



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 17. maj 2017
J. nr. 2017-1850

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 10. marts 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Prehn (S).

Spørgsmål nr. 408:

Kan ministeren bekræfte, at de såkaldte frontgitter på lastbiler er forbudte i Danmark, mens de er tilladt i Sverige og Norge, hvor de nærmest er et krav for at få en opgave? Hvis ja, hvad er ministerens holdning til, at danske vognmænd på den baggrund mister ordrer i Norge og Sverige, hvis de kører uden gitter, men bøde og konfiskation, hvis de kører med frontgitter i Danmark, mens udenlandske lastbiler frit kan køre rundt i Danmark med frontgitter monteret.

Svar:

Reglerne om anvendelse af safarigitter (eller frontgitter) til lastbiler fremgår af bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Hertil hører Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer fra 2017, der er en kommenteret udgave af bekendtgørelsen.

Jeg har forelagt spørgsmålet om reglerne for anvendelse af frontgitter til lastbiler for Færdselsstyrelsen, der kan oplyse følgende:

”Det er jf. bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer, punkt 9.06.005 lovligt at montere safarigitter på danske lastbiler, når gitteret er udført i eftergiveligt plastmateriale. Ved ordet ”eftergiveligt” forstås, at det er muligt alene med håndkraft at deformere, bøje eller bevæge safarigitteret.

Hvis den EF-typegodkendte lastbil i sjældne tilfælde er udstyret med et safarigitter, når bilen forlader fabrikken, og gitteret derved er omfattet af lastbilens helbilsgodkendelse, vil det ovennævnte krav ikke være gældende i Danmark.

Det særlige krav til gitteret mht. eftergiveligheden og plastmateriale gælder heller ikke for lastbiler, der er registreret første gang før den 1. april 2002.

For udstyr som safarigitter gælder også de helt generelle bestemmelser i Detailforskrifter for køretøjer, punkt 9.01.001 (1) om, at karrosseri skal være således udformet, at skarpe kanter eller udragende dele og lign. ikke medfører unødige



fare for andre trafikanter. Det fremgår endvidere af Færdselslovens § 67, at et køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre.

Statens Vegvesen i Norge og Transportstyrelsen i Sverige har overfor Færdselsstyrelsen oplyst, at alle safarigitre, der monteres på lastbiler skal være godkendt i henhold til EF-direktiv nr. 92/114 eller ECE-regulativ nr. 61, der fastsætter normer for udragende dele på lastbilførerbuse. Gennem minimumskrav til delenes rundingsradius forbydes skarpe, udragende dele, der ved ulykkestilfælde kan udsætte personer, som ved lav hastighed kommer i kontakt med køretøjets yderflade, for risiko eller alvorlige kvæstelser. Der er i Norge og Sverige ikke et supplerende krav som i Danmark om, at gitret skal være i eftergiveligt plastmateriale.

Man har hverken i Norge eller Sverige hørt om, at vognmænd eller speditio-firmaer har mistet godstransportopgaver, fordi lastbilen ikke var udstyret med et safarigitre.”

I denne forbindelse synes jeg, at det er vigtigt at bemærke, at gennem det internationale arbejde med at gennemføre nye forbedrede krav til lastbilers fronter har lastbilfabrikanterne stigende fokus på at udforme de nye lastbilmodeller med en energiabsorberende forende, så personskadernes omfang og farlighed i forbindelse med en påkørsel derved nedsættes betragteligt.

Det giver derfor ikke mening, hvis vi i Danmark skulle tillade montering af udstyr, som nedsætter, eller helt tilsidesætter den energiabsorberende frontzonen positive virkning, som lastbilfabrikanterne bruger mange ressourcer på at udvikle til de nye modeller.

Vi bestræber os således både i Danmark og internationalt på at gøre forenden på lastbilerne mere energiabsorberende og mere eftergivelige. Hvis vi tillader fastmontering af safarigitre, der mindsker de energiabsorberende frontzoner og eftergiveligheden, går vi i modsat retning af dette arbejde. Det synes jeg ikke vil være en god idé.

Jeg er klar over, at et dansk tilladt safarigitre i eftergiveligt plastmateriale, som alene med håndkraft kan deformeres, bøjes eller bevæges, ikke umiddelbart kan fungere som beskyttelse mod den materielle skade lastbilens forende kan blive udsat for ved et sammenstød med et større dyr som f.eks. en elg. Jeg har derfor også forståelse for, at danske chauffører, der kører rundt i skovområderne i Norge og Sverige, hvor der er en forhøjet risiko for påkørsel af elge eller andre større dyr, ønsker at få fastmonteret et safarigitre på deres lastbil for at beskytte bilen. Jeg mener dog ikke, at de danske chauffører, der kører rundt i Danmark har et lignende behov.

Samtidig mener jeg også, at det er vigtigt, at vi tager hensyn til de bløde trafikanter i Danmark, herunder gør alt hvad vi kan for at formindske risikoen for



svære personskader ved sammenstød mellem lastbiler og fodgængere samt cyklister. De danske regler om safarigitter er således et kompromis, hvor de gener det *kan* give vognmændene og chaufførerne, at de kun må køre med safarigitter i eftergiveligt plast i Danmark balanceres med hensynet til de bløde trafikanter.

Som reglerne er i dag, er der ikke noget til hinder for, at danske chauffører, der har grænseoverskridende godskørsel mellem Danmark og Norge/Sverige, påmonterer et safarigitter, når de forlader Danmark og kører ind i et land, hvor safarigitter er tilladt.

Jeg ser derfor på nuværende tidspunkt ikke nogen grund til at ændre de danske regler for anvendelse af safarigitter.

For så vidt angår spørgsmålet om politiets håndhævelse af reglerne om safarigitter, har jeg forelagt den del af spørgsmålet for Justitsministeriet, der kan oplyse følgende:

”Justitsministeriet har til brug for bidraget til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet indhentet et bidrag fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:
”Rigspolitiet kan indledningsvis oplyse, at politiet i forbindelse med vejkontrollen af tunge køretøjer som udgangspunkt kun laver en visuel inspektion af de dele af køretøjet, der umiddelbart kan iagttages.

Rigspolitiet kan endvidere oplyse, at for køretøjer indregistreret i Danmark fremgår kravene til køretøjets indretning og udstyr af bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Overtrædelse af kravene i bekendtgørelsen straffes med bøde, ligesom politiet kan pålægge ejeren at bringe køretøjet i forskriftmæssig stand. Ulovligt udstyr kan i denne forbindelse konfiskeres, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser.

I den forbindelse bemærkes det, at køretøjer, der ikke er indregistreret i Danmark, ikke er omfattet af kravene i bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, men at et udenlandsk indregistreret køretøj må benyttes på færdselslovens område, hvis køretøjet opfylder de tekniske krav, der fremgår af registreringsbekendtgørelsen. Anvendelsen af frontgitre er ikke reguleret i registreringsbekendtgørelsen, og vil derfor ikke blive undersøgt i forbindelse med politiets vejkontrol af udenlandske indregistrerede køretøjer.”

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen