

From: Lasse Repsholt <lre@dpt-dk.org>
Sent: 19-06-2025 14:43:44 (UTC +02)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: nlzs@fstyr.dk <nlzs@fstyr.dk>
Subject: Høringssvar: Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (Sagsnr.: 2025-1069357)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Færdselsstyrelsen
Færdselsstyrelsen
Att. Nadja Schrøer

Sendt pr, mail til info@fstyr.dk,
Cc. til nlzs@fstyr.dk

Bemærkninger til denne bestemmelse:

"Mønsterdybde I punkt 8.02.002 (2) b) ændres kravet til minimumsmønsterdybde på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg. Kravet til minimumsmønsterdybden sættes op fra 1,0 mm til 1,6 mm."

Vi har noteret os kravet om øget mønsterdybde og kan konstatere, at man hermed lægger sig på samme niveau (krav) for mønsterdybde for tunge køretøjer som hos vores skandinaviske nabolande.

Af Færdselsstyrelsens vejgrebsanalyse fra den 6. december 2024 fremgår:

"Færdselsstyrelsen bemærker, at de øvrige lande, som der er indhentet bidrag fra, har strengere regler for mønsterdybde på tunge køretøjer. Der er ikke lavet test og undersøgelser af, hvad mønsterdybde betyder på tunge køretøjer. Færdselsstyrelsen anbefaler derfor, at det undersøges, om mønsterdybde har en betydning på tunge køretøjer og i tilfælde af, at det har en betydning, hvilken betydning det har."

Vi er dog ikke bekendte med sådanne undersøgelser har fundet sted, og hvad resultatet i givet fald er. DPT vil opfordre til, at Færdselsstyrelsen følger op på denne anbefaling om undersøgelse.

Det anføres i høringsbrevet, at der ikke vil være økonomiske efterlevelseseffekter af kravet om mønsterdybde, da reglerne allerede efterleves i praksis. DPT vil opfordre til, at Færdselsstyrelsen følger op på denne problemstilling, da vi ikke fra DPT's side kunne afvise, at det skærpede krav til mønsterdybde vil påføre vores medlemsvirksomheder meromkostninger i form af hyppigere dækskifte og øget værkstedstid for deres køretøjer.

Afslutningsvis vil vi konstatere, at kravet om øget mønsterdybde skal ses i sammenhæng med de overvejelser, der er gjort i forbindelse med ændringerne af Færdselsloven og skærpede krav til dæk ved kørsel på sne- eller isdækkede veje og hårdt vinterføre. Med en ikrafttrædelse den 1. juli 2025 indføres reglerne med ganske kort varsel, og vi vil derfor opfordre til, at de håndhæves og administreres med en vis konduite fra myndighedernes side.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Lasse Repsholt

Sektorchef

Dansk PersonTransport / Danish Passenger Transport

Nørre Farimagsgade 11, 3. tv

DK-1364 København K

Tel: +45 7022 7099

Mob: +45 2047 8003

lre@danskpersontransport.dk

www.danskpersontransport.dk

Dansk PersonTransport

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 19-06-2025 10:02:49 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: nlzs@fstyr.dk <nlzs@fstyr.dk>
Subject: Høring; sagsnr. 2025-1069357

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Att: Færdselsstyrelsen

Køretøjsopbyggerne har noteret sig ovenstående høring, og skal udtrykke stor tilfredshed med især lempelsen af krav til arbejdslygter. Der har været et massivt pres fra en række aktører på især leverandør-siden, og det er dejligt at se, Færdselsstyrelsen har været lydhør overfor saglige, gode, argumenter.

Derudover har Køretøjsopbyggerne inden bemærkninger.

Venlig hilsen



**Køretøjsopbyggerne
under Dansk
Bilbrancheråd**

☎ +45 4399 6633
✉ info@dbr.dk
🌐 www.dbr.dk

Johanne Berner Hansen

*Sekretariatsleder,
advokat (H), mediator*

+45 2241 5103

jbh@dbr.dk

Kirkevej 1-3, 4 - 2630
Taastrup

Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 43 15 54 90
For vores privatlivspolitik se [her](#).



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

19. juni 2025

Vedr.: Deres sagsnr. 2025-1069357 – Udkast til bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse – 22. maj 2025

Vi bekræfter hermed modtagelsen af udsendte høring over bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Dæk Specialisternes Landsforening støtter den foreslåede ændring af punkt 8.02.002 (2) b), hvori kravet til minimumsmønsterdybde sættes op fra 1,0 mm til 1,6 mm på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg.

Dæk Specialisternes Landsforening foreslår endvidere, at Færdselsstyrelsen hurtigst muligt foranlediger, som Færdselsstyrelsen anbefaler i Vejgrebsanalysen – ”Sagsnummer: 2024-638208 – 10.1 ”Færdselsstyrelsens anbefaling””, at det undersøges om mønsterdybde har en betydning på tunge køretøjer og i tilfælde af, at det har en betydning, hvilken betydning det har.

En sådan undersøgelse vil kunne afklare, hvorvidt der fremadrettet vil kunne være behov for og gevinst ved, for såvel trafiksikkerhed og mobilitet, at stille yderligere krav til minimumsmønsterdybden på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg, i vinterføre.

Med venlig hilsen
Dæk Specialisternes Landsforening

Volker Nitz
direktør

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

19. juni 2025

Vedr.: Deres sagsnr. 2025-1069357 – Udkast til bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse – 22. maj 2025

Vi bekræfter hermed modtagelsen af udsendte høring over bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Dækimportørforeningen støtter den foreslåede ændring af punkt 8.02.002 (2) b), hvori kravet til minimumsmønsterdybde sættes op fra 1,0 mm til 1,6 mm på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg.

Dækimportørforeningen foreslår endvidere, at Færdselsstyrelsen hurtigst muligt foranlediger, som Færdselsstyrelsen anbefaler i Vejgrebsanalysen – ”Sagsnummer: 2024-638208 – 10.1 ”Færdselsstyrelsens anbefaling””, at det undersøges om mønsterdybde har en betydning på tunge køretøjer og i tilfælde af, at det har en betydning, hvilken betydning det har.

En sådan undersøgelse vil kunne afklare, hvorvidt der fremadrettet vil kunne være behov for og gevinst ved, for såvel trafiksikkerhed og mobilitet, at stille yderligere krav til minimumsmønsterdybden på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg, i vinterføre.

Med venlig hilsen
Dækimportørforeningen



Volker Nitz
direktør

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att.: Nadja Schröer /Sagsnr. 2025-1069357

Deres ref.: Nadja Schröer Vor ref.: OHO/ fba 25-177

Dato: 19.6.2025

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring til udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Arbejdslys

DTL-Danske Vognmænd er positiv over for dette nye forslag til bekendtgørelsen. Det er glædeligt, at reglerne for arbejdslys (6.02.007) er blevet blødt op, så lamperne kan anvendes til at lyse, når der er behov for det.

Dolly

Ved dolly forstås en påhængsvogn med stiv trækstang, der er beregnet til at være trækraft for sættevogn.

Da en dolly fint kan trække en tom blokvogn, der falder inden for maks. bredde på 2,55 m samt gældende længde for almindelig sættevogn, bør teksten ændres til

Dolly

Ved dolly forstås en påhængsvogn med stiv trækstang, der er beregnet til at være trækraft for sættevogn eller en bloksættevogn

Mønsterdybde

DTL-Danske Vognmænd noterer, at i punkt 8.02.002 (2) b) ændres kravet til minimumsmønsterdybde på dæk fra 1,0 mm til 1,6 mm på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg. I forbindelse med den meget korte frist for ikrafttrædelse den 1. juli i år, må det forudses, at der på en del køretøjer må skiftes til nye dæk, eventuelt vinterdæk, tidligere på sæsonen end ellers planlagt.

Forslag til lidt mere tolerance (9.09.001)

Der bør på lastbiler med kraner, som har støtteben eller lignende udstyr på siderne af lastbilchassiset, indføres en større toleranceafstand for sideafskærmningen mellem støtteben og den øvrige del af opbygningen. Det skal eksempelvis give den fornødne plads til, at støttebensplader, som i transportstilling ligger lodret i holdere på siden af støttebenene, kan passere sideafskærmningen, når støttebenene skydes ud eller trækkes ind, eller når pladerne trækkes ud med håndkraft. Når støttebenspladerne er placeret på siden af støttebenene eller i holdere lige ved siden af, skyldes det, at de ofte er tunge, og det derfor er ergonomisk hensigtsmæssigt, at de skal håndteres på så kort en afstand som muligt ud til det sted, hvor de skal lægges under støttebenet. Ofte er denne type opbygning udført således, at støttebenene erstatter sideværnet, fordi støttebenene går så langt ud til siderne som muligt i transportstilling.

Længere afstand mellem ladopbygninger

DTL vil opfordre til at reglen om maks. 2,00 m mellem opbygninger (bagsmæk på forvogn og forsmæk på påhængsvogn) afskaffes eller ændres til 3,50 m, fordi det vil muliggøre, at tippeladsvogntog kan køre påhængskøretøjet i vinkel og tippe forvognen af, uden at skulle koble påhængsvognen fra. Denne løsning anvendes i høj grad i Nordamerika og alle de øvrige nordiske lande. Desuden er den tilladte længde ved ikke-registreringspligtige påhængskøretøjer helt oppe på 4,00 m. Løsningen sparer tid, rigtig meget tid, og er samtidig med til at højne trafiksikkerheden, fordi der ikke skal kobles af og på mange gange i løbet af en dag. Hver gang, der skal kobles af, skal påhængsvognen parkeres, og der skal laves ekstra bakkeoperationer, ligesom af- og tilkobling slider på påhængsvognskoblingen og luft og el-koblingerne. På typiske container- og hejseladsvogntog kan den forældede regel alligevel ikke håndhæves i praksis, fordi opbygningerne i form af forskellige containerlad i mange længder er forskellige. Derved rammer det udelukkende lastvogntog med faste ladopbygninger, specielt korte entreprenørvogntog. Ud over det praktiske vil det også forbedre konkurrenceevnen for vognmænd på begge sider af Øresund, fordi akselafstanden mellem bageste aksel på en lastbil med tippelad og en tilkoblet påhængsvogn af kærretypen ofte er for kort til at kunne køre lovligt i Sverige. Derfor kan mange danske vognmænd ikke udnytte materiellet til transportopgaver til/fra og i Sverige. Løsningen er her illustreret på et par filmklip.

Scania With Trailer Unload Gravel. Notice the adjustable axels on trailer:

https://www.youtube.com/watch?v=fRJa0IU_kwU

Scania tippar grus! Scania dumping gravel: <https://www.youtube.com/watch?v=DH2ji3jGNI4>

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

19. juni 2025

Vedr.: Deres sagsnr. 2025-1069357 – Udkast til bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse – 22. maj 2025

Vi bekræfter hermed modtagelsen af udsendte høring over bekendtgørelse for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk i Danmark (FFRD) støtter den foreslåede ændring af punkt 8.02.002 (2) b), hvori kravet til minimumsmønsterdybde sættes op fra 1,0 mm til 1,6 mm på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg.

Anvendelsen af regummierede dæk i transport- og busbranchen har en signifikant betydning for den cirkulære økonomi og fremfor alt miljøet, idet genanvendelse af dæk, som har fået nyt liv ved udskiftningen af dækkets slidbane, resulterer i mærkbare materiale- og energibesparelser. Dermed har det også stor betydning for virksomhedernes grønne regnskab, hvilket netop nu er blevet bekræftet af EU-Kommissionen, som har bekræftet regummierede dæks overensstemmelse med EU's taksonomiforordning.

Genbrug af nedslidte dæk til regummiering, som står øverst i affaldshierarkiet for dæk, er dog også under væsentlig indflydelse af dækkets tilstand, når det indbringes til regummiering. Dæk, som er slidt for langt ned til slidgrænsen, har ofte flere skader end dæk med mere restmønster, hvilket kan gøre dem mindre eller helt uanvendelige til regummiering, og derfor må destrueres på et for tidligt tidspunkt i forhold til karkassens potentiale for genbrug. Dette giver derfor et signifikant ressourcespild.

FFRD foreslår derfor, at det af ovennævnte årsager overvejes, at øge kravet til minimumsmønsterdybde til 2,0 mm på dæk på køretøjer, der kan køre mere end 40 km/t., og som vejer mere end 3500 kg, hvilket vil øge andelen af dæk, som kan genbruges.

Med venlig hilsen
Fabrikantforeningen for Regummierede Dæk i Danmark

Volker Nitz, direktør

Til
Færdselsstyrelsen

Sendt til: info@fstyr.dk
Cc til: nlzs@fstyr.dk

Dato: 19-06-2025

Sagsnummer: 2025-1069357

Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med den fremsendte høring.

Arbejdslygter

ITD glæder sig over, at kravene i punkt 6.02.007 om arbejdslygter lempes. Herved fjernes en generel udfordring for de vognmænd, der bruger arbejdslys til at oplyse et arbejdsområde tæt på køretøjet, så arbejdet kan udføres sikkert og præcist, hvor køretøjet bevæger sig med større hastighed end 15 km/t under arbejdet. Ofte vil dette arbejde desuden foregå på et område uden for færdselslovens område.

Desuden er det gavnligt, at kravene vedrørende funktionsmærke og lysfarve lempes, så en arbejdslygte eksempelvis kan være uden funktionsmærkning.

Mønsterdybde

Generelt støtter forslaget i punkt 8.02.002 (2) b) om, at kravet til minimumsmønsterdybde på dæk på tunge hurtiggående køretøjer ændres fra 1,0 mm til 1,6 mm.

Herved ensartes reglerne desuden med tilsvarende regler for mange andre EU-lande.

ITD havde dog i et tidligere høringssvar i forbindelse med vejgrebsanalysen bakket op om Færdselsstyrelsens egen anbefaling:

Færdselsstyrelsen anbefaler derfor, at det undersøges, om mønsterdybde har en betydning på tunge køretøjer og i tilfælde af, at det har en betydning, hvilken betydning det har.

ITD har imidlertid ikke set resultatet af en sådan undersøgelse. Derfor undrer det ITD, at der nu – umiddelbart uden videre begrundelse – ændres til et minimumskrav for mønsterdybde på 1,6 mm. ITD opfordrede desuden til, at også miljø- og klimabelastning burde vægtes i undersøgelsen, hvis der skulle anbefales et øget minimumskrav til mønsterdybde.

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

19. juni 2025.

Høringssvar (j. nr. 2025-1069357) til høring over:

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

Mobility Denmark takker for fremsendelsen af høringsdokumenterne til DfK.

Vi noterer, at ændringer alene berører følgende afsnit:

- Afsnit 6.02.007: Arbejdslygter
- Afsnit 8.02.002: Mønsterdybde
- Afsnit 9.01.024: Varerumsadskillelser
- Afsnit 10.03.340: Forruder på politi- og beredskabskøretøjer

Vi har ingen bemærkninger vedrørende "mønsterdybde" og "forruder på politi- og beredskabskøretøjer", men vi har enkelte bemærkninger til de to andre afsnit samt til visse emner, der dog ikke er en del af denne høring, men som bør indgå i kommende opdateringer af DfK og Vejledning om syn af køretøjer (VOSAK).

Arbejdslygter

Vi bemærker her, at der er tale om lempelser (bortfald) af krav, der ellers blev indført i DfK pr. 1. juli 2024.

Vi har hos nogle medlemmer sporet en vis ærgrelse over lempelserne af kravene til arbejdslygter og herunder, at kravene til funktionsmærkning og slukning af arbejdslygter ved en bestemt hastighed bortfalder.

Utilfredsheden bunder bl.a. i, at bortfald af allerede indførte krav i dette tilfælde, skaber en vis "slingrekurs". Dette gælder også selvom introduktionen af disse krav oprindeligt skete med for kort varsel.

Set i lyset af en 1 årig indfasning af kravene har lastbilsproducenterne som leverandører dog haft rimelig mulighed for at tilpasse deres produkter, og dermed bidrage til at forbedre færdselssikkerheden.

Producenterne har som følge af de skærpede krav investeret en del arbejdstid (herunder ny software) og penge i at kunne opfylde de nye krav, som nu bortfalder.

Ifølge oplysninger fra vores medlemmer monteres der på nuværende tidspunkt mange arbejdslygter i en "tvivlsom" kvalitet med hensyn til lys. Desuden opfylder de ikke kravene til EMC (Electromagnetic Compatibility Directive). Dette kan påvirke færdselssikkerheden og lastbilernes elektroniske systemer som f.eks. trådløs OTA-overførsel af software (over the air opdateringer).

Vi anbefaler, at reglerne om funktionsmærkning og slukning af fastholdes, og at der evt. indføres undtagelsesbestemmelser for særlige køretøjer som redningskøretøjer, arbejde på vej og lignende.

Alternativt må en (yderligere) opdatering af FN-regulativ nr. 48 om "Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår montering af lygter og lyssignaler" afventes.

Varerumsadskillelse

Vi er meget tilfredse med, at reglerne nu er præciseret således, at for varebiler, der er ombygget fra personbiler, skal styrkekravene til surringsøjer, der allerede er monteret fra fabrikken som en del af køretøjet, kun være opfyldt, hvis der ikke er nogen form for adskillelse bag førersædet. Dermed undgås overflødige krav ("dobbelt-krav") til surringsøjer og fastgørelsespunkter, når der ved ombygningen indsættes enten fuld eller delvis adskillelse bag førersædet.

Vi bemærker, at udkastet henviser til pkt. 4.2 under ISO- 27956:2009 for både fuld og delvis adskillelse, selvom pkt. 4.4, så vidt vi ved, omhandler styrketest af fastgørelsesanordninger – ikke selve adskillelserne (fuld eller delvis).

Vi bemærker desuden, at styrkekravene til hel eller delvis adskillelse bag førersædet i hhv. personbiler (M1), der ombygges til varebiler (N1) og i pickup-varebiler (N1), der kommer fra fabrikken udstyret med bagsæder, kan rumme en uafklaret problemstilling.

Sådanne pickup-varebiler har typisk et udvendigt lad, men leveres samtidig fra fabrikken med bagsæder bag førersædet. Disse biler ombygges (primært af afgiftsmæssige årsager) på samme måde som personbiler, der ombygges til varebiler, ved at bagsæderne fjernes osv. Derved opstår der et "lastrum" bag førersædet, der kan anvendes til godstransport i tillæg til det udvendige lad, der er fuldt adskilt fra førerkabinen.

Som udgangspunkt anser vi en sådan ombygning med fjernelse af bagsæderne i en pickup-varebil for at være helt parallel med den tilsvarende fjernelse af bagsæderne i

en personbil. Derfor bør der i princippet gælde de samme krav til hel eller delvis adskillelse bag førersædet.

Problemet er imidlertid, at sådanne pickup-varebiler netop i kraft af deres homologering som varebiler (N1) typisk har en langt højere lasteevne end personbiler, der ombygges til varebiler. Det betyder, at det nyopståede lastrum bagførersædet i yderste konsekvens ("sat på spidsen") kan anvendes til gods op til bilens maksimale lasteevne, som i realiteten er tiltænkt at skulle gælde det udvendige lad, der desuden fra fabrikken allerede er fuldt adskilt fra førerkabinen.

Samme problemstilling gælder desuden for kassevogne eller chassis-køretøjer med mandsskabskabine, der kan have endnu større lasteevne, og hvor en del af mandsskabskabinen efter fjernelse af bagsæderne på tilsvarende vis kan anvendes til godstransport.

Selvom det næppe er sandsynligt, at rummet bag førersædet udnyttes til bilens maksimale lasteevne, kan der principielt være behov for at indsætte bestemmelser, der begrænser udnyttelsen svarende til ombygningen med indsættelse af hel eller delvis adskillelse bag førersædet.

Opbyggere kunne derfor gives mulighed for at angive en maksimal vægtmæssig udnyttelse af rummet bag førersædet svarende til den styrke, som den indsatte adskillelse er testet til.

Dette indebærer, at der fastsættes en maksimal tilladt lasteevne særskilt for rummet bag førersædet, uden at den samlede tilladt lasteevne påvirkes. Dvs. hvis den maksimale lasteevne er f.eks. 1.000 kg. og det er angivet, at adskillelsen er testet til f.eks. 200 kg., så vil den maksimale last på det udvendige lad være 800 kg., hvis rummet bag førersædet udnyttes grænsen på 200 kg (som angivet af opbyggeren).

Vi anbefaler, at Færdselsstyrelsen overvejer, hvorvidt der i DfK skal tages højde for denne problemstilling – evt. ved mærkning af adskillelserne – samt om der kan være behov for at begrænse nyttelasten i rummet bagførersædet via anden regulering.

Øvrige forhold

Til dels i forlængelse af ovenstående har vores medlemmer ved flere lejligheder efterlyst implementering af de såkaldte GSR-krav i DfK jf. forordning (EU) 2019/2144 ("General Safety Regulation").

Vi undrer os over, at DfK ikke har implementeret GSR iht. 2019/2144 og, at de heller ikke indgår i det foreliggende udkast til ændring af DfK.

Det er derfor fortsat muligt at indregistrere lastbiler i Danmark uden at have de nyeste sikkerhedssystemer på bilen. Reglerne gælder således for EU typegodkendte lastbiler, som indregistreres fra 7. juli-2024 herunder:

Område	Punkt i 2019/2144
Kollisionsadvarsel for fodgængere og cyklister	B5
System til information om blinde vinkler	B6
Bakdetektion	B7
Dæktryksovervågning	C14
Cybersikkerhed	D4
Intelligent farttilpasning	D8
Nødbremsesignal	D16
Mulighed for eftermontering af alkoholås	E1
Trætheds- og opmærksomhedsadvarsel	E2

Vi vil desuden gøre opmærksom på, at der ikke er stillet krav til lastbiler omkring Software opdatering i henhold til FN-regulativ R156.

Det er i øvrigt en generel bemærkning med relevans for VOSAK, at der mangler en vejledning i, hvordan man skal håndtere dokumentation fra en prøvningsinstans ved syn/registrering. Der kan være behov for nærmere retningslinjer, da vores medlemmer oplever, at der kan opstå tvivl om ansvarsfordelingen mellem opbygger og bilproducenten om underskrift af erklæringer mv. – herunder på beregninger af nyt brændstofforbrug som følge af opbygning mv.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
 Chefkonsulent

MOBILITY DENMARK
 DE DANSKE BILIMPORTØRER

Telefon +45 23 23 25 20
E-mail oki@mobility.dk

Dato 19. juni 2025

Til:
Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar vedr. j.nr. 2025-1069357.

Sendt på elektronisk til; info@fstyr.dk, cc. til nlzs@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 udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

1. Overordnede kommentarer til høringsmaterialet

Landbrugserhvervet har følgende bemærkninger: De seks brancher bag Landbrugserhvervets Færdselsgruppe har gennem en årrække påpeget en række forskelle mellem forskellige køretøjsarter, hvor visse køretøjsarter fx har lov til at være tungere og højere end landbrugskøretøjer, selvom de fx tillades at køre på de samme kommuneveje. Disse forskelle ønskes rettet, og er det primære i dette høringssvar om detailforskrifterne.

2. Landbrugserhvervets kommentar til det konkrete udkast

Landbrugserhvervets hilser velkomment, at der i kapitel 6.02.007, om arbejdslygter, sker en rettelse, der er på linje med landbrugserhvervets tidligere høringssvar. Kravet om at arbejdslygter skal slukke ved 15 km/t fjernes. Det takker vi for, da flere landbrugskøretøjer kører mere end 15 km/t ved markarbejde. Derfor var det selvsagt et problem, at arbejdslygterne ikke måtte oplyse arbejdsområdet ved høj hastighed.

3. Landbrugserhvervet ønsker at påpege understående i høringsudkastet til genovervejelse

I 3.01.010 Motordrebet køretøj (8) skrives:

Tilladt drivakseltryk kan være indtil 11.500 kg, hvis drivakslen er forsynet med tvillingmonterede dæk og vejvenlig affjedring.

EU typegodkendte traktorer konstrueres til 11.500 kg på bagakslen, men denne værdi nedskrives til 10.000 kg i Danmark. Store EU typegodkendte traktorpåhængskøretøjer konstrueres til at overføre en vægt til traktorens bagaksel, så traktorens bagaksel opnår den lovlige last på en trækkende aksel i EU: 11.500 kg. Den danske praksis med at nedskrive tilladt aksellast på EU typegodkendte traktorer, medfører at konfigurationer af EU typegodkendte traktorer og påhængskøretøjer ikke kan færdes lovligt på de danske veje. Et eksempel kan være en stor traktor med et stort påhængsredskab (begge EU typegodkendte), der er konstrueret til at overføre 3.500 kg til traktorens bagaksel (som foreskrevet i 167/2013 med tilhørende delegerede forordninger). Påhængsredskabets vægt kan ikke reduceres. Derfor kan denne kombination ikke lovligt færdes på de danske veje.

Landbrugserhvervet opfordrer Færdselsstyrelsen til ændring af reglerne, så lastbiler og landbrugskøretøjer får ens regler for tilladt aksellast for en trækkende aksel.

I 3.01.200 Vogntog (1) skrives:

f) 44.000 kg for andre vogntog

Punkterne a-e foreskriver tilladt vogntogsvægt ved forskelligt antal aksler. Med dette omfatter ikke landbrugskøretøjer, der har andre registreringsforhold end fx bil. Landbrugserhvervet forslår formuleringen ændret ved at slette sidste del i a-e. Herefter med **blåt** hvordan fx a) kunne tilpasses, så landbrugsvogntog omfattes: **a) 56.000 kg for vogntog med syv eller flere aksler, og som består af bil med registreringspligtigt påhængskøretøj.**

Landbrugserhvervet opfordrer Færdselsstyrelsen til ændring af reglerne, så lastbiler og landbrugskøretøjer får ens regler for tilladt vogntogsvægt ift. antal aksler.

I 3.02.025 Lastbil N2 (1) skrives der:

Lastbil N2 må ikke have en højde, der overstiger 4,10 m.

Da den tilladte højde blev hævet fra 4,0 m til 4,1 m, glemte man at hæve tilladt højde for landbrugskøretøjer. Lastbiler og traktorer mv. kører på nøjagtigt de samme kommuneveje. Derfor giver det ikke fagligt mening at der er forskel på tilladt højde.

[Transportministeriet har 8. april meldt ud](#), at den tilladte højde hæves til 4,2 meter.

Landbrugserhvervet opfordrer Færdselsstyrelsen til ændring af reglerne, så lastbiler og landbrugskøretøjer får ens regler for tilladt højde.

Spørgsmål til høringssvaret rettes til undertegnede.

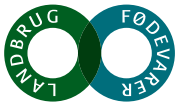
På vegne af Landbrugserhvervet

Henning Sjørlev Lyngvig

Chefkonsulent

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 Kartofler
- Danske Maskinstationer & Entreprenører
- Danske Sukkerroedyrkere
- Landbrug & Fødevarer
- SEGES Innovation

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
nlzs@fstyr.dk; info@fstyr.dk;



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

4. juni 2025

Vedr.: Sagsnr.: 2025-1069357 - DfK

Vi takker Færdselsstyrelsen for den fornyede høring om implementering af de nye Detailforskrifter for Køretøjer.

Først og fremmest vil vi takke Færdselsstyrelsen for en rigtig god dialog og stor lydhørighed i konkrete udfordringer, som vi har oplevet.

Herunder er vi glade for, at Færdselsstyrelsen har fundet en fornuftig vej til at give plads til arbejdsbelysning – pkt. 6.02.007.

Vi vil arbejde for, at informere opbyggerbranchen samt vognmandsbranchen om at sikre en korrekt montering og vejledning af deres kunder herom.

Udformning af DfK

Som tidligere i vores høringssvar i forbindelse med sagsnummer 2022-297133, så har vi et ønske om, at Færdselsstyrelsen linker i DfK til Forordninger, Direktiver og FN-ECE Regulativer, da dette vil hjælpe mange opbyggere med at finde det rette dokument som skal anvendes i forbindelse med anmeldelse og syn i henhold til NIV.

Alternativt, så vil det være ønskværdigt, at Færdselsstyrelsen på styrelsens hjemmeside opretter en side med link til disse dokumenter. Anmærkning herom bør så forefindes i DfK.

Teknisk dialog med styrelsen

Uddrag fra vores høringssvar i forbindelse med sagsnummer 2022-297133.

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.



SMVdanmark

sama



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.

Trafikfarlige karrosseridele

Vi ønsker igen at gøre styrelsen opmærksom på trafikfarlige karrosseridele, som vi allerede har gjort i vores høringsvar i forbindelse med sagsnummer 2022-297133. 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 faktuel 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 trafiksikkerheden og må anses for værende konstruktive ændringer. Vi henviser her i blandt til EU-forordningen 2018/858, hvor sådanne eftermarkedsele 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.

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 regelsæt i Artikel 52 og 53

Vi håber at styrelsen anser vores input som brugbart og står gerne til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen



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

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 03-06-2025 07:47:50 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (Sagsnr.: 2025-1069357)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej Nadja

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Gurli Locht Christensen

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454517
E-mail: GLC@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.

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 22. maj 2025 14:17

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (Sagsnr.: 2025-1069357)

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Høringsfristen er den 19. juni 2025.