

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2024-888066
20-05-2025

Høringsnotat

Bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre

Færdselsstyrelsen har den 18. december 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre i høring hos de høringsparter, som er nævnt i bilag 1. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 22. januar 2025.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Transporterhvervets Uddannelser (TUR), AutoBranchen Danmark, DTL - Danske Vognmænd og Dansk Erhverv.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Mobility Denmark og Teknologisk Institut.

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

Mobility Denmark bemærker, at de ingen særlige bemærkninger har til bekendtgørelsesudkastet og oplyser, at de forstår udkastet til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre således, at kravene til et eftermonteret partikelfilter herefter vil være enslydende for såvel M1, N1 og M2 med totalvægt op til 3.500 kg (stor personbil).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er korrekt, at M2-køretøjer på eller under 3.500 kg inkluderes i den nuværende ordning for M1 og N1 under 3.500 kg.

2. Bemærkninger til § 1

Teknologisk Institut bemærker, at det i § 1 kan præciseres, at ordningen gælder for personbiler (M1), varebiler (N1) og for store personbiler (M2) med plads til mere end ni personer og under 3.500 kg tilladt totalvægt.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at § 1 allerede indeholder den ønskede præcisering, og derfor fastholdes formuleringen uændret.

3. Bemærkninger til § 2

Teknologisk Institut bemærker, at det i § 2, stk. 3, med fordel kan præciseres, hvad der menes med "svarer til" på en måde, som omfatter de relevante systemer, der skal understøtte partikelfiltret.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at § 2, stk. 3, er formuleret med henblik på køretøjer, der findes i versioner med og uden fabriksmonteret partikelfilter. Denne ordning er derfor tiltænkt køretøjer, der får eftermonteret et partikelfilter, som køretøjet havde mulighed for at få, da det var nyt.

4. Bemærkninger til bilaget, afsnit 1, pkt. 15-26

Teknologisk Institut bemærker, at de angivne intervaller fordrer et meget omfattende testforløb. Hvis disse tests skal udføres ved en teknisk tjeneste eller anerkendt prøvningsinstans, vil det være meget omkostningstungt for en importør eller producent, særligt i forhold til at det danske marked for eftermonterede filtre er begrænset og i nedgang.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de partikelfiltre, der er godkendt efter den tyske ordning til eftermontering, skal efterleve en lang række krav. De partikelfiltre, der skal godkendes efter den danske ordning, skal leve op til samme krav. Dette er for at sikre forbrugerne i forhold til partikelfilternes levetid og forventede reduktion af partikelforureningen samt sikre, at partikelfilteret ikke medfører risiko for brand.

5. Bemærkninger til bilaget, afsnit 2, pkt. 2.1. og 2.2.

Teknologisk Institut bemærker til kravet om, at motorkoden er "identisk" med den oprindelige, bør erstattes af "overordnet" eller "i samme serie", hvis der anvendes motorkoder med følgenumre (fx Renault). Laboratoriet må have bemyndigelse til at vurdere, om der reelt er tale om følgenumre eller forskellige motortyper.

Krav om identiske motorkoder for godkendelser kan efter Teknologisk Instituts opfattelse udgøre et problem, blandt andet fordi motorkoder kan være forskellige for identiske motorer, som anvendes i andre mærker af biler end producentens egne. Det vil være mere hensigtsmæssigt at

stille krav til motorfamilien (f.eks. TDI), modelbetegnelse, slagvolumen og evt. ydelse eller identisk teknik (fx indsprøjtningssystem), uanset hvilket bilmærke eller bilmodel motoren ligger i.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen er justeret som følge af høringssvaret. Det bliver herefter også muligt for køretøjsfabrikanten at erklære overensstemmelse mellem den motor, der er i køretøjet, og den motor, der er i det køretøj, som partikelfiltret er godkendt til.

6. Bemærkninger til bilaget, afsnit 2, pkt. 2.3.3.1.

Teknologisk Institut bemærker, at der til nr. 2 kan gives metodefrihed ved bestemmelse af PM/PN, med det overordnede formål at dokumentere enten PM eller PN, i enten rullefelt eller på vej.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med bestemmelsen er, at den tekniske tjeneste eller godkendte prøvningsinstans kan vælge, om de vil måle partikelmasse eller partikelantal, så længe partikelfilteret reducerer med 30 % som forskrevet.

7. Bemærkninger til bilaget, afsnit 2, pkt. 2.3.3.2.

Teknologisk Institut bemærker, at nr. 1 og 3 kræver konditionering/stabilitetstest over 2 x 2 x 20 gange RDE (> 6400 km kørsel), før den egentlige måling. Dette bør kunne erstattes af en "tilsvarende distance" dokumenteret med GPS eller lignende, evt. et stabilitetskriterium, så laboratoriet ikke skal køre 6400 km.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen er justeret på baggrund af høringssvaret, så det nu fremgår, at den tekniske tjeneste eller godkendte prøvningsinstans alene skal sikre, at partikelfilteret ældes i overensstemmelse med kravet om konditionering/stabilitetstest. Hvis den tekniske tjeneste sikrer, at dette kan ske gennem en GPS-overvågning eller lignende, så vil kravet være overholdt. Laboratoriet skal i den forbindelse være opmærksom på kravet om hastighed, og hvor stor en del af ældningen, der kan foretages ved de forskellige hastigheder.

8. Bemærkninger til bilaget, afsnit 2, pkt. 2.3.4.2.

Teknologisk Institut bemærker, at det bliver vanskeligt at opnå 15 % afvigelse, som er kriteriet, i betragtning af både metodeusikkerhed og den uforudsigelige effektivitet af åbne partikelfiltre.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at prøvningen skal vise, at partikelfilteret er stabilt i reduktionsevnen, og derfor fastholdes kravet om afvigelsen.

9. Bemærkninger til bilaget, afsnit 2, pkt. 2.3.4.3.

Teknologisk Institut bemærker, at opacitetsmåling må anses for et forældet princip, som anvendtes før de nyere og mere præcise metoder til bestemmelse af PN og PM. Røggasmåling virker derfor redundant, medmindre det udføres for at opnå større sikkerhed for senere godkendelse i synshal, hvor der også anvendes opacitetsmåling.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet fastholdes under hensyn til periodesyn, da biler, der har fået eftermonteret et partikelfilter, i forbindelse med periodesyn skal have målt røggastæthed.

10. Bemærkninger til bilaget, afsnit 2, pkt. 2.3.4.5. og 3.4.4.

Teknologisk Institut bemærker, at pkt. 2.3.4.5. og 3.4.4. kræver, at anden reguleret emission skal være under niveauet for den oprindelige godkendelse. Det bør specificeres, at partikelemission (PM og PN) ikke regnes for "anden reguleret emission". Specifikt er "andre" emissioner CO, NOx og HC, som måles og beregnes i g/km målt over den relevante testcyklus. Denne cyklus bør være enten en RDE eller NEDC testcyklus. Det bemærkes, at niveauet for ældre biler grundet slid på mekaniske dele i motoren kan ligge væsentligt over de oprindeligt godkendte, og det kan derfor give mening at stille krav om, at niveauerne ikke må stige yderligere ved eftermontering.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen er justeret på baggrund af Teknologisk Instituts bemærkning.

11. Bemærkninger til bilaget, afsnit 2, pkt. 2.3.4.6.

Teknologisk Institut bemærker, at det kan overvejes at præcisere hvilke metoder, som skal anvendes til støjmåling, fx standpladsmåling. Kravet virker dog overflødigt for så vidt, at den oprindelige lyddæmper i udstødningssystemet er bibeholdt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den tekniske tjeneste eller godkendte prøvningsinstans skal sikre, at bilen ikke støjer mere i den eftermonterede tilstand end i den oprindelige tilstand.

12. Bemærkninger til bilaget, afsnit 3, pkt. 3.2.

Teknologisk Institut bemærker til nr. 3, at pointen om, at emissioner på ældre biler ofte kan overskride den oprindelige regulering, også gælder her.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen fastholder kravet til emissionsniveauet for køretøjet før det anvendes som prøvningskøretøj, da det er vigtigt, at det køretøj, der anvendes til levetidstesten, er i god teknisk stand, da partikelfilteret på denne måde får de mest optimale betingelser for godkendelse.

13. Bemærkninger til bilaget, afsnit 3, pkt. 3.3.2.2.

Teknologisk Institut bemærker, at levetidstest ved 2000 km kørsel i NEDC på rullefelt er en meget omfattende og omkostningstung opgave. Kørsel i normal trafik vil derimod kunne fungere som et passende alternativ, hvor de 2000 km kan køres i løbet af 1-2 måneder forud for en gentagelse af NEDC-test i rullefelt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen er justeret på baggrund af bemærkningen. Det fremgår således, at den tekniske tjeneste eller godkendte prøvningsinstans skal sikre, at prøvningsrækken gennemføres.

14. Bemærkninger til bilaget, afsnit 3, pkt. 3.3.2.4.

Teknologisk Institut bemærker, at der er mange usikkerheder ved denne test, som kan gøre det svært at vurdere, om kriterierne for testen er opfyldt, og om testen giver den sikkerhed for termisk stabilitet, som ønskes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at testen er magen til den test, som partikelfiltre skal opfylde efter den tyske ordning. De partikelfiltre, der godkendes efter den danske ordning, skal således leve op til de samme krav.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AutoBranchen Danmark
AutoCamperRådet (ACR)
Bilbranchen
Camping Outdoor Danmark
DANAK - Den Danske Akkrediteringsfond
Danmarks Frie AutoCampere
Dansk Bilforhandler Union (DBFU)
Dansk Camping Union (DCU)
Dansk Erhverv
Dansk Handicap Forbund
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Det Centrale Handicapråd
DH - Danske Handicaporganisationer
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
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer

Miljø- og Ligestillingsministeriet

Miljøstyrelsen

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rådet for Sikker Trafik

Teknologisk Institut

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet