

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2022-297133
19-11-2024

Høringsnotat

Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Færdselsstyrelsen har den 21. december 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (herefter DfK) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 29. januar 2024.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra AutoConsult, Camping Outdoor Danmark, Danish Street Rod Association (DSRA), Danske Motorcyklister (DMC), De Danske Bilimportører (har efterfølgende skiftet navn til Mobility Denmark), Danske Vognmænd (DTL), FDM, Foreningen af Vognimportører, International Transport Danmark (ITD), Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd (Køretøjsopbyggerne), Landbrug og Fødevarer, Landsforeningen for motorcyklister (MCTC), Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd og Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark (SKAD).

Det bemærkes, at høringssvaret fra Landbrug & Fødevarer er indsendt af Landbrugserhvervets Færdselsgruppe på vegne af Dansk Agro Industri, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Kartoffler, Danske Maskinstationer & Entreprenører, Danske Sukkerroedyrkere, Landbrug & Fødevarer og SEGES Innovation.

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.

Overordnede bemærkninger

AutoConsult glæder sig over, at der med bekendtgørelsen bliver ryddet op i de mange enkeltstående DfK-bekendtgørelser samt forenklet og opdateret de tekniske bestemmelser for køretøjer. AutoConsult har hertil bemærket, at det er dejligt, at der bliver arbejdet konstruktivt for, at køretøjsreglerne skal være mere forståelige og overskuelige, så det forhåbentlig ikke virker lige så umuligt at sætte sig ind i, som det ellers har haft tendens til. AutoConsult håber, at det er en udvikling, der må fortsætte, samtidig med at reglerne fremadrettet bliver opdateret løbende, så disse store opsamlinger, som der her er tale om, kan undgås.

AutoConsult har desuden bemærket, at det er et omfattende diasværk, som har været længe undervejs, og det er deraf ærgerligt, at der ikke undervejs har været mere dialog med branchen om ændringerne, og at der kun gives lige over en måneds høringsfrist, inklusiv juleferie, på en samlet høringsmængde på ca. 400 sider. Med denne begrænsede tidsramme til at overskue konsekvensen af alle rettelserne, er bemærkninger fra AutoConsult i høj grad at betragte som "første indskydelse" og ikke nødvendigvis så udspecificerede, som de kunne have været. AutoConsult har hertil bemærket, at mange af kommentarerne givetvis også kunne have været afklaret af den tilhørende VOSAK, som uheldigvis ikke er til rådighed i forbindelse med denne høring.

Mobility Denmark har bemærket, at de gerne overordnet vil rose Færdselsstyrelsen for at gøre en betydelig indsats for at forenkle selve regelsættet ved at samle reglerne fra fire forskellige udstyrsbekendtgørelser og minitruckbekendtgørelsen i DfK, og for at flytte visse dele af Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK) til DfK.

Mobility Denmark har endvidere bemærket, at de også er meget tilfredse med, at Færdselsstyrelsen i høringsperioden havde arrangeret et branchemøde den 18. januar 2024 i Ribe med en uddybende gennemgang af ændringerne til DfK. Der synes at være et tydeligt behov for direkte dialog ved denne type høringer.

DTL har bemærket, de betragter forslaget som en god modernisering og opdatering af detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse ved at køre forskellige bekendtgørelser og regelsæt sammen på et sted.

DTL har endvidere bemærket, at ændringerne ikke medfører forringelser for vognmændenes muligheder for at udnytte køretøjerne i forhold til de nuværende regler.

ITD har bemærket, at de glæder sig over, at bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse gennemfattende opdateres, så indholdet bliver mere præcist og tidssvarende, samt at de nationale regler vil stemme mere overens med de tilsvarende EU-regler. Samtidig er det en forenkling for brugerne, at der sker en sammenskrivning med andre relaterede bekendtgørelser, og ikke mindst indhold fra Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK).

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at de overordnet set er tilfredse med den grundlæggende tanke om at sammenskrive de forskellige regelsæt til ét, men at det skal give mening og være overskueligt, hvis det skal gøre hverdagen lettere for de professionelle brugere, først og fremmest køretøjsopbyggere og synsvirksomheder.

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at de seks brancheforeninger bag Landbrugserhvervets Færdselsgruppe hilser det 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. Dog har de danske landbrugsmaskinfabrikanter brug for en indfasningsperiode, før de skal overgå til bremsekravene i forordning EU 167/2013 og tilhørende forordninger.

Landbrug & Fødevarer har endvidere bemærket, at bevarelsen af de danske regler om bl.a. bredde på landbrugskøretøjer giver mulighed for fortsat anvendelse af brede dæk og tvillinghjul, som er essentielle for at sikre kørsel i markerne med lille jordbelastning. Desuden sikrer brede dæk, at der kan høstes i våde høstår, som man igen i 2023 har oplevet.

Motorcykel Importør Foreningen har indledningsvist gjort opmærksom på, at de mener, at forslaget, hvis det gennemføres i henhold til udkastet, vil få enorm betydning for langt de fleste motorcykler, der er indregistreret i Danmark. De skønner, at 50-80% af samtlige motorcykler pr. 1. juli 2024 vil være ulovlige. Baggrunden er, at motorcykler lever længe, meget længere end andre køretøjer, da motorcykler næsten udelukkende skrottes i forbindelse med totalskader, som der er meget få af. Af samme grund er diversiteten rent årgangsmæssigt blandt motorcykler langt større end fx blandt biler.

Motorcykel Importør Foreningen har endvidere bemærket, at det også er fakta, at motorcykler for langt de fleste er en fritidsinteresse frem for et transportmiddel, og at rigtig mange går og nusser og pudser på deres motorcykel i en helt anden grad end den typiske bilejer.

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at de generelt ser positivt på forenklingen af det omfattende regelkompleks på området, at de bifalder, at overimplementering af visse EU-regler ruller tilbage, og at der dermed skabes en højere grad af overensstemmelse mellem EU-landenes regler på området. De finder det ligeledes positivt, at Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK) fremover alene skal være en vejledning og et fortolkningsbidrag, og således vil det blive nemmere for ejere og virksomheder at forholde sig til de mange komplicerede regler på området.

Motorhistorisk Samråd har endvidere bemærket, at ejere af historiske køretøjer, både i Danmark og i resten af EU, ofte føler sig klemt af myndighederne, og at de og deres medlemmer arbejder for at bevare vores fælles rullende kulturarv. Det er svært at tilpasse 120+ års motorhistorie til moderne komplekse og stramme krav og regelsæt. Motorhistorisk Samråd hilser derfor initiativet til en gennemgående regelforenkling på området velkommen.

Motorhistorisk Samråd har desuden noteret sig, at de kommende Detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse indeholder en del opblødning af de nugældende regler, hvilket har gjort reglerne mere rummelige. Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at der dog andre steder i DfK er unødigt rigide og byrdefulde regler, hvorfor de anbefaler videre rammer, når det handler specifikt om historiske køretøjer ældre end 30 år.

SKAD har bemærket, at de anser det for en betydelig fordel, at Færdselsstyrelsen samler relevante regler og informationer i én bekendtgørelse, da det giver et bedre overblik over alle typer køretøjer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne.

Høringsperioden varede fra den 21. december 2023 til den 29. januar 2024. Udgangspunktet for Færdselsstyrelsens høringer er 4 uger, men på grund af juleferien blev høringsperioden forlænget tilsvarende. Det har ikke været muligt at give en endnu længere høringsperiode, da bekendtgørelsen efterfølgende skulle notificeres til EU-Kommissionen med en 3 måneders standstill-periode, og fordi bekendtgørelser som udgangspunkt skal udstedes 4 uger før ikrafttrædelse.

På grund af det omfattende arbejde med DfK har det ikke været muligt at opdatere og gøre VOSAK færdig til høring samtidig. Alternativt skulle DfK og dermed VOSAK træde i kraft et halvt år senere, hvilket Færdselsstyrelsen ikke fandt hensigtsmæssigt.

For så vidt angår landbrugserhvervets behov for en indfasningsperiode med hensyn til nye tekniske krav, nye bremsekrav, er der indskrevet en 1-årig overgangsperiode i bekendtgørelsen.

I forhold til bemærkningen om, at 50-80% af samtlige motorcykler pr. 1. juli 2024 vil være ulovlige kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der ikke er foretaget skærpelser i forhold til, hvilke ændringer på motorcykler (eller andre køretøjer), der skal synes og godkendes. Dog er der foretaget lempelse af reglerne for sliddele til køretøjer, der er mere end 20 år gamle. Færdselsstyrelsen er således ikke enig i, at en stor del af motorcyklerne vil blive ulovlige.

I forlængelse heraf skal Færdselsstyrelsen bemærke, at der heller ikke er foretaget skærpelser for historiske køretøjer. Der er således ikke tale om skærpede krav i forhold til, hvad der gjaldt, da køretøjerne var nye.

For så vidt angår bifaldet over, at overimplementering af visse EU-regler rulles tilbage, og at der dermed skabes en højere grad af overensstemmelse mellem EU-landenes regler på området, skal Færdselsstyrelsen bemærke, at der i DfK ikke er tale om implementering af EU-regler men om fastsættelse af alternative nationale krav. Det er derfor Færdselsstyrelsens opfattelse, at der ikke tidligere har været tale om overimplementering.

Generelle bemærkninger til bilag 1 og 2

Mobility Denmark har bemærket, at de finder det meget hensigtsmæssigt, at Færdselsstyrelsen med dette udkast til DfK har gjort en indsats for at harmonisere nationale regler med EU-reglerne, hvor der måtte være uoverensstemmelser, og desuden i højere grad henviser til fabrikantens anvisninger ved tekniske ændringer på køretøjer. Det gælder f.eks. anbringelse af tilkoblingsanordninger, og at man ikke må ændre på AEBS (avanceret nødbremsesystem), som det er udviklet af fabrikanten.

Mobility Denmark har også bemærket, at de støtter, at det fortsat er et generelt princip (for ombygninger), at ændringer, som bilfabrikanten tillader, også kan godkendes på bilen.

Mobility Denmark har bemærket, at visse udskiftninger på bilen nu er defineret i bilag 2 som "ikke-konstruktive ændringer", når bestemte krav er opfyldt, hvilket tidligere kun stod i VOSAK. Ifølge oplysningerne givet på branchemødet og bilag 2 (afsnit 1 om definitioner) gælder det primært udskiftning af hjul og fjedre (bilag 2, afsnit 2.4.1).

Foreningen af Vognimportører har bemærket, at det forstyrrer noget for forståelse, at man henviser til diverse forordninger og regulativer uden at beskrive, hvad de indeholder, og at det vil

øge brugervenligheden, hvis delelementerne skrives. I den forbindelse har Foreningen af Vognimportører bemærket, at det ikke er jurister men teknikere, som læser bekendtgørelsen.

ITD har bemærket, at brugervenligheden reduceres væsentligt i de afsnit og bestemmelser, hvor der blot henvises til diverse EU-forordninger, direktiver og FN-regulativer, i stedet for en relevant beskrivelse af de komplette regler. Ved diverse henvisninger vil der være risiko for, at de komplette regler ikke kan overskues fuldkomment, med de ulemper dette måtte have, da der skal være opmærksomhed omkring bestemmelser i flere regelværk samtidig. Mange af de primære brugere af detailforskrifterne er tekniske fagfolk, køretøjsopbyggere m.v., som ikke har en juridisk men køretøjsteknisk baggrund. ITD har på den baggrund opfordret til, at der i så vid udstrækning som muligt altid fokuseres på at få indskrevet de komplette regler i de nationale bekendtgørelser m.v., hvor dette er muligt.

SKAD har bemærket, at der indføres flere konkrete forhold for køretøjer, så som km-tæller, identifikationsplade, placering af tågelygte mv., og at styrelsen i den forbindelse bør fastholde i DfK, hvilke køretøjer der er omfattet, herunder hvorvidt det også gælder, når et ældre køretøj bygges op eller om.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har vurderet det mest hensigtsmæssigt, at henvisninger til EU-retsakter og FN-regulativer sker i kortest mulig form med nummer og eventuelt årstal men uden titel, da teksten ellers blive unødigt lang og tung. Til gengæld er der oprettet et bilag 3, hvor alle EU-retsakter og FN-regulativer fremgår med fuld titel.

I forlængelse heraf bemærker Færdselsstyrelsen, at en komplet gengivelse af de EU-retsakter og FN-regulativer, der henvises til, vil indebære dobbeltregulering af samme forhold, samt at bekendtgørelsen ville blive uoverskueligt lang. Dette er hverken hensigtsmæssigt eller i overensstemmelse med almindelig praksis for udarbejdelse af bekendtgørelser.

For så vidt angår bemærkningen om, at der indføres flere konkrete forhold for køretøjer, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at de nye regler ikke gælder for ældre køretøjer, hvilket også fremgår af de tilhørende overgangsbestemmelser.

Sammenhæng med anden lovgivning (afgiftsregler for motorkøretøjer)

Mobility Denmark har bemærket, at der indføres en ændring af reglerne om adskillelse bag føreren i varebiler, hvilket, som oplyst på branchemødet, betyder, at der gælder to hovedkrav, jf. gældende EU-regler, nemlig fuldt dækkende adskillelse (som typisk i kassevogne) og godkendte surringsøjer (ISO 27956:2009). De har henvist til, at det blev oplyst, at Færdselsstyrelsen havde forhåndshørt Motorstyrelsen, der angiveligt ikke kunne se problemer i at fastsætte/begrænse kravene til adskillelse bag føreren til disse to krav.

Mobility Denmark har hertil bemærket, at godkendte surringsøjer dog ikke umiddelbart synes at være tilstrækkelige, hvis man ser på den måde, man hidtil har forvaltet reglerne i registreringsafgiftsloven for personbiler (M1), der ombygges til varebiler (N1).

Mobility Denmark har henvist til, at det i følge den juridiske vejledning afsnit I.A.1.4.3 (Last- og varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 tons) fortsat vil være et krav, at der skal være

adskillelse bag føreren, hvis køretøjet (som ombygget), skal kunne anerkendes som "utvivlsomt indrettet til godskørsel" og dermed kunne afgiftsberigtiges som varebil. I vejledningen står følgende: *"Ifølge regler fastsat efter Justitsministeriets bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. skal der være en adskillelse mellem førerrum og varerum, der i fast forbindelse med karrosseriet mindst dækker førerpladsen og skal nå fra gulv til loft. En adskillelse kan fx bestå af trådgitter i stålramme, plade af metal eller træ eller plade af splintsikkert plastmateriale i metalramme."*

Mobility Denmark har hertil bemærket, at den foreslåede ændring af DfK på dette punkt derfor bør medføre en tilsvarende ændring af reglerne i Justitsministeriets bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. og dermed også den juridiske vejledning til registreringsafgiftsloven.

Mobility Denmark har anbefalet, at dette afklares nærmere med Motorstyrelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det efter cirka 1995 ikke længere er Justitsministeriet men Transportministeriet, der har fastsat disse regler. Færdselsstyrelsen vil videregive ønsket om ændring af den juridiske vejledning til registreringsafgiftsloven til Motorstyrelsen.

Nyligt indførte vægt- og dimensionsbestemmelser for tunge køretøjer og vogntog

Mobility Denmark har bemærket, at det fremgår, at de ændringer til DfK, der træder i kraft den 1. januar 2024, ikke er indarbejdet i det foreliggende høringsudkast til DfK, som er tiltænkt ikrafttrædelse den 1. juli 2024. De antager, at der bl.a. hentydes til de ændringer, der blev indført med bekendtgørelse nr. 1605 af 12. december 2023 om dobbeltrailer-vogntog (EMS2) samt ændringerne til DfK og dimensionsbekendtgørelsen af 11. december 2023, som er samlet i Meddelelse nr. 2041.

Mobility Denmark har hertil bemærket, at de er klar over, at der kan have været udfordringer i forbindelse med planlægningen af den foreliggende høring og høringerne til de ovennævnte ændringer, men de finder det beklageligt, at de ikke er kommet med i denne opdatering af DfK. Det kan medføre, at lastbiler med førerhuse, der er særligt aerodynamiske og giver forbedret udsyn og sikkerhed for bløde trafikanter, fortsat ikke er anvendelige i modulvogntog, fordi længden af sådanne førerhuse vil medføre et reduceret transportvolumen.

Mobility Denmark har endvidere bemærket, at i betragtning af, at det er et væsentligt formål med udkastet at opdatere de tekniske bestemmelser for køretøjer i bilag 1, så de nationale regler bringes i overensstemmelse med de tilsvarende EU-regler og de tilhørende tekniske regler i FN-regulativer, der tilføjes i bilag 3, er det tilsvarende ærgerligt, at særligt ikrafttrædelse af de tekniske krav under GSRI/II og forordningen (EU) 2019/2144 pr. 7. juli 2024 heller ikke er kommet med. Mobility Denmark har hertil bemærket, at de er klar over, at dette muligvis hænger sammen med de af regeringen fastsatte ikrafttrædelsesdatoer (1. januar og 1. juli) for bl.a. national gennemførelse af EU-retsakter, men det ville være hensigtsmæssigt, hvis de relevante bestemmelser kunne medtages. Dette gælder uanset, at de relevante FN-regulativer under GSR-forordningen i sagens natur ikke kræver nogen særskilt implementering i DfK.

DTL opfordrer til, at alle relevante regler bliver implementeret, herunder blandt andet de nye regler for dimensioner og vægte, som netop er trådt i kraft.

ITD har bemærket, at de nye bestemmelser for køretøjers og vogntogs maksimale tilladte vægte og dimensioner, jf. bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, ikke er ført ind i opdateringen af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse. ITD håber, at sammenskrivningen vil blive gjort, så de aktuelle regler og muligheder står anført i hovedbekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, og ikke i en bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, da dette vil forenkle og sikre den bedste og præcise brugeranvendelse.

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at den største fejl i sammenskrivningen er, at de nye længde- og vægtregler fra den nyligt vedtagne dimensionsbekendtgørelse ikke er medtaget, og at det er voldsomt utrygt, at en så væsentlig og ny ændring ikke er kommet med, for det skaber utryghed om, hvad der så også kan være gledet ud.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at DfK ikke regulerer reglerne for modulvogntog og dobbeltrailer-vogntog, hvorfor ændringer heraf i andre regelsæt ikke er relevante for DfK.

For så vidt angår de seneste ændringer af DfK som følge af ændring af dimensionsbekendtgørelsen, gjorde Færdselsstyrelsen i høringsbrevet opmærksom på, at disse ændringer af DfK ikke var indarbejdet i det udkast til DfK, der blev sendt i høring. Dette skyldtes, at de seneste ændringer af DfK endnu ikke var trådt i kraft på høringstidspunktet.

Vedrørende de nye GSR2-krav træder disse først i kraft pr. 6. juli 2024, hvorfor de vil blive indarbejdet i en kommende revision af DfK.

Forslag om øgede vægte, dimensioner og hastigheder for landbrugskøretøjer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at muligheden for større last og længde på lastbilvogntog bør overføres til landbrugskøretøjernes tilladte masse og dimensioner. Tilladt højde på lastbiler er øget til 4,1 m uden begrænsning for, hvilke vejtyper der må køres på, hvilket vil sige, at lastbiler må køre på samme strækninger som landbrugskøretøjer, hvorfor det ikke giver mening at bevare 4,0 m tilladt højde for landbrugskøretøjer, der bør hæves til 4,1 m.

Landbrug & Fødevarer har endvidere bemærket, at traktorer og motorredskaber gennem årtier har været tilladt konstrueret til 40 km/t., hvilket vil sige, at bremsekravene til 40 km/t. overholdes. Tempo 40-ordningen fra 2016 skulle løse dette, men 8 år senere fungerer ordningen stadig ikke. Nu, hvor bremsekravene til påhængskøretøjer øges, foreslår Landbrug & Fødevarer at hæve tilladt hastighed til 40 km/t. for nye EU-typegodkendte påhængskøretøjer bygget til 40 km/t. Traktorernes bremser har været bygget efter EU-reglerne i årtier.

Landbrug & Fødevarer har desuden bemærket, at landbrugserhvervet, ud fra god dialog mellem Landbrugserhvervets Færdselsgruppe og Færdselsstyrelsen, ser frem til en løsning på den manglende mulighed for at køre med traktorer med gummibælter på offentlig vej, og de ser frem til fortsat dialog, så der kan opnås en løsning med ikrafttrædelse 1. januar 2025.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ønsket om at overføre muligheden for større last og højde fra lastbilvogntog til landbrugskøretøjer er et nyt forslag, som ikke vedrører de foreslåede ændringer til DfK. Eventuel gennemførelse heraf ville skulle ske i regi af dimensionsbekendtgørelsen med efterfølgende konsekvensrettelser i DfK.

Derudover bemærker Færdselsstyrelsen, at problematikken omkring hastighedsgrænsen for traktorer og motorredskaber vedrører Færdselsloven og dermed ikke kan løses i DfK.

Forslag om digital database med detailforskrifterne mv.

DTL har bemærket, at de ser frem til, at resultatet bliver en form for digital database, som er let at navigere i og let at forstå for professionelle brugere.

Køretøjsopbyggerne bifalder, at der i bilag 3 fremadrettet vil være en komplet oversigt over relevante, gældende regler af betydning for forståelsen af bekendtgørelsen. Køretøjsopbyggerne har i den forbindelse foreslået, at bilaget gøres digitalt, således at der i versioner, der åbnes på PC er interaktive links til de relevante regelsæt, da det gør arbejdet markant mere smidigt og agilt.

SKAD har bemærket, at det på sigt vil være fordelagtigt, såfremt Færdselsstyrelsen kan opbygge en slags database med detailforskrifterne i Word-format med søgefunktioner, der samler relevante punkter i søgningen, og hvor en søgning på fx M1 samler alle overskrifter, der findes for M1. Da man anvender Word, foreslår SKAD, at man fremstiller en PDF, der kan anvendes i forbindelse med offentliggørelse af bekendtgørelser og love. SKAD ville være glade for, hvis Færdselsstyrelsen kan fortsætte bedriften i denne retning, som desværre er stoppet.

SKAD har hertil bemærket, at det er en del arbejde, men at det ville gøre det meget nemmere at overholde reglerne i virksomhederne, da det kan være utroligt uoverskueligt at forholde sig til op til 1000 sider tætskrevet og delvist juridisk formuleret tekst, som ikke-jurist men egentlig håndværker. Det må være i alles interesse, at så mange som muligt kan anvende detailforskrifterne og ikke mindst VOSAK optimalt, hvilket vil gøre en stor forskel, hvis man kan finde alle relevante afsnit og punkter, der vedrører en køretøjstype, som i dag er spredt over hele detailforskriften og VOSAK. Denne spredning er en stor ulempe, da man ikke kan skabe sig et fyldestgørende overblik over en køretøjstype men skal bladre igennem alle køretøjstyper og dermed kan overse vigtige informationer.

SKAD har endvidere bemærket, at man som yderligere tiltag kunne gøre det muligt eventuelt at fremstille udklip af dokumenter for de enkelte køretøjstyper, som det er sket i f.eks. bilag 2, hvor biler og motorcykler er samlet. Dette vil give mulighed for at trække dokumenter på fx N1, M2 osv., og der er i Word mulighed for at foretage krydsreferencer, så tekst opdateres automatisk i flere dokumenter samtidigt. Dette gør redigering nemmere, når hoveddokumentet DfK redigeres.

SKAD har derudover bemærket, at de er meget glade for, at Færdselsstyrelsen har samlet oversigt i bilag 3 over EU-dokumenter og FN-dokumenter, men at det dog ville være en fordel, hvis Færdselsstyrelsen indretter denne oversigt på styrelsens hjemmeside med links til relevante dokumenter. Det kan være svært at finde de relevante dokumenter, og i særdeleshed finde frem

til UN-ECE. SKAD har hertil bemærket, at det er mange små virksomheder, der bygger op og om på køretøjer, og at de ofte ikke har de fornødne administrative ressourcer til rådighed. Her kan Færdselsstyrelsen aktivt medvirke til at give branchen bedre forudsætninger for at finde frem til netop det dokument, man har brug for ved en given opgave.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelser skal offentliggøres i Lovtidende og Retsinformation, som derefter viser den gældende udgave. Færdselsstyrelsen har dog noteret sig branchens ønsker og vil tage det med i det videre arbejde.

Teknisk dialog med Færdselsstyrelsen

SKAD har bemærket, at teknikken i køretøjer er svær og ikke bliver nemmere i fremtiden, hvorfor det er vigtigt, at Færdselsstyrelsen har en kompetent teknisk afdeling, der konkret kan svare på tekniske spørgsmål, da det er styrelsen, der har hjemmel til at træffe beslutninger. SKAD har derfor foreslået, at styrelsen indretter en særlig hotline, der giver aktører i branchen mulighed for at kontakte styrelsen ifm. DfK og spørgsmål hertil, da det er vigtigt, at branchen kan agere hurtigt for ikke at mindske konkurrenceevnen, hvor styrelsen kan bidrage positivt med support. SKAD har hertil bemærket, at styrelser i andre lande ofte er opdelt i juridiske og tekniske sektioner, så der er mulighed for kompetent dialog på områderne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at ikke der er behov for en særlig hotline i forhold til DfK, da alle kan rette telefonisk henvendelse til Færdselsstyrelsen på hverdage undtagen onsdag, hvor der er mulighed for både juridisk og teknisk vejledning.

Datoformat ved overgangsregler

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at det anvendte datoformat i bekendtgørelsen med tilhørende bilag samt i VOSAK ikke er tilstrækkeligt klart i forhold til, hvilket århundrede, der henvises til. Ud fra sammenhængen vil det formentlig ikke give anledning til tvivl i praksis, men de opfordrer til, at vendinger som fx "før 01.07.24" erstattes med "01.07.2024".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i bilag 1, pkt. 1.01.006, om overgangsbestemmelser er indsat en uddybende forklaring om, hvilket årstal der henvises til.

Kørsel med "stort motorredskab" efter særtransportbekendtgørelsen

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at alle køretøjer skal efterleve vejsidesyn og har i den forbindelse spurgt, om kørsel med "stort motorredskab" efter særtransportbekendtgørelsen er indtænkt i dette, og om det konflikter med DfK.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den pågældende kørsel skal foregå efter reglerne i særtransportbekendtgørelsen, som ikke er i konflikt med DfK.

Definition af ”Fabrikant”

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at der generelt synes at være en udfordring med definitionen af fabrikant, særligt ved trinvis/etapevis opbyggede køretøjer. Her vil der være flere fabrikanter, der hver især skal være ansvarlige for deres del af opbygninger. En stage 2-opbygger har i dag ikke mulighed for (fysisk på køretøjet eller i et offentligt register) at gøre opmærksom på, hvad der præcist er foretaget af vedkommende. Dette er u hensigtsmæssigt, særligt når der kræves fabrikationsplade. En præcisering af kravene for fabrikationsplade ved sådanne opbygninger er derfor nødvendigt. Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at Færdselsstyrelsen eksempelvis kan lade sig inspirere hertil af bilag IX i forordning (EU) 2028/828, der også indeholder eksempel på sådan fabrikationsplade.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den nævnte udfordring ikke er en ny problemstilling i forbindelse med denne opdatering og sammenskrivning af DfK. Bemærkningerne vil blive medtaget ved arbejdet med godkendelse af nationale individuelle køretøjer.

Anvendelse af karrosserikoder

Køretøjsopbyggerne, har bemærket, at de undrer sig over, at der ikke anvendes karrosserikoder, som disse er anført i EU-retten, fx forordning (EU) 858/2018, når en del af formålet med sammenskrivningen er at tilnærme lovgivningen EU-reglerne. Udfordringen med fraværet heraf ses især ved køretøjer til særlig anvendelse, og det formodes, at en angivelse af karrosserikoderne på køretøjernes registreringsattester også ville gøre livet lettere for myndigheder og køretøjsfabrikanter i forhold til opgørelse af CO₂-regnskaber.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at anvendelse af karrosserikoder ikke er en del af den foreliggende opdatering og sammenskrivning af DfK, hvorfor der ikke er sket indførelse heraf.

Krav om maksimal koblingslængde for lastbiler til synsfri sammenkobling

ITD har bemærket, at det er glædeligt, at krav om koblingslængde på maksimalt 4,50 m/6,50 m for lastbil til synsfri sammenkobling med sættevogn fjernes, da der herved skabes en klar forenkling, som fører til bedre muligheder for tidssvarende optimal specificering og sammensætning af sættevognsvogntog, dog under særlig iagttagelse af vendecirkelkravene.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningen.

§ 2 - Definitioner

AutoConsult har bemærket, at der savnes henvisning til køretøjer med individuel EU-godkendelse.

Motorhistorisk Samråd har anbefalet, at anvendelsesområder og definitioner udvides til at omfatte alle definitioner og forkortelser, der anvendes i bekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at en individuel EU-godkendelse også anses som en EU-godkendelse og dermed en e-godkendelse, som fremgår af definitionerne.

Færdselsstyrelsen har derudover foretaget en konkret vurdering af hvilke definitioner, der er nødvendige at have med i DfK.

§ 2, nr. 1 - CoC-dokument

AutoConsult har bemærket, at CoC-dokument bør defineres tydeligere og referere til eller erstattes med EU's definition, så der ikke er tvivl om, hvad det er for et dokument, der menes, herunder med henvisning til de officielle betegnelser i de gældende køretøjsforordninger. I EU-forordningerne 2018/858, 167/2013 og 168/2013 er "Typeattest" defineret som "det dokument, der er udstedt af fabrikanten og attesterer, at et fremstillet køretøj er i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har besluttet, at "CoC" benyttes i stedet for ordet "typeattest", da det er det udtryk, der anvendes i daglig tale i branchen. "Typeattest" har tidligere i national ret betydet noget andet end det pågældende dokument.

Det bemærkes i den forbindelse, at Færdselsstyrelsen efter den offentlige høring har besluttet at erstatte "CoC-dokument" med blot "CoC".

§ 4 - Ombygning af EU-typegodkendte køretøjer

AutoConsult har bemærket, at der savnes henvisning til, at EU-typegodkendte køretøjer også kan godkendes efter kravene i Bilag 2, men at de ikke-ombyggede dele af køretøjet fortsat anses som EU-typegodkendte, hvilket svarer til den nuværende beskrivelse i VOSAK under § 3.

AutoConsult har desuden bemærket, at der savnes en henvisning til ældre direktiver, som også ofte fremgår af e-godkendte køretøjers fabrikationsplader, herunder i særdeleshed direktiv 2001/116, som stadig ses på en lang række nyere personbiler. Alternativt bør der ikke laves, hvad der ligner at skulle være en udtømmende liste.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan til den første bemærkning oplyse, at forklaring herom videreføres i opdateringen af VOSAK.

For så vidt angår den anden bemærkning, vil det i VOSAK fremgå, at der på fabrikationspladen på et e-godkendt køretøj – som alternativ til de nævnte direktiver – kan være angivet et ændringsdirektiv til de pågældende direktiver.

§ 5 - Individuel EU-godkendelse og WVTA (Whole vehicle type approval)

AutoConsult har bemærket, at der savnes henvisning til køretøjer med individuel EU-godkendelse, da det kan give forvirring, når overskriften for afsnittet kun omtaler typegodkendte køretøjer.

AutoConsult har endvidere bemærket, at det bør gøres klart, at det ikke kun er køretøjer med WVTA og udstyr med en endelig komponent- eller systemgodkendelse, der skal anerkendes/ikke nægtes godkendelse. Alle kontraherende parter i EU og UNECE er forpligtede til også at anerkende godkendelser for enkelte køretøjstekniske områder for komponenter og systemer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at en individuel EU-godkendelse også anses som en EU-godkendelse og dermed en e-godkendelse, som fremgår af definitionerne.

For så vidt angår den anden bemærkning kan Færdselsstyrelsen oplyse at medlemsstaterne ikke nødvendigvis er forpligtede til at anerkende nationale godkendelser fra andre medlemslande, som ikke er foretaget i henhold til et EU-direktiv, en EU-forordning eller et FN-regulativ.

Færdselsstyrelsen har i den forbindelse mulighed for at efterspørge godkendelsesgrundlaget fra den godkendende myndighed i en anden medlemsstat, førend køretøjet eller komponenten accepteres eller afvises i Danmark efter en konkret vurdering.

§ 7 - Eftermontering af udstyr på traktor

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det alle dage har været almindelig praksis at eftermontere et stort udvalg af udstyr på landbrugserhvervets traktorer og motorredskaber, eksempelvis rabatklippere, armklippere til læhegn, skovningsudstyr, frontlæssere, tvillinghjul og liftophængt udstyr som plove, harver og såmaskiner. Det er uklart, om det problematiseres at eftermontere sådant udstyr. Landbrug & Fødevarer har hertil spurgt, om det nu skal godkendes, og hvordan det eventuelt skal ske. Landbrug & Fødevarer har derfor kraftigt opfordret til ikke at problematisere noget, der ikke udgør en sikkerhedsrisiko.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er foretaget ændringer i DfK i forhold til dette emne, men at reglerne herom findes i synsbekendtgørelsen.

§§ 8 og 10 - Undtagelse til krav om E-godkendelse af sliddele til ældre køretøjer

Motorcykel Importør Foreningen har bemærket, at det helt generelt bør indtænkes, at det kun er muligt at holde en motorcykel i original stand i 10-15 år. Overalt i udkastet, muligvis tilbage fra tidligere detailforskrifter, opereres med rigide datoer. Motorcykel Importør Foreningen har hertil

bemærket, at det vil være ærgerligt, hvis detailforskrifterne kommer til at bidrage til "brug og smid væk"-kulturen, når tilgangen til originale reservedele forsvinder, og at man faktisk allerede ser det i forbindelse med udstødningssystemer til motorcykler registreret umiddelbart efter 2004. De originale fås ikke længere, og ifølge forslaget vil enhver anden udstødning, selv E-godkendte - udløse krav om dokumentation fra en prøvningsinstans, hvilket er helt uholdbart.

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at de finder det positivt med denne undtagelsesbestemmelse, idet det kan være vanskeligt nok at fremskaffe reservedele til veterankøretøjer, og i praksis helt umuligt, hvis de skal leve op til godkendelses- og mærkningskrav, som ikke var gældende, da køretøjet var nyt eller i brug som almindeligt transportmiddel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er foretaget ændringer i det forhold, at køretøjer skal opfylde de bestemmelser, der var gældende på tidspunktet for første registrering og vurderer, at der ikke er behov for at lempe reglerne bagudrettet. Dog er reglerne i § 10 for EU-godkendelse af udstyr lempet, således at sliddele, herunder bremses og udstødning, ikke skal være E-godkendt, når køretøjet er ældre end 20 år.

Det bemærkes, at E-godkendte udstødninger ikke vil udløse krav om dokumentation fra en prøvningsinstans.

§§ 9 og 10 - Undtagelser til krav om typegodkendelse af udstyr

AutoConsult har bemærket, at undtagelsen er beskrevet som supplerende krav fremfor undtagelse, og at det bør omformuleres, så der rettelig fremgår, hvad der er undtaget, og ikke modsat, ligesom i § 10.

AutoConsult har bemærket, at der savnes en undtagelse for udstyr, som indgår i en ombygning, der dokumenteres efter kravene i bilag 2. Ved konstruktive ændringer, herunder større ombygninger, vil det typisk ikke være muligt at benytte E-godkendt udstyr, hvilket heller ikke anses for relevant, når der laves supplerende dokumentation for opfyldelse af de alternative krav.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at § 9 er blevet omformuleret, så det fremgår tydeligere, hvad der er undtaget.

Endvidere kan Færdselsstyrelsen oplyse, at når der foretages ombygninger på et køretøj efter kravene i bilag 2, anses køretøjet ikke længere for at være e-godkendt på det pågældende område.

§ 14 (nu § 12) Tilkoblingsanordning på traktor

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at i driftssituationer, hvor traktorer anvender liftophængte redskaber, afmonteres trækstangen i mange tilfælde midlertidigt, da den kan skade kraftoverførselsakslen ved sænkning af liften. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at § 14

kan tolkes som om, at midlertidig afmontering er ulovligt og foreslår derfor en omformulering til følgende: "... skal være konstrueret med ...".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om, at en traktor skal være forsynet med tilkoblingsanordning, er fjernet.

§§ 14-16 (nu §§ 12-14) - Sammenkobling af person-/varebil med påhængskøretøj

FDM, har bemærket, at de ikke umiddelbart har bemærkninger til sammenkoblingsmetoden, idet muligheden for, at denne ikke behøver at være synsfri, kun kan ses som en forenkling, der harmonerer bedre med EU-regler på tværs af landegrænser.

FDM, har dog en kommentar til el-tilslutningen, da denne i pkt. 6.01.310 stadig omtales som til synsfri sammenkobling. En standardisering af el-stikket bør stadig være et krav, uanset tilkoblingen er synsfri eller ej, da kontrol af det trækkende køretøjs el-stik-funktion i forbindelse med syn ellers vil vanskeliggøres og måske ikke være mulig, da synsvirkomheden ikke kan forventes at være i besiddelse af adaptere, der kan passe til alle stiktyper.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har vurderet, at der ikke skal være standardisering af el-stikket, da der ikke er EU-regler herom, og det dermed kan skabe en national hindring. Da der fremadrettet ikke er krav om standardiserede el-stik, er det heller ikke noget, som synsvirkomheden skal kontrollere. Brugere af køretøjet skal dog kontrollere, at lyset på påhængskøretøjet lyser korrekt inden kørsel.

§§ 17 og 18 (nu §§ 15 og 16) - Kørsel ifm. opbygning eller reparation m.v.

FDM har spurgt til, om disse paragraffers tekst ikke i stedet bør indledes med ordene "Kørsel i begrænset omfang", da disse ellers kan bruges som undskyldning for, at et køretøj ikke opfylder normale krav, og en eventuel retsforfølgelse i en sag, hvor tvivl måtte opstå, kan vanskeliggøres.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har vurderet, at der ikke er behov for at definere omfanget af kørslen ud over at den skal foregå i forbindelse med opbygning eller reparation m.v.

§ 17, stk. 1, nr. 7 (nu fjernet) - Underkøringsværn

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at der for dem ikke er grund til at lempe de nugældende regler for sikkerhed til underkøringsværn ved kørsel i forbindelse med opbygning. Køretøjsopbyggerne kan dog bifalde, at et skadet køretøj, der kan køre ved egen hjælp, tilstås mulighed for at køre til reparation, hvis det netop er underkøringsværnet, der er skadet i et omfang, så det ikke opfylder sit formål.

Køretøjsopbyggerne har endvidere bemærket, at de på branchemødet hos Færdselsstyrelsen noterede sig politiets bekymring for at kunne foretage en effektiv håndhævelse med sigte på en

høj trafikikkerhed, men at dette må overlades til en konkret bevisførelse, såfremt situationen måtte opstå. Det vil også kunne fremtvinge trafikfarlige situationer, hvis et skadet køretøj skulle henstå på offentlig vej alene på grund af et manglende/skadet underkøringsværn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget politiets bemærkninger til efterretning og har fjernet den foreslåede mulighed for at undlade underkøringsværn i de pågældende situationer, da det anses for at være for farligt. Teksten i DfK handler om kørsel som led i køretøjets opbygning eller reparation og tager ikke hensyn til akut opståede situationer i trafikken. Det må som foreslået af Køretøjsopbyggerne håndteres konkret af politiet.

§ 18 (nu § 16) - Kørsel uden for lygtetændingstiden

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at man kan undlade at bruge kørellys ved lejlighedsvis kørsel med motorkøretøjer, som er registreret første gang inden den 1. januar 1951, og at denne undtagelse er opstået i reglerne i 1990, på grund af hensyntagen til ældre biler med dynamo, og dermed en kontinuerlig høj belastning af et el-system, der ikke er beregnet til det. Generatoren bliver først almindelig midt i tresserne, hvor Fiat var de første, der havde dette i deres nye model 124, der introduceres i 1966. Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at der derfor kan være et behov for, at undtagelsen opdateres til de virkelige forhold, eksempelvis med en undtagelse, der gælder køretøjer ældre end 1. januar 1966 i stedet den for nugældende.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglerne har stået uforandret, siden kravet om kørellys blev indført. Forud for indførelsen af undtagelsen blev det undersøgt, hvilke køretøjer der ville have problemer med at opfylde kravene til at holde lyset tændt. Færdselsstyrelsen finder ikke, at biler fra mellem 1951 og 1966 har ændret sig, siden denne oprindelige vurdering blev foretaget, og finder derfor ikke anledning til at ændre regler om kørsel uden for lygtetændingstiden.

§ 21 (nu § 19) - Måling af længde ifm. frontmonteret udstyr

AutoConsult har spurgt til, hvad der skal ske med øvrigt frontmonteret udstyr, herunder om dette stadig skal være overladt til Meddelelse 2031.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at øvrigt frontmonteret udstyr fortsat reguleres af Meddelelse 2031.

§ 24 (nu § 22) - Ildslukkere

AutoConsult har stillet spørgsmål om, hvordan en "brugerbestemmelse" harmonerer med, hvis der stilles andre krav i de tekniske krav i internationale retskilder, hvorefter køretøjerne er godkendt. AutoConsult har hertil spurgt, om der så skal tilføjes yderligere udstyr til et udstyrsniveau, der allerede er vurderet at være tilfredsstillende.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ildslukkere ikke betragtes som en del af køretøjet og ikke er en del af køretøjets typegodkendelse. Kravet om tilstedeværelse af ildslukker er derfor en national anvendelsesbestemmelse, der ikke er en del af bilens godkendelse og dermed ikke skal kontrolleres ved syn.

§ 29, stk. 3 (nu § 27, stk. 3) - Gennemsyn af standarder

AutoConsult har spurgt til, hvorvidt det gælder i hele Færdselsstyrelsens åbningstid, og om man skal bestille tid eller bare dukke op.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen opfordrer til, at man henvender sig til styrelsen og aftaler et tidspunkt for gennemsyn af en standard.

§ 32, stk. 2 (nu § 30, stk. 2) - Indarbejdelse af tekniske bestemmelser for busser

AutoConsult har stillet spørgsmål om, hvorfor man har valgt ikke at samle de tekniske bestemmelser for busser og ophæve de gamle bekendtgørelser fra 1962 og 2007, når nu man har indarbejdet regler for minitruck og traktorer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at forslaget om at indarbejde de tekniske bestemmelser for busser ligger uden for det overordnede mål om at sammenskrive alle de gældende DfK'er samt opdatere til de nyeste EU-krav. Af tids- og ressourcemæssige årsager har det været nødvendigt at begrænse omfanget af den i forvejen store opgave.

Bilag 1, afsnit 1.03. - Køretøjsarter og -anvendelser

AutoConsult har bemærket, at det havde været rart, hvis EU's aktuelle definitioner blev inddraget og beskrevet i sin helhed, så der ikke opstår tvivl om, hvordan køretøjer skal håndteres og indplaceres i det øjeblik, DfK finder anvendelse.

Motorhistorisk Samråd har henledt opmærksomheden på en mindre begrebsmæssig uoverensstemmelse, da det af afsnit 1.03 følger, at et motorkøretøj er forsynet med fire eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende. Efter pkt. 8.02.010 skal et motordrevet køretøj dog være forsynet med dæk på alle hjul.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det overordnede mål har været at sammenskrive alle de gældende DfK'er samt opdatere til de nyeste EU-krav. Indførelse af nye køretøjsarter i dansk ret vil kræve omfattende analyse og arbejde på tværs af myndigheder. Dette har af tids- og ressourcemæssige årsager ikke har været muligt under dette arbejde med DfK.

For så vidt angår definitionen af et motorkøretøj, betyder denne ikke, at biler må have bælte, valser, meder osv. efter dansk ret. En bil, der har f.eks. bælte, anses stadig som en bil – blot ikke en lovlig bil.

Bilag 1, pkt. 1.03.020 - Trehjulet køretøj, der anses som bil

AutoConsult har bemærket, at sidste sætning om konstruktive ændringer bør fjernes, da regler for dette nu er defineret i bilag 2 og er i modstrid med dette afsnit.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at den pågældende sætning er fjernet.

Bilag 1, pkt. 1.03.022 - Reduceret sædeantal

AutoConsult har bemærket, at der er krav om kørekort i kategori D1/D og eventuelt takograf osv. ved kørsel, der kræver tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring trods reduceret sædeantal, da køre- og hviletidsbestemmelserne ikke går ud fra det øjeblikkelige antal sæder men derimod antallet af mulige sæder/siddepladser.

AutoConsult har hertil bemærket, at det af bekendtgørelse nr. 1402 af 30. november 2023 om kørekort blot fremgår, at bilen skal være "indrettet til" befordring af højst otte personer foruden føreren og en tilladt totalvægt på ikke over 3500 kg, men at det ikke klart er defineret, hvad der menes med "indrettet til".

AutoConsult har endvidere bemærket, at det af direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort med senere ændringer fremgår, at kategori B giver ret til at føre "biler med en tilladt totalmasse på ikke over 3.500 kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren; til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg."

AutoConsult har hertil bemærket, at der dermed også kræves kørekort til kategori D1/D, for lovligt at kunne føre en nedstolet bil, da bilen altid vil være konstrueret og fremstillet til befordring af flere end otte personer foruden føreren.

AutoConsult mener dermed, at det er svært at se, at reglerne for nedstoling af biler har reel relevans, og der indstilles derfor til, at de udgår.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er tale om en velkendt problematik, som det af tids- og ressourcemæssige årsager ikke har været muligt at håndtere i forbindelse med denne ændring af DfK.

Bilag 1, pkt. 1.03.050 - Definition af traktor

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det i forhold til formuleringen "godkendt til 40 km/t. med tilhørende tolerance" bør tilføjes, at der er tale om en dansk tolerance (Meddelelse 1999 - Tempo

40) eller en EU-tolerance (forordning 167/2013). Desuden bør det præciseres, at EU-typegodkendte traktorer accepteres i Danmark, da forordning 167/2013 er direkte gældende i alle medlemsstater, og tolerancen i Meddelelse 1999 bør tilpasses forordning 167/2013.

Landbrug & Fødevarer har endvidere foreslået en omformulering vedrørende ATV-køretøjer, der er forsynet med lad, eller som ikke er godkendt til at kunne trække en vægt mindst svarende til sin egen teknisk tilladte totalvægt, så det er tydeligt, at disse kun må godkendes som traktor til brug for landbrug, skovbrug og gartneri.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at problematikken i Meddelelse 1999 ikke kan håndteres i DfK men skal håndteres særskilt. Endvidere følger det allerede af § 5, at EU-typegodkendte køretøjer kan indregistreres i Danmark uden yderligere tekniske krav. Arten bestemmes dog i medfør af Færdselsloven.

For så vidt angår ATV-køretøjer, har Færdselsstyrelsen ikke fundet anledning til at ændre teksten, da den vurderes at være tilstrækkelig tydelig.

Bilag 1, pkt. 1.03.120, 121 (nu fjernet), 122 (nu fjernet) og 130 - definitioner af påhængsvogne

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det bør fremgå, at EU-typegodkendte traktorpåhængsvogne efter forordning 167/2023 hedder kategori R i typegodkendelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det anførte er blevet tilføjet i VOSAK.

Bilag 1, pkt. 1.03.120, 121 (nu fjernet), 122 (nu fjernet), 130 og 140 - kategorier for landsbrugskøretøjer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det bør fremgå, at langbrugspåhængskøretøjer som vogne og påhængsredskaber lovligt kan være konstrueret til 40 km/t. +/- tilhørende dansk eller EU-tolerance. Fx kan EU-typegodkendte kategori R (vogne) og S (redskaber) godkendes til 40 km/t. +/- EU-tolerancen. Desuden kan det overvejes at slå 120 og 121 sammen. Uanset om traktorpåhængsvogne er registreret eller ej, er disse vogne identiske, da kravene til dem er 100% ens.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglerne om tempo 40-kørsel fremgår af Meddelelse 1999, som er under revision. Derudover er pkt. 120, 121 og 122 blevet slået sammen.

Bilag 1, pkt. 1.03.140 - Definition af påhængsredskaber

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det bør fremgå, at EU-typegodkendte påhængsredskaber efter forordning 167/2013 hedder kategori S i typegodkendelsen.

Landbrug & Fødevarer har endvidere bemærket, at punktet indeholder en meget specifik liste med fx grus-/saltspreder, kalk-/gødningsspreder mv., hvorfor det bør fremgå, at listen er eksempler. Alternativt bør der tilføjes flere, som eksempelvis gyllevogn, trailersprøjte, mixervogn, harve, såmaskine, grusudlægger, vandudlægger, jordstabiliseringsmaskine, scraper, Vejhovl, halmsnitter, knuser-/sorteringsmaskine, generatoranlæg, ammoniakudstyr, bugseret plov, vogn med kranfunktion, tromle, crimper, bejdseanlæg, roe/kartoffel optager, gulerodsoptager, forsursingsanlæg, omrører, pumpeanlæg, grønthøster, kabelvogn, cementblander, vandingsmaskine, snittevogn. Ved en specifik liste er der 100% garanti for at glemme noget.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det anførte om kategori S er blevet tilføjet i VOSAK, og at de pågældende eksempler er fjernet fra DfK og indsat i VOSAK i stedet for.

Bilag 1, pkt. 1.03.143 - ikke-registreringspligtige påhængsredskaber

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at landbrugskøretøjer kan være affjedrede, uden at det skal medføre registrering. I forhold til landbrugskøretøjer bør hastigheden rettes til 40 km/t. +/- dansk eller EU-tolerance, da det ellers konflikter med EU-typegodkendte påhængsredskaber, der kan være EU-typegodkendt til 40 km/t.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det pågældende afsnit er fjernet fra DfK, da reglerne om registreringspligt henhører under skattemyndighederne (hvor der p.t. er en grænse på 30 km/t.). Uanset at et køretøj er EU-godkendt til en bestemt hastighed, er det medlemsstaterne, der fastsætter hastighedsgrænser for køretøjet.

Bilag 1, pkt. 1.03.199 - Dobbeltregistrering af blokvogn

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det skulle være almindeligt med dobbeltregistrering af blokvogne, så de både er registreret samt godkendt til blokvognskørsel. Dette giver mulighed for bedre udnyttelse af en "flatbed" trailer eller vogn, da de så både kan bruges til almindelige masser og dimensioner og til "oversize" laster. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at der vel ingen grund er til at forhindre det. Der gives denne mulighed i forhold til masse, men behovet kan også være der for dimensioner.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det pågældende afsnit er fjernet fra DfK, og at muligheden for at blive godkendt til både blokvognskørsel og almindelig godstransport indsættes i VOSAK.

Bilag 1, pkt. 1.03.300 - Køretøjer til særlig anvendelse

Landbrug & Fødevarer har foreslået, at selvkørende flihsuggere kunne placeres her, og har bemærket, at de ifølge producenten er opbygget og EU-typegodkendt som et N3G køretøj. Det aktuelle køretøj er tidligere blevet synet som værende en "mobilkran", hvilken den dog ikke er.

Der er tale om en terrængående lastbil, som er indrettet med kranfunktion til at føde den påbyggede flishugger (en lastbil til særlig anvendelse).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at uanset at et køretøj er EU-typegodkendt, betyder det ikke, at det har lov til at køre, hvis køretøjets vægte overstiger de i direktiv 96/53/EF nævnte vægte. I Danmark tillades, at visse tungere køretøjer, herunder mobilkran, kører efter reglerne i særtransportbekendtgørelsen.

Bilag 1, pkt. 1.03.364 - Campingbil

AutoConsult har bemærket, at det bør tilføjes, at der kan være yderligere afgiftsrelaterede betingelser, medmindre dette er ensrettet med Motorstyrelsens krav til indretning af campingbil.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at DfK ikke omhandler afgiftskrav, og at campingbiler under alle omstændigheder skal fremstilles for Motorstyrelsen inden registrering.

Bilag 1, pkt. 1.04 - Køreklar vægt

AutoConsult har bemærket, at definitionen bør ensrettes og defineres i overensstemmelse med EU's definition, og at der herunder bør differentieres imellem "masse i køreklar stand" (uden ekstraudstyr) og "køretøjets reelle masse". Ligeledes bør "Tjenestevægt" udfases eller ligestilles med køreklar vægt, og blot referere til dette.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den danske definition af køreklar vægt svarer til EU's definition af køretøjets reelle masse, og at masse i køreklar stand (uden ekstra udstyr) ikke anvendes i dansk ret. Endvidere kan Færdselsstyrelsen oplyse, at tjenestevægt for en motorcykel ikke er lig med køreklar vægt, hvorfor udtrykket tjenestevægt fortsat er relevant.

Bilag 1, pkt. 1.04 - Nyttelast

AutoConsult har bemærket, at tjenestevægt bør erstattes af køretøjets reelle masse eller køreklar vægt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at tjenestevægt og køreklar vægt ikke altid er det samme, hvorfor det er nødvendigt at bevare begge begreber.

Bilag 1, pkt. 1.04 - Storvolumendæk

AutoConsult har bemærket, at begrebet ser ud til at være skrevet ud af bekendtgørelsen, da der i pkt. 8.02.099 er slettet punktet, der omhandler storvolumendæk, og punktet bør deraf slettes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at begrebet nu er fjernet og alene findes i særtransportbekendtgørelsen.

Bilag 1, pkt. 1.04 - Faktisk totalvægt

AutoConsult har bemærket, at begrebet ser ud til at være skrevet ud af bekendtgørelsen, da der i pkt. 3.02.200 nu ikke længere omtales faktisk totalvægt men derimod tilladt vogntogsvægt, og punktet bør deraf slettes. Det kunne dog være formålstjenligt med henvisning til dimensionsbekendtgørelsen i pkt. 3.02.200, som fortsat sikrer, at faktisk totalvægt kan benyttes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at begrebet faktisk totalvægt fortsat forekommer enkelte steder i DfK, f.eks. i forbindelse med synsfri sammenkobling, hvorfor det ikke er fjernet.

Bilag 1, pkt. 1.04 - Styrende aksel

AutoConsult har bemærket, at definitionen bør indeholde samme supplerende undtagelse som beskrevet i pkt. 4.01.020 (1), om at der ikke behøver at være mekanisk forbindelse, såfremt bestemmelserne i ECE R79-03 er opfyldt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen oplyser, at den anførte undtagelse nu er tilføjet.

Bilag 1, pkt. 1.04 - Totalvægt

AutoConsult har bemærket, at det er forvirrende, at der opereres med et begreb, som kan dække over flere forskellige andre definerede begreber, herunder faktisk totalvægt, som er skrevet ud af pkt. 3.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen oplyser, at begrebet nu er fjernet som selvstændigt begreb.

Bilag 1, pkt. 2.01.001 (9) - Forskel i stelnumre

AutoConsult har bemærket, at der med tilføjjelsen også bør nævnes, at der kan være forskel ved et eller flere tegn i de to stelnumre.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det administrative omkring stelnummer fortsat findes i VOSAK, hvorfor det ikke er tilføjet i DfK.

Bilag 1, pkt. 2.01.030 - Fabrikationsplade på motorcykel

SKAD har bemærket, at der på motorcykel ikke er tale om en plade men et klistermærke og spørger til, hvorvidt motorcykler vil få udfordringer ved vejsidesyn, hvis et sådant mærke ikke længere er monteret, er ødelagt eller er gået tabt gennem årene pga. slid eller reovering. Gennem mange år er der blevet synet og indregistreret motorcykler helt op til 2019, uden at man har haft klare regler på området. Et registreringsyn blev ofte gennemført, uden at motorcyklen blev løftet ned fra en trailer og syn af motorcykler er i mange år foregået ved visuel inspektion af lys og stelnummer. Disse motorcykler forefindes fortsat indregistreret, fordi en motorcykel ikke anses som et transportmiddel men snarere som hobby. Mange ejere er ikke klar over, at der kan være udfordringer med en motorcykel, da rigtig mange motorcykler er blevet synet flere gange ved ejerskifte og solgt både privat og via forhandlere, også i det vi i dag kalder "i ulovlig stand".

SKAD har hertil bemærket, at man tidligere har gjort opmærksom på dette problem, men at Færdselsstyrelsen ikke har kunnet levere værktøjer eller muligheder for enten at trække en streg i sandet eller lempe reglerne i forbindelse med ældre motorcykler, når disse har kørt i Danmark i mange år. SKAD mener ikke, at det er ejerens problem, at myndigheden ikke har fulgt regler og heller ikke har implementeret EU-direktiver i forbindelse med registreringsyn. Det har i alle år været en udfordring, fordi man i styrelsen ikke har haft den fornødne kompetence på motorcykelområdet. SKAD har hertil bemærket, at man i 2016 har bistået med at udforme afsnit 18.05 i VOSAK for at skabe overskuelige regler for ombygning af motorcykler, men desværre blev der dog med forsigtighedsprincippet pålagt meget store krav, som på nogle områder må anses for overdrevne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om, at en motorcykel skal være forsynet med fabrikationsskilt kun gælder for motorcykler registreret første gang den 1. juli 2024 eller senere. Desuden præciseres i VOSAK, at der ikke er krav om, at fabrikationsskiltet er originalt, men kun at det skal indeholde de foreskrevne oplysninger. Man kan derfor få lavet et nyt, hvis det oprindelige forsvinder på den ene eller anden måde.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at der i 2019 blev indført regler om ombygning i bilaget til bekendtgørelse om prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område, som udsprang af tidligere udgaver af VOSAK. Disse regler er nu overflyttet til DfK, og der er i den forbindelse ikke sket afgørende ændringer af reglerne om ombygning. Ejeren har altid haft pligt til af køre til syn og få godkendt konstruktive ændringer af styretøj, bremses, motor og bærende elementer – også i henhold til tidligere gældende regler.

Bilag 1, pkt. 2.02.310

Landbrug & Fødevarer har foreslået, at der tilføjes forklaringer for skiltene, herunder hvad "ST", "L", "HT" og "AT" betyder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at én af figurerne er fjernet, så det kun er "ST", der er tilbage. "ST" betyder skammeltryk, men styrelsen har vurderet, at der ikke er behov for en forklaring heraf.

Bilag 1, pkt. 2.02.310 (2) - Påskrifter om tilladt totalvægt og last m.v. for påhængskøretøjer

Foreningen af Vognimportører har bemærket, at påskrift/skilt, der angiver tilladelig nyttelast, i de sidste år har været overflødig, da alle nyere biler har udstyr, der viser de aktuelle akseltryk i førerhusets display. Det skønnes at være et levn fra fortidens regler, som er blevet overset.

ITD har bemærket, at det glæder dem, at kravene om påskrifter med angivelse af tilladt totalvægt og last/nyttelast fjernes for lastbiler og påhængsvogne. ITD bemærker dog, at der for sættevogn og påhængsredskab på sættevognschassis til synsfri sammenkobling ifølge udkastet fortsat vil være krav om påskrift eller skilt, der angiver, at reglerne for påskrifter på disse køretøjer ligeledes kan fjernes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen oplyser, at figuren vedrørende påskrifter nu er fjernet, så der ikke er krav om skilt med totalvægt og last for påhængs-/sættevogne. Der er dog fortsat krav om en særlig påskrift på køretøjer til synsfri sammenkobling vedrørende V-værdi m.v.

Bilag 1, afsnit 3.01 - Nye vægte og akseltryk m.v.

AutoConsult har bemærket, at vægtgrænser ikke er opdateret svarende til bekendtgørelse nr. 1405 af 30. november 2023 og at dette er meget uheldigt, da det herved ikke er muligt at forholde sig til, hvordan den endelige formulering vil blive, da der er lagt op til en del sproglige justeringer, som afviger i forhold til den nyligt udstedte ændringsbekendtgørelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i høringsbrevet blev gjort opmærksom på, at de seneste ændringer af DfK som følge af ændring af dimensionsbekendtgørelsen ikke var indarbejdet i det udkast til DfK, der blev sendt i høring. Dette skyldtes, at de seneste ændringer af DfK endnu ikke var trådt i kraft på høringstidspunktet.

Tilpasningerne i forhold til dimensionsbekendtgørelsen er efterfølgende foretaget.

Bilag 1, afsnit 3.01.010 - Akseltryk i bogie

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at en særlig problemstilling afledt af dimensionsbekendtgørelsen er anførelse af, at der på treakslede køretøjer med tvillingmontering på drivaksel (pkt. 3.01.010 (4)) ikke må overskrides et akseltryk på 9,5 t., hvis der ikke er vejvenlig affjedring. Denne totalvægt er medtaget fra § 22, stk. 5, i dimensionsbekendtgørelsen men synes uhensigtsmæssig, når den gængse begrænsning er på 10 t.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er foretaget ændringer på baggrund af det anførte, da den gældende regel stammer fra EU.

Bilag 1, pkt. 3.01.060 - Motorredskab

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det fremgår, at motorredskab skal opfylde bestemmelserne for traktor, men at motorredskaber ikke nødvendigvis er konstrueret til at trække en vægt mindst tilsvarende egen vægt, hvorfor der ikke kan henvises til traktor, uden at denne problemstilling håndteres. Motorredskaber kan også være monteret med lad.

Landbrug & Fødevarer har desuden foreslået at tilføje et punkt (3), hvorefter motorredskaber kan køre under særtransportforordningen som "stort motorredskab".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglen om, at motorredskab skal opfylde bestemmelserne for traktor, kun henviser til de pågældende bestemmelser for traktor i indeværende afsnit 3.01. Kravet om, at en traktor skal kunne trække en vægt svarende til sin egen teknisk tilladte totalvægt, fremgår af afsnit 1.01 om definitioner af køretøjsarter og gælder således ikke for motorredskab.

Bilag 1, pkt. 3.01.200 (1) - Vogntogsvægte for landbrugskøretøjer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at vogntogsvægte bør tilpasses bekendtgørelse nr. 1415 af 30. november 2023, så lastbiler og landbrugskøretøjer sidestilles og har indsat forslag til justeringer med bemærkning om, at lastbil som minimum bør ændres til trækkende køretøj. Landbrug & Fødevarer har endvidere bemærket, at man kan diskutere, om ændringer skal omfatte ikke-registrerede landbrugskøretøjer, og at de traktorvogntog, der er registrerede, betaler samme vægtafgift som lastbiler. De bør i alle fald have samme muligheder som lastbiler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ønsket om at overføre muligheden for større last fra lastbilvogntog til landbrugskøretøjer er et nyt forslag, som ikke vedrører de foreslåede ændringer til DfK. Eventuel gennemførelse heraf ville skulle ske efter en nærmere analyse og i regi af dimensionsbekendtgørelsen med efterfølgende konsekvensrettelser i DfK.

Bilag 1, afsnit 3.02 - Dimensioner

AutoConsult har bemærket, at dimensionsgrænserne ikke er opdateret svarende til bekendtgørelse nr. 1405 af 30. november 2023, og at dette er meget uheldigt, da det herved ikke er muligt at forholde sig til, hvordan den endelige formulering vil blive, da der er lagt op til en del sproglige justeringer, som afviger i forhold til den nyligt udstedte ændringsbekendtgørelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i høringsbrevet blev gjort opmærksom på, at de seneste ændringer af DfK som følge af ændring af dimensionsbekendtgørelsen ikke var indarbejdet i det udkast til DfK, der blev sendt i høring. Dette skyldtes, at de seneste ændringer af DfK endnu ikke var trådt i kraft på høringstidspunktet.

Tilpasningerne i forhold til dimensionsbekendtgørelsen er efterfølgende foretaget.

Bilag 1, pkt. 3.02.001 (1), 050, 060, 120, 121 og 130 - Højde for landbrugskøretøjer, traktorer, motorredskaber, traktorpåhængsvogne, påhængsvogne til motorredskab samt påhængsredskaber

Landbrug & Fødevarer har, med henvisning til at et køretøj ikke må have større højde end 4,00 m, bemærket, at eftersom lastbiler tillades en højde på 4,1 m på alle veje, både kommuneveje og statsveje, giver det mening at hæve tilladt højde til 4,1 m, hvilket vil gøre det unødvendigt at skrive højde ved de enkelte køretøjskategorier. Alternativt bør der tilføjes 4,1 m for alle landbrugskøretøjer, da de kører på akkurat samme veje som lastbiler.

Landbrug & Fødevarer har endvidere foreslået at tilføje et nyt punkt, hvorefter traktorer, motorredskaber, traktorpåhængsvogne, påhængsvogne til motorredskab samt påhængsredskaber ikke må have en højde, der overstiger 4,10 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ønsket om at overføre muligheden for større højde fra lastbilvogntog til også at gælde for landbrugskøretøjer, traktorer, motorredskaber, traktorpåhængsvogne, påhængsvogne til motorredskab samt påhængsredskaber er et nyt forslag, som ikke vedrører de foreslåede ændringer til DfK. Eventuel gennemførelse heraf ville skulle ske efter en nærmere analyse og i regi af dimensionsbekendtgørelsen med efterfølgende konsekvensrettelser i DfK.

Bilag 1, pkt. 3.02.200 - Vogntogslængder for landbrugskøretøjer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at vogntogslængder for landbrugskøretøjer bør tilpasses bekendtgørelse nr. 1415 af 30. november 2023, så lastbiler og landbrugskøretøjer sidestilles.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ønsket om at overføre muligheden for større længde for lastbil til også at gælde for landbrugskøretøjer er et nyt forslag, som ikke vedrører de foreslåede ændringer til DfK. Eventuel gennemførelse heraf ville skulle ske efter en nærmere analyse og i regi af dimensionsbekendtgørelsen med efterfølgende konsekvensrettelser i DfK.

Bilag 1, pkt. 3.02.200 (1) - Vogntogslængder

Foreningen af vognimportører har bemærket, at DfK bør tilpasses dimensionsbekendtgørelsen fra 1. januar 2024.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i høringsbrevet blev gjort opmærksom på, at de seneste ændringer af DfK som følge af ændring af dimensionsbekendtgørelsen ikke var indarbejdet i det udkast til DfK, der blev sendt i høring. Dette skyldtes, at de seneste ændringer af DfK endnu ikke var trådt i kraft på høringstidspunktet.

Tilpasningerne i forhold til dimensionsbekendtgørelsen er efterfølgende foretaget.

Bilag 1, pkt. 4.01.021 (1) - Undtagelse for kollisionssikret styreapparat for N1 ombygget til kørestol

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at teksten "Bil til særlig anvendelse, jf. forordning 2028/858/EU, som er opbygget i flere trin, og hvor bilen ved færdiggørelse tilhører en anden kategori end basiskøretøjet, skal alene opfylde kravene til basiskøretøjer" ønskes ændret til "Bil med særlig anvendelse, jf. forordning 2028/858/EU, som er opbygget i flere trin, og hvor bilen ved færdiggørelse tilhører en anden karrosserikode end basiskøretøjet, skal alene opfylde kravene til basiskøretøjet". Køretøjsopbyggerne har i den forbindelse henvist til deres bemærkninger om anvendelse af karrosserikoder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at det ikke er relevant at indføre karrosserikoder i DfK. Undtagelserne er gældende også med den nuværende tekst.

Bilag 1, pkt. 4.01.050 - Styreapparat på traktor

Landbrug & Fødevarer har henledt opmærksomheden på, at bæltekøretøjer ikke vil kunne opfylde krav til styreapparat.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at betingelserne om styreapparat for traktor med bælte nu er indskrevet som et nyt punkt (4).

Bilag 1, pkt. 5.01.005 (1) - Blokeringsfri bremses

AutoConsult har spurgt til, hvorfor FMVSS 105 fjernes. AutoConsult har hertil bemærket, at det i praksis vil betyde, at der skal udføres supplerende ABS-test for amerikanske lastbiler/busser (typisk pickup-trucks med op til 5-6 tons totalvægt, som har hydrauliske bremses og ABS).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har indsat muligheden for at anvende FMVSS 105 igen.

Bilag 1, pkt. 5.01.031 (3) - ABS på 2-hjulede motorcykler

SKAD har bemærket, at formuleringen "2-hjulede motorcykler skal være forsynet med ABS", kan misforstås, hvorfor de anbefaler, at teksten "Før 01.01.17: Gælder ikke" flyttes til under overskriften. SKAD har i forlængelse heraf bemærket, at det vil være en fordel i alle punkter at trække sådanne anmærkninger op under overskriften, da det er vigtigt, at man på forhånd ved, hvornår en regel ikke anvendes, uden at man er tvunget til at læse hele teksten igennem først.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at det er mest hensigtsmæssigt at fastholde den hidtidige opbygning af kravene og angivelse af overgangsbestemmelserne.

Bilag 1, pkt. 5.01.112 - Blokeringsfri bremses på sættevogn O2

AutoConsult har bemærket, at krav til sættevogn O2 ikke er beskrevet, og at hidtidig praksis har været, at de skulle opfylde krav til sættevogn O3/O4, bortset fra krav om ABS, som alene er skrevet i Færdselsstyrelsens "Vejledning om ansøgning og anmeldelse af godkendelseserklæring for O2-O3-O4", som ikke længere er offentligt tilgængelig på www.fstyr.dk.

AutoConsult har på den baggrund foreslået at indskrive bestemmelsen her, så der ikke er tvivl om, hvordan sættevogn O2 skal håndteres, herunder også at den betegnes som typegodkendelsespligtig, uanset at tilladt aksel-/bogietryk ikke overstiger 3500 kg.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det nu er tilføjet, at en sådan påhængsvogn skal opfylde kravene i FN-regulativ 13 for trykluftbremses. Dog er kun påhængsvogn og ikke sættevogn angivet. Dette vil blive justeret ved førstkommende ændring af DfK.

Bilag 1, pkt. 5.01.120, 121, 122 og 130 - Påhængskøretøjer til landbrugskøretøjer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at overgangen til bremsekrav fra EU 167/2023 til landbrugspåhængskøretøjer støttes af landbrugserhvervet, men at der er nødt til at være en overgangsordning på minimum et år fra 1/7-2024, hvor bekendtgørelsen træder i kraft, til EU-bremsekravene træder i kraft. Dansk Agroindustri er medlem af Landbrug & Fødevarer og repræsenterer de danske landbrugsmaskinfabrikanter, som skal have tid til at omstille sig, da de giver tilbud på maskiner længe før levering, så aksler med bremses efter de nuværende krav kan være bestilt og hjemtaget. Der skal være tid til at bruge lagervarer og indregne den prisstigning, som øgede bremsekrav medfører. Desuden kan der være lagermaskiner produceret før 1/7-2024 men ikke slutsolgt før efter denne dato. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at emnet blev drøftet på branchemødet om DfK den 18. januar 2024, og at Færdselsstyrelsen foreslog, at der i stedet for en overgangsordning kunne blive tale om en tidsbegrænset dispensationsordning. Hvis dispensationsordningen bliver 1-2 år, er det en tilfredsstillende ordning for landbrugserhvervet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der efter bekendtgørelsens ikrafttrædelse er indført overgangsregler, der tillader indregistrering i op til 12 måneder efter de gamle regler.

Bilag 1, pkt. 5.01.120 (1), 121 (1) og 130 - Bremses på landbrugspåhængskøretøjer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at der bør tilføjes et punkt c), hvorefter den del af vægten af traktorpåhængsvognen, der eventuelt overføres til det trækkende køretøj, ikke medregnes traktorpåhængsvognens egenvægt ved kontrol af bremsekravet. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at Færdselsgruppen har skriftlig afklaring fra EU, der dokumenterer, at overført vægt fra et påhængskøretøj skal fradrages aksel-/bogielast ved beregning af bremsekravet, at dokumentation er sendt til Færdselsstyrelsen, og at EU-typegodkendelser udføres efter dette princip.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det foreslåede krav allerede fremgår af pkt. 5.03.120, hvorfor det ikke indsættes her. Derudover bemærkes det, at pkt. 121 som følge af andre bemærkninger er udgået.

Bilag 1, pkt. 5.01.140 - Påhængsredskab (forslag om nyt punkt)

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at der bør stå, at den del af vægten af påhængsredskabet, der eventuelt overføres til det trækkende køretøj, ikke medregnes traktorpåhængsvognens egenvægt ved kontrol af bremsekravet. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at Færdselsgruppen har skriftlig afklaring fra EU, der dokumenterer, at overført vægt fra et påhængskøretøj skal fradrages aksel-/bogielast ved beregning af bremsekravet, at dokumentation er sendt til Færdselsstyrelsen, og at EU-typegodkendelser udføres efter dette.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det foreslåede krav allerede fremgår af pkt. 5.03.143, hvorfor det ikke indsættes her.

Bilag 1, pkt. 6.01.122 (1) - Fastmontering af lygter

AutoConsult har spurgt til, hvor det fremgår, at påhængskøretøj generelt skal være forsynet med fastmonterede lygter og ikke blot en lygtebom, forudsat at placeringskrav, synlighedsvinkler osv. er opfyldt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det har været et tydeligt krav for køretøjer uanset alder siden 1. januar 1996, hvor der blev indført en overgangsbestemmelse om, at lygter på traktorpåhængsvogne fra før 01.01.96 kan være monteret på en lygtebom.

Bilag 1, pkt. 6.02.001 (2) - Lyskilder i forlygter

AutoConsult har spurgt til, hvad der skal gælde ift. den nye mulighed for montering af ikke-E-godkendte LED-lyskilder, som Meddelelse 2040 netop har åbnet op for.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at emnet er behandlet i VOSAK, idet oplysningerne fra Meddelelse 2040 er overført til VOSAK.

Bilag 1, pkt. 6.02.007 - Arbejdslygter

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at arbejdslygter ikke bør kunne tændes/aktiveres, medmindre køretøjet har tændt positionslys, og at dette tidligere har været et krav. Forslaget skal imødekomme den situation, at et køretøj holder stille i egen vejside med arbejdslygter tændt uden fx baglygter tændt, da det kan ligne et modgående køretøj i den forkerte vejbane, hvorved det kan forårsage trafikulykker. Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at arbejdslygter i praksis ofte ikke peges ned af.

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at der under pkt. (4) står, at arbejdslygte skal slukke automatisk, hvis køretøjets fremadgående hastighed overstiger 15 km/t. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at det er vigtigt, at landbrugskøretøjer med en konstruktiv hastighed på højst 40 km/t. +/- dansk eller EU-tolerance undtages fra dette krav. Ved markarbejde kan hastigheden overstige 15 km/t., og det er stærkt uacceptabelt/uhensigtsmæssigt, hvis arbejdslyset i så fald slukker.

Landbrug & Fødevarer har endvidere bemærket, der under punkt (5) står, at arbejdslygte skal være anbragt således, at lyskeglen er rettet nedad, så den ikke virker blændende for andre trafikanter. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at det er vigtigt, at landbrugskøretøjer med en konstruktiv hastighed på højst 40 km/t. +/- dansk eller EU-tolerance undtages dette krav. På landbrugskøretøjer kan det være nødvendigt at arbejdslygter peget opad, fx når en traktor monteret med frontlæsser, læsser af i stor højde.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er førerens ansvar at tænde køretøjets positionslygter/baglygter, hvis køretøjet holder et sted, hvor dette er påkrævet. Det er derudover et krav, at arbejdslygter peger nedad, hvilket ikke er et nyt krav.

Færdselsstyrelsen har under pkt. 6.02.050 (8) indsat den ønskede undtagelse for traktorer (og dermed også for motorredskaber) til reglen om, at arbejdslygte skal slukke automatisk, hvis køretøjets fremadgående hastighed overstiger 15 km/t.

Desuden har Færdselsstyrelsen indsat den ønskede undtagelse for traktorer (og dermed også for motorredskaber) til reglen om, at arbejdslygte skal være anbragt således, at lyskeglen er rettet nedad, så den ikke virker blændende for andre trafikanter.

Bilag 1, pkt. 6.02.030 (1) a) - Krav til lysstyrke på fjernlys på motorcykler

Motorcykel Importør Foreningen har bemærket, at der er indført krav til lysstyrke for forlygter på motorcykler fra før 1977, men at der i stedet burde være en "gælder ikke"-bestemmelse. I den forbindelse henledes opmærksomheden på, at der stadig er mange motorcykler indregistreret med 6V anlæg, og at der endda kører motorcykler rundt med Carbid lamper. Motorcykel Importør Foreningen har hertil oplyst, at det ikke er ofte de luftes, men spørger til om det ikke stadig skal være tilladt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er tale om et nyt krav, og at bestemmelsen også gjaldt før 1977. Hvis der anvendes karbidlygter, skal man ansøge om dispensation, hvilket man vil få med betingelse om, at motorcyklen ikke må anvendes i lygtetændingstiden.

Bilag 1, pkt. 6.02.050, 060, 120, 121, 130 og 140 - Krav til lygter til belysning på landbrugskøretøjer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det bør fremgå, at lygtekravene i forordning 167/2013 accepteres i Danmark, som det allerede er tilfældet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at de nationale krav højst svarer til kravene i forordningen, hvorfor det ønskede ikke er tilføjet.

Bilag 1, pkt. 6.02.060 (1) - Krav til lygter på motorredskaber

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at motorredskab skal opfylde bestemmelserne for traktor, og at placeringsmålene kan fraviges, hvis køretøjets konstruktion gør det påkrævet, men at dette dog ikke gælder den størst tilladte højde for ekstra nærlygter. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at det giver mening ved store motorredskaber, men at små have-park motorredskaber som plænetraktorer kan have meget svært ved at indfri samme krav til lygter som store motorredskaber. På små have-park maskiner, der bruges minimal på offentlig vej, bør det være tilstrækkeligt med et rotorblink eller en batteridrevet blitzlygte.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er ændret i reglerne for lygter på motorredskaber, og vurderer, at der ikke er behov for at ændre reglerne.

Bilag 1, pkt. 6.03. - Positionslys

ITD har bemærket, at mange vognmænd udstyrer deres lastbiler med gule positionslygter, som en del af køretøjernes designlinje (særligt i nattetimerne), sammen med øvrige gule markeringslygter. ITD erfarer, at mange vognmænd vil finde det ærgerligt og unødvendigt, at den mangeårige mulighed for at have gule positionslygter nu umiddelbart får sin ende. ITD har bemærket, at de forstår hensigten med at fjerne muligheden for at anvende gule positionslygter,

så synligheden for retningsviserlygterne forbedres, men at de aldrig har hørt tale om, at gule positionslygter skulle have nogen negativ effekt på færdselssikkerheden.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at muligheden for, at ikke-påbudte markeringslygter kan være gule, ikke er fjernet i selve teksten. Dog burde en kommentar til det pågældende afsnit i bekendtgørelsesudkastet have været fjernet inden høring, så der ikke var tvivl herom.

Bilag 1, pkt. 6.03.140 - Påhængsredskab (forslag om nyt punkt)

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at det skal tilføjes, at EU-typegodkendte påhængsredskaber er undtaget krav om markeringslygter og sidemarkeringslygter, da der kun skal være reflekser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det anførte vil blive justeret ved førstkommande ændring af DfK.

Bilag 1, afsnit 6.04. - Lygter til signalgivning (retningsviserblinklygter på siden)

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at der i dag ikke findes nogen årgangsmæssig undtagelse for kravene til sideblink til signalgivning, beskrevet under pkt. 6.04.020. Her er det beskrevet, at en bil skal have mindst en forblinklygte, en sideblinklygte og en bagblinklygte i hver side, men at der dog findes en undtagelse for køretøjer ældre end 01.01.1966, der kan have retningsvisere med blink, såfremt disse oprindeligt var monteret på køretøjet.

Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at kravet om sideblink dermed er det eneste krav, hvorefter et køretøj skal opfylde krav, der er nyere end køretøjets første registrering. Denne eftermontering går ud over køretøjets originalitet og historiske fremtræden. Ofte kan de betyde, at man er nødt til at gennembore oprindelige skærme, lakering etc., og dertil modificere ledningsnettet i de tilfælde, hvor der aldrig har været monteret sideblink på en bil før.

Motorhistorisk Samråd har endvidere bemærket, at kravet om sideblink kom med udstyrsbekendtgørelsen, der trådte i kraft 1. juli 1955, som ifølge anden praksis og i al rimelighed bør være skæringsdatoen for krav om monteret sideblink. På baggrund af de få årlige kilometer et så gammelt køretøj kører årligt, og at disse i praksis aldrig bruges til daglig kørsel eller i tæt trafik, mener Motorhistorisk Samråd, at det i sig selv bør være et argument for, at sideblink kan undværes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglerne ikke har været ændret siden 1966, hvorfor der heller ikke i denne omgang er fundet anledning til at lempe reglerne.

Bilag 1, pkt. 6.04.031 - Retningsviser blinklygter på motorcykler

Motorcykel Importør Foreningen har bemærket, at der findes mange motorcykler af ældre dato, som ikke har blinklys, og så vidt de husker, kom der krav om blinklys på motorcykler i 1987, men er cyklen ældre, skal det fortsat ikke være et krav.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglen ikke er ændret, da det af overgangsreglen fremgår, at kravet om blinklys først gælder for motorcykler fra 1995.

Bilag 1, pkt. 6.13.001 - Konturafmærkning

Køretøjsopbyggerne gør opmærksom på, at visse køretøjer kun vanskeligt lader sig afmærke efter lodrette og vandrette linjer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er taget højde for dette i EU-reglerne, som er indskrevet i DfK. Det fremgår, at der er forskellige muligheder for konturafmærkning, herunder linjeafmærkning.

Bilag 1, pkt. 6.13.022 (1) - Konturafmærkning på tunge personbiler M1

AutoConsult har bemærket, at visse køretøjer, f.eks. "hestebiler" med delvis indretning til beboelse, er e-godkendt som personbil M1 (campingbil), selv om basisbilen er en lastbil N3, og at sådan en bil ikke umiddelbart lovligt vil kunne beholde en eventuel konturafmærkning, selv om det kan give god mening. AutoConsult har derfor foreslået at undtage personbil M1 med totalvægt over 3500 kg.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu tilrettet bekendtgørelsen i overensstemmelse med det ønskede.

Bilag 1, pkt. 7.05.001 (3) - "Ny" og "brugt" i relation til luftforurening

AutoConsult har bemærket, at der savnes en definition af "ny" og "brugt", idet der i de efterfølgende punkter alene omtales "ibrugtaget" og ikke "brugt".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at afsnittet er omskrevet, så "ny" og "brugt" udgår.

Bilag 1, pkt. 7.06.020 (3)-(5) - Måling af luftforurening på dieslbiler

SKAD har bemærket, at filtersystemer i moderne dieslbiler udleder mikropartikler, som ikke kan måles i en almindelig synshal, da man ikke er i besiddelse af det fornødne udstyr. Udstyret er meget dyrt, og der kan være en udfordring for synshaller at investere i det. SKAD har hertil

bemærket, at man ikke kan måle røggas efter et partikelfilter på den korrekte måde, og henviser til en vedlagt artikel fra 2009.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglerne om måling af luftforurening på dieslbiler vedrører periodisk syn og kan findes i direktiv 2014/45/EU. Der er derfor ikke medtaget noget om dette i DfK.

Bilag 1, pkt. 7.06.021 (1) - Californisk standard i relation til luftforurening

AutoConsult har bemærket, at der savnes en henvisning til alternativ opfyldelse af California Code of Regulation/Evaporative Emission Standard i forhold til overgangsbestemmelserne, så det svarer til, hvad der accepteres på de gældende dataerklæringsblanketter.

AutoConsult har endvidere bemærket til overgangsbestemmelsen "Før 01.01.93", at der frem til 04/1991 var yderligere undtagelser, herunder for alle biler med slagvolumen på under 2.000 cm³, og biler med over 2500 kg totalvægt. Hvis det skal forenkles, foreslås det at undtage alle biler med slagvolumen under 2.000 cm³ frem til 01/1993.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den manglende henvisning til californiske standarder vil blive tilføjet i forbindelse med den førstkommande ændring af DfK, og at det i mellemtiden tilføjes i VOSAK.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at alle biler med slagvolumen mellem 1.400 og 2.000 cm³ allerede er blevet undtaget frem til 1. januar 1993.

Bilag 1, pkt. 7.06.023 - Luftforurening for personbil M3

AutoConsult har bemærket, at der fejlagtigt er henvist til Lastbil N2 i overgangsbestemmelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det anførte er tilrettet.

Bilag 1, pkt. 7.06.024 (1) - Luftforurening for varebiler

AutoConsult har bemærket, at der savnes henvisning til alternativ opfyldelse af California Code of Regulation/Evaporative Emission Standard i forhold til overgangsbestemmelserne, så det svarer til, hvad der accepteres på de gældende dataerklæringsblanketter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at dette vil blive justeret i forbindelse med den førstkommande ændring af DfK, og at det i mellemtiden tilføjes i VOSAK.

Bilag 1, pkt. 7.06.025 - Luftforurening på lastbil

AutoConsult har bemærket, at der mangler overgangsbestemmelser, som forsvinder med den manglende henvisning. AutoConsult har endvidere bemærket, at der savnes henvisning til US EPA/California Code, da det vil være en væsentlig skærpelse for lastbil N2 med totalvægt op til 5.000 kg, såfremt dette ikke længere accepteres.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu for lastbil N2 med totalvægt op til 5.000 kg indsat de manglende overgangsbestemmelser.

Bilag 1, pkt. 8.01.001 - Generelle bestemmelser

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at Færdselsstyrelsen fejlagtigt anfører, at der ikke findes EU-regler om styrke af chassisramme, samlinger, forstærkninger, boring, læssekran m.v. Direktiv 2007/46/EU og forordning (EU) 2018/858 har begge et stort fokus på producentansvar og tilgængelighed af relevante data. Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at det kunne være en mulighed at lade fabrikanten for sidste trin montere en fabrikationsplade, der dokumenterer opfyldelse af styrkekrav.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det af tids- og ressourcemæssige årsager ikke har været muligt at analysere forslaget yderligere under dette arbejde med DfK.

Bilag 1, pkt. 8.02.003 (1) - Styrke af fælge

AutoConsult har spurgt til, hvordan styrken af fælgen skal dokumenteres og har hertil bemærket, at nogle fælge indeholder mærkning af tilladt belastning, men at det langt fra er alle.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at beskrivelse af dokumentation for opfyldelse af kravet vil fremgå af VOSAK.

Bilag 1, pkt. 8.02.003 (2) - Vingemøtrikker

AutoConsult har bemærket, at vingemøtrikker bør kræves sikret mod adskillelse med "plombering".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har ikke fundet anledning til at indføre det foreslåede krav, da der ikke har været behov for et sådant krav tidligere.

Bilag 1, pkt. 8.02.022-026 - Bæreevne af dæk

Køretøjsopbyggerne har opfordret Færdselsstyrelsen at medtage mulighed for forøget akseltryk i forhold til den belastning, der fremgår af bæreevneangivelsen på dækket, for samtlige køretøjstyper, jf. pkt. 5.3 til bilag II i forordning (EU) 458/2011.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har indsat bestemmelsen om forøgelse af dækbelastning på 15% for visse busser..

Bilag 1, pkt. 8.02.050 - Bælter på traktorer

AutoConsult har spurgt til, hvorfor der ikke tillades bælter for godkendt eller registreret traktor, når dette kan EU-godkendes efter forordning 167/2013, og som deraf ikke kan nægtes registrering i Danmark.

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at der bør tilføjes et punkt (2), hvorefter EU-typegodkendte traktorer med gummibælter tillades efter kravene i EU 167/2013 og tilhørende forordninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen, har nu indsat den foreslåede mulighed for landbrugstraktorer og ikke-registreringspligtige traktorer.

Bilag 1, pkt. 8.02.199 - Dæk på blokvogn, der trækkes af traktor

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at der bør tilføjes et nyt punkt (7), hvorefter maskintrailere/blokvogne, der trækkes af traktor med en konstruktiv hastighed på højst 40 km/t. +/- dansk eller EU-tolerance skal have dæk konstrueret til 40 km/t. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at traktorer lovligt kan godkendes til blokvognskørsel, fx med en traktormaskintrailer bygget til 40 km/t.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu indsat det foreslåede som et nyt pkt. (6), dog med angivelse af 45 km/t. for at tage hensyn til en mulig tolerance i hastighed.

Bilag 1, pkt. 8.03 - Støddæmpere

Køretøjsopbyggerne har opfordret Færdselsstyrelsen til at være opmærksom på bestemmelserne om produktansvar for "passende køreegenskaber", som er et ansvar, der kun vanskeligt kan opfyldes uden støddæmpere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke i EU findes krav om støddæmpere, men at fabrikanten alligevel har ansvar for, at køretøjet har "passende køreegenskaber".

Bilag 1, pkt. 8.03.003 - Krav om udligning i bogie

AutoConsult har spurgt til, om pkt. (3) og (4) er ophævet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at kravene er ophævet, da der ikke findes tilsvarende specificerede krav om udligning i bogie i EU-reglerne.

Bilag 1, pkt. 9.01.021 (2) og (3) - Sidekollision og frontalkollision

Køretøjsopbyggerne har opfordret til, at der fastsættes nationale krav for individuel godkendelse, svarende til EU-krav for bil i lille serie, således at der f.eks. kan monteres særligt udstyr, specielt konstrueret til person med handicap, uden at der skal etableres ny dokumentation for krav til sidekollision. Køretøjsopbyggerne har i den forbindelse henvist til undtagelse for krav til nakkestøtte på sæde, som er specielt konstrueret til person med handicap i pkt. 10.01.021.

Køretøjsopbyggerne har henvist til deres bemærkning til pkt. 9.01.021 (2), idet biler ofte monteres med alternativ bremseforstærker, betjening af parkeringsbremse eller konsol på ratstamme for håndbetjening.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den omtalte undtagelse vil fremgå af VOSAK.

Bilag 1, pkt. 9.01.024 - Adskillelse i varebiler

FDM har bemærket, at det må betragtes som en lempelse, at en varebil N1 med lukket varerum, som tidligere skulle være forsynet med adskillelse mellem førerrum og varerum, nu også kan godkendes med fastgørelsesanordninger alene (uden adskillelse), hvis disse er udformet til at beskytte passagerer mod forskubning af lasten under kørsel, jf. bestemmelserne i international standard ISO 27956:2009, pkt. 3 g 4.

FDM har hertil bemærket, at idet man i Danmark har afgiftsregler, der kan foranledige private køretøjsejere til, af økonomiske årsager, at købe og registrere et køretøj på papegøjeplader (varebil til privat brug), kan det undre, at man vælger at implementere EU-regler, der umiddelbart ser ud til at være baseret til brug af professionelle transportaktører. De kan være bekymrede for, om en privat køretøjsejer har tilstrækkelig viden til at fastgøre godset korrekt endsige sikre, at kæder, stropper, fastgørelsesøjer m.m. er godkendte, funktionsdygtige og kontrolleret korrekt, som alt professionelt surringsudstyr skal være ifølge lovgivningen.

FDM ser derfor gerne, at man bibeholder det nuværende krav om adskillelse mellem vare- og førerrum, idet andre EU-lande formentlig ikke kender til problemstillingen, der kan opstå på grund af de danske afgiftsregler.

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at det er uklart, om standarden (ISO-standard 27956) er gældende for mandskabsbiler med ladopbygning, der ombygges til varebiler, og at dette ønskes afklaret. Derudover er det ikke klart, hvordan dokumentationen skal være.

Køretøjsopbyggerne har endvidere efterspurgt klarhed over, hvorvidt det vil være tilladt at montere godkendte surringsøjer og en "ikke-godkendt" varerumsadskillelse. Køretøjsopbyggerne har desuden bemærket, at der også kan være udfordringer med forståelsen i forhold til dobbeltkabiner, hvor sæderækken i sagens natur er udtaget.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de tekniske regler svarer til de tilsvarende EU-regler, og styrelsen finder ikke anledning til at fastsætte nationale særregler på trods af de nationale afgiftsregler.

Det vil fremgå af VOSAK, hvordan opfyldelse af ISO-standarder skal dokumenteres for surringsøjer og adskillelser

I forhold til udfordringerne med dobbeltkabiner bemærker Færdselsstyrelsen, at reglerne gælder for adskillelse mellem kabinedel og varerum i lukkede varebiler, uanset om der er en eller to sæderækker.

Bilag 1, pkt. 9.01.030 (1) - Placering af nummerplade på motorcykel

AutoConsult har bemærket, at det er godt, at der bliver indført dette krav i DfK, så Motorstyrelsen ikke længere skal være presset til alternativ håndtering af et entydigt køretøjsteknisk krav. AutoConsult har i den forbindelse opfordret til, at det koordineres med Motorstyrelsen, så de kan opdatere deres vejledninger og hidtidig praksis med at udstede dispensationer på området.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at der ikke er behov for yderligere koordinering med Motorstyrelsen, da nummerplader placeret i henhold til forordning 44/2014/EU allerede accepteres af Motorstyrelsen.

Bilag 1, afsnit 9.01.340 - Udrykningskøretøj

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at de forventer, at de beskrevne regler kun gælder ambulancer, der aktuelt er i brug og registreret til udrykningskørsel, og ikke tidligere historiske ambulancer, der nu er "gået på pension", selvom det ikke er beskrevet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at et køretøj kun skal opfylde kravene til udrykningskøretøj, hvis køretøjet fortsat er registreret til udrykningskørsel.

Bilag 1, pkt. 9.02.001 - Krav til styrke ved etapevis opbygning

Køretøjsopbyggerne har udtrykt undren over, at dette krav forbliver, når øvrige krav til etapevist opbyggede køretøjer flyttes til bilag 2 og henviser til deres bemærkninger om ombygning kontra opbygning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravene er uændrede og gælder for det uombyggede køretøj. Hvis man ændrer på de bærende elementer, gælder reglerne i bilag 2 om ombygning, uanset hvem der foretager ombygningerne. Hvis opbygning omfatter ændring af de bærende elementer, anses det som en ombygning.

Bilag 1, pkt. 9.02.002 - Opbygning med fast lad

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at der her er samme problematik som ovenfor under pkt. 9.02.001, ligesom krav i ECE R26 og R61 næppe kan anvendes her, og henviser i den forbindelse til skarpe kanter på renovationskøretøjer og lifte m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er indført nye krav fra FN-regulativ 26 og 61, men at kravene er uændrede.

Bilag 1, pkt. 9.02.003 - Toppelad

Køretøjsopbyggerne har påpeget samme problematik som ovenfor under pkt. 9.02.001, og har derudover henvist til fabrikantansvaret i artikel 13 i typegodkendelsesforordningen, hvoraf det bl.a. fremgår, at fabrikanten er ansvarlig for eventuelle risici, som opbygningen medfører, herunder at toppeladet er forsvarligt låst i transportstilling.

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at samme problematik går igen i pkt. 9.02.004 (1) (om container), 9.02.005 (1) (om veksellad), 9.02.025 (1) (om ladbeslag), 9.02.026 (1) (om ladbeslag), 9.02.113-114 (om ladbeslag) og 9.03.001, hvor der er fabrikantansvar omkring risiko for væltning, som følge af højt tyngdepunkt i forhold til sporvidde.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er indført nye krav, men at kravene er uændrede.

Bilag 1, pkt. 9.02.461 - Køretøj til dyretransport

FDM har spurgt til, om man ikke bør indføre bekendtgørelsens nummer og navn, som man har gjort i andre tilfælde.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at henvisninger til andre bekendtgørelser er foretaget i overensstemmelse med vejledning nr. 9594 af 9. juli 2021 om administrative forskrifter, hvorefter henvisninger til bekendtgørelser kan udformes ved angivelse af bekendtgørelsens fulde titel, men uden nummer og dato. Ved at skrive titlen uden nummer og dato opnås det, at den bekendtgørelse, der henvises til, kan ændres, uden at der af den grund opstår behov for at ændre den henvisende bekendtgørelse. Kan det undtagelsesvis give anledning til tvivl, hvilken bekendtgørelse, der henvises til, bør nummer og dato dog tilføjes.

Bilag 1, pkt. 9.03.003 - Skvulpeplader

ITD har bemærket, at de havde håbet på, at reglerne om indretning af tank med skvulpeplader, jf. pkt. 9.03.003, ville blive ændret på baggrund af skriftlig henvendelse fra ITD af 14. november 2023.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det af tids- og ressourcemæssige årsager ikke har været muligt at analysere forslaget yderligere under dette arbejde med DfK.

Bilag 1, pkt. 9.05 - Tilkoblingsanordninger

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at de generelle bestemmelser i et vist omfang svarer til de tilsvarende bestemmelser for bil og påhængskøretøj hertil i ECE R55, men at der også er væsentlige afvigelser.

Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at det i Danmark er almindeligt at montere tilkoblingsanordninger på f.eks. bjærgningsgrill, bagkofanger og læssebagsmæk, og at det synes at være et nyt krav i 9.05.020, når der henvises til ECE R55, men at hvis der er nuancer i de generelle bestemmelser, vil dette medføre situationer, der er uønskede.

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at de er meget tilfredse med de senere års tilpasning af VOSAK's beskrivelser for godkendelse af tilkoblingsanordning og beregning af den maksimale vogntogsvægt (90%-reglen) for veteraner, og at de derfor også er glade for, at reglerne er bibeholdt i bilag 1, pkt. 9.05.020 (2) om undtagelsen for før 01.04.1993. Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at det dog ser ud til, at tilkoblingsfabrikanten ikke er beskrevet længere, hvilket efterlader beskrivelsen af at tilkoblingsanordning skal monteres efter bilfabrikantens anvisninger. En sådan anvisning vil kun meget sjældent kunne lade sig gøre at anskaffe for så gamle køretøjer, hvorfor det, henset til de historiske køretøjers brug, bør være muligt at bibeholder den gamle undtagelse med en rullende årgangsrænse, eventuel samme undtagelse som ovenstående om før 01.04.1993.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at alle elementer, der indgår i tilkoblingsanordningen, herunder tværbjælker og gavlbælg m.v., skal opfylde de styrkemæssige krav i FN-regulativ 55.

Endvidere bemærker Færdselsstyrelsen, at reglerne om montering efter bilfabrikantens anvisninger er uændrede i forhold til tidligere, og at de gælder for person- og varebiler, der er nyere end 1. april 1993. Færdselsstyrelsen har ikke fundet anledning til at ændre dette. Færdselsstyrelsen har dog udvidet dette krav til at gælde alle køretøjsarter men det gælder kun for køretøjer, der registreres den 1. juli 2024 eller senere.

Bilag 1, pkt. 9.05.001 (2) - Tilkoblingsanordning og sikringsanordning

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at der ikke umiddelbart findes en sådan indikator på ældre koblinger, hvorfor der bør være en undtagelse for 30+ år gamle påhængskøretøjer eller alternativt en specifik datering.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglerne er uændrede i forhold til, at tilkoblingsanordningen skal være forsynet med en mekanisk sikringsanordning. Det nye punkt indebærer alene, at den mekaniske sikringsanordning skal være ubeskadiget.

Bilag 1, pkt. 9.05.002 - Påhængsvogskobling til motorcykel

DMC har bemærket, at der bør tilføjes et nyt punkt om krav til lodret stabilitet for tilkoblingsanordning til ethjulet påhængskøretøj efter to- og trehjulet motorcykel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har ikke fundet det nødvendigt at tilføje, da man kun må sammenkoble, hvis koblingselementerne er beregnet til sammenkobling.

Bilag 1 - pkt. 9.05.020 (1) - Tilkoblingsanordning og monteringsbeslag

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at det er væsentligt for indførelsen af den foreslåede tekst, at der anvendes samme generelle bestemmelser og definitioner, som det regelsæt, hvortil der henvises. Køretøjsopbyggerne har opfordret Færdselsstyrelsen til dialog om, hvorledes krav om opfyldelse af "konstruktive bestemmelser", herunder krav til udmattelsesstyrke tænkes dokumenteret.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er indsat oplysninger i VOSAK om, hvorledes reglen skal dokumenteres opfyldt. En af mulighederne er, at komponentfabrikanten afgiver erklæring om, at styrkekravene er opfyldt.

Bilag 1 - pkt. 9.05.020 (2) - Montering af tilkoblingsanordning

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at i henhold til de EU-bestemmelser, der henvises til, skal tilkoblingsanordning monteres efter anvisninger fra fabrikanten af det færdigbyggede etapevist opbyggede køretøj. Hvis der som led i den etapevise opbygning sker ændringer i området for montering af tilkoblingsanordning, er det væsentligt, at DfK henviser til den fabrikant, som har kendskab til det færdigbyggede køretøjs mulighed for montering af tilkoblingsanordning. Som eksempel på køretøjer, hvor der ændres på området for montering af tilkoblingsanordning, har Køretøjsopbyggerne nævnt slamsugere, autotransportere (herunder biler med knæklad), bjærgningsbiler, busser, biler med læsseanordning m.fl. Køretøjsopbyggernes bekymring er, at det bliver producenten/fabrikanten af det chassis, der opbygges på, der får "vetoret" for den opbygning, der foretages.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er indsat oplysninger i VOSAK om, hvorledes kravet dokumenteres opfyldt. Det vil fortsat være bilfabrikantens anvisning om montering af tilkobling, der skal følges.

Bilag 1 - pkt.9.05.020 (2) - Højde af tilkoblingsanordning

Køretøjsopbyggerne har opfordret til, at krav til tilkoblingsanordningens højde flyttes, så dette alene gælder for M1, M2 og N1, svarende til pkt. 1.1.1 i bilag 7 i ECE R55. Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at der i praksis kan tænkes problemer for 3-akslede turistbusser, hvor det ikke er teknisk muligt at montere koblingskugle i den anførte højde.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu tilføjet, at kravet til tilkoblingsanordningens højde over vejen kun gælder person- og varebiler, medmindre køretøjet er en lastbil, der skal godkendes til synsfri sammenkobling med et påhængskøretøj på op til 3.500 kg, som skal opfylde kravene i bilag 1, pkt. 9.05.310.

Bilag 1, pkt. 9.05.030 - Tilkoblingsanordning til 1-hjulet påhængskøretøj

DMC har bemærket, at der ifølge dette afsnit ikke er noget, der forhindrer tilkoblingsanordning til et-hjulet påhængskøretøj.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at der ikke er noget til hinder herfor.

Bilag 1, pkt. 9.07.006 (3) - Førersæde, der spærrer for adgang til nødudgangsdør

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at den foreslåede tekst er vanskeligt læsbar, da der ofte vil sidde et rat ved førersædet, der vil skulle passeres, hvis døren skal anvendes som nødudgang, og at teksten endvidere er i direkte modstrid med pkt. 7.6.1.9 i ECE R107, hvoraf det fremgår, at førerdør kan fungere som nødudgangsdør.

Køretøjsopbyggerne har opfordret Færdselsstyrelsen til at korrigere teksten, så førerdør kan anvendes som nødudgangsdør, uanset det er nødvendigt at passere rat m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu justeret punktet på baggrund af det anførte.

Bilag 1, pkt. 9.08.001 (1) e) - Afskærmning bagtil mod underkøring

FDM, har spurgt til, om det er en fejl, at der står beskrevet, at afskærmningen skal have en højde på 0,12 m for en varebil N1, eller om der skulle stå 0,10 m eller 0,20 m.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bagkofanger på varebil skal have en højde på 0,10 m, hvilket også fremgår af teksten. For andre køretøjer er kravet 0,12 m.

Bilag 1, pkt. 9.08.001 (2) - Placering af bagkofanger

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at de beklager, at Færdselsstyrelsen indfører det fulde krav fra FN58-03 i forhold til placering og montering, og at især højdekravet er ærgerligt og besynderligt, når der i forvejen er forskellige højdekrav i en række tilfælde.

Køretøjsopbyggerne har derfor opfordret til, at de nugældende regler opretholdes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har af færdselssikkerhedsmæssige årsager skærpet kravene, så de svarer til de tilsvarende, opdaterede EU-regler.

Bilag 1, pkt. 9.10.050 og 060 (forslag om nye punkter)

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at traktorer og motorredskaber er undtaget kravet om kofanger for og bag, og foreslår, at der indsættes nye punkter herom.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at traktorer og motorredskaber ikke er omfattet af EU-kravene om kofanger, hverken for- eller bagtil, hvorfor der ikke er tilføjet nye punkter herom.

Bilag 1, pkt. 10.01.021 (1) - Nakkestøtte på personbil M1 til særlig anvendelse

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at det i Færdselsstyrelsens note til bestemmelsen fejlagtigt anføres, at dette stammer fra en gennemførelsesforordning, men at definitionen af køretøjsklasse i stedet fremgår direkte af bilag 1 til forordning (EU) 2018/858. Køretøjsopbyggerne har i den forbindelse særligt gjort opmærksom på biler, som ombygges med f.eks. 6-vejs sædekonsol til føreren, og hvor der ikke er adgang for kørestol.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enige i, at der ikke skulle have været henvist til gennemførelsesforordningen men alene til forordning 2018/858, men bemærker dog, at kravet fortsat er korrekt.

Bilag 1, pkt. 10.01.021 (3) - Fastholdelsesanordninger til kørestol

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at teksten synes vildledende, idet "Fastholdelsesanordninger" dels består af en fastmonteret del, som kan være forankring for seler eller ryglæn (bybusser) og selve sikkerhedsselen. Der er forskellige krav for disse, hvorfor

Køretøjsopbyggerne har opfordret til, at det bør omskrives, så reglerne er mere klare. Reglerne for fastholdelsesanordninger, forankringer og seler findes flere steder med delvist krydsende indhold.

Køretøjsopbyggerne har endvidere bemærket, at sikkerhedsseler mærket ISO også bør kunne anvendes i M2 og M3, idet kravene i standarden ISO 10542-1:2012, anses som skrapere end ECE R107.

Køretøjsopbyggerne har desuden påpeget, at det i øvrigt giver udfordringer med forståelsen af bestemmelsen, når der netop er overlap mellem pkt. 10.02.002 og 10.01.021, og at EU-reglerne synes tilsidesat i pkt. 10.02.002 (4) om seleforankringer for kørestole.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den eksisterende tekst af tids- og ressourcemæssige årsager ikke er omskrevet.

For så vidt angår sikkerhedsseler mærket ISO, bemærker Færdselsstyrelsen, at kravet ikke er ændret men videreført fra 2017, hvor muligheden for opfyldelse af ISO-standarden udgik.

Færdselsstyrelsen bemærker desuden, at pkt. 10.02.002 om sikkerhedsseler for kørestolsbrugere er et generelt punkt, der jævnfør principperne for opbygningen af DfK kan skærpes eller lempes under punkterne for de forskellige køretøjsarter.

Bilag 1 - pkt. 10.01.023 - Brandsikkerhed

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at det foreslåede, efter deres opfattelse, er væsentlig skrapere end tilsvarende EU-regler og regler i andre EU-lande. Brandsikkerhed bør ikke være et krav for busser i gruppe A og B med henvisning til krav F16 vedrørende "Antændelighed i busser" i bilag II til forordning (EU) 2018/858, der henviser til forordning (EU) 2019/2144. Heri henvises til ECE R118, der alene finder anvendelse i køretøjer i klasse M3, gruppe II og III.

Køretøjsopbyggerne har opfordret Færdselsstyrelsen til at undtage busser klasse M3 med op til 22 passagerer (gruppe A og B) for krav til brandsikkerhed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at personbil M3 i gruppe I (bybusser) allerede er undtaget fra kravet til brandsikkerhed.

For så vidt angår busser i klasse M3 med op til 22 passagerer (gruppe A og B) vil kravene til disse blive justeret i forbindelse med den førstkomende ændring af DfK. Derudover vil det allerede nu fremgå af VOSAK, at busser med op til 22 personer ikke skal være omfattet af kravet til brandsikkerhed.

Bilag 1, pkt. 10.02.021 - Isofixbeslag

Camping Outdoor Danmark har bemærket, at der fra myndighedsside allerede er lavet en undtagelse for selealarm på bagsæderne på campingbil, og at man også ønsker, at denne

undtagelse kommer til at gælde for Isofix til barnestol på bagsæderne i campingbiler. Hvis Færdselsstyrelsen, mod forventning, ikke ønsker at imødekomme en generel undtagelse for campingbiler, ønsker Camping Outdoor Danmark en undtagelse for de bagsæder, som har en transformeringsfunktion i campingbiler.

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at henvisningen fra pkt. 10.02.024 sammenholdt med kravene for M1 umiddelbart betyder, at der bliver krav om Isofix-beslag i mandskabsvogne m.v., hvilket ikke tænkes at være tanken, da mandskabsvogne m.v. ikke må anvendes til "kørsel med børn".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu justeret, så campingbiler og køretøjer til brug af forsvaret m.v. er undtaget fra kravet om Isofixbeslag. Færdselsstyrelsen har endvidere tilføjet, at mandskabsbil ikke skal være forsynet med Isofixbeslag på bagsæderne.

Bilag 1, pkt. 10.02.021 (6) - Selealarm i personbil M1

Køretøjsopbyggerne har opfordret Færdselsstyrelsen til at give samme undtagelse for seleforankring for sæder bag forreste sæderække i biler med karrosserikode SH, som gælder for campingbiler og biler til udrykning. Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at biler med karrosserikode SH ofte bygges med demonterbare sæder, således at pladsen kan anvendes til siddende passagerer, alternativt kørestol (flere udførelser), og at der ikke findes brugbare systemer for selealarm til sæder, som afmonteres for transport af kørestole. Det er Køretøjsopbyggernes opfattelse, at forordning (EU 2018/858 giver muligheder herfor ved note A.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu ændret bestemmelsen så både ambulance, rustvogn, campingbil, køretøj til transport af handicappede samt køretøjer beregnet til brug af forsvaret, politiet m.v. er undtaget fra kravet om selealarm.

Bilag 1, pkt. 10.02.022 (5) - Krav til forankring af kørestol

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at det overrasker, at busser til rutekørsel ikke skal opfylde krav til forankring af kørestol, da behovet for trafiksikkerhed alt andet lige må være det samme, uanset om bussen er i rutekørsel eller ej.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de gældende regler blot er videreført.

Bilag 1, pkt. 10.03.002 - Synsfelt på traktorer

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at der bør være en undtagelse af traktorer ibrugtaget før nævnte ISO-standard trådte i kraft.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu indsat en overgangsbestemmelse i overensstemmelse med det anførte.

Bilag 1, pkt. 10.03.021 (3) - Førerens synsfelt bagud

AutoConsult har bemærket, at det bør præciseres yderligere, at der ikke er krav om udsyn bagud (bagrude), så det svarer til kravet om, at det indvendige spejl kun skal være til stede, hvis der er udsyn bagud, men at kravet om at udsyn ikke må reduceres, relaterer sig til de tilfælde, hvor der i originaludførelse er udsyn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har vurderet, at den eksisterende tekst er tydelig nok.

Bilag 1, pkt. 10.03.060 - Kamera som erstatning for spejle på motorredskab

Landbrug & Fødevarer har spurgt til, om motorredskaber ikke er omfattet af ISO-standarden som nævnt for traktorer i pkt. 10.03.002 og om motorredskaber ikke bør gives samme muligheder som lastbiler for erstatning af sidespejle med kameraløsning. Landbrug & Fødevarer har hertil bemærket, at motorredskabers store bredde kunne have særligt gavn af strategisk placerede kameraer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at muligheden for, at spejle kan erstattes af eller suppleres med kameraløsning, allerede fremgår af bilag 1, pkt. 10.03.006 (10), og gælder for alle køretøjsarter.

Bilag 1, pkt. 10.04.030 - Hastighedsmål og kilometertæller på motorcykel

Motorcykel Importør Foreningen har bemærket, at der også her bør være en undtagelse for veterankøretøjer, der ikke originalt er udstyret med speedometer/kilometertæller.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om hastighedsmåler kun gælder for motorcykler, der er nyere end 1990, og at det nye krav om kilometertæller kun gælder for motorcykler, der er nyere end 1. juli 2024. Veterankøretøjer er derfor ikke omfattet af disse krav.

Bilag 1, pkt. 11.01.001 (1) - Støjmålemetoder

AutoConsult har bemærket, at der bør indskrives alternativ mulighed for at anvende målemetode efter ECE R51-03, da mange nye individuelle køretøjer er konstrueret og målt efter denne, og ikke nødvendigvis kan opfylde måling efter ECE R51-02, som er væsentlig anderledes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu indsat målemetoden i FN-regulativ 51-03 som et alternativ til målemetoden i FN-regulativ 51-02.

Bilag 1, pkt. 11.01.006 (1) - Måleudstyr til støjmåling

AutoConsult har bemærket, at standarden vist nok betegnes 61672-1:2013, selv om den aktuelle version fra Dansk Standard er dateret i 2014. AutoConsult har hertil bemærket, at ECE R51-03 dog kun kræver IEC 61672-1:2002, og at der i forslaget til R51-04 også kun angives "IEC 61672-1:2002 or later".

AutoConsult har foreslået at vælge en tilsvarende formulering her, selvom det kan være en skærpelse i forhold til køretøjer, som oprindeligt er godkendt på baggrund af måling med lydtryksmåler, som opfyldte en ældre standard.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har opdateret standarden i overensstemmelse med det anførte.

Bilag 2 - Generelle bemærkninger

AutoConsult har bemærket, at det er positivt, at alle køretøjsarter er blevet omfattet af reglerne for konstruktive ændringer, men at det undrer dem, at typegodkendelsespligtige køretøjer i vid udstrækning er blevet undtaget fra muligheden for godkendelse efter afprøvning af de i bilag 2 fastsatte alternative krav.

AutoConsult har hertil oplyst, at visse af de typegodkendelsespligtige køretøjer, herunder stor personbil M2, som nogle gange har totalvægt under 3500 kg, samt mindre lastbiler N2, udmærket vil kunne testes i henhold til de fastsatte krav, som hidtil har været gældende for personbil og varebil, og at det er noget, som de jævnligt modtager forespørgsel på. AutoConsult har i den forbindelse bemærket, at Færdselsstyrelsen også tidligere har givet tilladelse til, at de hidtidige krav kunne benyttes for stor personbil M2.

AutoConsult har bemærket, at der i alle tilfælde vil være tale om skærpede regler i forhold til de normale krav for typegodkendelsespligtige køretøjer, men at de også bør kunne godkendes herefter, hvis de er i stand til at bestå prøvningerne. AutoConsult har derfor foreslået, at der gives mulighed for godkendelse efter alle de nævnte krav, også for de typegodkendelsespligtige køretøjer.

Motorhistorisk Samråd har i forbindelse med undtagelserne for E-godkendelse af sliddele til køretøjer ældre end 20 år i § 10 opfordret til, at den rimelighed, der her gives udtryk for, også sker i eksempelvis bilag 2 om definitionen af konstruktive ændringer.

SKAD har bemærket, at der i bilag 2 flere steder er anført "Dokumentation bestående af en godkendelse og med konkret oplysning om eventuelt nødvendige tekniske ændringer". For så vidt angår konstruktive komponenter til både biler og motorcykler, findes der for det meste dokumentation i form af "TÜV Teilegutachten" og "TÜV Technischer Bericht", som er udstyret med et KBA-P nummer og leveres med ved købte konstruktive dele.

SKAD har hertil bemærket, at man eventuelt under pkt. 1.2. bør anføre disse som eksempel, så det er klart for både erhverv og forbrugere, hvad der konkret er tale om, da der hersker en del misopfattelser, hvor eksempler kan medvirke positivt til at klarlægge krav til dokumentation.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu justeret teksten, så tunge køretøjer også kan godkendes, hvis de opfylder kravene i de test, der er anført.

For biler fra før 1982 er der indført visse lempelser vedrørende konstruktive ændringer, herunder for karburator, indsugning og udstødning m.v.

For så vidt angår dokumentation, bemærker Færdselsstyrelsen, at der i bilag 2 er en definition af en "godkendelse" (tidligere myndighedsgodkendelse), og at dette vurderes at være tilstrækkeligt.

Bilag 2 - ombygning kontra opbygning

Køretøjsopbyggerne har bemærket, at bilag 2 er blevet en sammenblanding af regler for dem, der ombygger enkeltstående veterankøretøjer eller forkorter motorcykelstel og regler for de professionelle ombyggere af mere kommercielle køretøjer. Teksten har fokus på ombygning af tidligere registrerede mindre køretøjer, og tilføjelsen af mere kommercielle køretøjer savner struktur og overskuelighed.

Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at der eksempelvis savnes en tilgang til håndtering af lastbiler og busser, som er mere end 35 år gamle og derfor ikke længere er typegodkendelsespligtige.

Køretøjsopbyggerne har endvidere bemærket, at det er dem meget magtpåliggende, at begreberne opbygning henholdsvis ombygning specificeres i det nye regelsæt, således at begrebet "ombygning" alene anvendes om køretøjer, der allerede er indregistreret og derfor har opfyldt DfK på registreringstidspunktet.

Køretøjsopbyggerne har derudover et ønske om større overensstemmelse med denne sontring, således at alt omkring ombygning enten skal stå i bilag 2 eller også skal det ikke, og så skal der være tydelighed herom. Der er flere steder, hvor ombygning behandles i bilag 1, ligesom bilag 2 ikke er fyldestgørende for trækere og forvogne. DfK har i afsnit 9 eksempelvis flere krav vedrørende lad, tippelad, container og tank, der typisk ikke leveres fra bilproducenten i 1. trin, men som opbygges i et senere trin, før køretøjets første registrering. Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at det ikke fremmer overskueligheden.

Køretøjsopbyggerne har desuden bemærket, at en meget væsentlig bekymring går på, hvis Færdselsstyrelsen vælger at behandle fabriksnye køretøjer, der ikke tidligere har været registreret, som ombygninger i henhold til bilag 2. Køretøjsopbyggerne har hertil bemærket, at det konkret kan give udfordringer med ændringer i bærende elementer, samlinger, forstærkninger, huller i rammedele m.v., montering af lifte, læssebagsmæk, læssekran, tippelad m.v., montering af gulvsænkning (i biler for kørestol), bagagerumssænkning, forlængelse af lukkede kassevogne (eks. MB Sprinter), montering af ekstra aksler, specialopbygninger (eks. bjærgningsbiler, autransportere, slamsugere, biler med bagmonteret kran), hvor tilkoblingsanordning og

fastgørelse heraf integreres i opbygningen og krav til køreegenskaber, herunder krav til støddæmpere, krav til bogie m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at nogle af reglerne om ombygning tidligere stod i VOSAK som kommentarer til DfK bilag 1, og at disse nu er flyttet fra VOSAK til DfK bilag 2 om ombygning med henblik på at skabe en bedre struktur. Det handler eksempelvis om montering af kran på en ellers færdig lastbil.

For så vidt angår håndtering af lastbiler og busser, der er mere end 30 år gamle, har Færdselsstyrelsen ikke fundet anledning til at fastsætte regler herom i DfK, da området kræver nærmere analyse.

Færdselsstyrelsen kan ikke imødekomme ønsket om, at begrebet "ombygning" alene anvendes ved allerede registrerede (brugte) køretøjer, idet de tekniske krav skal være ens, uanset om det er et nyt eller brugt køretøj, der ombygges.

Færdselsstyrelsen bemærker i forhold til sondringen mellem ombygning og opbygning, at bilag 1 omhandler opbygning, fx at sætte lad på, mens bilag 2 generelt omhandler egentlig ombygning (fx forlængelse af akselafstand) af et allerede færdigt køretøj. Styrelsen vil på et senere tidspunkt se nærmere på, om det er muligt at lave en tydeligere adskillelse.

Bilag 2 - Trafikfarlige karrosseridele

SKAD har bemærket, at de undrer sig over, at Færdselsstyrelsen tillader montering af ikke-afprøvede sikkerhedsmæssige karrosseridele på biler, der er forbudt i fx Tyskland, Sverige, Østrig mv.v. og henviser til et samarbejde med FORCE Technology Institut, hvor det blev dokumenteret, at der monteres komponenter, der direkte forringer sikkerheden i en bil. SKAD har hertil bemærket, at når Færdselsstyrelsen har meget fokus på om- og opbygning af køretøjer, hvor man generelt henviser til mange regler, så er det uforståeligt, at styrelsen tillader komponenter uden indsigelse, der forringer trafiksikkerhed, og som må anses for værende konstruktive ændringer. SKAD henviser i den forbindelse til EU-forordning 2018/858, hvor sådanne eftermarkedsele nævnes. SKAD antager, at man gennem forordningen vil sætte fokus på, at man ikke monterer dårlige og delvist farlige dele på biler, som det i stor stil sker i Danmark.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at retstilstanden i forholdt til den pågældende problemstilling ikke er ændret i forbindelse med den aktuelle sammenskrivning af DfK.

Bilag 2 - Krav om udskiftning af sæder/sædekonsol

AutoConsult har bemærket, at der savnes afsnit om udskiftning af sæder/sædekonsol i bilag 2, som netop er blevet præciseret i Meddelelse 2040, men at teksten bør tilrettes i forhold til alle relevante køretøjsarter, og at det bør kunne dokumenteres af enten en godkendt prøvningsinstans eller en teknisk tjeneste.

Kommentar:

De administrative bestemmelser i VOSAK om dokumentation ved syn for sædefastgørelse for alle køretøjskategorier er udvidet fra at indeholde originale fastgørelser til også at indeholde ombyggede fastgørelser, og i denne forbindelse er også mulighed for dokumentation via en prøvningsinstans eller teknisk tjeneste.

Bilag 2 - Krav til eftermontering af supplerende pedaler i kørelærebiler

AutoConsult har bemærket, at der savnes en beskrivelse af krav til eftermontering af supplerende pedaler i kørelærebiler, da der i kørekortbekendtgørelsen alene er beskrevet, at der skal være særlige pedaler til kørelæreren, men der ikke er anført krav til montering eller godkendelse af disse. Dette fremgår alene som en vejledende tekst i afsnit 12.320 i Vejledning om syn af køretøjer men burde sidestilles med andre typer af konstruktive ændringer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det anførte fortsat kun fremgår af VOSAK.

Bilag 2 - Adgang til udgange i busser indrettet til øvelseskørsel

AutoConsult har foreslået, at det overvejes at indføre en generel undtagelse for busser indrettet til øvelseskørsel, hvorefter de er undtaget fra at skulle opfylde reglerne om adgang til udgange, som gælder for stor personbil, da de reelt ikke benyttes til persontransport.

DKommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det anførte ikke er medtaget i DfK. Styrelsen har noteret sig det anførte og vil tage det med i overvejelserne i forbindelse med en senere opdatering af DfK.

Bilag 2 - Alternative krav til invalidekøretøjer

AutoConsult har bemærket, at der savnes en beskrivelse af alternative krav til invalidekøretøjer, hvor der foretages ombygninger relateret til betingelser for udstedelse af kørekort, såfremt disse ikke skal følge de generelle krav i bilag 1.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det anførte fortsat kun fremgår af VOSAK.

Bilag 2, pkt. 1.1. - 1.5. - Definitioner for ombyggede køretøjer

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at den tekniske årgangsfastsættelse er et væsentligt omdrejningspunkt ved ombygning af ældre køretøjer. Vægtningen af hovedkomponenterne er

beskrevet i bilag 2, pkt. 2.12.12, men grænsen for om der skal beregnes en ny teknisk årgang (ved 2 eller 3 ændringer) er ikke beskrevet i dette bilag.

Motorhistorisk Samråd har derfor opfordret til, at bestemmelserne omkring den tekniske årgangsfastsættelse indføres i rækken af definitioner på dette område.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har vurderet, at der ikke er behov for at ændre på definitionerne, da reglerne vurderes at være tilstrækkeligt tydelige.

Bilag 2, pkt. 1.1 (1) - Definition af konstruktive ændringer

AutoConsult har bemærket, at det er vigtigt også at få defineret, hvor skillelinjen mellem udskiftningsdele (som ikke er en ændring) og ændringer er, særligt med den foreslåede indskærpene formulering. AutoConsult har hertil bemærket, at der findes mange dele på markedet, som blot er udført i alternative materialer (f.eks. aluminiumsbærearmer i stedet for stål-bærearmer, med let ændret udseende men samme geometri), samt dele som grundlæggende er identiske, men f.eks. tilføjer en uoriginal justeringsmulighed til dele, som utvivlsomt har ændret "form og funktion".

AutoConsult har bemærket, at det vil være en stor fordel at få defineret nogle grænser for dette, så det ikke bliver en kilde til unødige diskussioner og misforståelser.

DSRA har bemærket, at en uoriginal udskiftningsdel ikke nødvendigvis er 100% magen til den originale i udseende og materiale, hvilket især gælder meget gamle biler, hvor visse dele kan være svære at skaffe. DSRA har hertil bemærket, at det vigtige vel er, at funktionen og dermed køreegenskaberne er de samme.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig det anførte og vil tage det med i overvejelserne i forbindelse med en senere opdatering af DfK.

Bilag 2, pkt. 1.1 (2) - Godkendelse af konstruktive ændringer

FDM har spurgt, om man er opmærksom på, at effektforøgelse af en el-bil typisk foregår ved en softwareopdatering, der også kan være på mere end 20%, hvilket så vil kræve registrering af indgrebet i DMR som en konstruktiv ændring, hvor den nødvendige dokumentation med en beskrivelse af egnethed stadig skal indgå.

FDM har hertil bemærket, at man i pkt. 2.2 kunne medtage en kommentar om el-biler, idet disse indgreb er i stigning, og indtil videre kun ses som fabriksdokumenterede softwareopdateringer, men på sigt vil disse måske også blive udført af andre.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der gælder samme krav ved tuning af en elbil som ved tuning af andre biler, hvorfor det ikke vurderes nødvendigt at tilføje noget herom i bilag 2.

For så vidt angår softwareopdateringer, som giver ændring i de tekniske data (fx forøgelse af motoreffekt), anses dette som en konstruktiv ændring, der skal synes og godkendes samt registreret i DMR. Dette gælder både for fossilbiler og elbiler.

Bilag 2, pkt. 1.1 (4) - Indstillingsværdier ifm. definitionen af konstruktive ændringer

AutoConsult har henvist til bemærkningen til bilag 2, pkt. 1.1 (1) og spurgt til, hvordan dette skal håndhæves, og hvordan "sammensatte" køretøjer uden fabriksopgivelse håndteres. AutoConsult har bemærket, at formuleringen i praksis vil betyde, at en stor andel af vognparkens køretøjer, inklusiv nyere biler uden nogen form for ombygninger, vil blive "ulovliggjorte", alene på baggrund af fejlindstilling fra fabrikken, eller som følge af mindre påkørsler af kantstene m.v.

DSRA har bemærket, at dette er en helt unødvendig skærpelse, som vil ulovliggøre tusindvis af biler, da mange veteranbiler f.eks. kører med en anden indstilling af forhjulene, da såvel dæk som underlag er anderledes end for over 50 år siden. DSRA har derfor foreslået, at pkt. (4) udgår.

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at definitionen er særdeles rigid og ufleksibel i en grad, som den ikke behøver at være. På et historisk køretøj vil der ofte være tilfælde, hvor fabrikantens angivne værdier og tolerancer kan overholdes. Det vil være uforholdsmæssigt byrdefuldt, hvis selv små afvigelser vil føre til et behov for godkendelse af køretøjet inden for reglerne i bilag 2 om konstruktive ændringer.

Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at selve brændstoffet også har ændret sig markant over årene, så man tvinges til at justere udenfor fabrikantens oprindelige angivelser, hvor motoren skal gå rent.

Motorhistorisk Samråd har derfor opfordret til en omformulering, der imødekommer de særlige behov, der er for at holde de historiske køretøjer kørende med den svært tilgængelige reservedelssituation, der er gældende.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at fejlindstillinger fra fabrikken eller ændringer af køretøjet som følge af fx påkørsler, vil kræve korrektion, så køretøjet opfylder kravene. For sammensatte køretøjer vil det være en konkret vurdering om køretøjet fortsat er i en stand, der svarer til standen ved afprøvning.

For så vidt angår ældre biler, finder Færdselsstyrelsen ikke anledning til at ændre på, at det er bilfabrikanten, der foreskriver tolerancerne for køretøjets indstillinger, da der skal være nogen, der har ansvaret for, at bilen fortsat kører, som den skal. Ansvaret kan kun placeres hos bilfabrikanten eller en prøvningsinstans, der har afprøvet bilens "ombygning".

Bilag 2, pkt. 1.3 (1) - Udpegelse af tekniske tjenester

AutoConsult har spurgt til, om det er op til den enkelte tekniske tjeneste selv at afgøre, om de har kompetencerne til at udføre prøvningerne på et givent område, eller om disse også skal udpeges af Færdselsstyrelsen på forhånd ligesom en prøvningsinstans.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at dette reguleres i bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger.

Bilag 2, pkt. 1.4 - Import af køretøjer med konstruktive ændringer

AutoConsult har spurgt til, om det vil sige, at køretøjerne kan godkendes med de i udlandet godkendte ændringer, blot godkendelsesgrundlaget kan forevises. AutoConsult har bemærket, at punktet må defineres nærmere, i forhold til hvilken form for dokumentation fra udlandet, der kan accepteres, så der sikres et tilsvarende sikkerhedsmæssigt niveau, sammenholdt med køretøjer, der godkendes her hjemme.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at formuleringen af punktet indebærer, at der skal foreligge helt den samme dokumentation ved synet, som når ændringerne er foretaget på et dansk køretøj.

Bilag 2, pkt. 1.4 - Effektførogelse på under 20% på veterankøretøjer

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at den mest vidtgående og byrdefulde regel for blandt andet historiske køretøjer er reglerne om kontrol af en motors mulige effektførogelse mellem 0 og 20%, da reglen i praksis indebærer, at selv den mindste ændring, som kan påvirke motorens effekt, medfører krav om kontrolbesøg ved en prøvningsinstans.

Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at ændringer som eksempelvis montering af elektronisk tændingsanlæg, udskiftning af indsugningsmanifold, eller blot en nødvendig udboring af motoren i forbindelse med en ordinær motorreovering, vil medføre, at køretøjet yder mere end den oprindeligt gjorde, og at man i den forbindelse kan forvente, at synshaller vil bede om at få efterkontrolleret effektførogelsen, alene fordi de er i tvivl.

Motorhistorisk Samråd har desuden bemærket, at for de historiske køretøjers vedkommende vil reglen om, at man kan kontrollere den mulige effektførogelse mellem 0 og 20% ved i stedet at montere en uændret motor, ikke være hverken økonomisk eller praktisk mulig. Det vil derfor efterlade reglen om en effektmåling sandsynligvis via rullefelt, hvor der vil opstå tvivl om, hvad målingen skal stå i forhold til, da der i mange tilfælde ikke vil foreligge (entydig) dokumentation for motoreffekten for særligt ældre veterankøretøjer eller veterankøretøjer produceret af mindre fabrikker eller i små serier. Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at det derimod er ganske veldokumenteret, at flere større køretøjsfabrikker omkring 1970 bevidst underdrev oplysningerne om motoreffekten grundet stigende forsikringspræmier. Det vil heller ikke i alle tilfælde være muligt at fastslå, hvilken motor det oprindelige køretøj havde. Derudover er fabrikanternes effektopgivelser ofte ukorrekte, og det er de færreste biler, som leveres med en effektmåling, som reelt er testet.

Motorhistorisk Samråd har derudover påpeget, at langt de fleste køretøjers bremses, chassis og undervogn er konstruktionsmæssigt "overdimensioneret" i forhold til den faktiske effekt, og at mange veterankøretøjer som udgangspunkt havde samme bremses, chassis og undervogn

uanset motorstørrelse, men opgraderinger ved en tilkøbsmulighed. Hertil har Motorhistorisk Samråd bemærket, at de samme bremse- chassis- og undervognskomponenter blev anvendt i produktionen over en længere årrække i køretøjer med stadig større motoreffekt, og at en mindre effektførogelse derfor generelt vil være ganske uden betydning for køretøjets sikkerhed.

Motorhistorisk Samråd har endeligt bemærket, at kontroltrykket ved de foreslåede reglerne og de dermed forbundne omkostninger derfor står fuldstændig ude af proportion med veterankøretøjernes nærmest ikke-eksisterende repræsentation i ulykkesstatistikkerne, hvorfor de på det kraftigste vil henstille til, at veterankøretøjer friholdes fra dokumentationskravene i reglerne om op til 20% effektførogelse, da en effektførogelse i den størrelsesorden må falde under bagatelgrænsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu for biler fra før 10/1982 indført visse lempelser vedrørende konstruktive ændringer, herunder karburator, indsugning og udstødning m.v. Hvis køretøjerne ikke falder indenfor de nævnte nye muligheder, skal der foreligge den korrekte dokumentation fra en prøvningsinstans.

For så vidt angår effektførogelse, bemærker Færdselsstyrelsen, at reglerne om effektførogelse og kontrol heraf er ens, uanset køretøjernes alder. Det er dog i reglerne præciseret, at også motoreffektførogelser på op til 20% følger de sædvanlige regler om dokumentation.

Færdselsstyrelsen bemærker desuden, at der aldrig har været en bagatelgrænse for motoreffektførogelse, heller ikke for veteranbiler. De førstnævnte lempelser for ældre køretøjer imødekommer dog ønsket og svarer til en bagatelgrænse.

Bilag 2, pkt. 1.5 - Ændringer på afprøvede køretøjer

AutoConsult har bemærket, at der bør tilføjes "eventuelt" eller "typisk" i forholdt til ny test af køreegenskaber, som det tidligere fremgik, da de f.eks. har oplevet en del ombyggede køretøjer, som vender tilbage efter nogle år for at få godkendt ombygning af motor fra karburator til indsprøjtning, for at få en mere kørbar og økonomisk bil.

AutoConsult har hertil bemærket, at dette typisk ikke resulterer i nogen effektførogelse og har dermed heller ikke indflydelse på køreegenskaberne og bør deraf ikke kræve fornyet afprøvning af køreegenskaberne men alene kontrol af effekt, CO og støj. Tilsvarende gælder for bremseudskiftning, at det bør kunne godkendes alene ud fra kontrol af bremsekrav.

SKAD har spurgt til, hvorfor der i pkt. d) står 2%, hvor det normalt er 5% i omkredsændring, der kan godkendes uden yderligere afprøvning eller syn, da de ikke forstår, at et afprøvet køretøj skulle være anderledes end et ikke-ombygget køretøj. SKAD har hertil bemærket, at reglerne generelt bør være ens for afprøvede (godkendte ombyggede) køretøjer og ikke-ombyggede køretøjer, da der ikke er nogen forskel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu fjernet kravet om ny afprøvning af køreegenskaber.

For så vidt angår omkredsændring for dæk, er reglerne uændrede. Færdselsstyrelsen bemærker, at der tillades større afvigelser på uændrede køretøjer end på køretøjer, der er "enkeltgodkendt" på baggrund af en specifik afprøvning, da det forventes, at originale køretøjer har en større sikkerhedsmargen end ombyggede køretøjer, der er afprøvet med lige præcis én udformning.

Bilag 2, pkt. 2.1.1 - Godkendelse af tekniske ændringer på visse køretøjsarter (bl.a. quadricykler)

AutoConsult har spurgt til, hvorfor der er denne forfordeling af teknisk tjeneste, og at det i stedet burde fremgå, at reglerne i bilag 2 ikke gælder for de listede køretøjer, hvis det er det, der er hensigten med formuleringen.

DSRA har spurgt til, hvorfor det kun er en teknisk tjeneste, der må bruges her og ikke en prøvningsinstans. DSRA har hertil bemærket, at det ikke er konsistent med resten af dokumentet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu fjernet muligheden for, at ændringer på de nævnte køretøjer kan godkendes på baggrund af en godkendelse fra en teknisk tjeneste. På de specifikt nævnte køretøjsarter må konstruktive ændringer af styretøj, bremses, motor og bærende dele nu kun godkendes, hvis køretøjsfabrikanten tillader ændringerne.

Bilag 2, pkt. 2.1.3. - Ændringer på typegodkendelsespligtige biler

AutoConsult har spurgt til, hvorfor punktet kun vedrører biler og ikke køretøjer generelt, så tunge påhængskøretøjer ikke bliver glemt. AutoConsult har bemærket, at formuleringen er uklar i forhold til hvorvidt godkendelseserklæringen skal være udstedt for basiskøretøjet eller det ombyggede køretøj.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at pkt. 2.1.3 kun omhandler biler, men at der er en tilsvarende bestemmelse for påhængskøretøjer i pkt. 7.1.

Bilag 2, pkt. 2.2. - Generelt om motoreffekt

DSRA har bemærket, at man i disse afsnit bør tage udgangspunkt i kraftigste variant. Ofte vil en bilmodel komme med forskellige motorer med samme karrosseri eller chassisramme, hvorfor det i denne situation er irrelevant, hvilke motorvariant den pågældende bil er født med. DSRA har hertil bemærket, at de savner det tidligere afsnit om "kraftigste variant".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at "tilsvarende bil" allerede er omtalt i pkt. 2.2.1.2. a) og 2.2.1.1.3.1.

Bilag 2, pkt. 2.2 (1) b) - Dokumentation ved ændring af motor

AutoConsult har bemærket, at der savnes en definition af prøvningsrapport, og at formuleringen om at støj og luftforurening ikke er ændret, typisk kun relaterer sig til en godkendelse og ikke en supplerende dokumentation fra en prøvningsinstans, hvor der ligger måleresultater for det aktuelle køretøj.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at der ikke er behov for en definition af en prøvningsrapport.

Bilag 2, pkt. 2.2 (2) - Krav om godkendelseserklæring ved ændring af motor

AutoConsult har bemærket, at punktet er en unødvendig gentagelse af teksten i pkt. 2.1.3 (1).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det pågældende punkt nu er fjernet.

Bilag 2, pkt. 2.2.1 - Kontrol ved ændring af motor

AutoConsult har bemærket, at sætningen "Den originale motor må ikke være droslet" bør ændres til "En eventuel original motor må ikke være droslet", da det ikke er sikkert, det er den originale motor, som er monteret.

AutoConsult har yderligere bemærket, at reglerne om teknisk egnethed kun er gældende for effektforøgelser over 20%, men grundet den ændrede formulering, omhandler hele pkt. 2.2.1 nu kun effektforøgelser under 20%, hvorved forøgelser herover nu ikke er omhandlet, og underpunkter om større effektforøgelser bliver irrelevante.

AutoConsult har desuden bemærket, at punkt 2.2.1 (3) kan udelades, da dette er beskrevet i pkt. 2.2.1.1.1.

DSRA har bemærket, at de ser med stor bekymring på formuleringerne omkring motoreffektforøgelse op til 20%, da det reelt betyder, at enhver ændring af motoren (bortset fra anden udstødning og luftfilter) kræver, at en prøvningsinstans eller teknisk tjeneste skal effektmåle bilen og lave en rapport. Dette er en helt unødvendig merudgift for rigtig mange bilejere, som har en ældre bil, som allerede er indregistreret. DSRA har f.eks. peget på dem, som ikke kan skaffe en original karburator eller tændingsanlæg til deres veteranbil.

DSRA har på den baggrund foreslået, at det tilføjes, at ændret tændingsanlæg ikke anses for at være effektforøgende, og at ændret indsugningsmanifold eller karburator/indsprøjtning ikke anses for at være effektforøgende, hvis flowkapaciteten svarer til de originale komponenter (f.eks. samme størrelse karburator).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu omformuleret og ændret teksten i overensstemmelse med det af AutoConsult anførte.

For biler fra før 10/1982 er der nu indført visse lempelser vedrørende konstruktive ændringer, herunder for karburator, indsugning og udstødning m.v. Hvis køretøjerne ikke falder inden for de nævnte nye muligheder, skal der foreligge den korrekte dokumentation fra en prøvningsinstans.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.1.2 (1) b) - Kontrol af bremses ved effektforøgelse over 20%

DSRA, har spurgt til, om det ikke vil være fornuftigt, at kravet er, at vægt/effekt-forholdet højst er det samme som donorbilen, i tilfælde af at akseltrykket er lavere end den bil, bremsene stammer fra.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har vurderet, at teksten bør videreføres, som den er.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.1.2.1 - Kontrol af bremsefading vha. kontrol af bremseskivestørrelse

AutoConsult har bemærket, at det i ligningerne for minimums skivediameter for henholdsvis forreste og bagerste bremseskive bør præciseres, at "akseltryk" er de tilladte akseltryk for bilen og ikke akseltrykkene ved køreklar vægt.

DSRA har bemærket, at der står akseltryk et par steder, og har spurgt til, hvilken type akseltryk, der menes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu præciseret teksten i overensstemmelse med det anførte.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.1.2.2 (1) - Kontrol af bremsefading på testbane

AutoConsult har bemærket, at kravet i punktet er modsatrettet i forhold til UNECE R13H, hvor der tillades en reduceret afbremsning (60%) ved samme pedaltryk. Den beskrevne fadingtest tillader derfor ingen "forværring" for et køretøj med lav forstærkningsgrad, som med kolde bremses udnytter grænsen for tilladt pedaltryk.

AutoConsult har derfor bemærket, at der altid burde tillades en stigning i pedaltrykket eventuelt med et maksimum på 70 daN svarende til kravet for varebil, som også er omfattet af dette punkt.

DSRA har bemærket, at det højst tilladte pedaltryk er 50 daN (kg), og at dette for test for bremsefading ved den 8. nedbremsning virker som et ret skrap krav. Mht. ombyggede biler bør man overveje, om EU-kravet for varebiler på 70 daN (kg) bør anvende.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at testene er nationalt fastsatte krav. Færdselsstyrelsen vurderer, at pedaltryk på over 50 kg er voldsomme, hvorfor det ikke bør tillades for ombyggede biler, som godkendes efter nationale regler. Kravene er uændrede i forhold til tidligere, hvor kravene stod i prøvningsinstansbekendtgørelsen.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.1.3 (2) - Motoreffektforøgelse på lastbiler ud over 40%

AutoConsult har bemærket, at der for (ældre) køretøjer med meget lav effekt i fabriksudførelse (f.eks. gammel London-bus) bør tillades et minimum i tilladt vægt-/effektforhold, så disse køretøjer kan ombygges, så de ikke er til unødigt gene for den øvrige trafik.

AutoConsult har foreslået, at grænsen fastsættes til den samme som kræves for køretøjer, der indgår i dobbeltvogntog, og som er generelt gældende i bl.a. Norge, på 5,2 kW/ton tilladt vogntogsvægt, under samme forudsætninger som er gældende for effektforøgelse op til 40%.

AutoConsult har endvidere opfordret til, at også lastbil og stor personbil alternativt kan godkendes efter pkt. (3), hvilket vil være relevant for stor personbil på under 3500 kg samt eventuelt også mindre lastbiler (pick-up trucks m.v.). AutoConsult har i den forbindelse bemærket, at det ikke vurderes at udgøre nogen større risiko i forhold til person- og varebil, forudsat at de er i stand til at opfylde kravene hertil.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu fjernet punktet, så den særlige begrænsning vedrørende lastbiler og busser med effektforøgelse på over 40% ikke gælder. Færdselsstyrelsen vil ikke at lempe reglerne yderligere for køretøjer med meget lav effekt i fabriksudførelsen.

For så vidt angår køretøjer med totalvægt på over 3.500 kg, er punktet justeret i overensstemmelse med det ønskede.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.1.3.1 - "Tilsvarende bil"

AutoConsult har bemærket, at afsnittet minder om det tidligere afsnit om "kraftigere variant", som sammen med "udgangspunkt for effektforøgelse" gav en tiltrængt definition af, at der uanset basiskøretøjet kan tages udgangspunkt i egnetheden af en kraftigere variant.

AutoConsult har foreslået, at dette afsnit opløftes til et nyt pkt. 2.1.4, så teksten ikke behøver gentages for hvert effektrin og har indsat et forslag til omformulering.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at bestemmelsen er korrekt, da der ved effektforøgelse i området 41-100% er diverse komponenter, herunder hjulophæng, der skal være de samme for at undlade afprøvning af køreegenskaber. I pkt. 2.2.1.1.2. a) er en næsten tilsvarende tekst, men i dette punkt kontrolleres alene bremsesystemet (og dækbredde), da kun bremseevnen er relevant i området med 21-40% effektforøgelse.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.1.3.2 - Kontrol af afprøvning af køreegenskaber

AutoConsult har spurgt til, om man kunne forestille sig en tilføjelse om, at testen alternativt kan udføres ved 90% af tophastigheden, såfremt dette er lavere end de angivne hastigheder. Dette kan være relevant for biler med begrænset effekt, hvor det vanskeligt kan etableres teststrækning som muliggør opnåelse af (meget tæt på) tophastighed inden chikanen, eller hvor tophastigheden ikke er tilstrækkelig til at opnå de krævede hastigheder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder det som udgangspunkt ikke hensigtsmæssigt, at manøvrerne gennemføres med 90% af topfarten.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.1.4 - Motoreffektforøgelse ud over 100%

AutoConsult har foreslået at tillade en minimumsgrænse i tilladt vægt-/effektforhold, f.eks. til 15 kW/100 kg køreklar vægt, gældende for person- og varebil.

AutoConsult har hertil bemærket, at for visse køretøjer giver en fordobling af effekten stadig så lav en effekt, at f.eks. de krævede testhastigheder i forbindelse med test af køreegenskaber er vanskelige at opnå. Da forslaget alene kan udnyttes, såfremt køretøjerne er i stand til at gennemføre test af køreegenskaber, bremsetest m.v., med positivt resultat, vurderes ændringen ikke at have nogen sikkerhedsmæssig negativ indvirkning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder det ikke hensigtsmæssigt at give yderligere lempelser i situationer, hvor fabrikanten ikke vil stå inde for ombygningen.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.2 (1) - Overskridelse af grænseværdier for luftforurening

AutoConsult har spurgt til, om det også er tilladt at overskride grænseværdierne for CO i tomgang med mere end 20%, eller om det alene er euronormerne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu justeret teksten, så det er tydeligt, at det kun er euronormerne, der må overskrides med 20% og ikke grænseværdierne for CO i tomgang.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.2.1. (1) - Ekstra kontrol af dieslbiler

AutoConsult har spurgt til, om den ekstra kontrol af dieslbiler gælder, uanset alder og har endvidere bemærket, at der savnes henvisning til krav og overgangsbestemmelser i bilag 1, pkt. 7.06.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at reglerne gælder, uanset køretøjets alder og vurderer, at der er de nødvendige overgangsbestemmelser.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.3. og 3.2.1.3. - Fjernelse af db-killer i lyddæmper

AutoConsult har spurgt til, hvornår en komponent anses for at være ødelagt. AutoConsult har hertil bemærket, at en db-killer, som punktsvejses fast i enden af en lyddæmper, ikke kan fjernes uden at bore punktsvejsningerne ud, hvorfor der efterlades huller, og spørger i den forbindelse,

om den i så fald vil være ødelagt. AutoConsult har endvidere spurgt til, om det samme i så fald gælder for en indsats, som er boltet fast. Såfremt den fjernes med værktøj vil dette også efterlade huller.

AutoConsult har bemærket, at kravet vurderes at være problematisk i forhold til køretøjer, som er født med eller allerede godkendt med db-killer, som kan fjernes uden at ødelægge noget. AutoConsult har hertil bemærket, at det generelt alene kræves, at komponenter (nummerplader, mv.) ikke må kunne fjernes uden brug af værktøj, hvilket også burde være tilstrækkeligt her.

MCTC har bemærket, at de som forening kan støtte tiltag, der begrænser de forholdsvis få motorcyklister, hvis motorcykler larmer unødvendigt meget, men at de hverken kan se berettigelsen eller fornuften i forslaget. MCTC har hertil bemærket, at der inden for de seneste år er indført vejsidesyn, som overfor offentligheden blev udlagt som et væsentligt værktøj til at få fjernet de motorcykler, der larmer mere, end hvad der er lovligt for den pågældende motorcykel. Det ser ud til, at vejsidesyn virker som forventet, hvorfor MCTC mener, at man bør lade det blive ved det.

MCTC har endvidere bemærket, at det hidtil har været lovligt at anvende en E-mærket udstødning med DB-killer monteret, og der har ikke tidligere været krav om, at DB-killeren skulle svejses fast eller på anden måde være umulig at fjerne. Som MCTC har læst forslaget, er der tale om en bagudrettet ændring af lovgivning, der vil medføre problemer og omkostninger for en del af medlemmerne. MCTC har hertil bemærket, at det næppe er muligt at fastsvejde eller på anden måde permanent fastgøre DB-killer i alle eksisterende udstødningssystemer, hvilket for mange vil betyde investering i helt nye udstødningssystemer til medlemmernes motorcykler.

MCTC har desuden bemærket, at en motorcyklist, der i dag kører med en DB-killer, er en lige så lovlidig motorcyklist, som den motorcyklist, der kører med permanent fastgjort DB-killer.

MCTC er på denne baggrund af den holdning, at forslaget bør tages af bordet, idet det tilføjer urimeligt høje omkostninger uden at have en forbedrende virkning på problemet med visse motorcyklers ulovligt høje støjniveau.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet vedrørende db-killer stammer fra FN-regulativ 56 og 92. Styrelsen anser i den forbindelse ikke lyddæmperen for at være ødelagt, når der blot er frigjort to monteringshuller. Afmontering af db-killer skal indebære en sådan ødelæggelse af lyddæmperen, at db-killeren ikke umiddelbart kan monteres igen efter demontering. Det er således ikke hensigten, at db-killeren bare kan skrues af og på.

Reglen om db-killer gælder kun ved godkendelse af anden udstødning end den originale eller en E-godkendt udstødning.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.3. (2) - Støj ved motoreffektforøgelser op til 20%

AutoConsult har spurgt til, om det også gælder for biler med anden motor end den originale, og om den i givet fald skal overholde referenceværdien for originalbilen, eller for bilen hvorfra motoren kommer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er hensigten, at bestemmelsen har samme betydning som i bekendtgørelse om prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område, hvor reglen kommer fra. I VOSAK er der indsat en vejledende tekst om, at der skal være tale om den oprindelige motor eller en tilsvarende, der er blevet tunet.

Bilag 2, pkt. 2.2.1.4.2. (3), 2.2.1.4.4. (3), 3.2.1.4.2 (3) og 3.2.1.4.4 (3) - Klapper i udstødninger

AutoConsult har bemærket, at der i forhold til klapper eller lignende bør tilføjes "medmindre støjgrænserne angivet i bilag 1, afsnit 7.05, fortsat er opfyldt ved alle indstillinger".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen er indsat for at forhindre den "støjmanipulation", som findes på disse systemer. Da man kan få køretøjet til at opfylde støjkravene ved den konkrete måling, som kun sker ved 50-60 km/t., men hvor klappen så åbner automatisk ved andre hastigheder og giver unødigt støj, vil Færdselsstyrelsen ikke at indføre denne mulighed.

Bilag 2, pkt. 2.4.1. (1) b) - Ændringer af hjul, der ikke anses som konstruktive ændringer

AutoConsult har bemærket, at undtagelse omkring betingelser på godkendelseserklæring bør udvides til også at omfatte typegodkendelse og CoC-dokument.

FDM har spurgt til, om teksten "Hvis en bils godkendelseserklæring indeholder andre betingelser, skal disse respekteres" betyder, at hvis der i typegodkendelsen er angivet en bestemt størrelse og dimension på fælge og dæk, at disse ikke må afvige, ej heller med de 5%. FDM har hertil bemærket, at det måske kræver en mere uddybende tekst, eventuelt med en forklaring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at undtagelse om betingelser på godkendelseserklæring ikke er udvidet til at gælde CoC, da oplysningerne normalt ikke findes på typegodkendelser og CoC'er.

Teksten er dog præciseret i overensstemmelse med det af FDM anførte.

Bilag 2, pkt. 2.4.2.1.1 - Grundlæggende krav til hjul

AutoConsult har bemærket, at "Ufravigelige krav" er en mærkelig overskrift, når kravene kan fraviges ved fremlæggelse af (TüV-)godkendelse.

AutoConsult har endvidere bemærket, at krav til sporvidde tidligere er oplyst at være baseret på forhold omkring lejebelastning, og at det derfor bør præciseres, at det er akselfabrikantens tilladte indpresningsdybder fremfor blot bilfabrikantens sporvidder.

AutoConsult har desuden foreslået, at der for stive aksler, hvor det inderste lejesæt ikke sidder ude ved hjulet men inde ved differentialet, tillades godkendelse af ændret indpresning på

baggrund af styrkeberegning og beregning af lejelevetid, f.eks. mindst 150.000 km levetid ved tilladt akseltryk.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har erstattet "Ufravigelige krav" med "Grundlæggende krav".

For så vidt angår sporvidde, bemærker Færdselsstyrelsen, at teksten ikke er ændret på baggrund af det anførte, da det er bilfabrikanten, der skal indestå for akslen, selv om den er leveret af en underleverandør.

Forslaget vedrørende stive aksler ligger udenfor formålet om sammenskrivning og opdatering af DfK til nyeste EU-krav og kan ikke indsættes uden yderligere analyse.

Bilag 2, pkt. 2.5 - Støddæmpere

AutoConsult har bemærket, at "støddæmpere" bør fjernes i alle underafsnit efter afsnit 2.5.2, da de heri er konkluderet ikke at være en konstruktiv ændring og dermed ikke bør underlægges yderligere kontrol.

AutoConsult har hertil bemærket, at der, jf. bilag 1, afsnit 8, nu ikke længere kræves støddæmpere, men at det dog vurderes hensigtsmæssigt at kræve, at støddæmpere ikke må fjernes, såfremt bilen er født med dette.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at udskiftning af støddæmpere, der ikke af støddæmperfabrikanten er beregnet til den pågældende bilmodel, fortsat anses for en konstruktiv ændring, der kræver afprøvning. På den baggrund kan støddæmpere ikke generelt fjernes i de anførte afsnit, selv om der nu ikke længere er et specifikt krav i bilag 1 om, at der skal være støddæmpere på en bil.

Bilag 2, pkt. 2.5.4.1.1 - Grundlæggende krav til fjedre m.v.

AutoConsult har bemærket, at "Ufravigelige krav" er en mærkelig overskrift, når kravene kan fraviges ved fremlæggelse af (TüV-)godkendelse.

AutoConsult har endvidere bemærket, at der savnes en bagatelgrænse ved ændring af krængningsstabilisator, som kan godkendes uden test af køreegenskaber, svarende til at der for fjedre tillades mindre hævnning/sænkning.

AutoConsult har hertil foreslået, at der tillades udskiftning uden test af køreegenskaber, under forudsætning af at de af krængningsstabilisatorfabrikanten er beregnet til den aktuelle bilmodel og -variant, er uændret i facon og ikke ændrer mere end 3 mm i tykkelse ift. den originale bil, ligesom det tidligere var gældende.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har erstattet "Ufravigelige krav" med "Grundlæggende krav". Derudover er punktet justeret i overensstemmelse med det foreslåede.

Bilag 2, pkt. 2.6 (1) - Ændring af bremsesystem

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at der bør tilføjes et pkt. d), hvorefter afprøvning af bremsesystem på landbrugspåhængsvogne og -redskaber også bør kunne udføres på en Agro-bremseprøvestand (BM-bremseprøvestand) og accepteres på baggrund af dokumentation fra testen og derved bruges ved syn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at prøvningen skal foretages af en prøvningsinstans, som skal råde over det nødvendige udstyr, hvorfor Færdselsstyrelsen ikke finder det hensigtsmæssigt, at afprøvningen foretages på ikke-godkendt prøvningsudstyr og af andre end prøvningsinstanser.

Bilag 2, pkt. 2.6.1.1.1 (1) b) - Afprøvning af bremsesystem

AutoConsult har bemærket, at der normalt tillades 70 kg (70 daN) for varebiler (og alle motorkøretøjer), hvilket også bør være gældende, når der foretages konstruktive ændringer.

DSRA har bemærket, at det højst tilladte pedaltryk er 50 daN (kg), og at dette for test for bremsefading ved den 8. nedbremsning virker som et ret skrap krav. Mht. ombyggede biler bør man overveje, om EU-kravet for varebiler på 70 daN (kg) bør anvendes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at testene er nationalt fastsatte krav. Færdselsstyrelsen vurderer, at pedaltryk på over 50 kg er voldsomme, hvorfor det ikke bør tillades for ombyggede biler, som godkendes efter nationale regler. Kravene er uændrede i forhold til tidligere, hvor kravene stod i prøvningsinstansbekendtgørelsen.

Bilag 2, pkt. 2.7.3 (3) - Led i hjulophæng

AutoConsult har bemærket, at der mangler en indskudt sætning, som undtager de i pkt. (2) nævnte led.

DSRA har bemærket, at der er udeladt noget fra de gamle regler, som man gerne vil have ført med over. Det drejer sig om følgende: "Hvis et led originalt er udført som ren metalforbindelse, må det gerne ændres til en anden ren metalforbindelse". DSRA har hertil bemærket, at der her ofte er tale om meget gamle biler, hvor bilfabrikanten ikke kan/vil udtale sig.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu indsat den nævnte indskudte sætning.

Bilag 2, pkt. 2.8.2.1 - Ændring af selv- eller medbærende karrosseri

AutoConsult har foreslået at tilføje muligheden for, at biler med medbærende karosseri ligesom en VW Type 1, kan godkendes på baggrund af dokumentation af opfyldelse af krav i pkt. 2.12 (9), som gælder for VW Type 1.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at forslaget ligger udenfor formålet om sammenskrivning og opdatering af DfK til nyeste EU-krav, og lader sig ikke indsætte uden yderligere analyse.

Bilag 2, pkt. 2.8.2.3 (1) c) - Forlængelse eller forkortelse af chassisramme

AutoConsult har bemærket, at formuleringen kommer til at udelade biler under 3500 kg., hvorfor det bør opdeles, eventuelt så de særlige betingelser omkring tilladte spændinger kun gælder over 3500 kg, mens punktet i øvrigt gælder alle biler.

AutoConsult har endvidere bemærket, at krav til spændinger bør være suppleret af bilfabrikantens tilladte spænding, som for nyere biler typisk er væsentlig højere, men at ændringer ikke kan godkendes efter pkt. a) alene. Der henvises i den forbindelse til "Eller de af køretøjsfabrikanten tilladte spændinger for statiske belastninger".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at forslaget ligger udenfor formålet om sammenskrivning og opdatering af DfK til nyeste EU-krav, og lader sig ikke indsætte uden yderligere analyse.

Bilag 2, pkt. 2.8.2.4 (2) - Montering af læssekran og lignende

AutoConsult har bemærket, at krav til spændinger bør være suppleret af bilfabrikantens tilladte spænding, som for nyere biler typisk er væsentlig højere. Der henvises i den forbindelse til "Eller de af køretøjsfabrikanten tilladte spændinger for statiske belastninger".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at forslaget ligger udenfor formålet om sammenskrivning og opdatering af DfK til nyeste EU-krav, og lader sig ikke indsætte uden yderligere analyse.

Bilag 2, pkt. 2.9 - Udskiftning af rat

AutoConsult har bemærket, at der savnes en undtagelse for personbiler fra før 05/1977, varebiler på under 1500 kg fra før 04/2002 og øvrige biler imellem 1500-3500 kg totalvægt.

AutoConsult har endvidere spurgt til, om der er taget højde for, at reglerne nu også omfatter lastbiler og busser. Punktet virker modstridende i forhold til meddelelse 2040 om rat i tunge køretøjer, og samtidig vil f.eks. "Yoke"-rattet kunne godkendes inde under denne kategori, da kun ét af punkterne skal være opfyldt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu omformuleret punktet, så der tages hensyn til det anførte.

Bilag 2, pkt. 2.9.2 (1) c) - Udskiftning af rat, der anses som en konstruktiv ændring

AutoConsult har spurgt til, om der i denne forbindelse alene menes personbil M1. I så fald opfordres til at M2 op til 3500 kg medtages.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu præciseret punktet i overensstemmelse med det anførte.

Bilag 2, pkt. 2.11.2 (1) - Ombygning af VW Type 1 uden afkortning af platformrammen

AutoConsult har spurgt til, om det ikke kun bør være kravene i pkt. 2.12.9, der skal henvises til, da resten er bilen som udgangspunkt er uændret, og dermed ikke omfattet af de øvrige afsnit i pkt. 2.12. Alternativt bør det angives, at bilen, modsat andre biler, anses som sammensat ved udskiftning af karrosseri.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu justeret punktet i overensstemmelse med det anførte.

Bilag 2, pkt. 2.12 - Godkendelse af sammensat bil

AutoConsult har bemærket, at der mangler en konkret indledning til dette afsnit, som der er for alle de andre hovedafsnit.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at det ikke er nødvendigt med en indledning, da der kun er én mulig type dokumentation.

Bilag 2, pkt. 2.12.1 (2) og (3) - Bil hvor hverken karrosseri eller chassisramme er ændret

AutoConsult har bemærket, at pkt. (2) og (3) under pkt. 2.12.2 umiddelbart mangler under pkt. 2.12.1, da denne type sammensatte biler ellers er undtaget fra kontrol.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu indsat de manglende punkter som foreslået.

Bilag 2, pkt. 2.12.5 - Køreegenskabstest (X3)

AutoConsult har spurgt til, hvilket gear biler med automatgear skal afprøves i, og hvad der gælder for biler, som ikke kan opnå tilstrækkelig hastighed i 2. gear.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår, at testen skal foregå i 2. gear også for en bil med automatgear. Hvis bilen undtagelsesvist ikke kan opnå tilstrækkelig hastighed i 2. gear, kan den ikke godkendes uden at Færdselsstyrelsen involveres.

Bilag 2, pkt. 2.12.5 - Vægt ved afprøvning af køreegenskaber for sammensat bil

AutoConsult har bemærket, at kravet er i modstrid med krav om lasteevne for både varebil, lastbil, autocamper og biler med tilkoblingsanordning. AutoConsult har hertil bemærket, at der i stedet bør henvises til VOSAK afsnit 3.01 V og gives mulighed for en brugbar lasteevne for biler til godstransport.

AutoConsult har desuden bemærket, at der savnes retningslinjer for at fastsætte påhængsvogsvægte for sammensat bil.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har tilføjet et krav i det omhandlede punkt om en minimum lasteevne til gods på 150 kg for varebiler. Herved bliver det muligt for prøvningsinstansen at fastsætte en minimum tilladt totalvægt for varebiler.

Færdselsstyrelsen bemærker, at en sammensat bil ikke må godkendes med påhængsvægte, og Færdselsstyrelsen vil ikke at forsøge at lave en afprøvningsmetode, da det er for vanskeligt.

Bilag 2, pkt. 2.12.10 (2) - Komponenter, herunder hjulophæng m.v.

AutoConsult har bemærket, at der er tale om et væsentligt skærpet krav for "sammensat køretøj" i forhold til køretøjer, som ikke er kategoriseret som sammensat men blot godkendes efter pkt. 2.7.

AutoConsult har hertil bemærket, at der som minimum bør differentieres mellem komponenter, som oprindeligt består af svejste og/eller simple konstruktioner, hvor det generelt ikke er kritisk at lave ændringer, og som dermed bør kunne håndteres under de generelle bestemmelser i pkt. 2.7. overfor støbte/"billet"-komponenter, som ikke er egnede til at blive svejst op. F.eks. er en svingarm ofte af simpel konstruktion, som er svejst op, både fabriksudførte og eftermarkedsversioner, og anses i sådanne tilfælde ikke som en kritisk komponent, hvor det burde være nødvendigt at kræve gennemlysning. En spindel er derimod typisk enten støbt eller bearbejdet ud af ét materialestykke, hvor kravet er rimeligt nok.

DSRA har bemærket, at dette punkt tidligere alene omfattede svejste dele i styrforbindelse, men at det er udvidet til også at omfatte hjulophæng, hvilket de mener er en unødigt skærpelse. DSRA har hertil bemærket, at en visuel inspektion af en svejsning kombineret med de krav, der er til styrke- og udmattelsesberegningerne for f.eks. en simpel stræberarm bør være alt rigeligt. Der er i øvrigt ikke erfaringer, som tilskriver, at dette har været et problem tidligere, hvorfor DSRA foreslår, at punktet alene omfatter styrforbindelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu fjernet pkt. (2), så kontrol alene skal foretages efter pkt. 2.4. og 2.7., hvilket svarer til det anførte.

Bilag 2, pkt. 2.17 - Ændring eller montering af adaptiv fartpilot

FDM har spurgt, om det ikke også bør fremgå, at disse regler også gælder ved eftermontering af eventuel uoriginale og originale adaptive fartpiloter, da der ved syn har været fremvist køretøjer med eftermonterede adaptive fartpiloter. Uoriginale adaptive fartpiloter sælges i stor stil til eftermontering på køretøjer med blandt andet også ADAS systemer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu rettet punktet, så det også gælder for eftermontering af adaptiv fartpilot.

Bilag 2, pkt. 2.19. - Eftermontering af servohjælp til styreapparat (el-servostyring)

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at det gode tiltag om muligheden for eftermontering af elektrisk servostyring er fint beskrevet i høringsbrevet, men at det desværre ikke kan læses direkte ud af teksten i bilagsnummeret, hvad det drejer sig om. Motorhistorisk Samråd har derfor opfordret til, at den ønskede ændring fremgår tydeligere af teksten til pkt. 2.19., for at undgå tvivl om reglens omfang.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu ændret overskriften til "Montering af servohjælp til styreapparat på person- og varebil", for at tydeliggøre, hvad det handler om.

Bilag 2, pkt. 2.19.1 (1) b) - Kontrol og afprøvning af ændret styreapparat

AutoConsult har spurgt til, hvordan den størst mulige hastighed skal fastlægges, og hvad argumentet er for, at det skal være størst mulige hastighed. AutoConsult har hertil bemærket, at konkrete krav til enten hastighed eller sideacceleration, afhængig af køretøjsarten, vil være at foretrække.

DSRA har bemærket, at det virker voldsomt, at dette skal foretages med størst mulige hastighed, og har spurgt til, om det ikke bør være op til en given hastighed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu ændret "med størst mulige hastighed" til "50 km/t. eller med størst mulige hastighed", så man ikke behøver at køre mere end 50 km/t.

Bilag 2, pkt. 2.20. - Konvertering af bil til el-drift eller ændring af elsystem

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at punktet ikke beskriver, hvorvidt ændringen til eldrift medfører en ændring af køretøjets tekniske årgang. Hvis ændringen eksempelvis kun andrager to

hoveddele, eksempelvis motor og måske bremse, vil den oprindelige årgang være den samme efter ombygningen.

Motorhistorisk Samråd har desuden bemærket, at det almindelige argument for at ombygge en ældre veteranbil til eldrift, er at sikre dens daglige brug i en tid, hvor brugen af fossilbrændstof er under pres, og hvor reservedele er knappe. Et veterankøretøj ombygget til eldrift med den oprindelige første registreringsdato vil kunne drage nytte af de goder, der er tilpasset historiske køretøjer og deres begrænsede brug, herunder de lavere løbende ejerafgifter og de længere synsperioder. Dertil vil man med opdateringen kunne opnå rimeligere veteranlignende forsikringsvilkår, om end en brand i en til eldrift ombygget veteranbil i praktisk taget alle tilfælde vil betyde en totalskade. Dette vil således kunne betyde en øgning af forsikringsomkostningerne for ejere af historiske køretøjer.

Motorhistorisk Samråd har i forlængelse heraf opfordret til, at det beskrives, hvordan køretøjet fastsættes til en ny årgang, da det ikke findes rimeligt, at bevarelsen af de historiske køretøjer skal ske på bekostning af køretøjer ombygget til daglig brug. Motorhistorisk Samråd har endvidere foreslået, at det kunne ske ud fra principperne for en vægtning af årgangene for hovedkomponenterne, alternativt en årgang for elmotoren, eller ved at bruge datoen for ombygningen.

Mobility Denmark har peget på udskiftning af driftsbatteriet på en elbil, som et punkt, hvor der er et behov for udtrykkeligt at fastslå, at f.eks. løbende udskiftning af dette "på farten" (som alternativ til opladning) ikke kan anses som en konstruktiv ændring. Dette gælder også, selvom der skiftes mellem batterier med væsentlig forskellig kapacitet (kWh), hvis bilen er EU-typegodkendt til dette. Det følger efter deres opfattelse automatisk af EU-typegodkendelsen, og det burde derfor være overflødig at fastslå, at en sådan udskiftning af driftsbatteriet ikke kan anses som en konstruktiv ændring. De har hertil bemærket, at når det alligevel ville være hensigtsmæssigt udtrykkeligt at fastslå dette i DfK og ligeledes i VOSAK, er det fordi andre regler aktuelt har skabt tvivl herom.

Mobility Denmark har desuden bemærket, at Motorstyrelsen, med baggrund i registreringsafgiftslovens § 1, stk. 3, om afgiftsmæssig identitet, overfor dem har konkluderet, at batteriskift mellem batterier med væsentlig forskellig kapacitet (f.eks. fra 75 kWh til +100 kWh) skal anses som en konstruktiv ændring, der medfører tab af bilens "afgiftsmæssige" identitet" uagtet, at bilen er designet og EU-typegodkendt til dette.

Mobility Denmark har hertil afslutningsvist bemærket, at selvom hverken DfK eller VOSAK kan fastslå grænserne for afgiftsmæssigt identitetstab, ville det være hensigtsmæssigt, hvis det her udtrykkeligt kan fastslås, at batteriskifte, der er omfattet af en helbils (WVTA) EU-typegodkendelse, aldrig kan anses som en konstruktiv ændring eller ombygning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ligesom ved ændring af motor m.v., sker der ikke en ændring af køretøjets årgang. Det ville fremgå tydeligt, hvis udgangspunktet blev fraveget.

For så vidt angår udskiftning af driftsbatteriet på en elbil, bemærker Færdselsstyrelsen, at hvis køretøjets tekniske data i DMR, herunder eksempelvis vægt og rækkevidde, ændres, er der tale om en ændring, der skal synes og godkendes ifølge synsbekendtgørelsen. Bilen kan i så fald

eventuelt godkendes i to udførelser, så man efterfølgende frit kan skifte mellem to batteristørrelser.

Bilag 2, pkt. 2.20.1 (1) a) og d) - Dokumentation ved konvertering til eldrift

AutoConsult har foreslået indførsel af et pkt. b) i tilfælde, hvor der benyttes komplet drivlinje inklusiv BMS osv. fra e-godkendt donorbil, og at godkendelse i henhold til ECE R100 henholdsvis R10 dermed kan anses for opfyldt uden fornyet test, ligesom krav til luftforurening kan ved motorudskrift, jf. pkt. 2.2.1.2 (1) b).

AutoConsult har desuden bemærket, at det bør præciseres, hvordan effektforøgelse skal håndteres.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at formuleringen handler om, at prøvningsinstansen skal "kontrollere", at køretøjet opfylder de pågældende FN-regulativer og ikke nødvendigvis behøver at "udføre prøvninger". Dette er en ændring i forhold til Meddelelse 1998, der gør det muligt at kontrollere på anden måde, at bestemmelserne er opfyldt.

For så vidt angår håndtering af effektforøgelse, vurderer Færdselsstyrelsen ikke, at dette er nødvendigt at præcisere, da der gælder samme regler for elbiler som for andre biler.

Bilag 2, pkt. 3.1.1 - Udskiftning af styr

DMC har spurgt til, om stk. 1 kan forstås således, at såfremt der foreligger en godkendelse fra et anerkendt prøveinstitut, som f.eks. TÜV, af et uoriginalt styr, så må det anvendes på de nævnte motorcykelkategorier.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan bekræfte den forståelse, at TÜV-godkendelsen kan anvendes som godkendelsesgrundlag for de nævnte motorcykelmodeller.

Bilag 2, pkt. 3.1.1 (1) - Ændringer på motorcykler med sidevogn

AutoConsult har spurgt til, hvorfor motorcykel med sidevogn er undtaget fra de generelle krav til ombygning, og hvordan motorcykler med allerede godkendte konstruktive ændringer, som ønskes godkendt med sidevogn, håndteres. Autoconsult har hertil bemærket, at det for en del motorcykler er nødvendigt med ombygning af f.eks. forgaffel, hjul og eventuelt bremses, for at sikre tilstrækkeligt sikre køreegenskaber med sidevogn.

AutoConsult har endvidere bemærket, at "Tohjulede motorcykler med sidevogn" ikke er en defineret køretøjsart i Danmark eller i bilag 1. Såfremt der med denne formulering menes "ikke ibrugtagne køretøjer med CoC som L4e", bør dette præciseres. AutoConsult har hertil spurgt til, hvad der gælder, hvis man ønsker at få godkendt montering af en anden sidevogn på et senere tidspunkt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at retstilstanden er uændret, og at det ligger uden for det overordnede mål om at sammenskrive alle de gældende DfK'er samt opdatere til de nyeste EU-krav.

Bilag 2, pkt. 3.2.1 m.fl. - Ændring af motor med effektførogelse på op til 20%

Motorcykel Importør Foreningen har bemærket, at 20%-grænsen i årtier har været kendt for langt de fleste, hvilket har givet plads til at montere en anden udstødning lovligt, og når motoren har vist tegn på slitage, har der været plads til at bore cylindre op til nærmere overstørrelse. Til den, der vil have lidt flere kræfter, har der også være plads til godkendte performancedele, hvor de 20% har fungeret som grænser, og det har også været i tråd med SKAT/Motorstyrelsens bestemmelser om grænse for tab af afgiftsmæssig identitet. Derudover har de 20% haft den implicite fordel, at når originale dele udgår (det sker typisk 10-15 år efter motorcyklen var ny), så har man kunnet komme videre med uoriginale dele. Det har fungeret fint, selvom mange nok kunne tænke sig endnu større frihedsgrader.

Motorcykel Importør Foreningen har, hvad angår kontrol, bemærket, at man overalt i branchen har håndteret det pragmatisk, idet mange har et rullefelt og da det er relativt simpelt at lave en måling før og efter. Motorcykel Importør Foreningen har hertil bemærket, at der nok ikke er mange, der bruger ressourcer på at rullefeltet er kalibreret, men med den pragmatiske tilgang er det også ligegyldigt, om tallet fra rullefeltet er 50 eller 5.000, så længe den efterfølgende måling ikke viser mere end 20% højere værdi.

Motorcykel Importør Foreningen har konstateret, at det nu foreslås, at "enhver ændring i motor", også inden for de 20%, skal dokumenteres ved en godkendt prøvningsinstans. Det ser Motorcykel Importør Foreningen flere problemer i, herunder at der ikke findes godkendte prøvningsinstanser i Danmark, hvorfor alle, der har skruet lidt på deres ellers godkendte motorcykel fra efter 1982, dermed er henvist til udlandet med tilhørende omkostninger til prøvning og transport. Endvidere har Motorcykel Importør Foreningen påpeget, at det er et problem, at alle, der har skruet lidt gennem de sidste op til 42 år har gjort det i god tro, og de nu stilles over for krav om specialsyn, som formentlig løber op i 5 cifrede beløb. I mange tilfælde vil omkostningen til dokumentation overstige værdien af deres gamle motorcykel.

Motorcykel Importør Foreningen har endvidere bemærket, at man typisk kan regne med at kunne få originale reservedele til en given årgang/model i 10-15 år efter levering, og herefter er man overladt til et fint og velfungerende eftermarked. Dette harmonerer dog rigtig dårligt med krav om dokumentation/prøvning hver eneste gang man skifter en del i motoren.

Motorcykel Importør Foreningen har desuden bemærket, at der er flere motorcykelproducenter, som før det blev et EU-krav i 2004 slet ikke oplyste værdier for ydelse eller emissioner og har spurgt til, hvad man så skal dokumentere i forhold til.

Motorcykel Importør Foreningen har foreslået, at kravet om prøveinstans/dokumentation fortsat kun skal gælde ved effektførogninger over 20%, da der i den virkelige verden er nødt til at være lidt plads til pragmatik, specielt i en verden hvor der stadig er masser af motorcykler tilbage fra forrige århundrede. Kan dette ikke imødekommes, har Motorcykel Importør Foreningen foreslået, at

bestemmelsen om prøveinstans for motortuning op til 20% gælder fra 1. juli 2024 og ikke med tilbagevirkende kraft af hensyn til alle dem, der har lavet småændringer på deres motorcykler i god tro.

Motorcykel Importør Foreningen har i den forbindelse påpeget, at det er helt centralt, at der samtidig indføres alderslempelse således, at hvis der insisteres på prøvningsinstans ved op til 20% motortuning for motorcykler indregistreret efter 1. juli 2024, så bortfalder dette krav fx når motorcyklerne er mere end 15 år gamle, eller når det dokumenterbart er umuligt at skaffe originale reservedele.

Motorcykel Importør Foreningen har endeligt bemærket, at det er muligt, at nogle af de omtalte motorcykler forurener 5% for meget, men at det gør "brug og smid væk"-kulturen også. Det er bedre for planeten, klima osv., at holde de gamle motorcykler kørende frem for at producere nye, og motorcykler udgør en forsvindende lille andel af køretøjerne i Danmark, og eftersom det for de fleste er en fritidsinteresse, er der heller ikke mange, som kører mange kilometer.

Kommentar:

For motorcykler fra før 10/1982 er der nu indført visse lempelser vedrørende konstruktive ændringer, herunder for karburator, indsugning og udstødning m.v. Hvis køretøjerne ikke falder inden for de nævnte nye muligheder, skal der foreligge den korrekte dokumentation fra en prøvningsinstans.

Bilag 2, pkt. 3.2 (1) a) iii) - Kontrol af luftforurening for motorcykel fra 1. juli 2004 eller senere

AutoConsult har bemærket, at der skal stå 1. juli 2004, jf. bilag 1, afsnit 7.06., og ikke 1. januar 2004.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har rettet datoen til 1. juli 2004.

Bilag 2, pkt. 3.2.1 (1) b) - Kontrol ved ændring af motor på motorcykel

AutoConsult har bemærket, at teksten bør ændres til "en evt. original motor".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu justeret teksten i overensstemmelse med det ønskede.

Bilag 2, pkt. 3.2.1.1 (2) - Måling af effekt på motorcykler

AutoConsult har bemærket, at scope for UNECE-regulativ 85 kun er køretøjer i kategori N og M, og at henvisningen bør være til "Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014", som er relevant for motorcykler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu justeret henvisningen som ønsket.

Bilag 2, pkt. 3.2.1.1.3.2 (3) - Afprøvning af motorcyklers køreegenskaber

AutoConsult har bemærket, at det tidligere punkt fra BEK483 eller PIB om "5) Voldsomt vognbaneskift" mangler og har spurgt til årsagen til, at kravet er fjernet.

AutoConsult har endvidere bemærket, at der for nuværende er to "g"-underpunkter.

AutoConsult har desuden bemærket, at kravet til "den statisk målte mulige nedlægningsvinkel uden fører" bør reduceres til 25° svarende til mange fabriksbyggede nye motorcykler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu indsat det tidligere punkt, da det ved en fejl var slettet, og litreringen af underpunkterne er samtidig opdateret.

For så vidt angår den statisk målte mulige nedlægningsvinklen uden fører, vil Færdselsstyrelsen ikke acceptere en mindre nedlægningsvinkel ved kurvekørsel for ombyggede køretøjer.

Bilag 2, pkt. 3.2.1.1.4 - Motoreffektforøgelse ud over 100%

AutoConsult har foreslået at tillade en minimumsgrænse i tilladt vægt-/effektforhold, f.eks. til 30 kW/100 kg. køreklar vægt. AutoConsult har hertil bemærket, at for visse køretøjer giver en fordobling af effekten stadig så lav en effekt, at f.eks. de krævede testhastigheder i forbindelse med test af køreegenskaber er vanskelige at opnå.

AutoConsult har endvidere bemærket, at fordi forslaget alene kan udnyttes, såfremt køretøjerne er i stand til at gennemføre test af køreegenskaber, bremsetest, mv. med positivt resultat, vurderes ændringen ikke at have nogen sikkerhedsmæssig negativ indvirkning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vil ikke at give yderligere lempelser i situationer, hvor fabrikanten ikke vil stå inde for ombygningen.

Bilag 2, pkt. 3.2.1.2. (1) b) - Luftforurening

SKAD har bemærket, at det ud fra beskrivelsen må antages, at det udelukkende omhandler motorcykler med indsprøjtningssystem og ikke karburatorsystem, og at det eventuelt bør anmærkes, at reglerne kun gælder for motorcykler med EURO 3 eller højere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det af afsnit 7.06 fremgår, at luftforureningskravene kun gælder for motorcykler nyere end 1. juli 2004, hvilket svarer til det antagne.

Bilag 2, pkt. 3.2.1.3 (1) b) - Støj

AutoConsult har bemærket, at teksten er problematisk ift. køretøjer, som er født med eller tidligere er godkendt med db-killer, som ikke opfylder kravet. AutoConsult har hertil bemærket, at det generelt alene kræves, at komponenter (nummerplade mv.) ikke må kunne fjernes uden brug af værktøj.

SKAD har, for så vidt angår klapper i udstødningen, bemærket, at der findes ECE-godkendte (EURO 3 og opefter) udstødninger, der har monteret klapper i udstødningen, som reguleres via motorstyringen. Det betyder, at der ikke manuelt kan åbnes for klapperne ved hastighed under den godkendte. Dette er anført under pkt. 3.2.1.4.2. c) og bør også anføres under dette punkt. SKAD har hertil bemærket, at det er uklart, om der også findes sådanne udstødninger for biler.

SKAD har derudover bemærket, at det ofte ikke længere er muligt at købe originale dele til motorcykler, da levetiden af modeller er korte, og motorcykler pga. den høje afgift er gamle i Danmark. Derfor skal der ofte anvendes alternative løsninger, som kan afvige fra de originale løsninger. SKAD har hertil understreget, at slid og skader ikke skal føre til, at en motorcykel skal skrottes, fordi en luftfilterkasse eller udstødning ikke længere kan fås original men kun som alternativt produkt. SKAD har på den baggrund opfordret til at der indføres undtagelser i forhold til bilag 2, hvilket er muligt i henhold til nationale regler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det pågældende krav om db-killer kun skal kontrolleres, når prøvningsinstansen kontrollerer nye ombygninger.

Endvidere bemærker Færdselsstyrelsen, at hvis lyddæmperen er E-godkendt, er den lovlig.

For så vidt angår muligheden for at købe originale dele til motorcykler bemærker Færdselsstyrelsen, at der i § 10 allerede er indsat undtagelser for sliddele (udstødning og bremses) på køretøjer, der er ældre end 20 år.

Bilag 2, pkt. 3.4 - Skærme på motorcykel

AutoConsult har bemærket, at afskærmning af hjul er fjernet fra bilag 1, afsnit 9.01 og bør deraf også fjernes i dette punkt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu fjernet denne henvisning.

Bilag 2, pkt. 3.4.1 (1) - Ændring af hjul på motorcykel

AutoConsult har bemærket, at idet teksten nu også omfatter motorcykel med sidevogn og trehjulet motorcykel, bør den indeholde et punkt som omtaler ændring af sporvidde, som er tilfældet for biler og påhængskøretøjer.

AutoConsult har endvidere undret sig over, at der ikke for motorcykler er et afsnit med "ufravigelige krav til hjul", som for bil.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har ikke fundet det nødvendigt med begrænsninger på sporvidden på motorcykel med sidevogn.

Endvidere vurderer Færdselsstyrelsen, at det ikke er nødvendigt med et afsnit med ufravigelige krav til hjul for motorcykler (nu omdøbt til generelle krav).

Bilag 2, pkt. 3.5.1 (1) b) - Ændring af fjedre og støddæmper på motorcykel

AutoConsult har bemærket, at det bør overvejes, hvorvidt dette punkt også skal omfatte "3-hjulet motorcykel" og i særdeleshed "motorcykel med sidevogn", da selv mindre ændringer kan have væsentlig indflydelse på køreegenskaberne, specielt hvis ændringen ikke er ens på alle hjul.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har ikke fundet anledning til at skærpe kravene til fjedre og støddæmpere på trehjulede motorcykler og motorcykler med sidevogn. Færdselsstyrelsen modtager gerne konkrete forslag til skærpelse af kravene til en senere opdatering af DfK.

Bilag 2, pkt. 3.6.1.1.1 (1) g) og h) - Ændring af bremsesystem

AutoConsult har ift. pkt. g) bemærket, at der skal stå "motorcykelmodel" og ikke "bilmodel".

AutoConsult har endvidere ift. pkt. h) spurgt til, om der alligevel gerne må laves ombygning af bremses på 3-hjulet motorcykel. AutoConsult har bemærket, at dette bør tilføjes under undtagelsesbestemmelsen i pkt. 3.1.1 (1).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu rettet bilmodel til motorcykelmodel, og muligheden for at lave ombygning af bremses på trehjulet motorcykel i pkt. h) er fjernet.

Bilag 2, pkt. 3.6.2 (1) - Ændring i bremsetransmission

AutoConsult har bemærket, at der bør stilles krav til funktionen af bremsetransmissionen og ikke kun nødvendig vandring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at den eksisterende tekst er tilstrækkelig.

Bilag 2, pkt. 3.7 - Ændring af for- og baggaffel på motorcykel

AutoConsult har foreslået, at formuleringen ændres, så det mere generelt omhandler "hjulophæng", ligesom for biler, enten ved at tilføje hvilke øvrige komponenter, der også er omfattet af dette punkt, herunder gaffelbro, lejer m.v. eller ved at omformulere til "hjulophæng".

AutoConsult har for så vidt angår pkt. d) bemærket, at følgende bør tilføjes i pkt. 3.1.1 (1): "Dokumentation fra en prøvningsinstans, der har foretaget afprøvning/kontrol i henhold til relevante afsnit".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at formuleringen er tilstrækkelig og også omhandler fx gaffelbro.

For så vidt angår en eventuel tilføjelse til pkt. 3.1.1 (1) bemærker Færdselsstyrelsen, at pkt. 3.7.1 (1) d) ved en fejl ikke er blevet fjernet. Dette vil ske ved en senere opdatering af DfK, hvorfor den ønskede tilføjelse ikke er nødvendig.

Bilag 2, pkt. 3.8 - Ændring af ramme

AutoConsult har bemærket, at der mangler sammenhæng mellem dette afsnit og pkt. 3.10 om sammensat tohjulet motorcykel. Som det er formuleret, er det muligt, at dokumentation i henhold til underpunkt a) eller b) kan resultere i, at motorcyklen skal anses som en sammensat motorcykel, og AutoConsult har således spurgt til, hvorledes dette påtænkes håndhævet.

AutoConsult har hertil bemærket, at det i henhold til underpunkt a) og b) kun er fantasien, der sætter grænser for, hvilken type rammeændring, der kan dokumenteres under pkt. 3.8, hvorimod der for dokumentation i henhold til pkt. c) eller d) klart er defineret begrænsninger.

AutoConsult har ift. pkt. 3.8 (1) c) bemærket, at der er en forkert henvisning, da 3.8.2.1 ikke eksisterer. Henvisningen skal i stedet være til pkt. 3.8.1.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at den nuværende tekst er tilstrækkelige, men har rettet den forkerte henvisning.

Bilag 2, pkt. 3.8.1 (3) - Kontrol og afprøvning ved ændring af ramme

AutoConsult har bemærket, at de ofte får spørgsmål om, hvorvidt det kræver godkendelse at montere en tværgående forbindelse på et stel som ellers har fritsvævende ramme-ender. AutoConsult har på den baggrund foreslået at tilføje: Ved afskæring og erstatning "eller tilføjelse" af.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu tilføjet det foreslåede.

Bilag 2, pkt. 3.9 (1) a) og b) - Montering af sidevogn på motorcykel

AutoConsult har bemærket, at "Dokumentation fra Motorcykelfabrikanten" og "dokumentation bestående af en godkendelse" bør indeholde følgende formulering, som også er tilfældet i dag i VOSAK: "Godkendelsen skal inkludere både afprøvning/kontrol af køreegenskaber og styrke af komponenter".

AutoConsult har endvidere bemærket, at bremsesystemet også bør tilføjes til den i dag eksisterende formulering i VOSAK, så det er de samme krav, uanset hvem, der frembringer dokumentationen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu tilføjet det foreslåede. For så vidt angår bremsesystemet vurderer Færdselsstyrelsen, at der er unødvendigt at tilføje, da der i pkt. 3.9.1 (1) allerede er nævnt afprøvning af bremsesystemet.

Bilag 2, pkt. 3.10 - Sammensat tohjulet motorcykel

AutoConsult har bemærket, at der mangler en konkret indledning til dette afsnit, som der er for alle de andre hovedafsnit.

SKAD har bemærket, at en sådan motorcykel eller bil i branchesprog navngives som "hjemmebyg", hvilket med fordel kan anføres i parentes efter begrebet. SKAD har hertil henvist til den af den svenske regering godkendte organisation SFRO (Sveriges fordonsbyggares riksorganisation), der har gennemført afprøvninger siden 80'erne på biler og motorcykler, hvor der ofte er tale om "hjemmebyg". SKAD har i den forbindelse oplyst, at SFRO har udgivet bøger, der er en fordel at eje som myndighed, da der er mange værdifulde tekniske oplysninger, som vi Danmark kan bruge.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at det ikke er nødvendigt med en indledning, da der kun er én mulig type dokumentation.

For så vidt angår begrebet "sammensat bil" og "sammensat motorcykel", har Færdselsstyrelsen valgt at fastholde begreberne, da det er den mest præcise beskrivelse.

Begrebet "selvbyg" vil kun sjældent skulle anvendes, da køretøjet ikke skifter mærke, hvis der benyttes et selvbærende karrosseri/chassisramme/ramme fra et tidligere registreret køretøj, hvor originalt stelnummeret er indpræget i den benyttede del. I så fald skal køretøjet fortsat have mærke og stelnummer fra dette køretøj.

"Selvbyg" er en mulighed, der alene er oprettet i DMR til de få køretøjer, der skifter mærke, og som af Færdselsstyrelsen har fået tildelt en WMI-kode.

Bilag 2, pkt. 3.10.1 - Motorcykel, hvor rammen ikke er ændret

AutoConsult har bemærket, at det vil være rart med en henvisning til at eventuelle beslag dækker over de i pkt. 3.8.1 (3) nævnte punkter, og at det kun er rammeændringer udover dette, som medfører, at motorcyklen anses for sammensat, hvilket tidligere også har været meldt ud fra Færdselsstyrelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu tilføjet "bortset fra eventuelle beslag".

Bilag 2, pkt. 3.10.8 (2) - Komponenter herunder forgaffel og baggaffel m.v.

AutoConsult har bemærket, at det er et væsentligt skærpet krav for "sammensat køretøj" i forhold til køretøjer, som ikke er kategoriseret som sammensat men blot godkendes efter pkt. 3.7.

AutoConsult har hertil bemærket, at der som minimum bør differentieres mellem komponenter, som oprindeligt består af svejste konstruktioner, hvor det generelt ikke er kritisk at lave ændringer, og som dermed bør kunne håndteres under de generelle bestemmelser i pkt. 3.7, overfor støbte/"billet"-komponenter, som ikke er egnet til at blive svejst op. F.eks. er en bagsvinger ofte en simpel konstruktion, som er svejst op, både i fabriksudførte og eftermarkedsversioner, og anses i sådanne tilfælde ikke som en kritisk komponent, hvor det burde være nødvendigt at kræve gennemlysning. En spindel er derimod typisk enten støbt eller bearbejdet ud af ét materialestykke, hvor kravet er rimeligt nok.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har nu fjernet pkt. (2), så kontrol alene skal foretages efter pkt. 3.4 og 3.7, hvilket svarer til det ønskede.

Bilag 2, pkt. 3.12 - Effektførogelse ved overgang til eldrift

AutoConsult har bemærket, at der savnes en præcisering af, hvordan effektførogelse skal håndteres i forbindelse med konvertering til eldrift.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at en præcisering ikke er nødvendig, da der gælder samme regler for elmotorcykler som for andre motorcykler.

Bilag 2, pkt. 3.12.1 - Kontrol ved konvertering af motorcykel til eldrift

AutoConsult, har foreslået, at der kan anvendes delgodkendelser for donorkøretøj med hensyn til både EMC og elektrisk sikkerhed, såfremt der benyttes drivlinje, BMS osv. fra EU-godkendt donor.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at formuleringen handler om, at prøvningsinstansen skal "kontrollere", at køretøjet opfylder de pågældende FN-regulativer, og ikke nødvendigvis behøver at "udføre prøvninger". Dette er en ændring i forhold til Meddelelse 1998, der gør det muligt at kontrollere på anden måde, at bestemmelserne er opfyldt.

Bilag 2, pkt. 4.1 - Ændringer på knallerter

Motorhistorisk Samråd har bemærket, at der savnes en proces for K-godkendelse af veteranknallerter, der oprindeligt kunne køre mere end 30 km/t. Det kunne være en proces for godkendelse af ombygning til 30 km/t.- (eller 45 km/t.-) knallert ved samme type drosling, som

senere var løsningen (plombering). Motorhistorisk Samråd har hertil bemærket, at hvis man ikke vil igennem dette, kan man som nu indregistrere som MC.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at knallerter ikke må ombygges, hvilket også gælder veteranknallerter. Hvis knallerten ikke svarer til en eksisterende TUM-godkendelse eller K-godkendelse, må den ikke køre på vejene. Hvis en udenlandsk knallert fra før 1978 "ombygges", så den fuldt ud svarer til en TUM-godkendelse, anses den ikke som ombygget og vil kunne køre lovligt på vejene.

Bilag 2, pkt. 5.1.1 (1) - Ændringer på traktor

AutoConsult har spurgt til, om det gælder uanset alder og har bemærket, at der savnes henvisning til krav og overgangsbestemmelser i bilag 1, pkt. 7.06.050.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke er overgangsbestemmelser på de nævnte regler, da det ikke tidligere har været muligt at få godkendt konstruktive ændringer på traktor.

Bilag 2, pkt. 5.2 - Traktor med maksimal hastighed på mere end 40 km/t.

Landbrug & Fødevarer har bemærket, at præmissen med at højhastighedstraktorer (traktorer med en konstruktiv hastighed på >40 km/t. +/- EU-tolerancen mærket med "b" i EU-typegodkendelse) er en lastbil, er en dansk beslutning, der er i konflikt med EU, da de er EU-typegodkendt som en traktor. Desuden er det meget usikkert (usandsynligt), at højhastighedstraktorer kan overholde kravene til lastbil. Det skal de heller ikke ifølge EU-typegodkendelsen. Landbrug & Fødevarer har henledt opmærksomheden på denne problemstilling og bemærket, at hvis Danmark vil registrere dem som lastbil, skal det fremgå, at dette kan foregå uden at kravene til lastbil opfyldes, fx i forhold til kofangere mv.

Landbrug & Fødevarer har endvidere bemærket, at "a"- traktorer ≤ 40 km/t. og "b" traktorer >40 km/t. kan være teknisk identiske med den forskel, at den trinløse gearkasse er programmeret forskelligt. Importøren eller importørens betroede samarbejdspartnere bør gives mulighed for at ombygge/omprogrammere en "b" traktor inklusiv nødvendig teknisk dokumentation. Landbrug & Fødevarer har på den baggrund foreslået at tilføjet nyt pkt. (2), hvorefter importøren eller importørens betroede samarbejdspartnere kan ændre en "b" traktor til en "a" traktor, under forudsætning af nødvendig teknisk dokumentation.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det følger af Færdselsloven, at en traktor, der kan køre mere end 40 km/t. er en bil. Den nævnte problemstilling kan derfor ikke løses i regi af DfK.

Bilag 2, pkt. 5.2 (1) - Traktor med maksimal hastighed på mere end 40 km/t.

AutoConsult har spurgt til, hvad hensigten er med dette enkeltstående punkt i forhold til ombygninger i stedet for blot at tilføje dette under definitionerne i bilag 1. AutoConsult har endvidere spurgt til, hvorfor der ikke nævnes det modsatte tilfælde, hvor der laves ændringer, så den konstruktivt bestemte maksimale hastighed hæves til over 40 km/t.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med punktet er at præcisere, at traktor, der kan køre mere end 40 km/t., ikke kan ændre kategori fra bil til traktor.

Bilag 2, pkt. 7.2.1 (1) b) - Ændringer af hjul, der ikke anses for konstruktive ændringer

Landbrug & Fødevarer har ift. pkt. b) bemærket, at det ikke tidligere har været tilladt at skrive forskellige dækmontager i traktors EU-typegodkendelse, men at det ikke betyder, at traktoren ikke er konstrueret til dette. En løsning kunne være, at traktoren skulle gennemgå en bremsetest ved montage af overstørrelsedæk, så det på den måde kan dokumenteres, at bremsekræften er tilstrækkelig.

Landbrug & Fødevarer har ift. pkt. f) bemærket, at hvis sporvidden opgøres målt midt hjult til midt hjul af to hjul på samme størrelse, er det problematisk ved montage af brede lavtryksdæk. Brede lavtryksdæk er essentielle for at undgå jordpakningsskader og for at kunne redde høsten i våde høstår, og i modsætning til dæk med større diameter end standarddækkene, forringer brede dæk ikke bremseevnen. Landbrug & Fødevarer mener derfor ikke, at pkt. 7.2.1 (1) f) fagligt giver mening, hvorfor det bør slettes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at andre ændringer end de i punktet nævnte anses som konstruktive ændringer, som fabrikanten derfor skal tillade forud for godkendelse.

For så vidt angår ændring af sporvidde, bemærker Færdselsstyrelsen, at dette kan godkendes, hvis fabrikanten har tilladt det.

Bilag 2, pkt. 7.5 - Forstærkning af chassisramme m.v.

AutoConsult har bemærket, at "Forstærkning" bør ændres til "Ændring", så der ikke er tvivl om, at en svækkelse også skal kontrolleres med henblik på at sikre, at styrken fortsat er tilstrækkelig.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at punktet kun omhandler forstærkning af ramme og ikke svækkelse eller ændring.

Bilag 2, pkt. 7.6 - Ændring af chassisramme

AutoConsult har bemærket, at "Forlængelse" bør ændres til "ændring", så der ikke er tvivl om, at en ændring i form af afkortning også skal kontrolleres med henblik på at sikre, at ændringen er foretaget håndværksmæssigt korrekt, så styrken fortsat er tilstrækkelig.

AutoConsult har desuden bemærket, at formuleringen kommer til at udelade påhængskøretøjer under 3500 kg, hvorfor formuleringen bør opdeles, eventuelt så de særlige betingelser om tilladte spændinger kun gælder ved over 3500 kg, mens punktet i øvrigt gælder alle påhængskøretøjer.

AutoConsult har endvidere bemærket, at krav til spændinger bør være suppleret af fabrikantens tilladte spænding, som for nyere påhængskøretøjer kan være væsentlig højere, men at ændringerne ikke kan godkendes efter pkt. (1) alene. AutoConsult har foreslået følgende formulering: "Eller de af køretøjsfabrikanten tilladte spændinger for dynamiske belastninger".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at "forlængelse" nu er ændret til "ændring", men at der ikke er fundet anledning til at opdele formuleringen som foreslået.

For så vidt angår spændinger, anser Færdselsstyrelsen forslaget for dækket af pkt. 7.6 (1) a).

Bilag 2, pkt. 7.8 - Forstærkning af profilflanger på chassisramme

AutoConsult har bemærket, at punktet ikke specificerer, hvordan kontrol foretages, hvorved ansvaret lægges over på synsvirksomheden. AutoConsult har derfor foreslået, at punktet slettes, og at denne type ændring af chassisramme i stedet håndteres under det mere generelle pkt. 7.5 og 7.6.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at retstilstanden er uændret, og at det ligger uden for det overordnede mål om at sammenskrive alle de gældende DfK'er samt opdatere til de nyeste EU-krav. En sådan ændring ville desuden kræve yderligere analyse m.v.

Bilag 2, pkt. 8.1 - Replica-biler og ombygning af replica-biler

AutoConsult har bemærket, at der savnes en beskrivelse af, hvordan opfyldelse af betingelserne skal dokumenteres, og om der er nogen minimumskrav ift. håndværksmæssig udførelse, køreegenskaber eller lignende, udover hvad der kontrolleres ved et almindeligt registreringssyn.

AutoConsult har desuden bemærket, at det også er væsentligt at præcisere, om der kan tillades ombygning for at opfylde betingelserne om replicabiler og efter hvilke bestemmelser.

DSRA har til pkt. (4) c) bemærket, at hvis replicabilen ikke overholder disse krav til bremserne (med reference til originalbilen), bør det være muligt at få bremserne godkendt i henhold til reglerne beskrevet i pkt. 2.2.1.1.2. På linje med reglerne om krav til bremsestørrelse vedrørende bremsefadingstest (pkt. 2.2.1.1.2.1 (2) b)) har DSRA foreslået, at hvis replicabilen har ventilerede skivebremser, og den originale ikke har det, kan skivediameteren være op til 10 mm mindre på replicabilen sammenlignet med den originale.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at retstilstanden er uændret, og at det ligger udenfor det overordnede mål om at sammenskrive alle de gældende DfK'er samt opdatere til de nyeste EU-krav.

Endvidere bemærker Færdselsstyrelsen, at den ønskede præcisering i forhold til ombygning for at opfylde betingelserne om replica-biler allerede fremgår af pkt. 2.1.2.

For så vidt angår krav til bremses, bemærker Færdselsstyrelsen, at den ønskede mulighed for godkendelse allerede findes, da replica-biler kan ombygges efter pkt. 2.1.2.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund
Arbejdstilsynet
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Beredskabsstyrelsen
Dansk Erhverv
Dansk Handicap Forbund
Dansk Lokal Syn
Dansk Persontransport (DPT)
Danske Beredskaber
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)
Forsvarets Færdselscenter
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Landbrug og Fødevarer
Miljøministeriet
Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Motorstyrelsen
Nordic Bilsyn
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik

Sikkerhedsstyrelsen

Skatteministeriet

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet