

**FRA VÆRKSTEDET** · AT OPBYGGE FOR EKSEMPEL EN VARE-, LAD- ELLER KASSEBIL BETYDER, AT FORBRUGSDATA BEREGNET UD FRA DET ORIGINALE CHASSIS ELLER STANDARDBIL SOM LEVERET FRA FABRIKKEN, BLIVER ÆNDRET. DISSE ÆNDRINGER SKAL NU MEDTAGES I CERTIFICATE OF COMFORMITY (COC) I HENHOLD TIL EU-FORORDNINGEN.

AF THOMAS KREBS, SKAD, OPBYGGERBRANCHEN.DK

# Opbyggernes mareridt

## WLTP og den individuelle opbygning

WLTP-forordningen forholder sig til den samlede frontflade af en opbygning i forhold til standardbilen på alle nyindregistrerede biler. Desuden skal komponenter så som spejle, spoilere, ekstra aksler, udrykningsbar, beslag, kran, dækegensker samt den samlede egenvægt efter opbygningen indkalkuleres i de nye CoC-data.

EU-forordning 2017/1151 med videre stiller nye krav til opbyggerne af lette transportkøretøjer. Denne forordning udvider EU-forordning 715/2007, som påfører opbyggerne både mere arbejde og større omkostninger. Til september i år får forordningen sit næste hak opad, for endelig at implementeres fuld ud i 2020.

For at kunne forstå, hvor omfangsrig denne forordning er, så skal man først definere et let transportkøretøj. Her går man ikke ud fra totalvægt, men køreklar vægt, som er sammensat således:

- 
- Maksimalt 2.610 kg basisvægt
- plus 90 procent tank
- plus alle nødvendige væsker i bilen
- plus en tillægsvægt på 100 kg.

### LEVENDE ORGANISME

Som opbygger skal man i høj grad forholde sig til det samlede EU-direktiv 2007/46/EF. Det er efterhånden blevet til en levende organisme, der lø-

**Opbyggerne får selv ansvaret for at indrapportere data om nye værdier, når et rå-chassis bliver bygget om eller bygget op, hvormed fabriksværdierne afviges. Fra mødet mellem opbyggerne, myndigheder og bilfabrikker i Friedberg.**



bende ændres, også af denne nye og andre forordninger. WLTP har tilført dette direktiv væsentlige ændringer, og de i alt mange hundrede sider lovtæst kan være svære at fortolke og finde sammenhæng i.

Den 12. februar 2019 deltog SKAD i et møde hos den tyske søsterorganisation ZKF i Friedberg ved Frankfurt am Main. På mødet deltog Ford-Werke, MAN Truck & Bus, Mercedes-Benz Vans, Nissan Center Europe, Opel Automobile, Peugeot-Citroën Deutschland, Renault Deutschland, Sekel, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Kraftfahrt-Bundesamt (den tyske færdselsstyrelse), VDA (automobilindustriens organisation), forskellige TÜV-organisationer og DEKRA.

Her blev heftigt debatteret de mange udfordringer, der findes for både bilproducenter og opbyggere i hele EU. Det stod hurtigt klart for alle, at der ikke findes nemme løsninger, og også det juridiske ansvar er svært at placere. Uden et tæt samarbejde mellem producenter, opbyggere og myndigheder ville denne forordning gøre det svært for hele branchen.

### VARIERENDE FORTOLKNINGER

WLTP er fuld af fortolkningsudfordringer. SKAD fremlagde udfordringen med forskellige, også rent sproglige fortolkninger i flere EU-lande; fortolkninger, der kan give opbyggere med eksportaktivitet en yderligere udfordring. Nogle ting vil være lovlige i ét land, men ikke i et andet. Østrig for eksempel har allerede undtaget alle myndighedskøretøjer, så som brandbiler. Tyskland virker ikke til at gøre det samme.

Kort fortalt skal en opbygger indberette de flader, der rager ud over det CoC-godkendte standardkøretøj. Allerede ved definition af flader begyndte der komme holdningsforskelle i gruppen.

Meningen er, at en opbygger logger sig ind på bilproducentens hjemmeside og indtaster de data, der typisk stammer fra CAD-tegninger, så som flade, dækkrullemodstand, vægt mv. Bilproducenten udsteder herefter et nyt CoC-dokument for den komplette opbygning i henhold til WLTP. Dette kan både ske elektronisk og manuelt.

Nogle af bilproducenterne havde en prototype-hjemmeside klar, men disse var endnu ikke offentliggjort. Andre bilproducenter havde intet at vise. Det i sig selv viste, hvor svær problemstillingen er.

Men en ting er klar: Enhver bilproducent kommer til at levere sin egen side, hvilket i sig selv vil præsentere et problem, da måder og sprog vil være

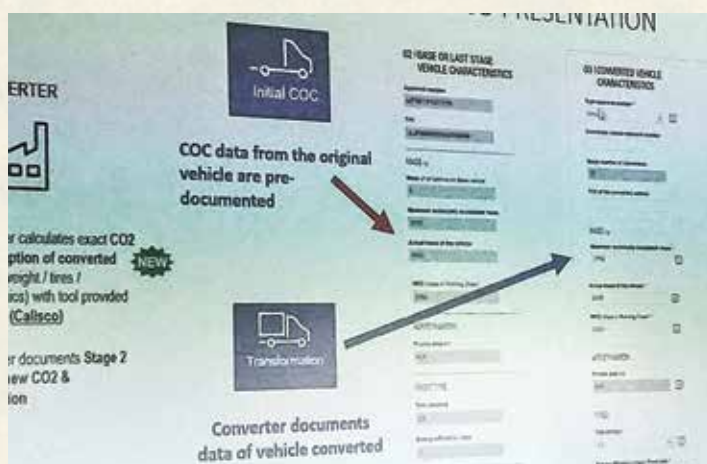
forskellig fra producent til producent, som vi allerede kender det fra online service-sites.

SKAD's tyske søsterorganisation er i gang med at etablere en hjemmeside for medlemmerne, som skal hjælpe med de forskellige forhold. SKAD har naturligvis allerede etableret et samarbejde for danske SKAD-medlemmer.

Foreningens belgiske søsterorganisation sidder i Bruxelles – tæt på hvor beslutningerne træffes. Dermed har SKAD adgang til mange ressourcer for at sikre opdateret viden på området.

### RÅBER VAGT I GEVÆR

Færdselsstyrelsen spiller en betydningsfuld rolle, og derfor har SKAD straks taget kontakt til styrelsen for at undersøge, om styrelsen er opmærksom



på denne forordning. Styrelsen blev opfordret til at indkalde danske opbyggere og opbyggerorganisationen samt bilimportører til stormøde, så vi i Danmark kan få klarhed omkring forordningen. I flere andre EU-lande har den respektive myndighed allerede informeret opbyggerne om, hvad der kommer. Det er yderligere SKAD's håb, at man i Danmark vil følge eksemplet fra Østrig og tage hensyn til det skrøbelige danske opbyggermarked.

Fremtiden vil medføre mange nye forhold, herunder også, at kunderne ikke længere vil kunne få tilpasset deres køretøjer 100 procent efter eget ønske – og det før registreringen. WLTP tager ikke hensyn til, hvad der sker efter den første indregistrering, dog er der i forordningen fastholdt, at køretøjer stikprøvemæssigt kan underlægges en RDE-måling. Også her er der uklarheder, hvor forordningens formulering skaber flere spørgsmål end svar. Måske kommer der en opdatering, som det jo løbende sker. ■

**Her ses et udklip fra en prototype-hjemmeside fra en producent til indberetning af WLTP-data efter om- og opbygning.**

”Færdselsstyrelsen spiller en betydningsfuld rolle, og derfor har SKAD straks taget kontakt til styrelsen for at undersøge, om styrelsen er opmærksom på denne forordning.”

- Thomas Krebs