

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 20-12-2024 10:11:29 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over udkast til visse eftermonterede partikelfiltre (j.nr.: 2024-888066)

Kære Maria

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454513
E-mail: aat@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

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

From: Christian Richter <cri@abdk.dk>
Sent: 15-01-2025 16:37:39 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: mawl@fstyr.dk <mawl@fstyr.dk>; Abid Khan <akh@abdk.dk>
Subject: VS: Høring over udkast til visse eftermonterede partikelfiltre (j.nr.: 2024-888066)
Attachments: Udkast til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre.pdf, Høringsbrev.pdf, Høringsliste.pdf, Signaturbevis.txt

Hej Maria.

AutoBranchen Danmark har umiddelbart ingen bemærkninger til dette, men vi takker for at være blevet hørt.

Med venlig hilsen



Christian Richter
Kommunikations- og politisk rådgiver

AutoBranchen Danmark
Langebrogade 3b
1411 København K

Hovednummer: 33 31 45 55
Mobil: 31 23 57 24
Email: cri@abdk.dk



AutoBranchen Danmark



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: 2024-888066

Vor ref.: OHO/fba

Dato: 20.1.2025

Høringssvar over udkast til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre

DTL Danske Vognmænd takker for modtagelsen af udkast til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikel-filtre i høring.

DTL Danske Vognmænd har ingen kommentarer til den fremsendte høring.

Med venlig hilsen

Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Til Færdselsstyrelsen

Høringssvar (j.nr. 2024-888066):

Udkast til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre

Mobility Denmark har ingen særlige bemærkninger til ovenstående høring, idet vi henviser til vores høringssvar af 20. januar 2025 til Miljøstyrelsen vedrørende udkast til ændring af den tekniske miljøzonebekendtgørelse (j.nr. 2023-100341).

Denne høring angik ændring af miljøzonereglerne, så de inkluderer M2-køretøjer med en totalvægt på op til 3.500 kg. på de samme betingelser som gælder for M1-køretøjer. Vi konstaterer, at undergruppen af M2-køretøjer med en totalvægt på højst 3.500 kg ikke er omfattet af de eksisterende miljøzoneregler, og dermed falder helt uden for reguleringen.

Vi har bemærket til ændringen af den tekniske miljøzonebekendtgørelse, at vi antager, at de tekniske krav til M2-køretøjernes emissioner og forureningsbegrænsende udstyr (her et eftermonteret partikelfilter) vil være de samme, som gælder for M1-køretøjer således, at de to kategorier ligestilles.

Vi forstår det foreliggende udkast 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). Dermed er der efter vores vurdering overensstemmelse mellem de to regelsæt.

Vi har ingen kommentarer til udkastet for så vidt angår de specifikke tekniske krav (§§ 2-4), krav til godkendelse (§§ 5-6), krav til montering (§7) eller til dokumentation ved syn og godkendelse i synshallen (§§ 8-9).

Vi bemærker, at Mobility Denmark ikke står opført på den officielle høringsliste til denne høring. Selvom dette ikke forhindrer os i at give høringssvar, så beder vi om, at Færdselsstyrelsen inkluderer os på ALLE lignende høringer fremover og under alle omstændigheder på alle høringer, der vedrører tekniske krav til køretøjer.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

[Eksternt billede ikke indlæst]

Telefon +45 23 23 25 20

E-mail oki@mobility.dk

Fra: Færdselsstyrelsen <noreply@fstyr.dk>

Sendt: 19. december 2024 14:45

Til: Ole Kirkelund <oki@mobility.dk>

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sagsnr.: 2024-888066

Den 22. januar 2025

Dansk Erhvervs bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til ovenstående høring.

Dansk Erhverv har ingen umiddelbare bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Mie Holbech Gustavsén
Erhvervspolitisk konsulent



**TEKNOLOGISK
INSTITUT**

Færdselsstyrelsen

Att. J.nr 2024-888066
Maria Winkel Lorenzen
Trafik & Transport
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Teknologisk Institut
Kongsvang Allé 29
8000 Aarhus C

Tlf. +45 72 20 20 00
info@teknologisk.dk
www.teknologisk.dk

22. januar 2025

Høringssvar vedr. Bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre J. nr. 2024-888066

Herunder bemærkninger til "Udkast til Bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre"

§ 1. Det kunne præciseres at ordningen gælder for personbiler (M1), varebiler (N1) samt for store personbiler (M2) med plads til mere end ni personer og under 3500 kg tilladt totalvægt.

§ 2 Stk. 3: Det kan med fordel præciseres hvad der menes med "svarer til" på en måde som omfatter de relevante systemer der skal understøtte partikelfilteret.

Herunder bemærkninger til bilaget:

Pkt. 15-26 i definitioner: 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.

2.1., 2.1.2. Pkt. 1, 2.2. samt 2.2.2 Pkt. 1 kræver at motorkoden er "identisk" med den oprindelige. Dette 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 vores 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 (Fx TDI), modelbetegnelse, slagvolumen, evt. ydelse eller identisk teknik (fx indsprøjtningssystem), uanset hvilket bilmærke eller bilmodel motoren ligger i.

2.3.3.1 Pkt. 2 Paragraffen kan evt. give prøveinstans metodefrihed til bestemmelse af PM/PN, med det overordnede formål at dokumentere enten PM eller PN, i enten rullefelt eller på vej.

2.3.3.2. Pkt. 1+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.



2.3.4.2 Det vil efter vores opfattelse blive vanskeligt at opnå 15 % afvigelse som er kriteriet, i betragtning af både metodeusikkerhed og den uforudsigelige effektivitet af åbne partikelfiltre.

2.3.4.3 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 størres sikkerhed for senere godkendelse i synshal, hvor der også anvendes opacitetsmåling.

2.3.4.5. samt 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, NO_x 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.

2.3.4.6 Der kan eventuelt præciseres hvilke metoder som skal anvendes til støjmåling, fx standpladsmåling. Kravet virker dog overflødigt for så vidt at dem oprindelige lyddæmper i udstødningssystemet er bibeholdt.

3.2 – pkt. 3 Vi gentager pointen at emissioner på ældre biler ofte kan overskride den oprindelige regulering.

3.3.2.2 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.

3.3.2.4 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.

På vegne af Teknologisk Institut

Jakob Christian Legarth Søndergaard

Sektionsleder, Grønne Energisystemer

M: +45 72 20 28 03

E: jcls@teknologisk.dk