

# Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel

Få mere information på [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Det følger af færdselslovens § 67, stk. 3, at føreren af et køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert, og at tilkoblingen til eventuelt påhængskøretøj er forsvarlig.

Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel" indeholder eksempler på, hvad og hvordan du som chauffør i forhold til færdselslovens § 67, stk. 3, selv kan kontrollere ved køretøjet, herunder påhængskøretøjet (påhængsvognen og sættevognen m.v.) inden kørsel.

- **Kontrollamper, alarmer og informationssystemet:**

Du kan, efter motoren er startet, kontrollere, at køretøjets kontrollamper, alarmer og informationssystem ikke indikerer fejl.

- **Styretøj:**

Du kan kontrollere, om bilen har ratslør. Eventuelt tilladeligt ratslør fremgår af bilfabrikantens anvisninger.

Ved kørsel med lav hastighed skal rattet let kunne drejes fra yderstilling til yderstilling uden unormal modstand, og der bør ikke være mislyde.

Bilen må ikke trække til siderne under ligeud kørsel på jævn/tør vej, og der bør ikke forekomme slag eller rystelser i rattet.

Du kan kontrollere, om monteringsboltene til drejekransen på et påhængskøretøj er fastspændte.

- **Bremser:**

Ved køretøjer med tryklufsbremser kan du kontrollere, om bremsesystemet er tæt ved at pumpe bremsesystemet op til højeste arbejdsstryk. Herefter standses motoren, og bremsepedalen trædes i bund. Hvis der er hørbar udsivning eller trykfald, er der en utæthed.

Stort luftforbrug ved nedtrædning af bremsepedalen kan indikere fejl på bremserne.

Driftsbremsen afprøves ved lav hastighed. Driftsbremsen skal have en sådan virkning, at bremselængden for biler og vogntog f.eks. ved nedbremsning fra 30 km/t ikke overstiger ca. 10 m.

Hvis køretøjet afviger fra sin kurs (trækker til en af siderne) under nedbremsning, eller der er unormal støj eller vibrationer fra bremserne, tyder det på fejl.

Du kan foretage en simpel vejledende kontrol af driftsbremsen på et

påhængskøretøj ved at afmontere forsyningsslangen. Forsøg herefter at trække påhængskøretøjet med bilen. Hvis dette ikke kan lade sig gøre eller kun med stort besvær, bør du kunne anse bremseevnen på påhængskøretøjet som værende tilstrækkelig.

- **Lygter og reflekser:**

Du kan kontrollere, om alle lygter virker, og om reflekser er til stede og i orden.

- **Dæk og affjedring:**

Du kan kontrollere dækkene. Mønsterdybden skal være mindst 1 mm, dækkene bør ikke være slidt ujævnt, og dækkene skal være uden beskadigelser.

Du kan endvidere kontrollere, om luftfjederbælgene er tætte. Hvis der er hørbar udsivning eller trykfald, er der en utæthed.

- **Sammenkobling:**

Der må ikke forekomme væsentligt slør mellem bilen og påhængskøretøjet, koblingen skal være låst, og kontrolstift/indikator på bilens koblingsdel skal være intakt og fungere, og evt. karabinhage på sættevognsskammel skal være monteret.

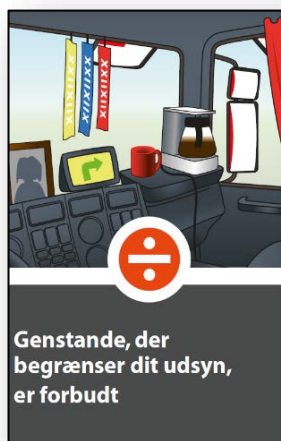
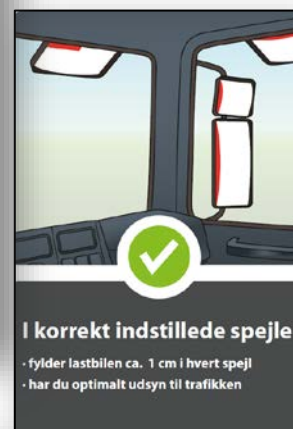


- **Andet:**

Du kan kontrollere, at underkøringsbeskyttelsen bagtil er intakt og i transportstilling.

Afstanden (vandret) fra køretøjets bagerste, nederste punkt til underkøringsbeskyttelsen må max. være 40 cm (dog 70 cm på køretøjer med container/veksellad, hvor container/veksellad hejses op bag fra).

Du kan desuden kontrollere, om udsynet er tilstrækkeligt, at ruderne er rene, og at spejlene er indstillet korrekt.



# FORHØJELSE AF BØDENIVEAU

for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler ved tunge motorkøretøjer

Få mere information på [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## Beskrivelse af lovændringen

Den 1. januar 2020 træder nye regler i kraft, som betyder, at bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler forhøjes. De nye regler indfører således ikke nye typer af fejl og mangler. Føreren og ejeren (eller varig bruger) vil derfor ikke kunne straffes for andet eller mere end det, som man allerede kan straffes for i dag. Bødeniveauet for almindelige fejl og mangler (dvs. fejl og mangler, der ikke kan betegnes som alvorlige sikkerhedskritiske) hæves ikke.

## Alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler

Ved vurderingen af, om en fejl og mangel er en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel, tages der udgangspunkt i de fejl og mangler, der i henhold til vejsidesynsdirektivet kategoriseres som "farlige".

Når en "farlig" fejl konstateres ved en kontrol, skal det konkret vurderes, om fejlen har en sådan karakter, at den i sig selv udgør en nærliggende risiko for, at uheld opstår, enten ved at køretøjet forulykker eller ved, at der sker påkørsel af andre trafikanter. Er dette tilfældet, vil fejlen være en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel. Fejl og mangler ved et køretøj, hvis karakter gør, at de for andre trafikanter (trafikanter der befinder sig uden for køretøjet) kan forværre konsekvenserne af en eventuel ulykke, som køretøjet er impliceret i, kan også være alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Vurderingen af, om der foreligger en alvorlig sikkerhedskritisk fejl eller mangel, sker i forhold til køretøjets samlede præstationsevne i relation til de enkelte kategorier af fejl og mangler (eksempelvis køretøjets bremseevne og køretøjets styreevne). F.eks. vil fejl på en eller flere bremsekomponenter, der eventuelt påvirker flere af køretøjets aksler, teknisk set være at anse som én alvorlig sikkerhedskritisk fejl, hvis fejlen påvirker køretøjets samlede bremseevne i ikke ubetydelig grad. Hvis fejlen omvendt ikke påvirker køretøjets samlede bremseegenskaber, eller kun påvirker dem i ubetydelig grad, vil der i teknisk forstand alene være tale om én almindelig fejl ved køretøjet.

Det skal samtidig bemærkes, at hvis et køretøj har flere fejl og mangler, der hver især ikke i sig selv har en alvorlig sikkerhedskritisk karakter (almindelige fejl og mangler), kan tilstedeværelsen af sådanne flere samtidige fejl og mangler dog betyde, at køretøjet reelt udgør samme færdselssikkerhedsmæssige risiko i trafikken som et køretøj med én alvorlig sikkerhedskritisk mangel. Afhængig af de konkrete omstændigheder og de konkrete fejl vil tilstedeværelse af flere samtidige fejl således kunne anses for en alvorlig sikkerhedskritisk fejl, selvom de enkelte fejl ikke i sig selv er alvorlige sikkerhedskritiske.

### **Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører**

De nye regler medfører ikke ændringer i forhold til ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer og fører af køretøjet.

Når en fejl og mangel, herunder en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel, konstateres ved en kontrol, vil følgende skulle vurderes i forhold til, om ejer og/eller fører kan straffes:

#### **Fører:**

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

Føreren kan derfor kun straffes for fejl og mangler - herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler - hvis føreren vidste eller på grund af konkrete omstændigheder burde vide, at køretøjet var behæftet med sådanne fejl og mangler.

Føreren har ikke i den forbindelse pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

**Se i øvrigt Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel", som indeholder eksempler på, hvad en chauffør skal undersøge inden kørsel.**

Føreren kan derfor ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

#### **Ejer (varig bruger):**

Har ejeren levet op til det strenge ejeransvar?

Er der tale om fejl og mangler, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen. Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

## **Faktaark omkring typiske alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler**

Færdselsstyrelsen har udarbejdet en række faktaark over de typiske alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Her vil man kunne se, hvornår en fejl og mangel efter styrelsens opfattelse vil være at anse som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel, og dermed være omfattet af det forhøjede bødeniveau.

I takt med at yderligere fortolkningsbidrag måtte blive fastlagt af domstolene, vil der blive udarbejdet nye faktaark. Materialet skal derfor ikke ses som udtømmende.



# KØRETØJETS DRIFTSBREMSE

Virkning (bremsekraft)

Få mere  
information  
på  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## Minimumskravene til køretøjets driftsbremser

I vejsidesynsdirektivet er minimumskravene til driftsbremsernes samlede bremsevirkning beskrevet. Kravene er forskellige i forhold til de enkelte køretøjskategorier, hvilket er illustreret nedenfor:

- Køretøjsklasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50% (48%<sup>1</sup>)
- Køretøjsklasse N<sub>1</sub>: 45%
- Køretøjsklasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 43% (45%<sup>2</sup>)
- Køretøjsklasse O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: 40% (43%<sup>3</sup>)

## Hvornår nedsat bremsevirkning ved køretøjets driftsbremser vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel

Viser prøvningen i et bremsefelt, at driftsbremsernes samlede bremsevirkning er mindre end 50% af de ovennævnte værdier, vil dette være at anse som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel. Dvs. når bremsevirkningen er mindre end følgende værdier:

- Køretøjsklasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 25% (24%<sup>1</sup>)
- Køretøjsklasse N<sub>1</sub>: 22%
- Køretøjsklasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 21% (22%<sup>2</sup>)
- Køretøjsklasse O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: 20% (21%<sup>3</sup>)



## Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører

### Fører:

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

<sup>1</sup> For køretøjer, der ikke blev udstyret med ABS eller typegodkendt før 1. oktober 1991

<sup>2</sup> For køretøjer, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund

<sup>3</sup> For sættevogne og påhængskøretøjer med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund

Det er derfor kun en fører, der er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at køretøjets bremseevne er forringet, der vil kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet, herunder for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren har ikke i den forbindelse pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

Føreren kan derfor ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

**Se i øvrigt Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel", som indeholder eksempler på, hvad en fører skal undersøge inden kørsel.**

### **Ejer (varig bruger):**

Er der tale om fejl og mangler, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen. Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

### **Hvordan køretøjets driftsbremse kontrolleres af kontrolmyndighederne**

Køretøjets bremsevirkning afprøves på et bremsefelt med den aktuelle vægt eller, såfremt en sådan ikke kan anvendes af tekniske årsager, under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerationsmåler. Ved afprøvningen skal de retningslinjer, der er fastsat i vejsidesynsdirektivet, anvendes. Dvs.

bremsevirkningseffektiviteten beregnes ved at dividere den samlede bremsevirkning, der opnås, når bremsen aktiveres, med køretøjets vægt (faktisk), eller i tilfælde af en sættevogn, summen af akseltrykkene (faktisk), og derefter gange resultatet med 100.

Køretøjet prøvekøres om muligt på vej med henblik på at vurdere, om føreren har kunnet erfare, at køretøjets bremseevne er forringet. Ved prøvekørslen skal begge hænder holdes på rattet under kørslen.

Køretøjet undersøges med henblik på at konstatere, om der er tale om en teknisk fejl, der er indtrådt uvarslet og pludseligt. Dette vil kræve, at der foretages en nærmere teknisk vurdering af køretøjets bremsesystem.

# KØRETØJETS DRIFTSBREMSE

Præstation (skævbremning)

Få mere  
information  
på  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## Hvornår manglende bremsevirkning på ét eller flere hjul på køretøjet vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel

Viser prøvningen i et bremsefelt, at der ingen bremsevirkning er på ét eller flere hjul, vil dette være at anse som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel, hvis køretøjets bremseevne er forringet i ikke ubetydelig grad.

Dette vil eksempelvis være tilfældet, hvis køretøjet under nedbremsning afviger kraftigt fra sin kurs, eller hvis køretøjets samlede bremsevirkning er mindre end 50% af minimumskravene i vejsidesynsdirektivet. Se nærmere herom i faktaarket vedrørende "Køretøjets driftsbremse, Virkning".

## Hvornår forskel i bremsevirkning på styrende hjul vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel

Viser prøvningen i et bremsefelt, at der er forskel i bremsevirkning på mere end 50% på styrende hjul, vil dette være at anse som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel, hvis køretøjets bremseevne er forringet i ikke ubetydelig grad.

Dette vil eksempelvis være tilfældet, hvis køretøjet under nedbremsning afviger kraftigt fra sin kurs, eller hvis køretøjets samlede bremsevirkning er mindre end 50% af minimumskravene i vejsidesynsdirektivet. Se nærmere herom i faktaarket vedrørende "Køretøjets driftsbremse, Virkning".





## Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører

### Fører:

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

Det er derfor kun en fører, der er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at køretøjets bremseevne er forringet, der vil kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet, herunder for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren har ikke i den forbindelse pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

Føreren kan derfor ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

### Ejer (varig bruger):

Er der tale om fejl og mangler, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen. Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

**Se i øvrigt Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel", som indeholder eksempler på, hvad en fører skal undersøge inden kørsel.**

## Hvordan køretøjets driftsbremse kontrolleres af kontrolmyndighederne

Køretøjets bremsepræstation afprøves på et bremsefelt ved at bremserne aktiveres gradvis op til maksimal bremsekraft.

Køretøjet prøvekøres om muligt på vej med henblik på at vurdere, om føreren har kunnet erfare, at køretøjets bremseevne er forringet. Ved prøvekørslen skal begge hænder holdes på rattet under kørslen.

Køretøjet undersøges med henblik på at konstatere, om der er tale om en teknisk fejl, der er indtrådt uvarslet og pludseligt. Dette vil kræve, at der foretages en nærmere teknisk vurdering af køretøjets bremsesystem.

# KØRETØJETS BREMSEUDSTYR (BREMSEKOMPONENTER)

Mekanisk tilstand og virkemåde

Få mere  
information på  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## **Hvornår beskadigede bremsekomponenter på køretøjet vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel**

Konstateres det under kontrollen, at et køretøj er behæftet med fejl og mangler i form af beskadigede bremsekomponenter, som f.eks. beskadigede bremseventiler, defekte/revnede bremseskiver og bremsetromler, opslidt bremsebelægning (jern mod jern) m.v., vil dette være at anse for alvorlige sikkerhedskritiske fejl, hvis fejlene indebærer en ikke ubetydelig påvirkning af køretøjets bremseevne.

Dette vil eksempelvis være tilfældet, hvis køretøjet under nedbremsning afviger kraftigt fra sin kurs, eller hvis køretøjets samlede bremsevirkning er mindre end 50% af minimumskravene i vejsidesynsdirektivet. Se nærmere herom i faktaarket vedrørende "Køretøjets driftsbremse, Virkning".

## **Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører**

### **Fører:**

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

Det er derfor kun en fører, der er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at køretøjets bremsekomponenter er beskadigede, der vil kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet, herunder for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren har ikke i den forbindelse pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

Føreren kan derfor ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

### **Ejer (varig bruger):**

Er der tale om en fejl og mangel, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen. Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.



**Se i øvrigt Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel", som indeholder eksempler på, hvad en fører skal undersøge inden kørsel.**

### **Hvordan køretøjets bremsekomponenter kontrolleres af kontrolmyndighederne, herunder hvordan kontrolmyndighederne kontrollerer, om beskadigede bremsekomponenter påvirker køretøjets bremsevne**

Køretøjets bremsevirkning afprøves på et bremsefelt med den aktuelle vægt eller, såfremt en sådan ikke kan anvendes af tekniske årsager, under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerationsmåler. Ved afprøvningen skal de retningslinjer, der er fastsat i vejsidesynsdirektivet, anvendes. Dvs.

bremsevirkningseffektiviteten beregnes ved at dividere den samlede bremsevirkning, der opnås, når bremsen aktiveres, med køretøjets vægt (faktisk), eller i tilfælde af en sættevogn, summen af akseltrykkene (faktisk), og derefter gange resultatet med 100.

Køretøjet prøvekøres om muligt på vej med henblik på at vurdere, om føreren har kunnet erfare, at køretøjets bremsevne er påvirket. Ved prøvekørslen skal begge hænder holdes på rattet under kørslen.

Køretøjet undersøges med henblik på at konstatere, om der er tale om en teknisk fejl, der er indtrådt uvarslet og pludseligt, eller om der er tale om fejl og mangler, som føreren burde være vidende om, og/eller ejeren er ansvarlig for. Dette vil kræve, at der foretages en nærmere teknisk vurdering af køretøjets bremsekomponenter.

# KØRETØJETS STYREAPPARAT

Styreapparat (mekanisk tilstand samt rat og ratsøjle)

Få mere  
information  
på  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## Hvornår fejl og mangler ved køretøjets styreapparat vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel

Konstateres det under kontrollen, at et køretøjs styreapparat er behæftet med fejl og mangler, som f.eks. defekte styreforbindelser, ukorrekt fastgørelse af styrehus (løst), slid på styrapparatets enkelte dele eller ikke fungerende servostyring, vil dette være at anse for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler, hvis fejlene medfører, at styreapparatets funktionsduelighed eller styreevnen er påvirket i ikke ubetydelig grad.

## Hvornår fejl og mangler ved rat og ratsøjle vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel

Konstateres det under kontrollen, at et køretøjs rat eller ratsøjle er behæftet med fejl og mangler, der bevirker alvorlig risiko for, at rattet løsnes, eller kraftig slør i styreapparatet (ratslør), vil dette være at anse for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler, hvis fejlene påvirker styreevnen i ikke ubetydeligt omfang.

## Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører

### Fører:

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

Det er derfor kun en fører, der er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at styreapparatets funktionsduelighed eller styreevnen er påvirket, der vil kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet, herunder for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren har ikke i den forbindelse pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

Føreren kan derfor ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

#### **Ejer (varig bruger):**

Er der tale om en fejl og mangel, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen.

Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

**Se i øvrigt Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel", som indeholder eksempler på, hvad en fører skal undersøge inden kørsel.**



#### **Hvordan køretøjets styreapparat kontrolleres af kontrolmyndighederne, herunder hvordan kontrolmyndighederne kontrollerer, om fejl og mangler ved køretøjets styreapparat, rat og ratsøjle påvirker styreapparatets funktionsduelighed eller styreevnen.**

Køretøjet prøvekøres om muligt på vej med henblik på at vurdere, om føreren har kunnet erfare, at styreapparatet funktionsduelighed eller styreevnen er påvirket. Ved prøvekørslen skal begge hænder holdes på rattet under kørslen.

Køretøjet undersøges med henblik på at konstatere, om der er tale om en teknisk fejl, der er indtrådt uvarslet og pludseligt, eller om der er tale om fejl og mangler, som føreren burde være vidende om, og/eller ejeren er ansvarlig for. Dette vil kræve, at der foretages en nærmere teknisk vurdering af køretøjets styreapparat.

# KØRETØJETS STOPLYGTER

Tilstand og virkemåde

Få mere  
information  
på  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## Hvornår manglende funktion af køretøjets stoplygter eller stoplyset på køretøjets påhængskøretøj vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel

Konstateres det under kontrollen, at alle stoplygter på et køretøj ikke fungerer, vil det være at anse som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl.

I vogntogskombinationen vil manglende funktion af stoplyset, dvs. af alle stoplygterne på det bagerste køretøj, være at anse som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl.

## Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører

### Fører:

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

Det er derfor kun en fører, der er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om den manglende funktion af køretøjets stoplygter eller stoplyset på køretøjets påhængskøretøj, der vil kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet, herunder for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren kan ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

### Ejer (varig bruger):

Er der tale om en fejl og mangel, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen. Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

## Hvordan køretøjets stoplygter og stoplyset på påhængskøretøjet kontrolleres af kontrolmyndighederne

Køretøjet undersøges visuelt med henblik på at konstatere, om køretøjets (bilens) stoplygter og stoplyset på påhængskøretøjet fungerer.

Konstateres der manglende funktion af køretøjets stoplygter foretages en nærmere teknisk vurdering af, om årsagen til den manglende stoplygtefunktion skyldes en teknisk fejl, der er indtrådt uvarslet og pludseligt, eller om der er tale om fejl og mangler, som føreren burde være vidende om, og/eller ejeren er ansvarlig for.

Se i øvrigt **Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel"**, som indeholder eksempler på, hvad en fører skal undersøge inden kørsel.

# KØRETØJETS HJUL OG DÆK

Få mere  
information på  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## **Hvornår fejl og mangler ved køretøjets hjul, herunder hjulnav vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel**

Konstateres det under kontrollen, at et køretøjs hjul, herunder hjulnav, er behæftet med fejl og mangler, vil dette være at anse for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler, hvis det påvirker en forsvarlig fastgørelse af hjulet.

## **Hvornår fejl og mangler ved køretøjets dæk vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel**

Konstateres det under kontrollen, at et køretøjs dæk er behæftet med fejl og mangler, der indebærer en nærliggende risiko for dæksprængning, vil dette være at anse for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Det vil eksempelvis være tilfældet, hvis dækket er slidt i en sådan grad, at lærred eller stålbelte er blotlagt og beskadiget, hvis dækket af andre årsager er alvorlig beskadiget, eller hvis dækket har en utilstrækkelig belastningsevne.

## **Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører**

### **Fører:**

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

Det er derfor kun en fører, der er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at køretøjets hjul, herunder hjulnav, ikke er forsvarligt fastgjort, eller at køretøjets dæk er alvorlig beskadiget eller har en utilstrækkelig belastningsevne, der vil kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet, herunder for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren har ikke i den forbindelse pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

Føreren kan derfor ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

Se i øvrigt Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel", som indeholder eksempler på, hvad en fører skal undersøge inden kørsel.

### **Ejer (varig bruger):**

Er der tale om en fejl og mangel, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen. Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

### **Hvordan køretøjets hjul, herunder hjulnav, og dæk kontrolleres af kontrolmyndighederne**

Køretøjet undersøges visuelt med henblik på at konstatere, om der er tale om en teknisk fejl, der er indtrådt uvarslet og pludseligt, eller om der er tale om fejl og mangler, som føreren burde være vidende om, og/eller ejeren er ansvarlig for. Dette vil kræve, at der foretages en nærmere teknisk vurdering af køretøjets hjul, herunder hjulnav, og dæk.





# KØRETØJETS UNDERKØRINGSVÆRN

Få mere  
information  
på  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

## **Hvornår fejl og mangler ved køretøjets underkøringsværn vil kunne anses som en alvorlig sikkerhedskritisk fejl og mangel**

Konstateres det under kontrollen, at et køretøjs underkøringsværn mangler eller er anbragt med for stor afstand til køretøjets bagerste, nederste punkt, vil dette være at anse for en alvorlig sikkerhedskritisk fejl eller mangel.

Afstanden fra køretøjets bagerste, nederste punkt til underkøringsværnet må maksimalt være 40 cm. Dog må afstanden være 70 cm på køretøjer med container/veksellad, hvis container/veksellad hejses op bagfra.

Domspraksis viser, at selv mindre overskridelser af reglerne om underkøringsværn anses som en væsentlig tilsidesættelse af hensyn til færdselssikkerheden, der har fremkaldt fare for person- eller tingsskade, i forhold til færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1, og at førerretten derfor er blevet frataget betinget. Der kan bl.a. henvises til [TfK 2013.353 Ø](#), hvor afstanden fra underkøringsværnet til ladets bagerste, nederste punkt var 85 cm mod tilladt 70 cm, og [U 2014.11 Ø](#), hvor afstanden fra underkøringsværnet til ladets bagerste, nederste punkt var 82 cm mod tilladt 70 cm.

Selv mindre overskridelse af afstandskravene til underkøringsværnets placering må derfor antages også at ville udgøre en alvorlig sikkerhedskritisk fejl.

Konstateres det under kontrollen, at dele af et køretøjs underkøringsværn kan forventes at falde af, vil dette være at anse for en alvorlig sikkerhedskritisk fejl, hvis fejlen indebærer en ikke ubetydelig påvirkning af værnets funktionsduelighed.

## **Ansvarsgrundlaget for henholdsvis ejer (eller varig bruger) og fører**

### **Fører:**

Er der udvist uagtsomhed af føreren?

Det er ikke nok, at køretøjet er behæftet med fejl og mangler, herunder alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler. Føreren skal herudover også have udvist uagtsomhed.

Det er derfor kun en fører, der er vidende om, eller på grund af konkrete omstændigheder burde være vidende om, at der er fejl ved underkøringsværet, der vil kunne straffes for fejl og mangler ved køretøjet, herunder for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Føreren har ikke i den forbindelse pligt til at foretage en mere tilbundsående, teknisk undersøgelse af køretøjet inden kørsel, som normalt kun kan udføres af en synsvirksomhed eller mekaniker.

Føreren kan derfor ikke straffes for pludselig opståede fejl og mangler eller såkaldte skjulte mangler.

#### **Ejer (varig bruger):**

Er der tale om en fejl og mangel, der skyldes manglende vedligeholdelse eller reparation, vil ejeren kunne straffes for fejlen. Ejeren har således pligt til selv at være opmærksom på køretøjets stand, herunder særligt om der er tegn på opståede eller begyndende tekniske fejl af sikkerhedsmæssig karakter.

Ejeren vil ikke kunne straffes for tekniske fejl, der indtræder uvarslet og pludseligt, hvis ejeren har overholdt de periodiske syn og med passende intervaller har ladet køretøjet gennemgå af en sagkyndig (f.eks. serviceeftersyn på et værksted), og hvis der ikke i øvrigt er noget at bebrejde ejeren i forhold til at drage omsorg for køretøjets stand.

**Se i øvrigt Færdselsstyrelsens "Guide til førere af tunge køretøjer om undersøgelse af køretøjet inden kørsel", som indeholder eksempler på, hvad en fører skal undersøge inden kørsel.**

#### **Hvordan køretøjets underkøringsværn kontrolleres af kontrolmyndighederne**

Køretøjet undersøges visuelt med henblik på at konstatere, om køretøjets underkøringsværn er placeret og monteret korrekt, og om der i øvrigt måtte være fejl og mangler ved underkøringsværet.

Hvor det forekommer relevant, foretages der opmåling af afstanden (vandret) fra køretøjets bagerste, nederste punkt til underkøringsværet,

Konstateres der fejl ved underkøringsværet, foretages en nærmere teknisk vurdering af, om årsagen til det mangelfulde underkøringsværn skyldes en teknisk fejl, der er indtrådt uvarslet og pludseligt, eller om der er tale om fejl og mangler, som føreren burde være vidende om, og/eller ejeren er ansvarlig for.

