



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

26. november 2021  
2021-3284

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 2. november 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (C).

#### **Spørgsmål nr. 51:**

Kan ministeren bekræfte at frontgitter på lastbiler er ulovlige for danske vognmænd at køre med, herunder at få monteret på lastbiler der er indregistreret i Danmark, mens det i Tyskland, Sverige og Norge er lovligt? Og hvis dette er korrekt, hvad er da ministerens holdning til, at danske vognmænd mister ordrer i Sverige og Norge? Og vil ministeren overveje at ændre lovgivningen, så den danske tungvognsbranche ikke har en unødigt konkurrencebe- grænsning?

#### **Svar:**

Jeg har forlagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som oplyser følgende:

”Reglerne om anvendelse af safarigitter til lastbiler fremgår af bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 med senere ændringer om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (herefter detailforskrifter for køretøjer). Hertil hører Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer fra 2019, der er en kommenteret udgave af bekendtgørelsen.

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. eftergivigheden 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 lignende ikke medfører unødigt 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 over for 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 lastbilførerhuse. 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 gitteret skal være i eftergiveligt plastmateriale.

Man har hos Statens Vegvesen i Norge og Transportstyrelsen i Sverige ikke kendskab til, at vognmænd eller speditjonsfirmaer har mistet godstransportopgaver, fordi lastbilen ikke var udstyret med et safarigitter.

Gennem det internationale og europæiske 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.”

Som transportminister arbejder jeg aktivt på at reducere antallet af dræbte og tilskadede i trafikken og forbedre trafiksikkerheden for alle trafikantgrupper i Danmark. Jeg har et særligt fokus på de bløde trafikanter, og i den forbindelse er det vigtigt at formindske risikoen for svære personskader ved sammenstød mellem lastbiler og fodgængere samt cyklister.

Jeg har forståelse for, at danske chauffører, der kører rundt i øde skovområder med dårlig mobildækning i Norge og Sverige, hvor der er en forhøjet risiko for påkørsel af elge eller andre større dyr, kan have ønsket om at få fastmonteret frontgitter på deres lastbiler for at beskytte mod materiel skade.



Fastmontering af frontgitre kan dog have den konsekvens, at de vil mindske de energiabsorberede frontzoner og eftergivigheden. Frontgitre vil ved sammenstød skåne lastbilen, og skaden vil således blive påført bløde trafikanter i stedet for.

De danske regler om frontgitre er således et kompromis, hvor de gener det kan give vognmændene og chaufførerne, at de kun må køre med frontgitre i eftergiveligt plast i Danmark, balanceres med hensynet til de bløde trafikanter.

Endvidere er der ikke noget til hinder for, som reglerne er i dag, at danske chauffører, der har grænseoverskridende godskørsel påmonterer et frontgitter, når de forlader Danmark og kører ind i et land, hvor frontgitter er tilladt.

Idet jeg som transportminister ønsker at forbedre trafiksikkerheden for de bløde trafikanter ser jeg derfor på nuværende tidspunkt ikke nogen grund til at ændre de danske regler for anvendelse af frontgitre.

Jeg kan oplyse, at et lignende spørgsmål er besvaret i svar af 17. maj 2017 (TRU alm. del spørgsmål 408) fra den daværende transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht