

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: TS20000-00435
09-12-2021

Høringsnotat

Bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre

Færdselsstyrelsen har den 13. september 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 11. oktober 2021.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ATAX (Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport), Danske Speditører, FDM (Forenede Danske Motorejere) og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Autobranchen Danmark, Bilbranchen, Bilsynsbranchen og et samlet høringssvar fra DAJOLKA og Dieter Schäebethal Aps.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Autobranchen Danmark vurderer det ikke for realistisk, at de berørte køretøjer vil få eftermonteret partikelfilteret, da det ikke vil være teknisk muligt eller rentabelt for ejeren. Autobranchen Danmark bemærker ligeledes, at de gentager deres opfordring til miljøministeren om, at den kommende indførelse af miljøzoner bør ledsages af en forhøjet skrotpræmie for de berørte køretøjer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastet tilvejebringer et grundlag for at få godkendt visse partikelfiltre til eftermontering. Bekendtgørelsesudkastet stiller således ikke krav om eftermontering af partikelfiltre, men giver mulighed for godkendelse af partikelfiltre til eftermontering, hvis man færdes i områder, der måtte være omfattet af kommunernes miljøzoner og ligeledes måtte ønske fritagelse for partikeludledningsafgift. Med fastsættelsen af regler for

godkendelse af partikelfiltre til eftermontering, etableres samtidigt et grundlag for et marked for eftermontering af partikelfiltrene.

Bekendtgørelsesudkastet vedrører indførelsen af en godkendelsesordning, hvorfor høringsvar med forslag til ændringer til miljøministerens område ikke vil blive besvaret i denne sammenhæng.

Bilbranchen vurderer, at en udvidet adgang til at eftermontere partikelfiltre i andre køretøjer end dem, som køretøjet er godkendt til i dag, vil indebære en række praktiske udfordringer for deres medlemmer. Det vurderes endvidere, at den udvidede adgang til eftermontering vil stille store dokumentationskrav for montørerne. Det vurderes derudover, at ordningen vil være en forholdsvis dyr løsning, der samtidigt hæver vedligeholdelsesomkostningerne væsentligt på køretøjerne. Endeligt bemærkes det, at partikelfiltrene vil indebære en række negative konsekvenser for køretøjets ydeevne, da bilerne ikke er konstrueret til at få eftermonteret partikelfilter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastet har til formål at tilvejebringe en ordning for godkendelse af visse partikelfiltre til eftermontering. Bekendtgørelsesudkastet stiller således ikke krav om eftermontering af partikelfilter, men giver mulighed for godkendelse af partikelfiltre til eftermontering med henblik på færdsel i miljøzonerne for de person- og varebiler, der måtte være omfattet af ordningen.

For så vidt angår Bilbranchens bemærkning om montørernes dokumentationskrav, er der efter Færdselsstyrelsens vurdering tale om en mindre administrativ byrde, der består i udfyldelse og attestering af en standardformular

2. Tekniske bemærkninger

Bilsynsbranchen vurderer indledningsvist, at den nye definition af motorkode bør medføre en omarbejdning af side 612 i *Vejledning om Syn af Køretøjer (herefter VOSAK)*.

Dertil vurderer de, at placeringskravet om afvigelsen på 300 mm må gælde den ulineære afstand fra forbrændingskammeret målt langs gasstrømmen inkl. afstande til oprindeligt anbragt turbo og dieselkatalysator, og ikke den faktiske nærhed.

De vurderer ligeledes, at den offentlige høring skulle være stilet direkte til universiteter, tekniske tjenester og det prøvningslaboratorium, der har bistået med eksisterende danske principgodkendelser af lukkede partikelfiltre til eftermontering.

Det vurderes endvidere, at der ikke ses en tilsigtet skærpelse af den røggastest, der skal foretages ved syn af køretøjet. Det vurderes endeligt, at der ikke i bekendtgørelsesudkastet ses inddraget nogen kontrol af dieseloxidationskatalysatoren, ligesom der ikke ses tiltag om konkrete synsfor skrifter for komponentkontrol udover overensstemmelsen med eftermonteringserklæringen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker indledningsvist, at de ændringer til motormærkningen, som følger af bekendtgørelsesudkastet, vil medføre et behov for ajourføring af VOSAK. For så vidt angår Bilsynsbranchens bemærkning om placeringskravet om afvigelsen på 300mm, er dette præciseret i bekendtgørelsesudkastets bilag 1.

Færdselsstyrelsen vurderer ved den enkelte høring, om der er behov for at udvide kredsen af høringsparter. Styrelsen sørger i alle tilfælde for, at høringsmaterialet offentliggøres på høringsportalen, således at alle har mulighed for at indgive et høringssvar.

For så vidt angår bemærkningen om kontrol af røggasmålingen, bemærker Færdselsstyrelsen, at der efter den gældende praksis for kontrol af eftermonterede partikelfiltre ved syn af køretøjer, foretages kontrollen udelukkende ved brug af røggasmåling. Køretøjet skal i den forbindelse overholde de krav, der fremgår af VOSAK i pkt. 19.09 som gælder for de nuværende regler for røggasmåling ved foretagelse af syn af køretøjer.

Bilag 1 justeres som følge af bemærkningen om dieseloxidationskatalysator. Det vil således fremgå af bilag 1, at såfremt den oprindelige godkendelse er betinget af en udskiftning af dieseloxidationskatalysatoren, skal dette også medtages for model 1 og 2 ved den udvidede godkendelse.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at VOSAK vil blive ændret således at det her fremgår, at der ved godkendelsen af køretøjet ved syn skal medbringes de til filteret medfølgende godkendelser, således at synsvirksomheden kan gennemføre kontrollen. Det vil således være bilag 2, der skal vedlægges som dokumentation på dokumentportalen.

For så angår bemærkningen om overensstemmelsen med EU-reglerne i relation til indgivelse af oplysninger fra underskriveren af overensstemmelseserklæringen, er det Færdselsstyrelsens vurdering, at de indleverede attesterede overensstemmelseserklæringer behandles efter de gældende regler i databeskyttelseslovgivningen.

DAJOLKA og Dieter Schäebethal Aps har indgivet et samlet høringssvar.

De vurderer, at motorkoden ikke altid giver en unik identifikation af køretøjets emissionsnorm, da enkelte fabrikanter anvender samme motorkode, som kan have forskellige emissionsnormer. DAJOLKA foreslår i den sammenhæng, at motorkoden og emissionsnormen skal stemme overens og eventuelt med oplysninger om EGR.

De foreslår ligeledes, at samspillet med partikelfilter og katalysator skal inddrages i godkendelsesordningen af partikelfiltrene, herunder ved inddragelse af EC-godkendelsen som erstatningskatalysator og erstatningslyddæmper.

Derudover vurderer de, at producenten af partikelfiltrene kan erklære overensstemmelse mellem EURO 3- og EURO 4-køretøjer, såfremt producenten skønner dette ud fra en vurdering af køretøjets motorkode og vægt.

De vurderer endeligt, at et partikelfilter godkendt til et EURO 3-køretøj, skal kunne anvendes på et EURO 4-køretøj, såfremt der er tale om en ensartet motorkode, turbo og indsprøjtningssystem, baseret udelukkende på en producenterklæring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det ud fra beskrivelsen fra DAJOLKA og Dieter Schäebethal Aps, er muligt at godkende partikelfiltre efter den nye bekendtgørelse til køretøjer, der er godkendt efter en lavere EURO-norm, såfremt partikelfiltret er godkendt til EURO 3-køretøjer. Det præciseres på den baggrund i bekendtgørelsesudkastets bilag 1, at partikelfilteret kan godkendes til tilsvarende eller højere EURO-norm.

Ligeledes præciseres det i bekendtgørelsesudkastets bilag 1, at såfremt den oprindelige godkendelse omfatter en ny dieseloxydationskatalysator, vil dette også gøre sig gældende for en ny godkendelse i henhold til ordningen.

Færdselsstyrelsen bemærker endeligt, at det ikke vurderes tilstrækkeligt med en ordning bestående udelukkende på en producenterklæring af opfyldelsen af betingelserne i bilag 1. Det er således efter Færdselsstyrelsens vurdering, at kravet om samme motorkode og samme placering i udstødningssystemet opfylder samme formål som en vurdering ud fra vægt og motorkode.

Bilag 1

Høringsliste

3F Fælles Fagligt Forbund

ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport

ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Bilsynsbranchen

Dansk Erhverv

Dansk PersonTransport (DPT)

Danske Regioner

Danske Speditører

Datatilsynet

DI - Dansk Industri

DI Transport

DTL - Danske Vognmænd

DTL's arbejdsgiverforening

Erhvervsstyrelsen (OBR)

FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd

FDM (Forenede Danske Motorejere)

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet

Miljøministeriet

Skatteministeriet

Miljøstyrelsen