



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2022-297133

Som godkendt prøvningsinstans, og en af Danmarks førende rådgivende ingeniørvirksomheder indenfor køretøjer, har AutoConsult naturligvis stor interesse i den udsendte høring, og vil gerne give vores input til at der bliver etableret så velfungerende regelsæt som muligt.

AutoConsult glæder sig over, at der med bekendtgørelsen bliver ryddet op i de mange enkeltstående dfk-bekendtgørelser, forenklet og opdateret de tekniske bestemmelser for køretøjer.

Det er dejligt at der bliver arbejdet konstruktivt for at køretøjsreglerne skal være mere forståelige og overskuelige, så det forhåbentlig ikke virker ligeså umuligt at sætte sig ind i, som det ellers har haft tendens til. Vi 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.

Det er selvsagt et omfattende diasværk, som vi er bekendt med, har været længe undervejs, og det er deraf ærgerligt at der ikke undervejs har været mere dialog med branchen omkring ændringerne, samt at der kun gives lige over en måneds høringsfrist – inkl. en juleferie – på en samlet hørings-mængde på ca. 400 sider.

Med denne begrænsede tidsramme til at overskue konsekvensen af alle rettelserne, er bemærkningerne i høj grad at betragte som "første indskydelse" og ikke nødvendigvis så udspecificerede som de kunne have været. Mange af kommentarerne kunne givetvis også have været afklaret af den tilhørende "Vosak", som uheldigvis ikke er til rådighed i forbindelse med denne høring.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af de enkelte bemærkninger, såfremt der måtte uklarheder omkring hvad der menes – og opfordrer Færdselsstyrelsen til at gå i dialog omkring evt. uklarheder, fremfor blot at afskrive bemærkningerne.

Der vedlægges selve høringsdokumenterne, hvor de fleste bemærkninger også er indført som kommentarer udfor den aktuelle tekst (dog ikke nødvendigvis den fulde bemærkning, som ses herunder).

Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:

§2:

Der savnes henvisning til køretøjer med individuel EU-godkendelse.

§2, 1), 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 – med henvisning til de officielle betegnelser i de gældende køretøjs-forordninger.

"Typeattest" ifølge 2018/858, 167/2013 og 168/2013 - og med følgende definition:

"det dokument, der er udstedt af fabrikanten og attesterer, at et fremstillet køretøj er i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype".

§4:

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-typegodkendt, tilsvarende den nuværende beskrivelse i Vosak, under §3.

Der savnes desuden henvisning til ældre direktiver, som også ofte fremgår af e-godkendte køretøjers fabrikationsplader, 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.

§5:

Der savnes henvisning til køretøjer med individuel EU-godkendelse. Det kan give forvirring, når overskriften for afsnittet kun omtaler typegodkendte køretøjer.

Det bør desuden 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.

§9:

Undtagelse er beskrevet som supplerende krav, fremfor undtagelse. Bør omformuleres, så der rettelig fremgår hvad der er undtaget, og ikke modsat, ligesom §10.

Kapitel 3, (ifb. med §9 og §10):

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.

§21:

Hvad med øvrigt frontmonteret udstyr?
Skal det stadig være overladt til Meddelelse 2031?

§24:

Hvordan harmonerer en ”brugerbestemmelse” med, hvis der stilles andre krav i de tekniske krav i internationale retskilder, hvorefter køretøjerne er godkendt? Skal der så tilføjes yderligere udstyr til et udstyrsniveau, der allerede er vurderet at være tilfredsstillende?

§29, stk. 3:

Gælder dette i hele Færdselsstyrelsens åbningstid? Og skal man bestille tid eller bare dukke op?

§32, stk. 2:

Hvorfor har man 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 minitrucks og traktorer?

Bemærkninger til Bilag 1

Pkt. 1.03.:

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

Pkt. 1.03.022., om reduceret sædeantal:

Det bør bemærkes, at der er krav om kørekort kat. D1/D og evt. 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 der i mod antallet af mulige sæder/siddepladser.

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

I direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort med senere ændringer fremgår det, at kategori B giver ret til at føre følgende køretøjer:

”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.”

Dermed kræves der også kørekort i 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.

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

Pkt. 1.03.364.:

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

Pkt. 1.03.020.:

Sidste sætning om konstruktive ændringer bør fjernes, da regler for dette nu er defineret i bilag 2. og er i modstrid med dette afsnit.

Pkt: 1.04. (Køreklar vægt):

Bør ensrettes og defineres i overensstemmelse med EU's definition, herunder også differentiere 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.

Pkt. 1.04. (Nyttelast):

Tjenestevægt bør erstattes af køretøjets reelle masse eller køreklar vægt.

Pkt. 1.04. (Storvolumendæk):

Begrebet ser ud til at være skrevet ud af bekendtgørelsen, da der i pkt. 8.02.099 er slettet punktet der omhandler storvolumendæk.

Punktet bør deraf slettes.

Pkt. 1.04. (Styrende aksel):

Definition 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.

Pkt. 1.04. (Faktisk totalvægt):

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.

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.

Pkt.: 1.04. (Totalvægt):

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.

Pkt. 2.01.001.(9):

Med denne tilføjelse bør der også nævnes at der kan være forskel ved et eller flere tegn i de to stelnumre.

Pkt. 3.01.:

Vægtgrænser er ikke opdateret svarende til BEK 1405 af 30/11/2023!

Det 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 ift. den nyligt udstedte ændringsbekendtgørelse.

Pkt. 3.02.:

Dimensionsgrænser er ikke opdateret svarende til BEK 1405 af 30/11/2023!

Det 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 ift. den nyligt udstedte ændringsbekendtgørelse.

Pkt. 5.01.005.(1):

Hvorfor fjernes FMVSS 105?

Det vil i praksis 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 org. ABS.

Pkt. 5.01.112.:

Krav til sættevogn O2 ikke beskrevet! Hittidig praksis har været at de skulle opfylde krav til sættevogn O3/O4, bortset fra krav om ABS, men alene beskrevet i Færdselsstyrelsens "Vejledning om ansøgning og anmeldelse af godkendelseserklæring for O2-O3-O4", som ikke længere er offentlig tilgængelig på Fstyr.dk.

Det foreslås at indskrive bestemmelsen hér, 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 3.500 kg.

Pkt. 6.01.122.(1):

Hvoraf fremgår det at påhængskøretøj generelt skal være forsynet med fastmonterede lygter, og ikke blot en lygtebom, forudsat at placeringskrav, synlighedsvinkler, osv. er opfyldt?

Pkt. 6.02.001.(2):

Hvad så med den nye mulighed for montering af ikke-E-godkendte LED-lyskilder, som Meddelelse 2040 netop har åbnet op for?

Pkt. 6.13.022.(1):

OBS: Nummerering forkert! Skal rettelig være .021 for M1.

Visse køretøjer, f.eks. "hestebiler" med delvis indretning beboelse, er e-godkendt som personbil M1 (campingbil), selvom basisbilen er en lastbil N3.

En sådan bil vil umiddelbart ikke lovligt kunne beholde en evt. konturafmærkning, selvom det kan give god mening.

Det foreslås at undtage personbil M1 med totalvægt over 3500 kg.

Pkt. 7.05.001.(3):

Der savnes definition af "ny" og "brugt".

I de efterfølgende punkter omtales alene "ibrugtaget" og ikke "brugt".

Pkt. 7.06.021.(1):

Der savnes henvisning til alternativ opfyldelse af California Code of Regulation / Evaporative Emission Standard på overgangsbestemmelserne - tilsvarende hvad der accepteres på de gældende data-erklæringsblanketter.

Før 01.01.93: Det bemærkes at der frem til 04/1991 var yderligere undtagelser, herunder alle biler med slagvolumen på under 2.000 cm³, og biler med over 2500 kg totalvægt.

Hvis der skal forenkles, foreslås det at undtage alle biler med slagvolumen under 2.000 cm³, frem til 01/1993.

Pkt. 7.06.023., overgangsbestemmelse:

Hov, Lastbil N2??

Pkt. 7.06.024.(1).:

Der savnes henvisning til alternativ opfyldelse af California Code of Regulation / Evaporative Emission Standard på overgangsbestemmelserne - tilsvarende hvad der accepteres på de gældende data-erklæringsblanketter.

Pkt. 7.06.025.:

Hvor er overgangsbestemmelserne?? De forsvinder med den manglende henvisning!

Der savnes henvisning til US EPA / California Code. Det vil være en væsentlig skærpelse for lastbil N2 med totalvægt op til 5.000 kg, såfremt dette ikke længere accepteres!

Pkt. 8.02.003.(1):

Hvordan skal dette dokumenteres? Nogle fælge indeholder mærkning af tilladt belastning, men langt fra alle...

(2): Vingemøtrikker bør kræves sikret mod adskillelse, med "plombering".

Pkt. 8.02.050.:

Hvorfor kan der ikke tillades bæltter for godkendt eller registreret traktor, når dette kan EU-godkendes efter forordning 167/2013 - og som deraf ikke kan nægtes registrering i DK?

Pkt. 8.03.003.:

Hvor er pkt (3) og (4)?
Er de også ophævet?

Pkt. 9.01.030.(1):

Godt at der endelig bliver indført dette krav i Dfk, så Motorstyrelsen ikke længere skal være presset til alternativ håndtering af et entydig køretøjsteknisk krav.

Hvis det ikke allerede er sket, opfordres til at dette koordineres med MST, så at de kan opdatere deres vejledninger og hidtidig praksis med at udstede dispensationer på området.

Pkt. 10.03.021.(3):

Det bør yderligere præciseres, at der ikke er krav om udsyn bagud (bagrude), tilsvarende med kravet om at det indvendige spejl kun skal være tilstede 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.

Pkt. 11.01.001.(1):

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.

Pkt. 11.01.006.(1):

Bør vist nok betegnes 61672-1:2013, selvom den aktuelle version fra Dansk Standard er dateret i 2014.

Det bemærkes dog at ECE R51-03 kun kræver IEC 61672-1:2002 og i forslaget til R51-04 angives også kun "IEC 61672-1:2002 or later"

Det foreslås at vælge en tilsvarende formulering her, selvom det kan være en skærpelse ift. køretøjer som oprindeligt er godkendt på baggrund af måling med lydtryksmåler som opfyldte en ældre standard.

Bemærkninger til Bilag 2:

Generelt:

Det er positivt at alle køretøjsarter er blevet omfattet af reglerne for konstruktive ændringer. Det undrer dog at typegodkendelsespligtige køretøjer i vid udstrækning er blevet undtaget for mulig for godkendelse efter afprøvning af de i Bilag 2 fastsatte alternative krav.

Det bemærkes at visse af de typegodkendelsespligtige køretøjer, det værende stor personbil M2, som nogle gange har totalvægt under 3500 kg, samt mindre lastbiler N2, udmærket vil kunne testes iht. de fastsatte krav, som hidtil har været gældende for personbil og varebil – og noget som vi jævnligt modtager forespørgsel på. Færdselsstyrelsen har da også tidligere givet tilladelse til at de hidtidige krav kunne benyttes for stor personbil M2.

Der vil i alle tilfælde være tale om skærpede regler ift. de normale krav for typegodkendelsespligtige køretøjer, men hvis de er i stand til at bestå prøvningerne, bør de vel også kunne godkendes herefter.

Det foreslås derfor, at der gives mulighed for godkendelse efter alle de nævnte krav, også for de typegodkendelsespligtige køretøjer.

Der savnes afsnit omkring udskiftning af sæder/sædekonsol i bilag 2, som ellers netop er blevet præciseret i Meddelelse 2040. Det bemærkes dog at teksten bør tilrettes ift. alle relevante køretøjsarter – og selvfølgelig bør kunne dokumenteres af enten en godkendt prøvningsinstans eller en teknisk tjeneste.

Ligeledes savnes der beskrivelse af krav til eftermontering af supplerende pedaler i kørelærer-biler. I kørekortbekendtgørelsen er det alene beskrevet at der skal være særlige pedaler til kørelæreren, men der er ikke anført krav til montering eller godkendelse af disse. Dette fremgår alene som en vejledende tekst i "Vejledning om syn af køretøjer", afsnit 12.320, men burde sidestilles med andre typer af konstruktive ændringer.

I denne forbindelse kunne det også overvejes at indføre en generel tilladelse til at busser, som indrettes til øvelseskørsel, er undtaget for at skulle opfylde reglerne omkring adgang til udgange, gældende for stor personbil, da de reelt ikke benyttes til persontransport.

Tilsvarende savnes der 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?

Pkt. 1.1.(1):

Det er vigtigt også at få defineret hvor skillelinjen imellem udskiftningsdele (som ikke er en ændring) og ændringer er fastlagt, særligt med den foreslåede indskærpende formulering.

Der findes mange dele på markedet, som blot er udført i alternative materialer (f.eks. aluminiumsbærearmer i stedet for stålbearmer, 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".

Det vil være en stor fordel at få defineret nogle grænser omkring dette, så det ikke bliver en kilde til unødige diskussioner og misforståelser.

Pkt. 1.1.(4):

Se bemærkning omkring Pkt. 1.1.(1). Hvordan skal dette håndhæves? Og hvordan skal "sammensatte" køretøjer uden fabriksopgivelse håndteres?

Denne formulering vil i praksis betyde at en stor andel af vognparkens køretøjer – inkl nyere biler uden nogen form for ombygninger – vil blive "ulovliggjorte", alene på baggrund af fejlindstilling fra fabrik, eller som følge af mindre påkørsler af kantstene, mv.

Pkt. 1.3 (1):

Er det op til den enkelte tekniske tjeneste selv at afgøre om de har kompetencer til at udføre prøvninger efter på et givent område, eller skal disse også udpeges af Færdselsstyrelsen på forhånd, ligesom en prøvningsinstans?

Pkt. 1.4:

Vil det sige at køretøjerne kan godkendes med de i udlandet godkendte ændringer, blot godkendelsesgrundlaget kan forevises?

Dette punkt bør defineres nærmere, i forhold til hvilken form for dokumentation fra udlandet der kan accepteres, så at der sikres et tilsvarende sikkerhedsmæssigt niveau, sammenholdt med køretøjer der godkendes herhjemme.

Pkt. 1.5:

Der bør tilføjes "eventuelt" eller "typisk" ift. ny test af køreegenskaber, som det tidligere fremgik.

Vi har f.eks. 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 kørbare og økonomiske bil. Dette resulterer typisk ikke i nogen effektforøgelse, og har dermed heller ikke indflydelse på køreegenskaberne – og bør derfor ikke kræve fornyet afprøvning af køreegenskaberne, men alene kontrol af effekt, CO og støj. Tilsvarende gælder for bremseudskiftning, at det bør kunne godkendes ud fra kontrol af bremsekrav alene.

Pkt. 2.1.1:

Hvorfor denne forfordeling af teknisk tjeneste?

Om noget, burde det i stedet fremgå at reglerne i bilag 2 ikke gælder for de listede køretøjer – hvis det er dét der er hensigten med formuleringen.

Pkt. 2.1.3:

Hvorfor kun biler og ikke køretøjer generelt, så tunge påhængskøretøjer ikke bliver glemt?

Formuleringen er uklar ift. hvor vidt godkendelseserklæringen skal være udstedt for basiskøretøjet eller det ombyggede køretøj.

Pkt. 2.2 (1), b:

Prøvningsrapport savner definition! Formuleringen omkring at støj og luftforurening ikke er ændret, relaterer sig typisk kun til en godkendelse og ikke en supplerende dokumentation fra en prøvningsinstans, hvor der ligger måleresultater for det aktuelle køretøj.

Pkt. 2.2 (2):

En unødigt gentagelse af tekst i Pkt. 2.1.3 (1)

Pkt. 2.2.1 (2):

Reglerne om teknisk egnethed er kun 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 der omhandler større effektforøgelser bliver irrelevante!

Det foreslås at punktet omformuleres til:

(1) Ved enhver ændring af motoren skal en prøvningsinstans kontrollere, om bilen overholder følgende krav:

(2)

a) Motortuning må ikke være foretaget på en sådan måde, at det er tydeligt, at hele motoren er beregnet til betydeligt større motoreffekt end den, der aktuelt ønskes godkendt.

b) Den originale motor må ikke være droslet.

c) Reglerne om teknisk egnethed, jf. pkt. 2.2.1.1.

d) Reglerne om luftforurening, jf. pkt. 2.2.1.2.

e) Reglerne om støj, jf. pkt. 2.2.1.3.

En prøvningsinstans skal dokumentere effektforøgelsen. Dette sker ved måling eller ved verifikation vedrørende montering af anden uændret motor.

Pkt. 2.2.1 (2) b):

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.

Pkt. 2.2.1 (3) kan udelades, da dette er beskrevet i pkt 2.2.1.1.1.

Pkt 2.2.1.1.2.1

I ligningerne for minimums skivediameter for hhv foreste og bagerste bremseskive, bør det præciseres at "akseltryk" er de tilladte akseltryk for bilen og ikke akseltrykkene ved køreklar vægt.

Pkt. 2.2.1.1.2.2.(1):

Det bemærkes, at dette krav er modsatrettet ift. 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.

Der burde derfor altid tillades en stigning i pedaltrykket, evt. med et max på 70 daN, svarende til kravet for varebil (som faktisk også er omfattet af dette punkt).

Pkt. 2.2.1.1.3.(2):

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

Det foreslås 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 effektforøgelser op til 40%.

Der opfordres til at også lastbil og stor personbil alternativt kan godkendes efter pkt (3).

Dette vil være relevant for stor personbil på under 3500 kg, samt evt. også mindre lastbiler (pick-up trucks, mv), og vurderes ikke at udgøre nogen større risiko ift. person- og varebil, forudsat at de er i stand til at opfylde kravene hertil.

Pkt. 2.2.1.1.3.1

Dette afsnit 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 for effektforøgelse i egnetheden af en kraftigere variant.

Det foreslås at dette afsnit opløftes til et nyt pkt. 2.1.4, så at teksten ikke behøver gentages for hvert effektrin, og omformuleres til følgende:

Hvis bilen, eventuelt efter ændringer, svarer til en original anden variant af bilmodellen med hensyn til bremseskiver, tromler, calipre, hjulcylindere og hovedcylindere, samt dækbredde og hjulophæng, kan der tages udgangspunkt for den tekniske egnethed fra effekten af den anden variant. Såfremt den aktuelle bils motoreffekt overstiger den originale andens variants motoreffekt med mere end 20%, skal der udføres kontrol som angivet i de relevante afsnit i pkt. 2.2.1.1.

En prøvningsinstans skal dog dokumentere overensstemmelse med en original anden variant.

Pkt. 2.2.1.1.3.2:

Kunne man forestille sig en tilføjelse om at testen alternativt kan udføres ved 90% af tophastighed, såfremt dette er lavere end de angivne hastigheder? Dette kan være relevant for biler med begrænset effekt, hvor der 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.

Pkt. 2.2.1.1.4:

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

For visse køretøjer giver en fordobling af effekten stadig så lav en effekt, at f.eks. de krævede test-hastigheder i forbindelse med test af køreegenskaber, er vanskelige at opnå.

I og med at 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.

Pkt. 2.2.1.2 (1):

Er det også tilladt at overskride grænseværdierne for CO i tomgang med mere end 20%, eller er det alene euronormerne?

Pkt. 2.2.1.2.1.(1):

Er dette gældende uanset alder?

Der savnes henvisning til krav og overgangsbestemmelser i bilag 1, pkt. 7.06.

Pkt. 2.2.1.3 (1), b), Støj:

Hvornår anses en komponent for at være ødelagt?

En db-killer som punktsvejses fast i enden af en lyddæmper, kan ikke fjernes uden af bore punktsvejsningerne ud, og der efterlades huller. Men vil den i så fald være ødelagt?

Gælder i så fald det samme for en indsats som er boltet fast. Såfremt den fjernes med værktøj vil dette også efterlade huller.

Kravet vurderes at være problematisk ift. køretøjer som er født med, eller allerede godkendt med db-killer som kan fjernes uden at ødelægge noget!

Generelt kræves alene at komponenter (nummerplader, mv.) ikke må kunne fjernes uden brug af værktøj, hvilket også burde være tilstrækkeligt hér.

Pkt. 2.2.1.3 (2):

Gælder dette også for biler med anden motor end den originale, og skal den i givet fald overholde referenceværdien for originalbilen, eller for bilen hvorfra motoren kommer?

Pkt. 2.2.1.4.2. (3) og 2.2.1.4.4. (3):

Omkring klapper eller lignende bør tilføjes: "*medmindre støjgrænserne angivet i bilag 1, afsnit 7.05, fortsat er opfyldt ved alle indstillinger*".

Pkt. 2.4.1.(1), b):

Undtagelse omkring betingelser på Godkendelseserklæring bør udvides til også at omfatte Typegodkendelse og CoC-dokument.

Pkt. 2.4.2.1.1:

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

Krav til sporvidde er tidligere oplyst at være baseret på forhold omkring lejebelastning.

Det bør derfor præciseres, at det er akselberegningens tilladte indpresningsdybder, fremfor blot bilfabrikantens sporvidder.

For stive aksler, hvor det inderste lejesæt ikke sidder ude ved hjulet, men inde ved differentialet, foreslås desuden at tillade godkendelse af ændret indpresning på baggrund af styrkeberegning og beregning af lejelevetid, f.eks. mindst 150.000 km levetid ved tilladt akseltryk.

Pkt. 2.5.:

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

Det bemærkes at der jf. Bilag 1, afsnit 8, nu ikke længere kræves støddæmpere. Det vurderes dog hensigtsmæssigt at kræve at støddæmpere ikke må fjernes, såfremt bilen er født med dette.

Pkt. 2.5.4.1.1:

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

Der savnes "bagatel-grænse" ved ændring af krængningsstabilisator, som kan godkendes uden test af køreegenskaber, tilsvarende som der for fjedre tillades mindre hævnning/sænkning.

Det foreslås 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.

Pkt. 2.6.1.1.1.(1),b):

Normalt tillades der 70 kg (70 daN) for varebiler (og alle tunge motorkøretøjer), hvilket også bør være gældende når der foretages konstruktive ændringer.

Pkt. 2.7.3.(3):

Der mangler en indskudt sætning som undtager de i pkt (2) nævnte led.

Pkt. 2.8.2.1.:

Det foreslås at tilføje muligheden for at biler med medbærende karrosseri, i stil med VW Type 1, på lige fod med VW Type 1, kan godkendes på baggrund af dokumentation af opfyldelse af krav i pkt. 2.12.(9).

Pkt. 2.8.2.3.(1),c):

Formuleringen kommer til at udelade biler under 3500 kg. Bør opdeles, evt. så at de særlige betingelser omkring tilladte spændinger kun gælder ved over 3500 kg, men at punktet i øvrigt gælder alle biler.

Krav til spændinger bør være suppleret af bilfabrikantens tilladte spænding, som for nyere biler typisk er væsentlig højere, men at ændringerne ikke kan godkendes efter pkt. a) alene.

"Eller de af køretøjsfabrikanten tilladte spændinger for dynamiske belastninger"

Pkt. 2.8.2.4,(2):

Krav til spændinger bør være suppleret af bilfabrikantens tilladte spænding, som for nyere biler typisk er væsentlig højere.

"Eller de af køretøjsfabrikanten tilladte spændinger for statiske belastninger"

Pkt. 2.9.:

Der savnes undtagelse for personbiler fra før 05/1977, varebiler på under 1500 kg fra før 04/2002, og øvrige biler imellem 1500-3500 kg totalvægt.

Pkt. 2.9.1 (d):

Er der her taget højde for at reglerne nu også omfatter lastbiler og busser?

Dette virker modstridende i henhold 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.

Pkt. 2.9.2.(1), c):

Menes der i denne forbindelse alene personbil M1 eller?

I så fald opfordres til at M2 op til 3500 kg medtages.

Pkt. 2.11.2.(1):

Bør det ikke retteligt kun være kravene i pkt 2.12.9 der skal henvises til?

Resten af bilen er som udgangspunkt 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.

Pkt. 2.12.

Der mangler en konkret indledning til dette afsnit, som der er for alle de andre hovedafsnit.

Pkt. 2.12.2. (2) og (3)

I forhold til (2) og (3), mangler disse to punkter umiddelbart under Pkt 2.12.1. da denne type sammensatte biler ellers er undtaget for kontrol.

Pkt. 2.12.5 (X3):

Hvad med biler med automat gearkasse, hvilket gear skal de afprøves i?
Og hvad med biler som ikke kan opnå tilstrækkelig hastighed i 2. gear?

Pkt. 2.12.5. om tilladt totalvægt for sammensat bil:

Kravet er i modstrid med krav om lastevne for både varebil, lastbil og autocamper – for ikke at snakke om biler med tilkoblingsanordning. Bør i stedet henvises til Vosak afsnit 3.01.V, samt give mulighed for en brugbar lastevne for biler til godstransport.

Der savnes desuden retningslinjer for at fastsætte påhængsvogsvægte for sammensat bil.

Pkt. 2.12.10.(2):

Dette er et væsentlig skærpet krav for "sammensat køretøj" ift. køretøjer som ikke er kategoriseret som sammensat, men blot godkendes efter pkt. 2.7.

Der bør som minimum differentieres imellem 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., og støbte/"billet" komponenter, som ikke er egnet 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.

Pkt. 2.19.1.(1),b):

Størst mulige hastighed? Hvordan skal den fastlægges? Og hvad er argumentet for at det skal være størst mulige hastighed?

Konkrete krav til enten hastighed eller sideacceleration - afhængig af køretøjsart - vil være at foretrække.

Pkt. 2.20.1.(1), a)+d):

Der foreslås indførelse af et punkt b) i tilfælde hvor der benyttes komplet drivlinje, inkl BMS, osv fra e-godkendt donorbil - at godkendelse iht. ECE R100, hhv. R10, dermed kan anses for opfyldt uden fornyet test, tilsvarende som krav til luftforurening kan ved motorudskiftning, jf. pkt. 2.2.1.2.(1),b).

Det bør desuden præciseres hvordan effektførøgelser skal håndteres.

Pkt. 3.1.1.(1):

Hvorfor er motorcykel med sidevogn undtaget de generelle krav til ombygning? Og hvordan skal motorcykler med allerede godkendte konstruktive ændringer, som ønskes godkendt med sidevogn, håndteres?

Det bemærkes at det for en del motorcykler er nødvendigt med ombygning af f.eks. forgaffel, hjul og evt. bremses, for at sikre tilstrækkelig sikre køreegenskaber med sidevogn.

Det bemærkes at "Tohjulede motorcykler med sidevogn" ikke er en defineret køretøjsart i Danmark eller i bilag 1 af denne BEK.

Såfremt der med denne formulering menes: "ikke ibrugtagede" køretøjer med CoC som L4e", bør dette præciseres. Men hvad så hvis de ønsker at få godkendt montering af en anden sidevogn på senere tidspunkt?

Pkt. 3.2. (1), a), iii):

Her skal der retteligt stå 1. juli 2004, jf. bilag 1, afsnit 7.06. og ikke 1. januar 2004.

Pkt. 3.2.1 (1),b):

Bør ændres til en "en evt. original motor".

Pkt. 3.2.1.1. (2):

Scope for UNECE-Regulativ 85 er kun N og M kategori køretøjer.

Korrekt henvisning bør være "Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 134/2014" som er relevant for motorcykler.

Pkt. 3.2.1.1.3.2. (3):

Mangler tidligere punkt fra BEK483 eller PIB, "5) Voldsomt vognbaneskift". Hvad er årsagen til at dette krav er fjernet?

Der er for nuværende 2 underpunkter navngivet med "g".

Kravet til "Den statisk målte mulige nedlægningsvinkel uden fører", bør reduceres til 25° svarende til mange fabriksbyggede nye motorcykler.

Pkt. 3.2.1.1.4:

Det foreslås at tillade en minimumsgrænse i tilladt vægt-/effektforhold, f.eks. til 30 kW/100 kg køreklar vægt. For visse køretøjer giver en fordobling af effekten stadig så lav en effekt, at f.eks. de krævede test-hastigheder i forbindelse med test af køreegenskaber, er vanskelige at opnå.

I og med at 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.

Pkt. 3.2.1.3 (1), b), Støj:

Problematiske ift. køretøjer som er født med, eller tidligere godkendt med db-killer som ikke opfylder dette! Generelt kræves alene at komponenter (nummerplader, mv.) ikke må kunne fjernes uden brug af værktøj.

Pkt. 3.2.1.4.2. (3) og 3.2.1.4.4. (3):

Omkring klapper eller lignende bør tilføjes: "*medmindre støjgrænserne angivet i bilag 1, afsnit 7.05, fortsat er opfyldt ved alle indstillinger*".

Pkt. 3.4.:

Afskærmning af hjul er fjernet fra Bilag 1, afsnit 9.01 og bør deraf også fjernes herfra.

Pkt. 3.4.1 (1):

Da 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.

F.eks: "Sporvidden er ikke forøget med mere end 20 mm eller formindsket i forhold til de af motorcykelfabrikanten tilladte mulige sporvidder."

Det undrer at der ikke for motorcykler er et afsnit med "ufravigelige krav til hjul", som for bil.

Pkt. 3.4.3.1.1:

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

Pkt. 3.5.1. (1), b):

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

Pkt. 3.6.1.1.1. (1), g):

"Motorcykelmodel" ikke "bilmodel"

Pkt. 3.6.1.1.1. (1), h):

Ok, så der må alligevel gerne laves ombygning af bremsere på 3-hjulet motorcykel? Dette bør tilføjes under undtagelsesbestemmelsen i Pkt. 3.1.1 (1): "*Dokumentation fra en prøvningsinstans, der har foretaget afprøvning/kontrol i henhold til relevante afsnit*"

Pkt. 3.6.2. (1):

Der bør stilles krav til funktionen af bremsetransmissionen og ikke kun nødvendig vandrings

Pkt. 3.7.:

Det foreslås at ændre formuleringen, så det bliver mere generelt "hjulophæng", ligesom for biler – enten ved at tilføje hvilke øvrige komponenter der også er omfattet af dette punkt, herunder gaffelbro, lejer, mv., eller simpelthen omformulere til "hjulophæng"

Et foreslag til ændret formulering kunne være: "*Ved ændring af for- eller baggaffel, eller andre komponenter hertil, skal prøvningsinstansen...*"

Pkt d): Det bør tilføjes under undtagelsesbestemmelsen i Pkt. 3.1.1 (1): "Dokumentation fra en prøvningsinstans, der har foretaget afprøvning/kontrol i henhold til relevante afsnit"

Pkt. 3.8. Ændring af ramme:

Der er manglende sammenhæng med 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. Hvorledes påtænkes dette håndteret?

I henhold til underpunkt a) og b) er det kun fantasien der sætter grænser for hvilken type rammeændring der kan dokumenteres under Pkt. 3.8. – hvorimod der for dokumentation i henhold til c) eller d) klart er defineret begrænsninger.

Pkt. 3.8. (1), c):

Forkert henvisning. 3.8.2.1 eksistere ikke. Skulle rettelig være 3.8.1

Pkt. 3.8.1.(3):

Vi får ofte spørgsmålet omkring hvor vidt det kræver godkendelse at montere en tværgående forbindelse på et stel som ellers har fritsvævende ramme-ender.

Det foreslås at tilføje: *Ved afskæring og erstatning "eller tilføjelse" af*

Pkt. 3.9. (1), a og b:

"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."

Ydermere bør der også stilles krav til at bremses tilføjes til den i dag eksisterende formulering fra VOSAK, så det er de samme krav uanset hvem der frembringer dokumentationen.

Pkt. 3.10.:

Der mangler en konkret indledning til dette afsnit, som der er for alle de andre hovedafsnit.

Pkt. 3.10.1. og 3.10.2.:

Vil være rart med 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 værende sammensat – hvilket tidligere også har været meldt ud fra Færdselsstyrelsen, at hensigten med formuleringen har været.

Pkt. 3.10.8.(2):

Dette er et væsentlig skærpet krav for "sammensat køretøj" ift. køretøjer som ikke er kategoriseret som sammensat, men blot godkendes efter pkt. 3.7.

Der bør som minimum differentieres imellem 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., og støbte/"billet" komponenter, som ikke er egnet til at blive svejst op.

F.eks. er en bagsvinger 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.

Pkt. 3.12.:

Der savnes en præcisering af hvordan effektforøgelse skal håndteres i forbindelse med konvertering til eldrift.

Pkt. 3.12.1.:

Det foreslås at der kan anvendes delgodkendelser for donor-køretøj, med hensyn til både EMC og elektrisk sikkerhed, såfremt der benyttes komplet drivlinje, BMS, osv. fra EU-godkendt donor.

Pkt. 5.1.1.(1).:

Er dette gældende uanset alder?

Der savnes henvisning til krav og overgangsbestemmelser i bilag 1, pkt. 7.06.050.

5.2.(1):

Hvad er hensigten med dette enkeltstående punkt ift. ombygninger og ikke blot tilføje dette under definitionerne i bilag 1? Og hvorfor så ikke nævne det modsatte tilfælde, hvor der laves ændringer så at den konstruktiv bestemte maksimale hastighed hæves til over 40 km/t?

Pkt. 7.5.:

"Forstærkning" bør ændres til "Ændring", så der ikke er tvivl om at en svækkelse også skal kontrolleres - og sikres at styrken fortsat er tilstrækkelig.

Pkt. 7.6.:

"Forlængelse" bør ændres til "Ændring", så der ikke er tvivl om at en ændring i form af afkorting også skal kontrolleres - og sikres at ændringen er foretaget håndværksmæssigt korrekt, så styrken fortsat er tilstrækkelig.

Formuleringen kommer desuden til at udelade påhængskøretøjer under 3500 kg. Bør opdeles, evt. så at de særlige betingelser omkring tilladte spændinger kun gælder ved over 3500 kg, men at punktet i øvrigt gælder alle påhængskøretøjer.

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.

"Eller de af køretøjsfabrikanten tilladte spændinger for dynamiske belastninger".

Pkt. 7.8.:

Punktet specificerer ikke hvordan kontrol foretages, hvorved ansvaret lægges over på synsvirksomheden. Det foreslås at punktet slettes og at denne type af ændring af chassisramme istedet håndteres under det mere generelle Pkt. 7.5. og 7.6.

Pkt. 8.:

Der savnes beskrivelse af hvordan opfyldelse af betingelserne skal dokumenteres, og om der er nogen minimumskrav ift. håndværksmæssigt udførsel, køreegenskaber, eller lignende - udover hvad der kontrolleres ved et almindeligt registreringssyn.

Det er også væsentligt at præcisere om der kan tillades ombygning for at opfylde betingelserne omkring replica-biler, og efter hvilke bestemmelser.

Venlig Hilsen

Kent Nielsen
AutoConsult A/S



Camping Outdoor Danmark
Isabellahøj 3
7100 Vejle

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Mail: info@fstyr.dk, cc.: cgoh@fstyr.dk

Den 26. januar 2024

J.nr. 2022-297133

Høringssvar vedrørende bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Camping Outdoor Danmark har modtaget ovennævnte høring og vil gerne kommentere på bekendtgørelsen indenfor følgende punkter:

"29. Isofix til barnestole i alle personbiler - bilag 1, pkt. 10.02.021

Der indføres krav om Isofix til barnestole på bagsæderne i alle personbiler af færdsikkerhedsmæssige årsager. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte personbiler".

Der er fra myndigheds side allerede lavet en undtagelse for selealarm på bagsæderne på campingbiler. Camping Outdoor ønsker også, at denne undtagelse kommer til at gælde for Isofix til barnestole på bagsæderne i campingbiler.

Såfremt man, mod vores forventning, ikke ønsker at imødekomme en generel undtagelse for campingbiler, ønsker vi, substitueret en undtagelse for de bagsæder, som har en transformeringsfunktion i campingbiler.

Vi står gerne til rådighed med yderligere information, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Frederik Lund
direktør
Tlf. 44115989

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2022-297133

På vegne af DSRA (Danish Street Rod Association) er det vores håb, at Færdselsstyrelsen vil overveje de bemærkninger, vi hermed giver i dette høringssvar til ovennævnte bekendtgørelse.

Vores bemærkninger er udelukkende rettet mod **bilag 2**, og er som følger:

Afsnit 1.1, pkt. (1):

En uoriginal del udskiftningsdel ikke er nødvendigvis 100% magen til (udseende og materiale) den originale. Dette gælder især meget gamle biler, hvor visse dele kan være svære at skaffe. Det vigtige her er vel, at **funktionen, og dermed køreegenskaberne, er den samme.**

Afsnit 1.1, pkt. (4):

Dette er en helt unødvendig skærpelse, som vil ulovliggøre tusindvis af biler. Mange veteranbiler kører f.eks. med en anden indstilling af forhjulene, da såvel dæk som underlag er anderledes end for over 50 år siden. **Vi foreslår, at punkt (4) udgår.**

Afsnit 2.1.1, pkt. (1):

Hov, hvorfor er det kun en teknisk tjeneste, der må bruges her? Hvad med en prøvningsinstans? Ikke konsistent med resten af dokumentet.

Afsnit 2.2.1, pkt. (2) samt afsnit 2.2.1.1.1:

Vi ser med stor bekymring på formuleringerne omkring motoreffektforøgelse op til 20%. Reelt betyder det, at (bortset fra anden udstødning og luftfilter) at enhver ændring af motoren 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. F.eks. dem som ikke kan skaffe en original karburator eller tændingsanlæg til deres veteranbil.

Vi vil foreslå, at der tilføjes:

- **Ændret tændingsanlæg anses ikke for at være effektforøgende**
- **Ændret indsugningsmanifold eller karburator/indsprøjtning anses ikke for at være effektforøgende, hvis flowkapaciteten svarer de originale komponenter (f.eks. samme størrelse karburator).**

Afsnit 2.2.1.1.2.1:

Her står akseltryk et par steder. Hvilket type akseltryk menes her?

Afsnit 2.2.1.1.2, pkt. (1) b):

I tilfældet af, at akseltrykket er lavere end den bil, bremsene stammer fra, vil det så ikke være fornuftigt, at kravet her er, at **vægt/effekt forholdet højst er det samme som på donerbilen?**

2.2.1.1.2.2, pkt. (1), samt afsnit 2.6.1.1.1 pkt. (1) b):

Det højst tilladte pedaltryk er 50 daN (kg). For test for bremsfading ved den 8. nedbremsning virker dette som et ret skrap krav. Mht ombyggede biler, bør man overveje, om EU-kravet for varebiler på **70 daN (kg) bør anvendes.**

Afsnit 2.7.3, pkt. (3):

Her er udeladt noget fra de gamle regler, som vi gerne vil have ført med over:

- **Hvis et led originalt er udført som ren metalforbindelse, må det gerne ændres til en anden ren metalforbindelse.**

Her er ofte tale om meget game biler, hvor bilfabrikanten ikke kan/vil udtale sig.

Afsnit 2.12.10, pkt. (2):

Tidligere omfattede dette punkt alene svejste dele i styrforbindelsen. Dette er udvidet med også at omfatte hjulophæng. Vi mener, det er en unødigt skærpelse. En visuel inspektion af en svejsning kombineret med krav der er til styrke- og udmattelsesberegningerne for f.eks. en simple stræberarm bør være alt rigeligt. Der er i øvrigt ikke erfaringer som tilskriver, at dette har været et problem tidligere. **Vi foreslår, at punktet alene omfatter styrforbindelsen.**

Afsnit 2.19.1, pkt. (1) b):

Det virker voldsomt, at dette skal fortages med størst mulige hastighed. Bør det ikke være op til en given hastighed?

Afsnit 8.1, pkt. (4) c):

Hvis replica bilen ikke overholder disse krav til bremsene (med reference til originalbilen), **bør det være muligt at få bremsene godkendt i hht reglerne beskrevet i afsnit 2.2.1.1.2.**

På linje med reglerne omkring krav til bremsestørrelse vedr. bremsfadingstest (afsnit 2.2.1.1.2.1, pkt. (2) b)) foreslås det, at hvis replica bilen har ventilerede skivebremser, og den originale ikke har det, kan skivediameteren være op til 10 mm mindre på replica bilen, sammenlignede med den originale.

Generelt omkring motoreffektforøgelse:

I disse afsnit bør man tage udgangspunkt i kraftigste variant. Ofte vil en bilmodel jo komme med forskellige motorer med samme karrosse eller chassisramme, så hvilken motorvariant netop den pågældende bil er født med, er i denne situation irrelevant. Vi savner det tidligere afsnit om **"Kraftigste variant"**.

Såfremt der skulle være spørgsmål eller bemærkninger til dette høringssvar, står vi meget gerne til disposition.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

DSRA v/Flemming Horn Nielsen, Myndighedskontaktperson

Agnetevej 14

2840 Holte

Flemming@Horn-Nielsen.dk

Fra: [Rolf Skovlørkke](#)
Til: [Færdselsstyrelsen](#); [Christina Grace Overgaard Hagensen](#)
Emne: J. nr. 2022-297133 - Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer
Dato: 29. januar 2024 14:08:48

Til høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse har Danske MotorCyklister - DMC, følgende bemærkninger:

Afsnit 9.05.002:

Bør tilføjes et nyt punkt vedrørende krav til lodret stabilitet for tilkoblingsanordning til et-hjulet påhængskøretøj efter to- og tre-hjulet motorecykel.

Afsnit 9.05.030 (2):

Ifølge dette afsnittet er der intet der forhindrer tilkoblingsanordning til et-hjulet påhængskøretøj.

Afsnit 3.1.1 i Bilag 2:

Kan stk. 1 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?

Med venlig hilsen

Rolf Skovlørkke

Formand

f/Danske MotorCyklister, DMC

29. januar 2024
OKI/

Til Færdselsstyrelsen

Høringssvar (j.nr. 2022-297133) til:

Udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (DfK)

De Danske Bilimportører fremsender hermed bemærkninger til det foreliggende udkast til DfK. Vi bemærker indledningsvist, at høringen er udsendt sammen med og ligeledes dækker høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område.

Vores bemærkninger angår dog kun udkastet til DfK, idet udkastet vedrørende prøvningsinstanser (bortset fra indførelsen af en ny bestemmelse for standarder) i hovedsagen ophæver bilag 1 og 2 heri og indfører dem i DfK.

Overordnet vil vi gerne 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.

Vi er også meget tilfredse med, at Færdselsstyrelsen i høringsperioden havde arrangeret et branchemøde den 18. Januar i Ribe med en uddybende gennemgang af ændringerne til DfK. Der synes at være et tydeligt behov for direkte dialog ved denne type høringer.

Baseret på informationen fra branchemødet og det foreliggende høringsudkast til DfK har vi kun enkelte bemærkninger.

Vedrørende ikrafttrædelser:

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.

Vi antager, at der bl.a. hentydes til de ændringer, der blev indført med bekendtgørelse nr. 1605 af 12. December 2023 om dobbelttrailer-vognvogt (EMS2) og ændringerne til DfK og til dimensionsbekendtgørelsen af 11. December 2023. Disse er samlet i Meddelelse nr 2041.

Vi er klar over, at der kan have været udfordringer i forbindelse med planlægningen af den foreliggende høring og høringerne til de ovennævnte ændringer, men vi 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 modulvognvogt, fordi længden af sådanne førerhuse vil medføre et reduceret transportvolumen.

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 GSR I/II og forordning (EU) 2019/2144 pr. 7. Juli 2024 heller ikke er kommet med.

Vi 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.

Til Bilag 1 og 2:

Bortset herfra finder vi det meget hensigtsmæssigt, at færdselsstyrelsen med dette udkast til DfK i øvrigt 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 nød-bremsesystem), som det er udviklet af fabrikanten.

Vi støtter også, at det fortsat er et generelt princip (for ombygninger), at ændringer, som bilfabrikanten tillader, også kan godkendes på bilen.

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

Her vil vi gerne pege 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 et 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 vores opfattelse automatisk af EU-typegodkendelsen, og det burde derfor være overflødigt at fastslå, at en sådan udskiftning af driftsbatteriet ikke kan anses som en konstruktiv ændring. 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.

Motorstyrelsen har med baggrund i registreringsafgiftslovens § 1, stk. 3 om afgiftsmæssig identitet overfor os konkluderet, at batteriskifte 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.

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 ændringer eller en ombygning.

Sammenhæng med anden lovgivning (afgiftsregler for motorkøretøjer):

I forlængelse af ovenstående vedrørende batteriskifte bemærker vi, at der indføres en ændring af reglerne om adskillelse bag føreren i varebiler. Det betyder som oplyst på branchemødet den 18. Januar, at der gælder to hovedkrav jf. Gældende EU-regler:

- Fuldt dækkende adskillelse (som typisk i kassevogne)
- Godkendte surringsøjer (ISO 27956:2009)

Det blev oplyst, at Færdselsstyrelsen i denne forbindelse har forhåndshørt Motorstyrelsen, der angiveligt ikke kunne se nogen problemer i at fastsætte / begrænse kravene til adskillelse bag føreren til disse to krav.

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

Ifølge den juridiske vejledning afsnit I.A.1.4.3, "Last- og varebiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4 tons", vil det fortsat være et krav, at der skal være adskillelse bag

føreren, hvis køretøjet (som ombygget) skal kunne anerkendes som ”utvivlsomt indrettet til godstransport” og dermed kunne afgiftsberigtiges som varebil. Der står således:

”følge 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 splint-sikkert plastmateriale i metalramme.”

Den foreslåede ændring af DfK på dette punkt bør derfor medføre en tilvarende ændring af reglerne i Justitsministeriets bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr mv. og dermed også den juridiske vejledning til registreringsafgiftsloven.

Vi anbefaler, at dette afklares nærmere med Motorstyrelsen.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

DE DANSKE
BILIMPORTØRER

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
sag: 2022-297133 21-12-2023

Deres ref.: CGOH

Vor ref.: OHO/FBA / 24-35

Dato: 29.1.2024

Høringsvar bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse januar 2024

DTL-Danske Vognmænd (DTL) takker for modtagelsen af Udkast til Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse januar 2024.

Vi 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. Det skal dog understreges at vi opfordrer til at alle relevante regler bliver implementeret, herunder blandt andet de nye regler for dimensioner og vægte, som netop er trådt i kraft.

Fra DTL's side ser vi det som et positivt skridt, dog må ændringerne ikke medføre forringelser for vognmændenes muligheder for at udnytte køretøjerne i forhold til de nuværende regler.

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

Venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand



den 29.januar 2024

Til
Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Sagsnr. 2022-297133

FDM Test & Bilsyn, svar på Færdselsstyrelsens høring vedr. Bek. om ny DfK.

Idet de fleste ændringer skyldes overførsel af nuværende regler til anden bekendtgørelse, vil vi hos FDM Test & Bilsyn alene fokusere på de ændringer i reglerne vi, for nuværende, anser som relevante for os at komme med kommentarer til.

Herunder vores bemærkninger til høringen:

Udkast til Bek. Om ny DfK:

Ad. §10, stk 1: ikke umiddelbart nogen kommentarer til alderskravet.

Ad. §13: vi antager denne tilføjelse skyldes ophævelsen af minitruckbekendtgørelsen, derfor ikke yderligere kommentarer.

Ad. §14-15 og 16: ingen umiddelbare 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.

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

Ad. §17 og 18: bør disse to paragraffers tekst ikke i stedet 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.

Bilag 1

Ad. 2.01.001: Kravet om at også ikke e-godkendte køretøjer, fremadrettet skal have en fabrikationsplade, hilses velkommen, idet det letter processen i forbindelse med syn, for en bedre identificering af køretøjet.

Ad. 9.01.024: 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 og 4.

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.

Vi kan godt blive bekymret for om en privat køretøjsejer har tilstrækkelig viden til at fastgøre godset korrekt, endside sikre at kæder, stroppe, fastgørelsesøjer, med mere, er godkendte, er funktionsdygtige, samt er kontrolleret korrekt, som alt professionelt surringsudstyr skal være, ifølge lovgivningen.

Vi ser derfor gerne at man bibeholder kravet om adskillelse mellem vare- og førerrum, som i de nuværende krav, idet vi tænker andre EU-lande ikke kender til problemstillingen der kan opstå, på grund af vores afgiftsregler.

Ad 9.02.461: Bør man ikke her, som man har gjort i andre tilfælde, indføre bekendtgørelsens nummer og navn?

Ad 9.08.001(e): Er det er fejl at der står beskrevet at afskærmningen skal have en højde på 0.12 m på en varebil N1? (et meget præcist tal 😊), eller skulle der stå 0.10m eller 0.20 m?

Ingen kommentarer til øvrige rettelselser og overførsler af regler fra andre bekendtgørelser, forordninger, direktiver og VOSAK til bilag 1.

Bilag 2

Ad 1.1 (2): Er man her opmærksom på at effektforøgelse af en el-bil typisk foregår ved en softwareopdatering, der også kan også være på mere end 20 %, hvilket vel så vil kræve registrering af indgrebet i DMR som en konstruktiv ændring, hvor den nødvendige dokumentation, med en beskrivelse af egnethed vel stadig skal indgå.

Måske man i pkt. 2.2 kunne medtage en kommentar om el-biler også, idet disse indgreb er i stigning, indtil videre kun set som fabriksdokumenterede softwareopdateringer, men på sigt vil disse måske også blive udført af andre?

Ad 2.4.1(b): Betyder denne tekst; *"Hvis en bils godkendelseserklæring indeholder andre betingelser, skal disse respekteres"*, at hvis der i typegodkendelsen er angivet en bestemt størrelse og dimension på fælge og dæk, at disse ikke må afviges, ej heller med de 5% kræver måske en mere uddybende tekst, eventuelt med en forklaring.

Ad 2.17: Bør det ikke også af dette pkt. 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.

Ingen kommentarer til øvrige rettelselser og overførsler af regler fra andre bekendtgørelser, forordninger, direktiver og VOSAK til bilag 2.

Venlig hilsen

Paul Christensen

Kvalitets- og Teknisk Chef, FDM Test og Bilsyn



T: +45 45 27 09 52
M: +45 23 43 96 62
PCH@fdm.dk · fdm.dk
Vesterballevej 18, Erritsø
7000 Fredericia

Til:
Færdselsstyrelsen
Sorgsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar fra foreningen af vognimportører i Danmark.

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

Vi har med interesse læst udkastet til ændring af bekendtgørelsen, selvom vi ikke var inviteret til at afgive et høringssvar.

Vores høringssvar består af to punkter og en enkel bemærkning, hvor vi gerne ser tilpasninger til bekendtgørelsen.

Bilag 1 punkt 2.02.310 punkt 2 omkring sættevogn / påhængsvogns skiltning slettes.

Påskrift/skilt der angiver tilladelig nyttelast har i de sidste åringer 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.

Bilag 1 punkt 3.02.200 punkt 1 omkring længder tilpasses bekendtgørelsen om køretøjers største bredde, længde fra 31-12-2023.

Udsnit fra bekendtgørelsen.

§ 10. Et vogntog, som består af en bil med sættevogn, må ikke have en længde, der overstiger 17,88 m, jf. dog stk. 3-6. Stk. 2. For sættevogn må afstanden mellem hovedboltens akse og sættevognens bagende ikke overstige 13,38 m, og den vandrette afstand (radius) mellem hovedboltens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke overstige 2,04 m, jf. dog § 40, stk. 3.

Den generelle bemærkning.

Det forstyrrer noget for forståelsen, at man henviser til diverse forordninger og regulativer uden at beskrive hvad de indeholder. Det vil øge brugervenligheden hvis delementerne beskrives. Husk at det ikke er jurister men teknikere, som læser bekendtgørelsen.

På vegne af vognimportørforeningen i Danmark

Uffe Steffensen

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG ,
Bernard-Krone-Str. 1
49757 Werlte
DEUTSCHLAND
www.krone-trailer.com
Mobil: +45 2144 4686
E-Mail: uffe.steffensen@krone.de

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk

Cc. til: cgoh@fstyr.dk

Jeres ref.: Sagsnr.: 2022-297133

Vores ref.: SJ

Dato: 25-01-2024

Sagsnr.: 2022-297133 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

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

Generelt glæder ITD sig over, at bekendtgørelsen 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).

ITD mener dog, 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 primære tekniske fagfolk, køretøjsopbyggere med videre, som ikke har en juridisk, men køretøjsteknisk baggrund. ITD opfordrer derfor til, at der i så vid udstrækning som muligt altid fokuseres på at få indskrevet de komplette regler i de nationale bekendtgørelser med videre, hvor dette er muligt.

Konkrete bemærkninger til høringsudkastet

Nye vægt- og dimensionsbestemmelser for tunge køretøjer og vogntog

ITD bemærker, at de nye bestemmelser for køretøjers og vogntogs maksimale tilladte vægte og dimensioner, jf. bekendtgørelsen om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, ikke er ført med ind i opdateringen af bekendtgørelsen 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. Dette vil forenkle og sikre den bedste og præcise brugeranvendelse.

Krav om maksimal koblingslængde

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

Skulpeplader

ITD havde håbet, at reglerne om indretning af tank med skulpeplader jf. pkt. 9.03.003 ville blive ændret på baggrund af nedenstående skriftlige henvendelse fra ITD den 14.11.2024:

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

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

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

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

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

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

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

Påskrifter om tilladt totalvægt og last

Det glæder ITD, at kravene om påskrifter med angivelser 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 tilladt last eller nyttelast, tilladte hovedboltryk og tilladte samlede akseltryk. ITD håber, at reglerne for påskrifter på disse køretøjer ligeledes kan fjernes.

Positionslys

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 forstår godt hensigten med at fjerne muligheden for at anvende gule positionslygter, så synligheden for retningsviserlygterne forbedres. Men ITD har dog aldrig hørt tale om, at gule positionslygter skulle have nogen negativ effekt på færdselssikkerheden.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen



Taastrup, den 29. januar 2024

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Fremsendt pr. e-mail: info@fstyr.dk; ankg@fstyr.dk

J. nr. 2022-297133 - vedr. høring udkast til ændring af detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd skal hermed indgive høringssvar som selvstændig brancheorganisation til trods for, at Køretøjsopbyggerne ikke har fået fremsendt høringen direkte.

Overordnet set skal Køretøjsopbyggere udtrykke tilfredshed med den grundlæggende tanke om at sammenskrive de forskellige regelsæt til ét, men det skal give mening og være overskueligt, hvis det skal gøre hverdagen lettere for de professionelle brugere – først og fremmest Køretøjsopbyggere og synsvirksomheder.

Indledningsvist skal Køretøjsopbyggerne opfordre Færdselsstyrelsen til at gentænke formålet med de høringslister, der udarbejdes. Som der blev givet udtryk for fra flere sider på branchemødet den 18. januar 2024, så er det ekstremt uhensigtsmæssigt, at styrelsen går ind og udarbejder en høringsliste, når ikke alle relevante, brancheaktører er med herpå. Færdselsstyrelsen kan ikke som offentlig myndighed gå ind og tilvælge nogen – og fravælge andre – så hvis Færdselsstyrelsen fremadrettet ikke vil udarbejde en fyldestgørende høringsliste, som man tidligere har gjort, så skal Køretøjsopbyggerne opfordre til, at der SLET IKKE udarbejdes en høringsliste.

Køretøjsopbyggerne har gennemgået det fremsendte udkast til ændringer, og har en række bemærkninger, der fremsættes tematisk i det følgende under opdelingen 1. generelle overordnede bemærkninger, 2. konkrete bemærkninger til enkeltpunkter og 3. bemærkninger specifikt relateret til opbygninger vedrørende handicapkøretøjer.

1. GENERELLE, OVERORDNEDE BEMÆRKNINGER

1.1. DIMENSIONSBEKENDTGØRELSEN MANGLER

Helt overordnet er den største fejl, der er foretaget i sammenskrivningen, at de nye længde- og vægtregler fra den nyligt vedtagne Dimensionsbekendtgørelse ikke er medtaget. 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.

En særlig problemstilling, der afledes af Dimensionsbekendtgørelsen, er i øvrigt anførelsen 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 gænge begrænsninger på 10 t.

1.2. OMBYGNING CTR. OPBYGNING – BILAG 2

Derudover er sammenskrivningens bilag 2 blevet et miskmask af regler for "liebhaberiet" – dvs. 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 virker savner struktur og overskuelighed.

Eksempelvis savnes tilgang til håndtering af lastbiler og busser, som er mere end 35 år gamle, og derfor ikke længere er typegodkendelsespligtige.

Det er meget magtpåliggende for Køretøjsopbyggerne at begreberne opbygning hhv. ombygning specificeres i det nye regelsæt, således at begrebet "ombygning" alene anvendes om køretøjer, der allerede ER indregistreret og derfor (selvsagt) HAR opfyldt DfK på registreringstidspunktet.

Derudover ønsker Køretøjsopbyggerne en større grad af overensstemmelse mellem denne sondring – enten skal ALT omkring ombygning 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, tank, der typisk ikke leveres fra bilproducenten i 1. trin, men som opbygges i et senere trin, før køretøjets første registrering.

Dette fremmer ikke overskueligheden.

En meget væsentlig bekymring går på, hvis Færdselsstyrelsen vælger at behandle fabriksnye køretøjer, der ikke tidligere har været registreret, som ombygninger iht. bilag 2.

Konkret for Køretøjsopbyggerne kan det 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 (biler for kørestol)
- bagagerumssænkning
- forlængelse af lukkede kassevogne (eks. MB Sprinter)
- montering af ekstra aksler
- special-opbygninger (eks. knæklad), hvor chassis og bærende elementer ændres efter bagakslen.
- special-opbygninger (eks. bjærgningsbiler, autotransportere, slamsugere, biler med bagmonteret kran), hvor tilkoblingsanordning og fastgørelse heraf integreres i opbygningen.
- krav til køreegenskaber, herunder krav om støddæmpere, krav til bogie m.v.

1.3. INTERAKTIVE LINKS I BILAG 3

Det skal bifaldes, at der i bilag 3 fremadrettet vil være en komplet oversigt over relevante, gældende regler af betydning for forståelsen af bekendtgørelsen. Køretøjsopbyggerne skal stille i forslag, at bilaget gøres digitalt, således at der i versioner, der åbnes på PC er interaktive links til de relevante regelsæt. Det gør arbejdet markant mere smidigt og agilt.

1.4. DEFINITION AF BEGREBET "FABRIKANT".

Der synes generelt 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. Det er u hensigtsmæssigt – særligt, når der kræves fabrikationsplade.

En præcisering af kravene for fabrikationsplade ved sådanne opbygninger, er derfor nødvendigt.

Færdselsstyrelsen kan eksempelvis lade sig inspirere hertil af bilag IX i forordning (EU) 2018/828, der også indeholder eksempel på sådan fabrikationsplade.

1.5. ANVENDELSE AF KARROSSERIKODER

Når en del af formålet med sammenskrivningen er at tilnærme EU-reglerne, undrer Køretøjsopbyggerne sig over, at der ikke anvendes karrosseri-koder, som disse er anført i EU-retten, fx Forordning (EU) 858/2018. Udfordringen med fraværet heraf, ses især ved køretøjer til særlig anvendelse, og man kunne formode, at en angivelse af karrosseri-koderne på køretøjernes registreringsattester, også ville gøre livet lettere for myndigheder og køretøjsfabrikanterne ifht. fx opgørelse af CO₂-regnskaber.

1.6. BEKENDTGØRELSEN

Køretøjsopbyggerne har noteret sig teksten til bekendtgørelsen, og skal alene gøre indsigelse mod § 17, stk. 1 nr. 7 ifht. kørsel ifbm. opbygning. Der er ikke for Køretøjsopbyggerne grund til at lempe nugældende regler for sikkerhed til underkøringsværn ved kørsel ifbm. 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 noterede sig på branchemødet hos Færdselsstyrelsen politiets bekymring for at kunne foretage en effektiv håndhævelse med sigte på en høj trafiksikkerhed, men dette må overlades til en konkret bevisførelse, såfremt situationen måtte opstå. Det ville også kunne fremtvinge trafikfarlige situationer, hvis et skadet køretøj skulle henstå på offentlig vej, alene på grund af et manglende/skadet underkøringsværn.

Med disse overordnede bemærkninger følger nu en mere punktnær oversigt over bemærkninger med relevans for Køretøjsopbyggerne generelt og et afsnit specifikt vedrørende handicapkøretøjer – alle vedrørende bilag 1.

2. KONKRETE BEMÆRKNINGER TIL ENKELTPUNKTER

- 6.02.007 Arbejdslygter

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

- 6.13.01 Konturafmærkning

Færdselsstyrelsen skal være opmærksomme på, at visse køretøjer kun vanskeligt lade sig afmærke efter lodrette og vandrette linjer.

- 8.01.001 Generelle bestemmelser

- 8.01.002 Chassisramme

Færdselsstyrelsen anfører fejlagtigt, 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 stort fokus på producentansvar og tilgængelighed af relevante data. En mulighed kunne her være at lade fabrikanten for sidste trin montere en fabrikationsplade, der dokumenterer opfyldelse af styrkekrav.

- 8.02.022-26 Bæreevne af dæk

Færdselsstyrelsen opfordres til at medtage mulighed for forøget akseltryk, i forhold til den belastning, der fremgår af bæreevneangivelsen på dækket, for samtlige køretøjstyper, jf. punkt 5.3 til Bilag II i Forordning (EU) 458/2011.

- 8.03. Støddæmpere

Færdselsstyrelsen opfordres til at være opmærksomme på bestemmelserne om producentansvar for ”passende køreegenskaber” – et ansvar, der kun vanskeligt kan opfyldes uden støddæmpere.

- **9.01.24 (2): Adskillelse mellem passager og varerum skal følge ISO standard 27956.**

Det er uklart, om standarden er gældende for mandskabsbiler med ladopbygning der ombygges til varebiler – dette ønskes afklaret. Derudover er det ikke klart, hvordan dokumentationen skal være.

Køretøjsopbyggerne skal også efterspørge klarhed over, hvorvidt det vil være tilladt at montere godkendte surringsøjer og en "ikke-godkendt" varerumsadskillelse. Der kan også være udfordringer med forståelsen ifht. dobbeltkabiner, hvor sæderækken i sagens natur er udtaget.

- **9.02.001 Krav til styrke ved etapevis opbygning**

Det undrer, at dette krav forbliver, når øvrige krav til etapevist opbyggede køretøjer flyttes til bilag 2 – der henvises til afsnittet 1.2 ovenfor.

- **9.02.002 Ladbeslag og udformning**

Samme problematik som 9.02.001 – ligesom krav i ECE R26 og R61 næppe kan anvendes her. Se f.eks. skarpe kanter på renovationskøretøjer skarpe kanter på lifte m.v.

- **9.02.003 Toppelad**

Samme problematik som 9.02.001. Derudover henviser vi til fabrikantansvaret i artikel 13 i typegodkendelsesforordningen, hvoraf det bl.a. fremgår, at fabrikanten er ansvarlig for evt. risici, som opbygningen medfører, herunder at toppeladet er forsvarlig låst i transportstilling.

Sammen problematik går igen i 9.02.004 (1) Container, 9.02.005 (1) Veksellad, 9.02.025 (1) Ladbeslag, 9.02.026 (1) Ladbeslag samt 9.02.113-114 Ladbeslag samt 9.03.001 (003), hvor der er fabrikantansvar omkring risiko for væltning, som følge af højt tyngdepunkt i forhold til sporvidde.

- **9.05 Tilkoblingsanordninger**

De generelle bestemmelser svarer i vist omfang til tilsvarende bestemmelser for bil og påhængskøretøj hertil i ECE R55, men der er også væsentlige afvigelser.

Se eks. definition 2.1, der har følgende ordlyd: *»mekaniske tilkoblingsanordninger og -komponenter«: alle de genstande på motorkøretøjets og påhængskøretøjets ramme, bærende karrosseridele og chassis, ved hjælp af hvilke de sammenkobles til*

vogntog eller ledkøretøjer. Disse omfatter faste og aftagelige dele til fastgøring eller betjening af den mekaniske tilkoblingsanordning eller -komponent.

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

- **9.05.020 (1) Tilkoblingsanordning og monteringsbeslag**

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

- **9.05.020 (2) montering af tilkoblingsanordning**

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 område for montering af tilkoblingsanordning kan nævnes 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.

- **9.05.020 (2) Højde af tilkoblingsanordning samt 09.05.310**

Krav til tilkoblingsanordningens højde opfordres flyttet, således at dette alene gælder for M1, M2 og N1, svarende til punkt 1.1.1 i bilag 7 i ECE Regulativ R55. der har følgende ordlyd:

Koblingskugler, krogkoblinger og trækbeslag skal fastgøres til køretøjer i klasse M1, M2 (med en tilladt masse på ikke over 3,5 t) og N1 på en måde, som er i overensstemmelse med angivelserne af frigang og højde i figur 25.

Højden måles ved den i tillægget til dette bilag angivne belastning af køretøjet.

Kravet vedrørende højde finder ikke anvendelse på terrængående køretøjer i klasse G som defineret i bilag 7 til den konsoliderede resolution om køretøjers konstruktion (R.E.3).

Rent praktisk kan der tænkes problemer for 3 akslede turistbusser, hvor det ikke er teknisk muligt, at montere koblingskugle i den anførte højde.

- **9.07.006 (3) Førersæde, der spærrer adgang til nødudgangsdør**

Den foreslåede tekst er vanskelig læsbar, da der ofte vil sidde et rat ved førersædet, der vil skulle passeres, hvis døren skal anvendes som nødudgang.

Teksten er videre i direkte modstrid med punkt 7.6.1.9 i ECE R107, hvoraf det fremgår, at førerdør kan fungere som nødudgangsdør.

Færdselsstyrelsen opfordres til at korrigere teksten, således at førerdør kan anvendes som nødudgangsdør, uanset det er nødvendigt at passere rat m.v.

- **09.08.001 (2) Bagkofanger – placering**

Køretøjsopbyggerne skal beklage, at Færdselsstyrelsen indfører det fulde krav fra FN58-03 ifht. placering og montering. Især er højdekravet ærgerligt – og besynderligt, når der i forvejen er forskellige højdekrav i en række tilfælde.

Køretøjsopbyggerne skal derfor opfordre til, at nugældende regler opretholdes.

- **10.01.023 (3) Brandsikkerhed**

Det foreslåede er efter Køretøjsopbyggernes opfattelse væsentlig skrapmere end tilsvarende EU-regler og regler i andre EU-lande.

Brandsikkerhed bør ikke være et krav for busser gruppe A og B. Der henvises til krav F16 vedr. "Antændelighed i busser" i bilag II til Forordning (EU) 2018/858, der henviser til Forordning (EU) 2019/2144. Heri henvises til ECE R118, alene finder anvendelse i køretøjer i klasse M₃, gruppe II og III.

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

- **10.02.21/10.02.24 – Isofixbeslag**

Umiddelbart fremgår det af henvisningen fra 10.02.24 med teksten: *Varebil N1 skal opfylde bestemmelser for fremadvendte siddepladser i personbil M1* sammenholdt med kravene for M1, der læses af 10.02.21 (5), og lyder: *Personbil M1 med mere end én sæderække skal være forsynet med forankringer til barnefastholdelsesanordning i henhold til FN-regulativ 145.*, reelt set betyder, at der bliver krav om isofix-beslag i mandskabsvogne m.v.

Dette tænkes ikke at være tanken, da mandskabsvogne m.v. ikke må anvendes til "kørsel med børn".

3. BEMÆRKNINGER SPECIFIKT RELATERET TIL OPBYGNINGER VEDRØRENDE HANDICAPKØRETØJER

Idet Køretøjsopbyggerne repræsenterer den væsentligste del af de danske opbyggere af handicapkøretøjer, er det fundet betimeligt at fremsætte kommentarer herom selvstændigt, som nedenfor:

- **4.01.021 (1) Undtagelse for kollisionsikret styreapparat for N1 ombygget til kørestol**

Teksten "*Bil til særlig anvendelse, jf. forordning 2018/858/EU, som er opbygget i flere trin, og hvor bilen ved færdiggørelse tilhører en anden kategori end basiskøretøjet, skal alene opfylde kravene til basiskøretøjet.*" ønskes ændret til:

"Bil til særlig anvendelse, jf. forordning 2018/858/EU, som er opbygget i flere trin, og hvor bilen ved færdiggørelse tilhører en anden karrosserikode end basiskøretøjet, skal alene opfylde kravene til basiskøretøjet."

Der henvises til bemærkninger om anvendelse af karrosserikoder i ovenstående afsnit 1.5.

- **9.01.021 (2) Sidekollision**

Køretøjsopbyggerne skal opfordre 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.

Se også undtagelse for krav til nakkestøtte på sæde, som er specielt konstrueret til person med handicap i punkt 10.01.021.

- **9.01.021 (3) frontalkollision**

Samme som 9.01.021 (2), idet biler ofte monteres med alternativ bremseforstærker, betjening af parkeringsbremse eller konsol på ratstamme for håndbetjening.

- **10.01.021 (1) særlig anvendelse**

I noten "PD282" til bestemmelsen anføres fejlagtigt, at dette stammer fra gennemførelsesforordning. Definition af køretøjsklasse SH fremgår direkte af bilag 1 til forordning (EU) 2018/858. Det tekniske krav fremgår af del III til bilag II til forordning (EU) 2018/858.

Vi skal her være særlig opmærksom på biler, som ombygges med f.eks. 6-vejs sædekonsol til føreren, og hvor der ikke er adgang for kørestol.

- **10.01.021 (3) Fastholdelsesanordninger til kørestol**

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 og dette bør omskrives, så reglerne er mere klare.

Regler for fastholdelsesanordninger, forankringer og seler findes flere steder med delvist krydsende indhold.

Køretøjsopbyggerne skal opfordre til, at dette omskrives:

- Forankringer skal opfylde krav (afhængig af køretøjskategori) i henholdsvis:
 - Punkt 3 i tillæg 3 til Del III i bilag 2 i Forordning (EU) 2018/858
 - ECE R107

Her fremgår også særlige krav for bagudvendende kørestole i bybusser.

- Sikkerhedsseler skal opfylde krav (afhængig af køretøjskategori) i henholdsvis:
 - Standard ISO 10542-1:2012.
 - ECE R107

Sikkerhedsseler mærket ISO bør også kunne anvendes i M2 og M3, idet kravene i Standard ISO 10542-1:2012. anses som skrapere end ECE R107.

Det giver i øvrigt udfordringer med forståelsen af bestemmelsen, når der netop er overlap mellem pkt. 10.02.002 og 10.01.021.

Køretøjsopbyggerne skal påpege, at EU-reglerne også synes tilsidesat i pkt. 10.02.002 (4) Seleforankringer for kørestole.

- **10.02.021 (6) Selealarm i M1**

Færdselsstyrelsen opfordres til at give samme undtagelse for seleforankring for sæder bag forreste sæderække i biler med karrosserikode SH, som gældende for campingbiler og biler til udrykning.

Biler med karrosserikode SH bygges ofte med demonterbare sæder, således at pladsen kan anvendes til siddende passagerer, alternativt kørestol (flere udførelser).

Der findes ikke brugbare systemer for selealarm til sæder, som afmonteres for transport af kørestole.

Det er Køretøjsopbyggernes opfattelse, at Forordning (EU) 2018/858 giver mulighed herfor ved følgende note A:


"Den godkendende myndighed kan udelukkende indrømme undtagelse(r), hvis fabrikanten godtgør, at køretøjet ikke kan opfylde kravene som følge af sin særlige anvendelse. De undtagelser, der er indrømmet, skal fremgå af køretøjets typegodkendelsesattest og af typeattesten."

- **10.02.022 (5) Undtagelse for busser til rutekørsel.**

Det overrasker, at busser til rutekørsel ikke skal opfylde krav til forankring af kørestol. Behovet for trafiksikkerhed må jo alt andet lige være det samme – uanset om bussen er i rutekørsel eller ej.

Venlig hilsen

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner
Sekretariatsleder
Tlf. 22415103

jbh@dbr.dk



Dansk
Agroindustri



Danske
Sukkerroedyrkere



SEGES
INNOVATION



Dato 25. januar 2024
Side 1 af 8

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar vedr. j.nr. 2022-297133.

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

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

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

CVR DK 25 52 95 29

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

Landbrugserhvervet (Landbrugets Færdselsgruppe) har følgende bemærkninger:

1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet

De seks brancheforeninger bag Landbrugserhvervets Færdselsgruppe hilser velkomment, at de danske krav til bl.a. landbrugskøretøjerne i stadig større grad tilpasses EU-reglerne. Det er meget vigtigt, da mange landbrugskøretøjer i dag EU-typegodkendes, og stadig flere vil følge. Dog har de danske landbrugsmaskinfabrikanter brug for en indfasningsperiode før de skal overgå til bremsekravene i forordning EU167/2013 og tilhørende forordninger.

Samtidigt bevares de danske regler om bl.a. bredde på landbrugskøretøjer. Det giver mulighed for fortsat anvendelse af brede dæk og tvillinghjul, som er essentielle for at sikre kørsel i markerne med lille jordbelastning. Desuden sikrer brede dæk, at der kan høstes i våde høstår, som vi igen i 2023 har oplevet.

2. Landbrugserhvervets kommentar til det konkrete udkast

Muligheden for længere lastbiler med større last er nu gennemført. Vi ønsker at gøre opmærksom på, at muligheden for større last og længde på lastbilvogntog bør overføres til landbrugskøretøjernes tilladte masser og dimensioner.

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

Traktorer og motorredskaber har været tilladt konstrueret til 40 km/t gennem årtier. Det vil også sige, at bremsekravene til 40 km/t overholdes. Tempo 40 ordningen fra 2016 skulle løse dette, men vi må konstatere, at her otte år senere fungerer ordningen stadig ikke. Nu hvor bremsekravene til påhængskøretøjer øges, giver det mening at hæve tilladt hastighed til 40 km/t for nye EU-typegodkendte påhængskøretøjer bygget til 40 km/t. Traktorenes bremser har været bygget efter EU-reglerne i årtier.

Ud fra god dialog mellem Landbrugserhvervets Færdselsgruppe og Færdselsstyrelsen, ser landbrugserhvervet frem til en løsning på den manglende mulighed for at køre med traktorer med gumibælter på offentlig vej. Vi ser frem til fortsat dialog, så der kan opnås en løsning med ikrafttrædelse 1. januar 2025.

KOMMENTAR (MÅSKE) UDENFOR KONTEKST:

Alle køretøjer skal efterleve [vejsidesyn](#). Er kørsel med "stort motorredskab" efter Særtransportbekendtgørelsen indtænkt i dette? Konflikter det med detailforskrifterne?

3. Det der mangler i udkastet, som der bør genovervejes.

- **BILAG 1: 050 Traktorer: "godkendt til 40 km/t med tilhørende tolerance"**
Før tolerance bør tilføjes dansk (meddelelse 1999 – Tempo 40) eller EU (167/2013). I dansk lovgivning kan begge være anvendt – derfor bør det præciseres. Desuden bør det præciseres, at EU-typegodkendte traktorer accepteres i Danmark, da EU167/2013 er direkte gældende i alle medlemsstater. Tolerancen i meddelelse 1999 bør tilpasses EU167/2013.
- **BILAG 1: 050 Traktorer: "Hvis det e-godkendte ATV-køretøj ikke ifølge CoC-dokumentet er godkendt til at kunne trække en vægt mindst svarende til sin egen teknisk tilladte totalvægt, eller hvis ATV-køretøjet er forsynet med lad, må det kun registreres med anvendelsen »Kun godkendt til skov-, landbrug og gartneri.«"**
Foreslås omformuleret, så det er tydeligt at kun landbrug, skovbrug og gartneri kan anvende nummerplade som godkendt traktor. Forslag: hvis ATV-køretøjet er forsynet med lad, må kun landbrug, skovbrug og gartneri anvende nummerplade for godkendt traktor.

BILAG 1: 120+121+122+130

Det bør fremgå at EU typegodkendte traktorpåhængsvogne efter EU167/2013 hedder kategori R i typegodkendelsen.

BILAG 1: 140

Det bør fremgå at EU typegodkendte påhængsredskaber efter EU167/2013 hedder kategori S i typegodkendelsen.

BILAG 1: 140

Der er en meget specifik liste som; grus-/saltspreder, kalk-/gødningsspreder etc. Det bør fremgå at listen er eksempler. Eller bør der tilføjes flere som fx; gyllevogn, trailersprøjte, mixervogn, harve, såmaskine, grusudlægger, vandudlægger, jordstabiliseringsmaskine, scraper, vejhøvl, halmsnitter, knuser-/sorteringsmaskine, generatoranlæg, ammoniakudstyr, bugseret plov, vogn med kranfunktion, tromle, crimper, bejdseanlæg, roe/kartoffel optager, gulerodsoptager, forsøringsanlæg, omrører, pumpeanlæg, grønthøster, kabelvogn, cementblander, vandingsmaskine, snittevogn. Ved en specifik liste er der 100% garanti for at glemme noget.

BILAG 1: 120+121+122+130+140.

Det bør fremgå, at landbrugspåhængskøretøjer 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 – kravene til dem er 100% ens.

- **BILAG 1: 143 "Påhængsredskab, der trækkes af et motorkøretøj, og som er forsynet med affjedring, anses som egnet til at blive trukket med mere end 30 km/t. og er dermed registreringspligtigt."**
Landbrugskøretøjer kan være affjedrede, uden at det skal medføre registrering. I forhold til landbrugskøretøjer bør hastigheden rettes til 40 km/t +/- dansk eller EU-tolerancen. Ellers konflikter vi med EU typegodkendte påhængsredskaber, der kan være EU-typegodkendt til 40 km/t.

BILAG 1: 199 Blokvogn "Påhængskøretøj, der er registreret, eller som kan registreres, kan ikke anses som blokvogn.

Mig bekendt er det almindeligt med dobbeltregistrering af blokvogne, så de både er registreret, samt godkendt til blokvognskørsel. Dette giver mulighed for bedre udnyttelse af en "fladbed" trailer eller vogn, da de så både kan bruges til alm. masser og dimensioner + til "oversize" laster. Det er der vel ingen grund til at forhindre. Næste linjer herefter giver denne mulighed i forhold til masse, men behovet kan også være dimensioner.

- **BILAG 1: 300: Køretøjer til særlig anvendelse.**

Forslag: Selvkørende flishuggere kunne fx placeres her. De er ifølge producenten opbygget og EU typegodkendt som et N3G køretøj. Det aktuelle køretøj er tidligere blevet synet som værende en "mobilkran" hvilket den jo 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.

- **BILAG 1: 2.01.120**

Fint at typeplade bliver krav, og godt at det kun gælder fremadrettet. God løsning 😊 Ros til det.

- **BILAG 1: 2.02.310**

Tilføj evt. forklaringer for skiltene (1): Hvad betyder ST og (2): Hvad betyder L, HT, AT?

BILAG 1: 3.01.060 Motorredskab (1) Motorredskab skal opfylde bestemmelserne for traktor.

Under 050 – Traktor står der: "Betingelsen »hovedsageligt er indrettet til at trække« indebærer, at traktoren ifølge traktorfabrikanten skal være konstrueret til at trække en vægt mindst svarende til sin egen teknisk tilladte totalvægt (vogntogsvægten skal være mindst det dobbelte af den teknisk tilladte totalvægt for traktoren), og at den ikke er forsynet med lad."

Motorredskaber er ikke nødvendigvis konstrueret til at trække en vægt mindst tilsvarende egen vægt. Derfor kan der ikke henvises til Traktor uden at denne problemstilling håndteres. Motorredskaber kan også være monteret med lad.

Desuden: Vi foreslår tilføjelse af et punkt (3): Motorredskab kan køre under Særtransportforordningen som "stort motorredskab".

- **BILAG 1: 3.01.200 Vogntog (1)**

*Vogntogsvægte bør tilpasses BEK nr 1415 af 30/11/2023, så lastbiler og landbrugskøretøjer sidestilles. Herunder kopieret fra §22. De foreslåede sletninger er ~~overstreget~~ og tilføjelser tilskrevet med **rødt**. Som minimum bør lastbil ændres til trækkende køretøj. Man kan diskutere om ændringerne skal omfatte ikke registrerede landbrugskøretøjer, men de traktorvogntog der er registrerede betaler samme vægtafgift som lastbiler. De bør i alle fald have samme muligheder som lastbiler:*

*13) For vogntog med syv eller flere aksler, som består af ~~bil~~**trækkende** køretøj med registreringspligtigt påhængskøretøj: 56.000 kg.*

*14) For vogntog med seks aksler, som består af ~~lastbil~~**trækkende** køretøj med fire aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj: 52.000 kg.*

*15) For vogntog med seks aksler, som består af ~~lastbil~~**trækkende** køretøj med tre aksler med registreringspligtigt påhængskøretøj: 53.000 kg.*

*16) For vogntog med fem aksler, som består af ~~lastbil~~**trækkende** køretøj med registreringspligtigt påhængskøretøj: 47.000 kg.*

17) For andre vogntog: 44.000 kg.

- **BILAG 1: 3.02.001 (1) "Et køretøj må ikke have større højde end 4,00 m".**
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 generelt. Det vil gøre det unødvendigt at skrive højde ved de enkelte køretøjskategorier. Alternativt tilføjes 4,1 m for alle landbrugskøretøjer, da de kører på akkurat samme veje som lastbiler.
- **BILAG 1: 3.02.050 Traktor tilføjes**
Traktorer må ikke have en højde, der overstiger 4,10 m.
- **BILAG 1: 3.02.060 Motorredskab tilføjes**
Motorredskaber må ikke have en højde, der overstiger 4,10 m.
- **BILAG 1: 3.02.120 – Traktorpåhængsvogn tilføjes**
Traktorpåhængsvogn må ikke have en højde, der overstiger 4,10 m.
- **BILAG 1: 3.02.121 - Traktorpåhængsvogn til registreringspligtig traktor tilføjes**
Traktorpåhængsvogn må ikke have en højde, der overstiger 4,10 m.
- **BILAG 1: 3.02.130 – Påhængsvogn til motorredskab tilføjes**
Påhængsvogn til motorredskab må ikke have en højde, der overstiger 4,10 m.
- **BILAG 1: 3.02.140 – Påhængsredskab tilføjes**
Påhængsredskab må ikke have en højde, der overstiger 4,10 m.
- **BILAG 1: 3.02.200 – Vogntog**
Vogntogslængder for landbrugskøretøjer bør tilpasses BEK nr 1415 af 30/11/2023, så lastbiler og landbrugskøretøjer sidestilles.
- **BILAG 1: 4.01.050 Traktor**
Opmærksomheden henledes på at bæltetraktorer ikke vil kunne opfylde krav til styreapparat.
- **BILAG 1: 5.01.120+121+122+130+140.**
Overgangen til bremsekrav fra EU167/2013 til landbrugspåhængskøretøjer støttes af landbrugserhvervet. Men der er nødt til at være en overgangsordning på minimum et år fra 1/7-2024, hvor denne bekendtgørelse træder i kraft, til EU-bremsekravene træder i kraft. Dansk Agroindustri er medlem af Landbrug & Fødevarer, og repræsenterer de danske landbrugsmaskinfabrikanter. De skal have tid til at omstille sig. De giver tilbud på maskiner længe før levering, så aksler med bremser efter de nuværende krav kan være bestilt og hjemtaget. Der skal være tid til at bruge lagervarer, og indregne den prisstigning øgede bremsekrav medfører. Desuden kan der være lagermaskiner produceret før 1/7-2024, men ikke slutsolgt før efter 1/7-2024. På orienteringsmødet om DFK 18. januar 2024, blev emnet drøftet. Færdselsstyrelsen foreslog, at der i stedet for en overgangsordning, kunne komme på tale med en tidsbegrænset dispensationsordning. Hvis dispensationsordningen bliver 1-2 år, er det en tilfredsstillende ordning for landbrugserhvervet.
- **BILAG 1: 5.01.120 Traktorpåhængsvogn (1)**
Der bør tilføjes: c) den del af vægten traktorpåhængsvognen der evt. overføres til det trækkende køretøj, medregnes ikke traktorpåhængsvognens egenvægt ved kontrol af bremsekravet. UDDYBNING: Færdselsgruppen har skriftlig afklaring fra EU, der dokumenterer, at overført vægt fra et påhængskøretøj skal fradrages aksel-/bogiellast, ved beregning af bremsekravet.

Dokumentation er sendt til Færdselsstyrelsen. EU-typegodkendelser udføres efter dette princip.

- **BILAG 1: 5.01.121 Traktorpåhængsvogn til registreringspligtig traktor (1)**
*Der bør tilføjes: c) den del af vægten traktorpåhængsvognen der evt. overfører til det trækkende køretøj, medregnes ikke traktorpåhængsvognens egenvægt ved kontrol af bremsekravet.
UDDYBNING: Færdselsgruppen har skriftlig afklaring fra EU, der dokumenterer, at overført vægt fra et påhængskøretøj skal fradrages aksel-/bogielast, ved beregning af bremsekravet.
Dokumentation er sendt til Færdselsstyrelsen. EU-typegodkendelser udføres efter dette princip.*
- **BILAG 1: 5.01.130 Påhængsvogn til motorredskab**
*Der bør tilføjes: (2) Den del af vægten påhængsvognen der evt. overfører til det trækkende køretøj, medregnes ikke traktorpåhængsvognens egenvægt ved kontrol af bremsekravet.
UDDYBNING: Færdselsgruppen har skriftlig afklaring fra EU, der dokumenterer, at overført vægt fra et påhængskøretøj skal fradrages aksel-/bogielast, ved beregning af bremsekravet.
Dokumentation er sendt til Færdselsstyrelsen. EU-typegodkendelser udføres efter dette princip.*
- **BILAG 1: 5.01.140 Påhængsredskab mangler**
*Der bør stå: Den del af vægten påhængsredskabet der evt. overfører til det trækkende køretøj, medregnes ikke traktorpåhængsvognens egenvægt ved kontrol af bremsekravet.
UDDYBNING: Færdselsgruppen har skriftlig afklaring fra EU, der dokumenterer, at overført vægt fra et påhængskøretøj skal fradrages aksel-/bogielast, ved beregning af bremsekravet.
Dokumentation er sendt til Færdselsstyrelsen. EU-typegodkendelser udføres efter dette princip.*
- **BILAG 1: 6.02.007 Arbejdslygter**
*"(4) Arbejdslygte skal slukke automatisk, hvis køretøjets fremadgående hastighed overstiger 15 km/t."
Det er vigtigt at landbrugskøretøjer med en konstruktiv hastighed på højst 40 km/t +/- dansk eller EU tolerancen undtages dette krav. Ved markarbejde kan hastigheden overstige 15 km/t.
Det er selvsagt stærkt uacceptabelt / uhensigtsmæssig, hvis arbejdslyset i så fald slukker.
"(5) Arbejdslygte skal være anbragt således, at lyskeglen er rettet nedad, så den ikke virker blændende for andre trafikanter."
Det er vigtigt at landbrugskøretøjer med en konstruktiv hastighed på højst 40 km/t +/- dansk eller EU tolerancen undtages dette krav. På landbrugskøretøjer kan det være nødvendigt at arbejdslygter peger opad, fx når en traktor monteret med frontlæsser, læsser af i stor højde.*
- **BILAG 1: 6.02.060 (1) Motorredskab skal opfylde bestemmelserne for traktor, men placeringsmålene kan fraviges, hvis køretøjets konstruktion gør det påkrævet. Dette gælder dog ikke den størst tilladte højde for ekstra nærlyslygter.**
Ved store motorredskaber giver det mening, men 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 minimalt på offentlig vej, bør det være tilstrækkeligt med et rotorblink eller en batteridrevet blitzlygte.
- **BILAG 1: 6.02.50+60+120+121+130+140**
Det bør fremgå, at lygtekravene i EU167/2013 accepteres i DK, som det allerede er tilfældet.
- **BILAG 1: 6.03.140 Påhængsredskab mangler**
Der skal tilføjes at EU-typegodkendte påhængsredskaber er undtaget krav om markeringslygter og sidemarkeringslygter – der skal kun være reflekser.

- **BILAG 1: 8.02.050 Traktor**

"(1) Traktor, som ikke skal godkendes eller registreres, kan være forsynet med anden elastisk hjulbeklædning, bæltter med tilsvarende egenskaber eller glatte valser."

Der bør tilføjes: (2) EU-typegodkendte traktorer med gummibæltter tillades efter kravene i EU167/2013 og tilhørende forordninger.

- **BILAG 1: 8.02.199 Blokvogn**

Der bør tilføjes: (7) Maskintrailere / blokvogne der trækkes af traktor med en konstruktiv hastighed på højst 40 km/t +/- dansk eller EU-tolerancen skal have dæk konstrueret til 40 km/t.

UDDYBNING: Traktorer kan lovligt godkendes som blokvognkørsel, fx med en traktormaskin-trailer bygget til 40 km/t.

- **BILAG 1: 9.10.050 Traktor tilføjes**

Traktorer er undtaget kravet om kofanger for og bag.

- **BILAG 1: 9.10.060 Motorredskaber tilføjes**

Motorredskaber er undtaget kravet om kofanger for og bag.

- **BILAG 1: 10.03.002 Synsfelt**

Der bør være en undtagelse af traktorer ibrugtaget før nævnte ISO-standard trådte i kraft.

- **BILAG 1: 10.03.060 Motorredskab**

Er motorredskab ikke omfattet af ISO-standarden, som nævnt for traktorer i 10.03.002? Og bør motorredskaber ikke gives samme muligheder som lastbiler for erstatning af sidespejle med kameraløsning. Motorredskabers store bredde kunne have særligt gavn at strategisk placerede kameraer.

- **BILAG 2: 2.6. (1) Ændring af bremsesystem anses som en konstruktiv ændring af bremserne, der skal godkendes ved syn på baggrund af én af følgende typer dokumentation:**

Der bør tilføjes et punkt d) Afprøvning af bremser på landbrugspåhængsvogne og -redskaber bør også kunne udføres på en Agro-bremseprøvestand (BM-bremseprøvestand) og accepteres på baggrund af dokumentation fra testen, og derved bruges ved syn.

- **BILAG 2: 5.2. Traktor med maksimal hastighed på mere end 40 km/t.**

Præmissen med at højhastighedstraktorer (traktorer med en konstruktiv hastighed på >40 km/t +/- EU-tolerancen mærker med "b" i EU-typegodkendelsen) 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. Vi henleder opmærksomheden på denne problemstilling. Hvis Danmark vil registrere dem som lastbil, skal det fremgå, at dette kan foregå uden af kravene til lastbil opfyldes – fx i forhold til kofangere mv.

BILAG 2: 5.2. Traktor med maksimal hastighed på mere end 40 km/t. (1) Traktor med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på mere end 40 km/t. anses som en bil og kan ikke ændre kategori til traktor ved reduktion af tophastigheden til 40 km/t.

"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 muligheden for at ombygge/omprogrammere en "b" traktor inklusiv nødvendig teknisk dokumentation.

Forslag til tilføjelse som (2): Importøren eller importørens betroede samarbejdspartnere kan

ændre en "b" traktor til en "a" traktor, under forudsætning af nødvendig teknisk dokumentation.

- **BILAG 2: 7.2.1b. "Dækomkredsen øges højst med +/-5% nominal."**
Det har ikke tidligere været tilladt at skrive forskellige dækmontager i traktorers EU-typegodkendelse. Men det betyder ikke at traktoren ikke er konstrueret til dette. En løsning kunne være at traktoren skulle gennemgå en bremsetest ved montage af overstørrelse dæk, så det på denne måde kan dokumenteres at bremsekraften er tilstrækkelig.
- **BILAG 2: 7.2.1f. "Sporvidden må ikke øges mere end 20 mm."**
Hvis sporvidden opgøres målt midt hjul til midt hjul af to hjul på samme aksel, 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 bremsevnen. Derfor giver 7.2.1f ikke faglig mening. Den bør slettes.
- **Udkast til bekendtgørelse: Under "Udstyr, der monteres på EU-typegodkendt traktor eller påhængskøretøj dertil" står der:**
§ 7. Udstyr, der monteres på EU-typegodkendt køretøj omfattet af forordning 167/2013/EU, og som er omfattet af denne forordning, skal være godkendt i henhold til bestemmelserne i forordningen og de i henhold til forordningen gældende gennemførelsesretsakter eller FN-regulativer. Stk. 2. Udstyr, der monteres på traktor godkendt efter direktiv 2003/37/EF skal være godkendt i henhold til det pågældende direktiv eller de heri nævnte FN-regulativer, hvis udstyret ligeledes er omfattet af samme direktiv eller tilsvarende nyere regler. Dette gælder ikke for køretøjer, der er registreret, godkendt eller taget i brug før den 1. april 2005.

Det har alle dage været almindelig praksis at eftermontere et stort udvalg af eftermonteret udstyr på landbrugserhvervets traktorer og motorredskaber. Som eksempler kan nævnes; 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? Skal de nu godkendes og hvordan skal de evt. skal godkendes? Vi opfordrer på det kraftigste til ikke at problematisere noget, der ikke udgør en sikkerhedsrisiko.
- **Udkast til bekendtgørelse: § 14. "Køretøj, der benyttes som trækraft for påhængskøretøj, skal være forsynet med tilkoblingsanordning, jf. bilag 1, afsnit 9.05. En traktor skal dog altid være forsynet med tilkoblingsanordning."**
I driftssituationer hvor traktorer anvender liftophængte redskaber afmonteres trækstangen i mange tilfælde midlertidigt, da den kan skade kraftoverførselsakslen ved sænkning af liften. §14 kan tolkes som om midlertidig afmontage er ulovligt. Omformulering foreslås; ...skal være konstrueret med...

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

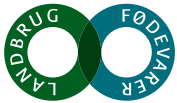
Venlig hilsen

Henning Sjørsløv Lyngvig

Landskonsulent

Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

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



Det indsendte er på vegne af:

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

Fra: [Hans Jørgen Hansen](#)
Til: [Færdselsstyrelsen](#)
Cc: [Christina Grace Overgaard Hagensen](#)
Emne: Høringsvar j.nr. 2022-297133.
Dato: 22. januar 2024 15:55:37
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)

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

j.nr. 2022-297133.

MCTC - Landsforeningen for danske motorcyklister, er ubetinget Danmarks største motorcykelorganisation med ca. 36.000 medlemmer.

MCTC kan som forening støtte tiltag, der begrænser de forholdsvis få motorcyklister hvis motorcykler larmer unødvendigt meget.

MCTC kan dog ikke se hverken berettigelse, eller fornuft, i forslag jfr. punkt 36.

Spørgsmålet/problemet må være:

Larmer en motorcykel mere end hvad der er lovligt?

Vi har inden for de seneste år fået indført vejsidesyn – Vejsidesyn blev overfor offentligheden 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 vi bør lade det blive ved det.

Det har hidtil været lovligt at anvende en E-mærket udstødning MED DB-killer monteret, der har således ikke tidligere været krav om at DB-killeren skulle svejses fast, eller på anden måde være umulig at fjerne.

Som MCTC læser forslaget, ser vi en bagudrettet ændring af lovgivning, en ny lovgivning der, udover at være bagudrettet, vil medføre problemer og omkostninger for en del af vores medlemmer.

Det er næppe muligt at fastsveje eller på anden måde permanent fastgøre DB-killere i alle eksisterende udstødningssystemer, hvilket for mange vil betyde investering i helt nye udstødningssystemer til disse medlemmers motorcykler.

En motorcyklist, der i dag kører med en DB-killer er allerede i dag en lige så lovlydig motorcyklist som den motorcyklist, der kører med en permanent fastgjort DB-killer.

Det er MCTC's holdning at dette forslag (pkt. 36.) bør tages af bordet, idet det tilføjer urimeligt høje omkostninger uden at have en forbedrende virkning på problemet med visse motorcyklers ulovligt høje støjniveau.

Afslutningsvis vil MCTC – Landsforeningen for Motorcyklister anmode om at foreningen fremover kommer med på listen over organisationer der bliver orienteret fra Færdselsstyrelse, når der er orienteringer, høringer eller andet.

Med venlig hilsen

Hans Jørgen Hansen | Direktør



📍 Markvangen 6, 8260 Viby J.

✉ hjh@mctc.dk 🌐 www.mctc.dk

☎ + 45 8611 6200

☎ + 45 31152844



Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Hørsholm, den 2. februar 2024

Sagsnr. 2022-297133 - Høringssvar fra Motorcykel Importør Foreningen om "Udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse" af 21/12-2023.

Indledningsvis gør vi opmærksom på, at Motorcykel Importørforeningen (MIF) mener, at forslaget hvis det gennemføres i henhold udkastet, vil få **enorm** betydning for **langt de fleste motorcykler** der er indregistreret i Danmark. Et skøn er at mellem 50-80% af samtlige motorcykler pr. 1. juli vil være ulovlige.

Baggrunden er, at motorcykler lever længe, - meget længere end andre køretøjer. Motorcykler skrottes nemlig næsten udelukkende i forbindelse med totalskade og totalskader har vi heldigvis meget få af. Af samme grund er "diversiteten" rent årgangsmæssigt blandt motorcykler langt større end f.eks. blandt biler.

Det er også fakta, at motorcykler for langt de fleste er en fritidsinteresse frem for et transportmiddel. Rigtig mange går og nusser og pudser, og passer på deres motorcykel i en helt anden grad end den typiske bilejer.

Motortuning op til 20%

Det helt store problem i udkastet findes i Bilag 2 – 3.2.1, 3.2.1.1 mfl. I årtier har 20% grænsen været kendt af langt de fleste. Det har givet plads til at montere en anden udstødning (lovlig) og når motoren har vist tegn på slitage har der været plads til at bore cylindre op til nærmeste overstørrelse.

Til dem der ville have lidt flere kræfter, har der også været plads til godkendte performancedele. De 20% har fungeret som grænse, og det har (usædvanligt nok) også været i tråd med Skat/Motorstyrelsens bestemmelser om grænse for tab af afgiftsmæssig identitet. Yderligere har de 20% også haft den implicite fordel, at når originale dele udgår (det sker typisk 10-15 år efter motorcyklen var ny), så har man kunne komme videre med uoriginale dele.

Det har fungeret fint, om end mange nok kunne tænke sig endnu større frihedsgrader, så har det fungeret. Hvad angår kontrol, så har man overalt i branchen "styret det" pragmatisk. Mange har et rullefelt, og det er en relativt simpel sag at lave en måling før og efter. Der er nok ikke mange, der bruger krudt på at rullefeltet er kalibreret, men med den pragmatiske tilgang er det sådan set også ligegyldigt om tallet, der kommer fra rullefeltet er 50 eller 5.000 – så længe den efterfølgende måling ikke viser mere end 20% højere værdi.

Nu foreslås så at "enhver ændring i motor" – også inden for de 20% skal dokumenteres ved godkendt prøveinstans. Det ser vi flere problemer i

1. Der findes ikke godkendte prøveinstanser i Danmark – ALLE der har skruet lidt på deres ellers godkendt motorcykel fra efter 1982 – er dermed henvist til udlandet, med tilhørende omkostninger til prøvning og transport... Og af hensyn til hvad? At have et stykke papir i bagglommen?
2. Alle der har "skruet lidt" gennem de sidste op til 42 år, har gjort det i god tro. Nu stilles de så over for krav om "special-syn" som formentlig løber op i 5 cifrede beløb. I mange tilfælde vil omkostningen til "dokumentation" overstige værdien af deres gamle motorcykel.
3. Som tidligere nævnt kan man typisk regne med at kunne få originale reservedele til en given årgang/model i 10-15 år efter levering. Herefter er man overladt til et fint og velfungerende eftermarked. Det harmonerer desværre rigtig dårligt med krav om dokumentation/prøvning hver eneste gang man har skiftet en del i motoren.
4. Der er flere motorcykelproducenter, som før det blev et EU krav (2004) slet ikke oplyste værdier for hverken ydelse eller emissioner – hvad skal man så dokumentere i forhold til?

MIF foreslår på det kraftigste, at kravet om prøveinstans/dokumentation fortsat kun skal gælde ved effektøgninger over 20%. I den virkelige verden er der 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 foreslår vi, at bestemmelsen om prøveinstans for "motortuning" op til +20% gælder fra 1/7-24 - og ikke med tilbagevirkende kraft - af hensyn til alle dem, der har lavet lidt småændringer på deres motorcykler i god tro.

Det er i den forbindelse også helt centralt, at der samtidig indføres alderslempelse således, at hvis der insisteres på prøveinstans ved op til 20% motortuning for motorcykler indregistreret efter 1/7-24, så bortfalder dette krav fx når motorcyklerne er mere end 15 år gamle, eller når det dokumenterbart er umuligt at skaffe originale reservedele.

Der er muligt, at nogle af de omtalte motorcykler forurener 5% for meget. Men det gør "brug og smid væk" kultur også. Helt overordnet må vi antage, at det er bedre for planeten, klima osv., at holde de gamle motorcykler kørende frem for at producere nye. Og helt overordnet udgør motorcykler en næsten forsvindende lille andel af køretøjerne i Danmark – og eftersom det netop for de fleste er en fritidsinteresse, så er der heller ikke mange af dem, som kører mange kilometer.

Øvrige ankepunkter

Yderligere bemærker vi, at der i udkastet punkt 6.02.030 1a er indført krav til lysstyrken på forlygter på motorcykler fra før 1977. Her burde der være en "gælder ikke" bestemmelse i stedet. Vi henleder opmærksomheden på at der stadig er mange motorcykler indregistreret med 6V anlæg, ja, sågar kører der motorcykler rundt med Carbid lamper. Det er ikke ofte de luftes, men det skal vel stadig være tilladt?

Det samme gælder 6.04.031 – Der findes mange motorcykler af ældre dato som ikke har blinklys. Så vidt vi lige husker, kom der krav om blinklys på Motorcykler i 1987 – Er cyklen ældre skal det fortsat ikke være et krav

Sluttelig 10.04.030 1 og 2. Her bør der også være undtagelse for veterankøretøjer, der ikke originalt er udstyret med speedometer/kilometertæller.

Afsluttende bemærkninger

Helt generelt bør man for motorcykler indtænke, at det 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. Det vil være ærgerligt, hvis detailforskrifterne kommer til at bidrage til "brug og smid væk kulturen" når tilgangen til originale reservedele forsvinder. Vi ser det faktisk allerede i forbindelse med udstødningssystemer til motorcykler registreret umiddelbart efter 2004. De originale fås ikke længere - og jfr. forslaget vil enhver anden udstødning – selv E godkendte – udløse krav om dokumentation fra prøveinstans. Det er naturligvis helt uholdbart.

Spørgsmål bedes rettet til:

Motorcykel Importør Foreningen

Att.: Erik Blacha, formand

eb@ca-mc.dk

40196282

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Att.: info@fstyr.dk

Cc: cguh@fstyr.dk

J.nr. 2022-297133

Sekretariatet

Postadresse:

Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63

Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 29. januar 2024

Side: 1/7

Høring vedrørende Detailforskrifter for Køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Indledning:

Motorhistorisk Samråd ser generelt positivt på forenklingen af det omfattende regelkompleks på området.

Vi bifalder at overimplementering af visse EU-regler rulles tilbage, og at der dermed skabes en højere grad af overensstemmelse mellem EU-landenes regler på området. Det er ligeledes positivt at Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK) fremover alene skal være en vejledning og et fortolkningsbidrag, således vil det blive nemmere for ejere og virksomheder at forholde sig til de mange komplicerede regler på området.

Motorhistorisk Samråd vil på vegne af de danske veterankøretøjsejere, vi repræsenterer, fremføre både enkelte generelle kommentarer. Vi vil tillige forholde os mere specifikt til nogle af punkterne i de kommende Detailforskrifter for Køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (DfK). Afslutningsvis vil vi gøre opmærksom på nogle forhold i reglerne, der kan forbedre nuværende vilkår for anvendelsen og ejerskabet af historiske køretøjer i Danmark.

Generel kommentar

Ejere af historiske køretøjer, såvel i Danmark som i resten af EU, føler sig ofte klemmt af myndighederne. Vi og vores 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. Vi hilser derfor initiativet til en gennemgående regelforenkling på området velkommen.

Høringsvaret

I det nedenstående vil vi forholde os til de områder, der er særligt relevante for veterankøretøjsejere.

Vi har noteret os at de kommende Detailforskrifter for Køretøjers indretning, udstyr og anvendelse indeholder en del opblødning af de nugældende regler, hvilket har gjort reglerne mere rummelige. Vi kan dog også se, at der andre steder i DfK er unødigt rigide og byrdefulde regler. Vi anbefaler videre rammer, når det handler specifikt om historiske køretøjer ældre end 30 år.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Bekendtgørelsen

Kommentar til **Undtagelsesbestemmelserne** generelt

Ud fra veterankøretøjssejeres perspektiv er det anvendte datoformat i bekendtgørelsen med tilhørende bilag samt i VOSAK ikke tilstrækkeligt klart i forhold til hvilket århundrede, der henvises til. Ud fra sammenhængen vil det formentlig ikke give anledning til tvivl i praksis, men vi vil dog for god ordens skyld opfordre til, at vendinger som eksempelvis "før 01.07.24" erstattes med "01.07.2024".

Kommentarer til **Anvendelsesområde og definitioner, Kapitel 1, §2**

Generelt anbefales det at udbygge Anvendelsesområder og definitioner kapitel 1, paragraf 2 til at omfatte alle definitioner og forkortelser anvendt i bekendtgørelsen.

Kommentar til **Bekendtgørelsens §10 Undtagelse til krav om E-godkendelse af sliddele til ældre køretøjer**

Vi finder det positivt med denne undtagelsesbestemmelse. Det kan i sig selv være vanskeligt nok at fremskaffe reservedele til veterankøretøjer – og i praksis helt umuligt, hvis de skulle leve op til godkendelses- og mærkningskrav, som ikke var gældende, da køretøjet var nyt eller i brug som almindeligt transportmiddel. Den rimelighed der gives udtryk for her, når køretøjer er 20 år eller ældre, vil vi opfordre til også sker i eksempelvis Bilag 2 om definitionen på konstruktive ændringer.

Bilag 1

Kommentar til **Bilag 1, pkt. 1.03 Køretøjsarter og -anvendelser og pkt. 8.02.010 Motordrevet køretøj**

Vi skal her henlede Færdselsstyrelsens opmærksomhed på en mindre begrebsmæssig uoverensstemmelse. Af det første pkt. følger, at et motorkøretøj er forsynet med fire eller flere hjul eller med bæltter, valser, meder eller lignende. Efter det andet pkt. skal et motordrevet køretøj dog være forsynet med dæk på alle hjul.

Kommentar til **Bilag 1, Adskillelse i varerum 9.01.004**

Vi vil her henlede Færdselsstyrelsens opmærksomhed på at under pkt. 9.01.024 afsnit (6) henvises til pkt. 9.01.021 (6). Det pkt. indeholder dog kun 5 separate afsnit og eksisterer ikke.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Kommentar til **Bilag 1, 9.01.340 Udrykningskøretøj**

Det er ikke beskrevet i punktet, men vi forventer at de beskrevne regler kun gælder ambulancer aktuelt i brug og registreret til udrykningskørsel, og ikke tidligere historiske ambulancer der nu er "gået på pension"?

Kommentarer til **Bilag 1, Pkt. 9.05 om sammenkobling af person- eller varebil med et påhængskøretøj uden bremser, eller med påløbsbremser.**

Vi 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. Vi er derfor også glade for at reglerne er bibeholdt Bilag 1, pkt. 9.05.020 afsnit (2) om undtagelsen for før 01.04.1993.

Det ser dog ud til at tilkoblingsfabrikanten ikke er beskrevet længere. Dette efterlader beskrivelsen i afsnit (2), at *tilkoblingsanordning skal monteres efter bilfabrikantens anvisninger*. En sådan anvisning vil kun meget sjældent kunne lade sig gøre at anskaffe på så gamle køretøjer. Henset til de historiske køretøjers brug, bør der være muligt at bibeholde den gamle undtagelse med en rullende årgangsrænse, evt. samme undtagelse som ovenstående om før 01.04.1993.

Kommentar til **Bilag 1, 9.05.001 Generelle bestemmelser, afsnit (2) Tilkoblingsanordning og den påbudte mekaniske sikringsanordning, herunder også indikatoren**

Umiddelbart findes ikke en sådan indikator på ældre koblinger. Der bør derfor være en undtagelse for 30+ år gamle påhængskøretøjer, eller alternativt en specifik datering.

Bilag 2

Kommentar til **Bilag 2, pkt. 1.1 (4) Ombyggede køretøjer, om Definitioner og Konstruktiv ændringer**

Definitionens afsnit (4) 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 ikke vil kunne overholdes. Det vil ganske 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 til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Selve brændstoffet har også ændret sig markant over årene, så man tvinges til at justere udenfor fabrikantens oprindelige angivelser, hvis motoren skal gå rent.

Vi vil derfor opfordre 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 til *Bilag 2, Pkt. 1.4 vedr. ombyggede udenlandske køretøjer, der allerede er godkendte, samt Bilag 2, Pkt. 2.2.1. om kontrol ved ændring af motor.*

De kommende Detailforskrifters mest vidtgående og byrdefulde regel for blandt andet de historiske køretøjer, er reglerne om kontrol af en motors *mulige* effektforøgelse mellem 0 og 20%. Reglen indebærer i praksis, at selv den mindste ændring, som kan påvirke motorens effekt, medfører krav om kontrolbesøg ved en prøvningsinstans

Ændringer som eksempel montering af elektronisk tændingsanlæg, udskiftning af indsugningsmanifold, eller blot en nødvendig opboring af motoren i forbindelse med en ganske ordinær motorrenovering, vil medføre, at køretøjet yder mere end den oprindeligt gjorde. Man kan forvente at synshaller vil bede om at få efterkontrolleret effektforøgelsen, alene fordi de er i tvivl.

For de historiske køretøjers vedkommende, vil reglen om at man kan kontrollere den mulige effektforøgelse mellem 0 og 20%, ved i stedet at montere en uændret motor, ikke være hverken økonomisk eller praktisk muligt. Det vil derfor efterlade reglen om en effektmåling, sandsynligvis via rullefelt. Her vil opstå tvivl om hvad målingen skal stå i forhold til: Der vil i mange tilfælde ikke foreligge (entydig) dokumentation for motoreffekten for særligt ældre veterankøretøjer eller veterankøretøjer produceret af mindre fabrikanter/i små serier. Derimod er det ganske veldokumenteret, at flere større køretøjsfabrikanter omkring 1970 bevidst underdrev oplysningerne om motoreffekten grundet stigende forsikringspræmier. Det vil heller ikke i alle tilfælde være muligt at fastslå, hvilken motor det køretøj oprindeligt havde. Fabrikanternes effektopgivelser er ofte ukorrekte og det er de færreste biler som leveres med en effektmåling, som reelt er testet.

Endelig skal det påpeges, at langt de fleste køretøjers bremses, chassis og undervogn er konstruktionsmæssigt "overdimensioneret" i forhold til den faktiske effekt. Mange veterankøretøjer havde som udgangspunkt samme bremses, chassis og undervogn uanset motorstørrelse – mens opgraderinger var en tilkøbsmulighed. Hertil kommer, at de samme bremse-, chassis- og undervognskomponenter blev



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

anvendt i produktionen over en længere årrække, i køretøjer med stadigt større motoreffekt.

En mindre effektforøgelse vil derfor generelt være ganske uden betydning for køretøjets trafiksikkerhed.

Kontroltrykket ved de foreslåede regler og de dermed forbundne omkostninger står derfor fuldstændig ude af proportion med veterankøretøjernes nærmest ikke-eksisterende repræsentation i ulykkesstatistikkerne. Vi vil derfor på det kraftigste henstille, veterankøretøjer friholdes fra dokumentationskravene i reglerne om op til 20% effektforøgelse. En effektforøgelse i den størrelsesorden må falde under bagatelgrænsen.

Kommentar til **Bilag 2, Pkt. 1.1 – 1.5 definitioner for ombyggede køretøjer**

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.

Vi vil derfor opfordre til, at bestemmelserne omkring den tekniske årgangsfastsættelse indføres i rækken af definitioner på dette område.

Kommentar til **Bilag 2, Pkt. 2.19 Eftermontering af el-servostyring.**

I høringsbrevet er dette gode tiltag om muligheden for eftermontering af elektrisk servostyring fint beskrevet. Det kan dog desværre ikke direkte læses ud fra teksten i bilagsnummeret, hvad det drejer sig om. Vi vil derfor opfordre til at den ønskede ændring fremgår tydeligere af teksten til pkt. 2.19, for at undgå tvivl om reglens omfang.

Kommentar til **Bilag 2, 2.20. Konvertering af bil til eldrift eller ændring af elsystem**

Dette pkt. beskriver ikke, hvorvidt ændringen til eldrift medfører en ændring af køretøjets tekniske årgang. Hvis ændringen eksempelvis kun andrager to hoveddele, eksempelvis motor og måske bremses, så vil den oprindelige årgang være den samme efter ombygningen

Det almindelige argument for at ombygge en ældre veteranbil til eldrift, er for 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 dateringen kunne opnå rimeligere veteranlignende forsikringsvilkår, om end en brand i en



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

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.

Da det ikke findes rimeligt at bevarelsen af de historiske køretøjer, skal ske på bekostning af køretøjer ombygget til daglig brug, så vil vi hermed opfordre til at det beskrives hvordan køretøjet fastsættes til en ny årgang. Vi vil foreslå, at det kunne ske ud fra principperne for en vægtning af årgangene for hovedkomponenterne, alternativt en årgang for elmotoren, eller ganske enkelt kan man bruge datoen for ombygningen.

Øvrige ændringsbehov til Detailforskrifterne

For de historiske køretøjers vedkommende var der i de hidtil gældende regler, og er fortsat i de fremsendte ændringer, en række særlige forhold og undtagelser. Dem er vi generelt glade for, om end nogle er opstået med ubekendt baggrund og måske uden valid argumentation.

På den baggrund vil vi opfordre Færdselsstyrelsen til at give de nedenstående særlige undtagelser et servicetjek, for at afklare om deres funktion understøtter det behov der reelt er i trafikken.

Bekendtgørelsens § 18. Kørsel uden for lygtetændingstiden

I henhold til afsnit (2) i §18, kan man undlade at bruge kørelys ved lejlighedsvis kørsel med motorkøretøjer, som er registreret første gang inden den 1. januar 1951

Denne undtagelse er opstået i reglerne i 1990, grundet 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 er de første der har dette på deres nye model 124, der introduceres i 1966. Der kan derfor være et behov for at undtagelsen i § 18 opdateres til de virkelige forhold, eksempelvis med en undtagelse der gælder køretøjer ældre end 1. januar 1966 i stedet for den nugældende.

Bilag 1, Pkt. 6.04 Lygter til signalgivning

Der findes i dag ingen årgangsmæssig undtagelse for de krav, der er til sideblinklys til signalgivning, beskrevet under pkt. 6.04.020. Her er beskrevet at en [Bil] skal have mindst en forblinklygte, en sideblinklygte og en bagblinklygte i hver side. Dog findes en undtagelse for køretøjer ældre end 01.01.1966 kan have retningsvisere med blink, såfremt disse oprindeligt var monteret på køretøjet.

Kravet om sideblink er dermed det eneste krav hvorefter et køretøj skal opfylde krav der er nyere end køretøjets første



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

registrering. Denne eftermontering går ud over køretøjets originalitet og historiske fremtræden. Ofte kan det 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.

Kravet om sideblink kom med udstyrsbekendtgørelsen der trådte i kraft 1. juli 1955. Det bør derfor, ifølge anden praksis, og i al rimelighed, være skæringsdatoen for krav om monteret sideblink. Henset til de få årlige kilometer et så gammelt køretøj køres årligt, og at disse i praksis aldrig bruges til daglig kørsel, eller i tæt trafik, så bør det i sig selv være argument for at et sideblink kan undværes.

Bilag 2, 4.1. Ændringer på knallerter

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). Hvis man ikke vil igennem dette kan man, som nu, indregistrere som MC.

--

Med de ovenstående kommentarer og forslag til ændringer, vil Motorhistorisk Samråd hermed takke for muligheden for at afgive vores kommentarer til den igangværende høring.

Skulle Færdselsstyrelsen have behov for uddybning af vores kommentarer, stiller vi os naturligvis gerne til rådighed.

Med venlig hilsen
Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
info@fstyr.dk
CC: cgoh@fstyr.dk



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

19. januar 2024

Deres sagsnummer: 2022-297133

Vedr.: Høringsvar Bekendtgørelse om Detailforskrifter for køretøjer

Vi takker Færdselsstyrelsen for muligheden for at svare på høringen.

Vi fremsender hermed vores kommentarer.

Det anses for en betydelig fordel, at Færdselsstyrelsen samler relevante regler og informationer i én bekendtgørelse, da det giver et bedre overblik over alle typer køretøjer.

På sigt vil det dog være fordelagtigt, såfremt Færdselsstyrelsen kan opbygge en slags database med Detailforskriften, baseret på tekst i Word, hvor der findes søgefunktioner, der samler relevante punkter i søgningen. Vi ville være glade for, såfremt Færdselsstyrelsen kan fortsætte bedriften i denne retning, som desværre er stoppet. Måske vil det være muligt, at kunne samle overskrifterne i en søgefunktion, hvor f.eks. M1 søgningen samler alle overskrifter, hvor der findes M1. Dette burde ikke være den store udfordring i dag.

Da man anvender Word, så kan man fremstille en pdf, der så kan anvendes ifm. offentliggørelse af bekendtgørelser og love.

Det er klart, at det er en del arbejde, men 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 og egentlig håndværker.

Det må være i alles interesse, at så mange som muligt kan optimalt anvende Detailforskrifterne og ikke mindst også VOSAK, hvilket vil gøre en stor forskel, såfremt man kan finde alle relevante afsnit og punkter, der vedrører en køretøjstype, som i dag er spredt over hele Detailforskriften og VOSAK. Netop denne spredning er en stor ulempe, da man ikke kan skabe sig et fyldestgørende overblik over en køretøjstype, men skal bladde igennem alle køretøjstyper og dermed kan overse vigtige informationer.



SMVdanmark
– det nye Håndværksråd



Som yderligere tiltag, kan man evt. fremstille udklip af dokumenter for de enkelte køretøjstyper, som det er sket f.eks. i Bilag 2, hvor biler og motorcykler er samlet. Dette vil give mulighed for at trække dokumenter på f.eks. N1, M2 osv. Der er i Word muligheder for at foretage krydsreferencer, så tekst opdateres automatisk i flere dokumenter samtidigt. Dette gør redigeringen nemmere, når hoveddokumentet DfK redigeres.

Vi er meget glade for, at Færdselsstyrelsen har samlet oversigt i bilag 3 over EU-dokumenter og FN-dokumenter.

Det ville dog være en fordel, såfremt Færdselsstyrelsen indretter denne oversigt på styrelsens hjemmeside med links til de relevante dokumenter.

FN-regulativer findes på (UN-ECE <https://unece.org/un-regulations-addenda-1958-agreement>).

Det kan være svært at finde de relevante dokumenter, og i særdeleshed finde frem til UN-ECE. Man skal huske på, at de mange små virksomheder, der bygger op og om på køretøjer, ofte ikke har de fornødne administrative ressourcer til rådighed, som er nødvendige. Her kan Færdselsstyrelsen aktivt medvirke til, at give branchen bedre forudsætninger, at finde frem til netop det dokument, man har brug for ved en given opgave.

Teknisk dialog med styrelsen

Teknikken i køretøjer er og bliver ikke nemmere i fremtiden. Derfor er det vigtigt, at Færdselsstyrelsen har en kompetent teknisk afdeling, der konkret kan svare på tekniske spørgsmål, da det er styrelsen, der har hjemmel til at tage beslutninger. Derfor vil vi foreslå, at styrelsen indretter en særlig hotline, der giver aktører i branchen mulighed for, at kontakte styrelsen ifm. DfK og spørgsmål hertil.

Igen, så er det vigtigt, at branchen kan agere hurtigt, for ikke at mindske konkurrenceevnen, og her kan styrelsen bidrage positivt med support.

I andre lande er styrelser ofte opdelt i juridiske og tekniske sektioner, så at der er mulighed for at kompetent dialog på områderne.

Konkrete kommentarer til punkter i bilag

Der indføres flere konkrete forhold for køretøjer, så som km-tæller, identifikationsplade, tågelygt placering mv.

Her bør styrelsen konkret fastholde i DfK, hvilket køretøjer der er omfattet, herunder hvor vidt det også gælder, når et ældre køretøj bygges op eller om.

Bilag 1

2.01.030 Motorcykel

(1) Motorcykel skal være forsynet med fabrikationsplade med indhold som angivet i forordning 901/2014/EU, dog uden EU-typegodkendelsesnummer, hvis ~~bilen~~ motorcyklen ikke er EU-typegodkendt.

På mange motorcykler er der ikke tale om en plade, men et klistermærke. Spørgsmålet her er, hvor motorcykler vil få udfordringer ved vejsidesyn, hvis sådant et mærke ikke længere er monteret, er ødelagt eller er gået tabt gennem årene pga. slid og 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 registreringssyn blev ofte gennemført, uden at motorcyklen blev løftet ned fra en trailer. 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 transportmiddel, men snarere som hobby. Mange af ejerne 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 kalder i dag for "i ulovlig stand".

SKAD har tidligere gjort opmærksom på dette problem, men Færdselsstyrelsen har ikke kunne levere værktøjer eller muligheder for, at enten trække en streg i sandet eller lempe regler ifm. ældre motorcykler, når disse har kørt i mange år i Danmark.

Det er generelt ikke ejerens problem, at myndigheden ikke har fulgt regler og heller ikke har implementeret EU-direktiver ifm. med registreringssyn.

Det har i alle år været en udfordring, fordi man i styrelsen ikke har haft den fornødne kompetence på motorcykel området. Her kan det nævnes, at SKAD har bistået med i 2016, at udforme afsnit 18.05 i VOSAK, for at skabe overskuelige regler for ombygning af motorcykler. Desværre blev der dog med forsigtighedsprincippet pålagt meget store krav, som på nogle områder må anses for værende overkill.

5.01.031 2-hjulede motorcykler

(3) 2-hjulede Motorcykler skal være forsynet med ABS.

Dette kan umiddelbart misforstås. Derfor anbefaler vi, at anmærkningen "**Før 01.01.17: Gælder ikke**", trækkes op under overskriften.

Dette ville være en fordel i alle punkter, at trække sådanne anmærkninger op under overskriften. Vigtigt er, at man på forhånd ved, hvornår en regel ikke anvendes, uden at man er tvunget til, at læse hele teksten igennem først, som kan være fra få sætninger til mange.

7.06.020 Bil

(3)-(5) – Dieselbil – forurening.

Filtersystemer i moderne dieselbiler udleder mikropartikler. Disse kan ikke måles af en almindelig synshal, da man ikke er i besiddelse af det fornødne udstyr. Udstyret er meget dyrt, og det kan være en udfordring for synshaller at investere i sådant. Men man skal være klar over, at man ikke kan måle røggas efter en partikelfilter på den korrekte måde. Se vedlagt artikel fra 2009.

Bilag 2

Generelt om dokumentation:

I Bilag 2 anføres der flere steder ”Dokumentation bestående af en godkendelse og med konkret oplysning om eventuelt nødvendige tekniske ændringer”.

Hvad angår konstruktive komponenter til både biler og motorcykler, så findes der for det meste dokumentation i form af ”TÜV Teilegutachten” og ”TÜV Technischer Bericht”. Disse dokumenter er udstyret med et KBA-P nummer og medleveres med købte konstruktive dele.

Man bør evt. under pkt. 1.2 anføre disse som eksempel, så det står klart for både erhverv og forbrugere, hvad der konkret er tale om. Der hersker en del misopfattelser, og eksempler kan positivt medvirke til at klarlægge krav til dokumentation.

1.5 Ændringer af afprøvede køretøjer

Hvorfor angives i pkt. d) 2 %, hvor det normalt er 5 % i omkredsændring (se 3.4.1 1)b), som kan godkendes uden yderligere afprøvning eller syn? Det forstås ikke, at et afprøvet køretøj skulle være anderledes, end et ikke ombygget køretøj.

Generelt bør reglerne være ens for både afprøvede (godkendte ombyggede) køretøjer, som for ikke ombyggede køretøjer. Der er ikke nogen forskel.

3.2.1.2 Luftforurening

b) Ud fra beskrivelsen må det antages, at dette udelukkende omhandler motorcykler med indsprøjtningssystem og ikke karburatorsystem. Det bør her evt. anmærkes, at reglerne kun gælder for motorcykler med EURO 3 eller højere.

3.2.1.3 Støj

b) klapper i udstødningen.

Det skal understreges, 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.

Det er uklart, hvor vidt der også findes sådanne udstødninger for biler – 2.2.1.3.

Generelt skal det bemærkes, 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 oftest anvendes alternative løsninger, som kan afvige fra de originale løsninger.

Her må det understreges, at slid og skader ikke skal føre til, at en motorcykel skal skrotes, fordi en luftfilterkasse eller udstødning ikke længere kan fås original, men kun som alternativt produkt. Styrelsen bør her gøre undtagelser ift. bilag 2, hvilket jo er muligt iht. nationale regler.

3.10 Sammensat tohjulet motorcykel

2.12 Sammensat bil

I branchesprog navngives sådan en motorcykel eller bil som "hjemmebyg". Det kan være en sproglig fordel, at anføre begrebet i parentes.

I denne forbindelse kan SKAD henvise til den af den svenske regering godkendte organisation SFRO – Sveriges fordonsbyggares riksorganisation - <https://sfro.com/>, der har gennemført afprøvninger siden 80'erne på biler og motorcykler. Ofte er der nemlig tale om "hjemmebyg".

SFRO har udgivet bøger, der er en fordel at eje som myndighed, da der er mange værdifulde tekniske oplysninger, som vi i Danmark sagtens kan bruge.

Trafikfarlige karrosseridele

Et forhold undrer os fortsat, at Færdselsstyrelsen tillader montering af ikke afprøvede sikkerhedsmæssige karrosseridele på biler, der er forbudt i f.eks. Tyskland, Sverige, Østrig mv. Her har vi i samarbejde med FORCE Technology Institut klarlagt, at der forefindes et faktisk problem i en [rapport](#). Det blev veldokumenteret, at der monteres komponenter, der direkte forringer sikkerheden i en bil.

Når Færdselsstyrelsen har så megen fokus på om- og opbygning af køretøjer, hvor man henviser generelt til en masse regler, så er det uforståeligt, at Færdselsstyrelsen tillader komponenter uden indsigelse, der forringer trafikikkerheden og må anses for værende konstruktive ændringer. Vi henviser her i blandt til EU-forordningen 2018/858, hvor sådanne eftermarkedede nævnes. Det er vores antagelse, at man netop gennem forordningen vil sætte fokus på, at man ikke monterer dårlige og delvis farlige dele på biler, som det sker i stor stil i Danmark.

Uddrag fra 2018/858

Artikel 50

Tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder

1. Komponenter og separate tekniske enheder, herunder dem, der er beregnet til eftermarkedet, må kun gøres tilgængelige på markedet eller ibrugtages, hvis de er i overensstemmelse med kravene i de relevante retsakter opført i bilag II og er mærket i overensstemmelse med artikel 38.
2. Stk. 1 finder ikke anvendelse på komponenter eller separate tekniske enheder, som er specifikt konstrueret eller udformet til køretøjer, som ikke er omfattet af denne forordning.



3. Medlemsstaterne kan tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder, der er undtaget i henhold til artikel 39 eller er beregnet til brug på køretøjer, der er omfattet af godkendelser meddelt i henhold til artikel 41, 42, 44 og 45 vedrørende den pågældende komponent eller separate tekniske enhed.

4. Medlemsstaterne kan også tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder, der skal anvendes på køretøjer, der ikke skulle typegodkendes efter denne forordning eller direktiv 2007/46/EF på det tidspunkt, hvor disse køretøjer blev gjort tilgængelige på markedet, registreret eller ibrugtaget.

5. Medlemsstaterne kan også tillade tilgængeliggørelse på markedet eller ibrugtagning af udskiftningskomponenter og separate tekniske enheder, der skal anvendes på køretøjer, for hvilke der blev meddelt typegodkendelse før ikrafttrædelsen af kravene i de relevante retsakter opført i bilag II, i overensstemmelse med kravene i den relevante retsakt, der fandt anvendelse, da de pågældende typegodkendelser oprindeligt blev meddelt.

KAPITEL XI

BESKYTTELSESKLAUSULER

Artikel 51

National vurdering vedrørende køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der mistænkes for at udgøre en alvorlig risiko eller for manglende overholdelse

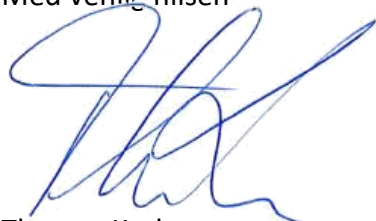
Hvis markedsovervågningsmyndighederne i en medlemsstat på grundlag af deres egne markedsovervågningsaktiviteter, eller på grundlag af oplysninger fra en godkendende myndighed eller en fabrikant eller på grundlag af klager har tilstrækkelig grund til at antage, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed udgør en alvorlig risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed eller for varetagelsen af andre almene samfundshensyn omfattet af denne forordning eller ikke overholder kravene i denne forordning, skal de foretage en vurdering af den eller det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed med hensyn til de relevante krav, der er fastsat i denne forordning. De relevante erhvervsdrivende og de relevante godkendende myndigheder skal samarbejde fuldt ud med markedsovervågningsmyndighederne, hvilket skal omfatte fremsendelse af resultaterne af alle relevante kontroller eller prøvninger udført i overensstemmelse med artikel 31.

Artikel 20 i forordning (EF) nr. 765/2008 finder anvendelse på risikovurderingen af den eller det pågældende køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed.

Yderligere Artikel 52 og 53

Det er vores håb om, at styrelsen kan drage nytte af vores hørings svar, og vi står som altid til rådighed, såfremt styrelsen har behov for teknisk support eller ønsker yderligere dialog.

Med venlig hilsen



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



PARTIKELFILTRE PÅ

Fra 1. januar skal ejere af dieslbiler uden partikelfilter betale en "dummebøde" på 1.000 kroner om året. Men er det nu så nemt at opnå syndsforladelse ved at eftermontere et partikelfilter?

Af direktør, ing. Thomas Krebs, SKAD

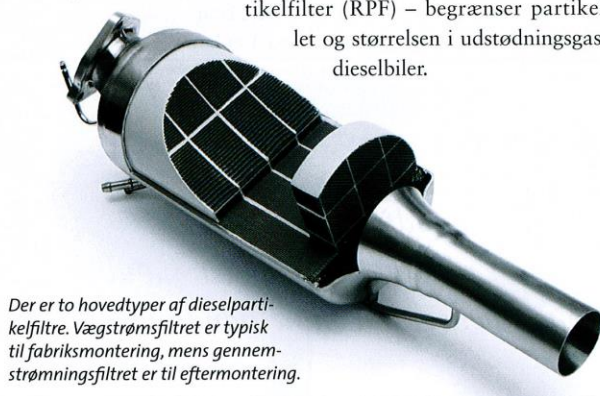
Partikelfiltre er et varmt emne, når man taler skadestofbelastning i naturen og specielt i byer. Der er dog visse forbehold omkring disse filtre, da løsningsmodellerne ikke altid leverer det forventede resultat og snarere er et kompromis. Herudover kan man i dag ikke levere filtre til alle bilmodeller, da udviklings- og godkendelsesprocessen er dyr, og udvalget dermed er begrænset.

I princippet er det dog en miljømæssig god investering at få monteret et partikelfilter. Man kan dog diskutere de politiske beslutninger på området, da man påkræver eftermontering af filtre, uden at alle bilister har mulighed for at efterkomme kravet på grund af manglende udbud af filtre.

Det betyder i klartekst, at bilister med en bil, der ikke tilgodeses af filterproducenterne, ikke har mulighed for at blive udstyret med et filter, hvilket betyder en mangeårig strafafgift fremover.

Så hvordan fungerer sådan et partikelfilter for dieslbiler?

Et dieselpartikelfilter (DPF) – også kaldet røgpartikelfilter (RPF) – begrænser partikelantallet og størrelsen i udstødningsgasser fra dieslbiler.



Der er to hovedtyper af dieselpartikelfiltre. Vægstrømsfiltret er typisk til fabriksmontering, mens gennemstrømningsfiltret er til eftermontering.

De to filtertyper

Der findes to forskellige typer:

Vægstrømsfilteret (Wall-flow - lukket system), hvor partiklerne bliver presset igennem en porøs væg, og *Gennemstrømningsfiltret* (åbent system), hvor udstødningsgassen løber langs med indersiden gennem et filter.

Vægstrømsfilteret anvendes typisk til montering i bilproduktionen. Modtrykket i udstødningen øges, hvorved bilens motorstyring øger tilførsel af brændstof. Derfor øges brændstofforbruget på disse biler en lille smule. Rensning af udstødningsgasserne er over 95 procent.

Gennemstrømningsfilteret anvendes til eftermontering. Partiklerne bliver oplagret på filteroverfladen, hvor de på grund af den store temperatur bliver løbende forbrændt. Denne filtertype har en meget ringe filtrering for partikler med en størrelse mindre end 100 nm. Sænkningen af den samlede partikelmængde ligger typisk mellem 30 – 40 procent. Modtrykket i udstødningsanlægget har dog en positiv effekt, fordi brændstofforbruget typisk ikke stiger.

En eftermontering af sådanne filtre kræver ikke yderligere tekniske foranstaltninger på bilen.

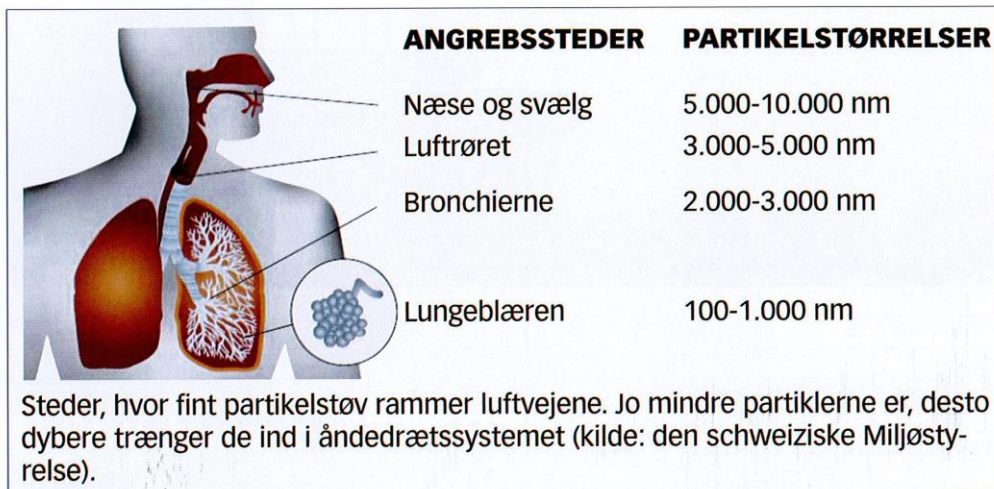
Teknisk kontrol

Kontrol af udstødningsgasser kan i dag ikke gennemføres, da de bestående røggastestere, der findes på værksteder og hos synsvirksomheder, ikke kan måle de meget små partikelstørrelser, et partikelfilter udstøder. Dermed kan funktionen af et filter ikke kontrolleres, indtil den nye teknologi, som specielt en europæisk producent af måleudstyr har udviklet, få godkendt målemetoden.

Dette ligger dog et godt stykke ud i fremtiden, og

DIESELBILER

- en god beslutning?



der kræves rigtig store investeringer ude på synshalerne. Det eneste, man kan kontrollere ved syn, er, at et filter med de fornødne godkendelser er monteret eller ej.

Helbred

Helbredsmæssigt står man tilbage med en problemstilling, fordi partikelfiltre filtrerer udstødningsskassen på sådan en måde, at der udelukkende udledes meget små partikler, der kan nå ned i de mindste blodkar i lungen. Dermed sker der en mere dybdegående forurening af lungen og blodkarrene i kroppen.

Politiske beslutninger i Tyskland

Politiske tiltag blandt andet i Tyskland består, i at personer, der allerede i 2006 har eftermonteret partikelfiltre, kan få udbetalt en godtgørelse på 330,00

Euro med tilbagevirkende kraft. Der er også indført betydelige strafafgifter, såfremt man ikke har eftermonteret et partikelfilter.

Her anvendes de nye regler for Euro 5, som tillader maksimalt 5 mikrogram pr. kørt kilometer.

Monteringsmuligheder

I dag findes der langt fra dieselpartikelfiltre for alle bilmodeller, da producenterne af filtrene udelukkende fremstiller filtre for de mest solgte modeller, typisk i Tyskland.

For at kunne producere og sælge et filter til en bilmodel, skal man få godkendelser fra KBA (Kraftfahrts Bundesamt). Da disse godkendelser er kostbare, så kan der gå nogen tid, før alle køretøjer kan udstyres med partikelfiltre.

Fra: [Transporterhvervets Uddannelser](#)
Til: [Færdselsstyrelsen](#)
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse - 2022-297133
Dato: 17. januar 2024 15:48:10
Vedhæftede filer: [image006.png](#)
[image001.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Heidi Christiane Christensen

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454517
E-mail: hec@tur.dk

