som baklygte og som arbejdslygte, hvis dette ønskes.
- Fjernlygter, eller andre lygter med anden funktion, kan ikke anvendes som arbejdslygter.

Jeg håber i kan tage dette punkt op til overvejelse for at undgå unødigt certificering og dermed omkostninger for branchen.

Jeg hører gerne fra jer, hvis der ønskes yderligere ”belysning” af temaet. □

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen
Erik Sønderskov Jakobsen
Product Manger

ERMAX A/S
Vranderupvej 2
DK-6000 Kolding

Tel.: +45 76 34 82 06
Mobile: +45 20851177
E-Mail: esj@ermax.dk
www.ermax.dk



Member of the BPW Group 

Færdselsstyrelsen

Sagsnr.: 2024-773080

info@fstyr.dk

Maria Winkel Lorenzen

mawl@fstyr.dk

Høringssvar fra MCTC til udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Vedr.: 9.05.030 tilkoblingsanordning for motorcykel og 9.05.041 Stor knallert.

Det nye udkast anser MCTC som problematisk, da ingen motorcykel fabrikant vil lave anvisninger til 3. parts koblingsproducenter og dermed pådrage sig et juridisk ansvar. Dette ansvar bør og vil altid ligge hos koblingsproducenten.

MCTC har i samarbejde med SKAD indhentet oplysninger fra motorcykelproducenter, vedrørende dokumentation på montering af tilkoblingsanordning. Det viser sig, at motorcykelproducenter ikke har forholdt sig til tilkoblingsanordninger og generelt heller ikke påtager sig juridisk ansvar for disse. Dette har altid været pålagt producenten af tilkoblingsanordningen via afprøvning ved Tekniske Tjenester, som oplyst i EU-forordning 44/2014/EU. Det er vores opfattelse, at EU-forordningen ikke kan fraviges.

Det er for MCTC derfor bekymrende at man afviger fra forordning 44/2014/EU, bilag V og vælger at lave særregler for Danmark, der i praksis betyder at Danske motorcyklister fremover ikke kan montere trailere på deres motorcykler.

Kun hvis motorcykel producenter beslutter sig for at producere tilkoblingsanordninger til flertallet af deres modeller, vil det fremover være en mulighed og det vil ikke ske da markedet er for lille til at bære en egentlig storproduktion for motorcykelproducenterne. Sekundært vil det skabe en skævvridning af konkurrencesituationen og reelt udelukke alle øvrige producenter af koblingsanordningers adgang til markedet end motorcykelproducenternes.

MCTC har ligeledes afsøgt ulykkehistorikken for motorcykler med trailere og finder ingen argumentation for at trailere til motorcykler eller store knallerter udgør en sikkerhedsmæssig risiko og finder derfor heller ingen sikkerhedsmæssig grund til ændringer reglerne for tilkoblingsanordninger.

Samlet er det derfor vores håb at man ikke ændrer på en velfungerende ordning, der har sin rod i Europæisk lovgivning.

Med venlig hilsen

Hans Jørgen Hansen

Direktør

MCTC – Landsforeningen for Motorcyklister

Færdselsstyrelsen
Att.; Maria Winkel Lorenzen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 30. september 2024

Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, deres ref. j. 2024-773080

Dansk Erhverv har modtaget høring af 5. september 2024 over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Vi støtter 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.

Dansk Erhverv opfordrer samtidig til at der snarligt sker en forøgelse af den tilladte totalvægt på treakslede lastbiler fra nu 26 tons til 28 tons for alle typer, uanset drivmiddel, og at der samtidig kan ske en forøgelse af den tilladte vogntogsvægt for 7 og 8 akslede vogntog fra de nuværende maksimale tilladte 56 tons til 60 tons, så vi følger udviklingen hos vore nordiske nabolande.

Vi skal endelig anbefale, at de ændringer som branchen har foreslået, særligt på særtransportområdet, snarligt indarbejdes i lovgivningen.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 30-09-2024 11:09:43 (UTC +01)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: mawl@fstyr.dk <mawl@fstyr.dk>
Subject: 2024-773080; Høring

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høringsmateriale.

Ingen af organisationerne har bemærkninger til materialet.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Vicedirektør, advokat (L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

*Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 53 38 44 12
For vores privatlivspolitik se [her](#).*

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: M. Lorenzen Vor ref.: OHO/fba 24/280

Dato: 30.9.2024

Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse j. 2024-773080

DTL-Danske Vognmænd takker for modtagelsen af høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse i høring.

Vi takker for 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.

DTL-Danske Vognmænd opfordrer samtidig til at der snarligt kan ske en forøgelse af den tilladte totalvægt på treakslede lastbiler fra nu 26 tons til 28 tons for alle typer, uanset drivmiddel, og at der samtidig kan ske en forøgelse af den tilladte vogntogsvægt for 7 og 8 akslede vogntog fra de nuværende maksimale tilladte 56 tons til 60 tons, så vi følger udviklingen hos vores store nordiske nabolande.

Samtidig skal vi også opfordre til, at bekendtgørelsen om særtransport bliver opdateret med bl.a. nogle af DTL KRAN-BLOK ERFA's forslag herunder tilføjelse af en anmeldelsespligtig kategori for bl.a. brede transportere. Vi skal henvise til brev af 12. maj 2023 (høringssvar sagsnr. 2022-211810).

Såfremt der er spørgsmål, står vi til venlig disposition.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

From: Gerth Pedersen Holm <gh@dmoge.dk>
Sent: 01-10-2024 08:56:30 (UTC +01)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: mawl@fstyr.dk <mawl@fstyr.dk>
Subject: Høringsvar til bekendtgørelse om detailforeskrifter for køretøjindretning, udstyr og anvendelse
Attachments: Høringsvar på detailforeskrifter Fra Danske maskinstationer og Entreprenører.pdf

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Til den rette person i Færdselsstyrelsen

Hermed sendes Danske maskinstationer og entreprenører kommentarer til detailforeskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse vedr. j.nr. 2024-773080

Vi har fremsendt et fælles høringssvar med Landbrugets færdselsgruppe med de fælles kommentarer vi har, som vedrøre det landbrugsmæssige arbejde og de fælles udfordringer vi ser.

I dette høringssvar er det de områder der påvirker vores medlemmer når de ikke laver landbrugsarbejde, som bliver en større og større andel, som:

- Energiproduktion, biogas, solcellepleje, pil osv.
- Entreprenører, klimasikring, anlægsarbejde, gasledninger osv.
- Skoventreprenører der arbejder i ikke landbrugsskove, som træer langs veje, skove ved skoler og idrætsanlæg, skov arbejde ved udstykninger
- Naturpleje der ikke ligger på landbrugsjord

Er der nogen kommentarer eller ønskes yderligere uddybning er i velkommen til at tage kontakt.

Med venlig hilsen

Gerth Petersen Holm
Konsulent – maskinstationer
Vice president of CEETTAR
Member of the EU-Comission Expert Group on Machinery

Direkte tlf.: 76413675 / e-mail: gh@dmoge.dk
Porschevej 3, 7100 Vejle / Tlf.: +45 75858355



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar vedr. j.nr. 2024-773080.

Sendt på elektronisk til; info@fstyr.dk, Cc; mawl@fstyr.dk.

Høring over bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Dette høringssvar er på vegne af Danske maskinstationer og entreprenører selv, vi har afgivet et fælles høringssvar med Landbrugets færdselsgruppe med de punkter vi er enige om der.

I dette høringssvar er det de områder der påvirker vores medlemmer når de ikke laver landbrugsarbejde, som bliver en større og større andel, som:

- Energiproduktion, biogas, solcellepleje, pil osv.
- Entreprenører, klimasikring, anlægsarbejde, gasledninger osv.
- Skoventreprenører der arbejder i ikke landbrugsskove, som træer langs veje, skove ved skoler og idrætsanlæg, skov arbejde ved udstykninger
- Naturpleje der ikke ligger på landbrugsjord

Vi fra Danske maskinstationer og entreprenører er generelt meget tilfredse med de ændringer der er kommet. Vi ser det som en klar forbedring at der refereres mere direkte til den EU-lovgivning som alle vores køretøjer ved maskinstationer og entreprenører bliver bygget efter. Det er de samme køretøjer vi bruger i landbruget og skovbruget, som vi også bruger andre steder.

I forhold til da begreberne landbrug og skovbrug blev indført er der sket en ændring til at alene landbrug er blevet til naturleverandør, energi producent og direkte leverandør til industri som Biogas.

Et område som klimasikring og naturpleje er noget som kræver de samme maskiner som i landbruget og i skoven, men er ikke omfattet af de undtagelser for bredde og bæltetilladelse. I praksis skal vi skelne mellem landbrugs natur og andet natur, som fx områder ved beboelser eller området omkring den lokale boldbane. Så overordnet mener vi at det er svært at bibeholde disse særlige begreber som landbrug og skovbrug og særligt indrettet til.

Vi som bruger af maskiner og servicere landbrug og andre, giver det daglige udfordringer med hvad er lovligt i den konkrete sag, selvom det er den samme maskinkombination vi sender på vejen, **er det en landbrugsopgave?, er vores køretøj særligt indrettet?, er det landbrugsskov eller andet skov?, kører vi på landbrugsnatur eller privat natur?**. Samt vi skal bruge de maskiner der skåner underlaget mest muligt og især når vi har så meget nedbør, stiller det ekstra store krav til at bruge skånsomme maskiner alle steder når vi forlader befæstet arealer, selvom det ikke er til landbrug og skovbrug. Det er de spørgsmål vi skal spørge hver gang vi sender en maskine afsted, selvom det er til samme opgave og på de samme veje der skal køres på.

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 den komne motorredskaber NRMM er neutrale og derfor vil de ikke blive tilladt når de begrænses i brug af landbrugs undtagelserne! Selvom det er det samme køretøj på vejen og vi ofte betaler samme afgift som lastbiler gør til at transportere på landevejen.



Herunder har vi direkte kommenteret og tilføjet nogle spørgsmål til høringsmaterialet.

050 - Traktor

Motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km/t.

Betingelsen »hovedsageligt er indrettet til at trække« indebærer, at traktoren ifølge traktorfabrikanten skal være konstrueret til at trække en vægt mindst svarende til sin egen teknisk tilladte totalvægt (vogntogsvægten skal være mindst det dobbelte af den teknisk tilladte totalvægt for traktoren), og at den ikke er forsynet med lad.

Disse to krav gælder dog ikke en e-godkendt landbrugs- og skovbrugstraktor (godkendt til højst 40 km/t. med tilhørende tolerance, jf. pkt. 11.03.050), der kun anvendes i overensstemmelse med reglerne i registreringsloven om godkendte traktorer. En traktor kan dog være forsynet med en transportkasse, ophængt i traktorens trepunktsophæng.

En traktor kan være forsynet med permanent monterede arbejdsredskaber, f.eks. grave- og læsseredskaber.

DM&E kommentar:

Hvorfor tillades den traktor der ikke betaler afgift mere end den indregistreret traktor? Særligt da afgiften for den indregistreret traktor er blevet ændret så der betales vægtafgift for hele traktorens tilladte totalvægt og ikke kun de 2500kg som tidligere var den vægt traktoren kunne "transportere" gods.

En EU typegodkendt traktor kan ikke transportere mere end 3-4 tons, hvor resten af godset bliver transporteret på den vogn der efterspændes, som betaler afgift for transport.

363 - Køretøj, der er særligt indrettet til at udføre arbejde på vej

Snerydningskøretøj, grusspreder, slamsugningskøretøj, køretøj med personlift, vejafstribningskøretøj, kabelvogn, vejbearbejdningsmaskine, TMA-køretøj og lignende køretøj, der er særligt indrettet til at udføre arbejde på vej.

DM&E kommentar:

Begrebet "særligt indrettet til" er et yderst svært begreb at bruge, da det kan forhindre at brugen af køretøjer der ikke er særligt indrettet til at udføre en opgave. Det kan fx være en gummiged der bruges til at rydde sne eller udfører andet arbejde på vejen, ikke kan bruge de samme undtagelser som de special indrettet maskiner, selvom det ville være det bedst egnede til denne opgave.



2.01.001 Generelle bestemmelser

- (1) Tilladt akseltryk, tilladt belastning og tilladt totalvægt må ikke overstige det af køretøjsfabrikanten garanterede, teknisk tilladte.
- (2) I forbindelse med bestemmelserne om akseltryk og totalvægt anses aksler, hvis indbyrdes afstand er mindre end 1,00 m, som en aksel.
- (3) Tilladt akseltryk må ikke overstige 10.000 kg.
- (4) For køretøj, der er forsynet med glatte valser, må det tilladte akseltryk ikke overstige 10 kg pr. mm af berøringsfladens bredde.
Er valsens yderdiameter mindre end 0,50 m, nedsættes det tilladte akseltryk efter forholdet med den faktiske diameter og en diameter på 0,50 m.
- (5) For køretøj, der helt eller delvist er forsynet med bælter, må det tilladte tryk på en løberulle ikke overstige 1.500 kg.
Er bæltets bredde mindre end 0,35 m, nedsættes det tilladte tryk efter forholdet mellem bæltets faktiske bredde og en bredde på 0,35 m.
For traktor og motorredskab, der helt eller delvist er forsynet med bælter, og 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, må trykket på en bælterulle ikke overstige 2.250 kg, jf. bilag XXXIII i forordning 2015/208/EU.
- (6) Tilladt totalvægt må ikke overstige summen af de tilladte akseltryk, for sættevogn og påhængskøretøj med hovedbolt eller stiv trækstang dog summen af de tilladte akseltryk og tilladt koblingstryk.
- (7) For køretøj, der er forsynet med glatte valser, må den tilladte totalvægt ikke overstige 15.000 kg med et tillæg af 250 kg for hver fulde 0,20 m, hvormed afstanden mellem køretøjets første og sidste aksel overstiger 2,50 m.
- (8) For køretøj, der helt eller delvist er forsynet med bælter, må den tilladte totalvægt ikke overstige 4.000 kg pr. m af afstanden mellem forreste og bageste løberulle, dog højst 16.000 kg.
For traktor og motorredskab, der helt eller delvist er forsynet med bælter, og 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, må totalvægten ikke overstige 32.000 kg, og det gennemsnitlige kontaktfladetryk må maksimalt udgøre 5 kg/cm² for gummibælter, jf. bilag XXXII i forordning 2015/208/EU.

DM&E kommentar:

Vi er rigtig glade for at der åbnes op for at bælte køretøjer typegodkendt eller dem der følger EU reglerne for bælte køretøjer, at de kan bruges direkte på danske veje uden at de skal gennem særtransport ordning. Vi er dog langt fra tilfredse med den formulering "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"

De køretøjer som typegodkendes efter EU reglerne er vurderet til ikke at skade vejen når de køre på den og derfor vil de samme køretøjer ikke skade vejen hvis de køre andre steder. De samme køretøjer som bruges i landbruget med bælter efterspørges også til brug andre steder i dag, hvor en del allerede kører. Det er områder som:



- Anlægning af dræn på landbrugsarealer, bolig og husbyggeri, samt anlægning af veje og andre anlægsprojekter
- Jord regulering hvor jorden flyttes rundt med traktor trukken scaber, disse er mere skånsom for jorden og mindre CO2 tung i brug.
- Naturpleje, hvor der skal sikres stor bæreflade som i landbruget, men en del natur arealer er ikke "landbrugsnatur", men kan være områder rundt om udstykninger, industriområder og andre ikke landbrugsnatur områder.
- Maskiner til indhøstning af lavbundsarealer for naturpleje og sikring mod nærringstofudvaskning til følsom natur.
- Jord og materiale flytning i følsomme områder

Hvis der refereres til bestemmelserne i EU-direktiverne for bælte undervogne, bliver det kun de skånsomme bælteundervogne der kan bruges i Danmark og vi vil ikke se at gravemaskiner med deres bæltter blive brugt på vejen. Det kan deres bæltter heller ikke holde til.

De bælteundervogne vi ser på traktorer, motorredskaber og på trukket udstyr er ofte produceret af de samme producenter der har EU typegodkendt deres komponenter. Så det er de samme bælteundervogne de fleste producenter bruger.

Selv med ændring af teksten vil det ikke betyde mange flere bælte køretøjer på vejen, da bælte undervogne er betydeligt dyrere at køre med på vejen end almindelige dæk maskiner. Der vil se, er mindre kørsel med skadelige blokvogne på små veje, hvor der skal foretages korte flytninger af maskiner, samt dyre og co2 tung. Jord og andre materialeflytninger bliver også gjort mere omkostnings- og co2 tunge uden grund.

Ved at begrænse kørsel med EU typegodkendte køretøjer mener vi at det er en hindring af det frie marked for produkter og services i Europa. Derfor opfordrer vi til at der ikke sættes denne begrænsning i brugen.

Se bilag for eksempler på ikke landbrugskøretøjer, med bælteundervogne godkendt efter EU direktiv 167/2013.

"særligt indrettet til landbrugs-, skovbrugs- eller vejarbejde"

Begrebet "særligt indrettet til" er en svær betegnelse at bruge. Hvis vi bruger en entreprenørmaskine til landbrugsopgave, som vi gør meget med Gummiged, teleskoplæsser som de mest udbredte. Så kan vi ikke bruge brede dæk da maskinen ikke er særligt indrettet, men er den bedste maskine til opgaven? Den samme maskine kan være bygget som landbrugsmaskine eller være EU typegodkendt som landbrugstraktor.

Må vi så bruge en særlig indrettet maskine/traktor til entreprenørarbejde og bruge brede dækmontering til andet end landbrugsarbejde? Køretøjet er særligt indrettet til landbrug?

Med venlig hilsen

Gerth Petersen Holm

Konsulent – maskinstationer

Vice president of CEETTAR

Member of the EU-Commission Expert Group on Machinery

Direkte tlf.: 76413675 / e-mail: gh@dmoge.dk



Bilag med billeder af bæltekøretøjer ikke til landbrug, men med samme EU-typegodkendt bælte:

Bælte traktorer brugt til ikke landbrug:



Andre bæltekøretøjer brugt til ikke landbrug:





Bugseret bælte løsninger både til landbrug og ikke:





EU typegodkendt bælteundervogne, som er komponent godkendt som enhed:

Alle disse bælteundervogne er godkendt under 167/2013 som vejvenlige bælteundervogne, som følger EU reglerne for at sikre de ikke laver skade på vejen og det gør ingen forskel til hvilken brug de er til. Det er en dyre løsning at køre med på vejen, så det kræver et offroad behov for at kunne dække den ekstra omkostning.



Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760, Ribe

Sendt til: info@fstyr.dk

Sendt Cc til: mawl@fstyr.dk

j.nr: 2024773080

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL Transportens Arbejdsgivere takker for muligheden for at afgive høringsvar over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL Transportens Arbejdsgivere har ingen kommentarer til udkastet.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Vedr.: Høring over udkast til Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Sagsnr.: 2024-773080

AutoConsult glæder sig over, at der med bekendtgørelsen bliver taget hånd om de uhensigtsmæssigheder der har vist sig efter den store revision af DfK, som blev ikraftsat d. 01. 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 01. juli 2025, så de køretøjer, der er blevet registreret første gang under overgangsperioden, ikke de facto bliver ulovliggjort ved udløbet af overgangsperioden.

Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:

Bilag 1:

7.05.022 og 7.05.024 (1) b):

Den samme grænseværdi er anført 2 gange, hvilket ikke giver meget mening. Tilsyneladende er den ellers højere grænseværdi for bil med dieselmotor med direkte indsprøjtning, ikke blevet forhøjet med +1 dB(A) i underpunkterne "b)", sammen med de øvrige grænseværdier.

a) // dB(A) for bil med tilladt totalvægt på ikke over 2.000 kg, dog /8 dB(A) for bil med dieselmotor med direkte indsprøjtning.

b) 78 dB(A) for bil med tilladt totalvægt på over 2.000 kg, men ikke over 3.500 kg, dog 78 dB(A) for bil med dieselmotor med direkte indsprøjtning.

For 01 10 96: Der gælder følgende støjgrænser efter støjmålemetode I:

7.06.023(1):

Der er beskrevet overgangsbestemmelser for Lastbil N2 under afsnit for personbil M3. Dette burde fremgå under afsnit 7.06.025 i stedet, særligt da dele af teksten omhandler Lastbil N2 med totalvægt på højst 3.860 kg, men krydshenvisningen til afsnit 7.06.023 gælder kun for lastbil med totalvægt på over 5.000 kg.

9.01.021(2):

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

10.01.003 (1) og 10.01.021 (2) og 10.01.022 (7) og 10.01.024 (2) og 10.01.025 (1):

Der kræves opfyldelse af ECE Regulativ 17-09, selvom det jf. regulativets afsnit 13.13.2 fremgår, at tidligere udstedte typegodkendelser skal accepteres frem til 1/9-2026.

Bestemmelserne i de nævnte punkter anses derfor at være i strid med §5 i DfK. Færdselsstyrelsen opfordres derfor til kun at kræve R17-08 indtil 09/2026.

10.02.001 (1):

Der kræves opfyldelse af ECE Regulativ 16-07, selvom det jf. regulativets afsnit 15.5.4 fremgår, at godkendelser af seler og fastgørelsessystemer udstedt efter tidligere versioner af regulativet, fortsat skal accepteres.

Det er da heller ikke usædvanligt, at fabriksnye biler er forsynet med seler som er godkendt og mærket efter tidligere versioner af regulativet, hvilket hurtigt kan give anledning til forvirring, og at individuelle køretøjer bliver "fanget" og ulovliggjort, selvom de er i overensstemmelse med regulativets krav.

Se også vedlagte udklip fra godkendelse: E3*16R08/02*4894*09, hvor der fremgår mulige seler, med godkendelsesmærkning fra både 16R-04, 16R-06 og 16R-08:

		Marchio di omologazione ECE completo Complete ECE type-approval mark	Marca Trade mark	Eventuale variante Variant, if applicable	Dispositivo di regolazione della cintura in altezza Belt adjustment device for height
Prima fila di sedili First row of seats	D/R - S/L	Ar4m E2 16R-06 13068	TRW oppure/or ZF	--	si/yes
		Ar4Nm E2 16R-06 13075		--	si/yes
		Aer4mp E2 16R-06 13079		--	si/yes
		Aer4Nmp E2 16R-06 13076		--	si/yes
	C	Ar4m E2 16R-06 13069		--	no
		Br4m E2 16R-04 7112		--	no
		Aer4mp E2 16R-06 13077		--	no
Seconda fila di sedili Second row of seats	D/S	Ar4m E2 16R-06 13078	SABELT	--	no/no
	L/R	Ar4m E13 16R-08 9559		--	no/no
	C	Ar4m E13 16R-08 9559	TRW oppure/or ZF	--	no/no
		Br4m E2 16R-04 8008		--	no/no

D = sedile lato destro, C = sedili centrali, S = sedile lato sinistro;
L = left hand side, R = right hand side, C = centre.

Færdselsstyrelsen opfordres til at tage højde for dette forhold i de nationale bestemmelser, så køretøjer med lovlige seler ikke risikerer at blive ulovliggjort.

Bilag 2:

2.9.1 og 2.9.2:

Der anmodes om supplerende vejledningstekst i relation til håndtering af udskiftning af rat på typegodkendelsespligtige køretøjer, som skaber noget forvirring, efter at være blevet kategoriseret som en konstruktiv ændring i første halvår af 2024, og nu aldrig kan blive en konstruktiv ændring, da køretøjer på over 3.500 kg aldrig er omfattet af krav til kollisionssikret styreapparat (2.9.1 (1) c)), men dog alligevel er nævnt i afsnit 2.9.2 (1) d).

Venlig Hilsen



Kent Nielsen
AutoConsult A/S

Digitalt signeret af Kent Welle Nielsen
DN: c=DK, o=AutoConsult A/S //
CVR:41242787, cn=Kent Welle Nielsen,
serialNumber=CVR41242787-
RID:44233832
Date: 2024.10.01 21:51:12 +02'00'

Fra: noreply@postnordscanning.com
Til: Postkasseovervaagning_jura_min@fstyr.dk
Emne: SV Høring over bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse j.nr. 2024-773080
Dato: 6. september 2024 08:42:57
Vedhæftede filer: [SV Høring over bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning udstyr og anvendelse \(i.nr. 2024-773080\).msg](#)
[24249996472D00446.PDF](#)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Post fordelt via RuleManager

Ekstern oprettelsesdato: 2024-09-05 15:57:54

Modtager e-mail: info@fstyr.dk

Dokument Id: 24249996472D00446

Afsender e-mail eller navn: tur@tur.dk

Mail Body:

TUR har ingen bemærkninger

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft
Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf. 35878700
Tlf. direkte 81454513
Email aat@tur.dk

[Eksternt billede ikke indlæst]

[Eksternt billede ikke indlæst] [Eksternt billede ikke indlæst]

[Eksternt billede ikke indlæst]

Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

Her kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra Færdselsstyrelsen info@fstyr.dk

Sendt 5. september 2024 1216

Emne Høring over bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og