



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 12. oktober 2020
J. nr. 2020-7650

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 22. september 2020 stillet mig følgende spørgsmål 772 (TRU alm. del), som jeg hermed besvarer.

Spørgsmål nr. 772:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 26/7-20 samt materiale fra Benny Søhave Sørensens foretræde vedrørende ændring af lov om konverterede elbiler, jf. TRU alm. del - bilag 433 og 482?

Svar:

Jeg vil indledningsvist slå fast, at det er min overbevisning, at vi ikke skal gå på kompromis med de krav, der stilles til sikkerheden i forhold til de biler, som kører på de danske veje.

Jeg har forelagt materialet for Færdselsstyrelsen, som oplyser følgende:

”Reglerne for konvertering af et køretøj med forbrændingsmotor til eldrift er opsummeret i meddelelse om køretøjers indretning og udstyr mv. nr. 1998. Denne meddelelse blev revideret i 2016 med lempelser omkring batteriets anbringelse og præcisering af krav til styring af batteriets opladning.

Der stilles dog fortsat krav om, at der foretages en række undersøgelser af det konverterede køretøj, da det er nødvendigt at sikre, at konverteringen til eldrift ikke har påvirket sikkerhedskritiske systemer som bremses og styretøj, ligesom det er nødvendigt at kontrollere, at bilens nye elektriske højspændingssystem er udført på en måde, så der ikke opstår risiko for stød eller brand. Dertil kommer, at bilen ikke må udsende eller være modtagelig for elektromagnetisk støj (EMC) i et omfang, der f.eks. kan forstyrre mobiltelefonien eller intelligente transportsystemer (ITS) i vejinfrastrukturen.

Det er korrekt, at de elektriske komponenter, der anvendes i selve konverteringen, i forvejen kan være EMC-testede i forbindelse med en eventuel CE-mærkning. Det er dog fortsat nødvendigt at foretage en prøvning af det færdigombyggede køretøj, da selv ledninger, som Benny Sørensen korrekt pointerer, kan udsende elektromagnetisme og dermed også være modtagelige for det samme. Ledninger og bilens karrosseri kan således virke som en antenne for



den elektromagnetiske støj, ligesom sammenkoblingen af elektroniske komponenter kan forårsage, at den elektromagnetiske udstråling forstærkes i visse frekvensområder. Ud over at beskytte omgivelserne mod den elektromagnetiske støj fra bilen har EMC-afprøvningen også til formål at sikre, at det samlede elektroniske system er sikret mod elektromagnetisk indstråling, så der ikke kan opstå situationer, hvor elektromagnetisk støj fra omgivelser kan få bilen til at sætte i gang eller ændre hastighed af sig selv. Det skal i den forbindelse tilføjes, at en sådan EMC-afprøvning kræver særligt indrettede lokaler og udstyr, og derfor ikke kan udføres af en synsvirksomhed.

Færdselsstyrelsen kan i øvrigt bemærke, at selv elcykler, som en del af de standardiserede EU-regler, skal gennemgå en EMC-afprøvning i færdigopbygget tilstand på trods af, at de elektriske delkomponenter, herunder elmotor, styreenhed mv., er EMC-testet individuelt. Dette skyldes blandt andet, at cykelstellet på lige fod med bilens karrosseri kan fungere som en antenne for den elektromagnetiske støj.

Færdselsstyrelsen kan i forhold til den medsendte artikel fra Finans vedrørende det franske selskab Transition-One bemærke, at der i marts 2020 er blevet indført nationale regler i Frankrig, som gør det muligt for producenter som Transition One at få typegodkendt elkonverteringssæt udviklet til bestemte bilmodeller, som særligt udpegede installatører efterfølgende kan konvertere efter producentens anvisninger. I forbindelse med denne typegodkendelse skal producenten i lighed med de danske regler have foretaget EMC-afprøvninger af køretøjet, ligesom der skal dokumenteres efterlevelse med UNECE-regulativ 100 om elektrisk sikkerhed i biler.”

Jeg kan henholde mig til Færdselsstyrelsens bemærkninger.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht