

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Info@fstyr.dk

J.nr. TS20000-00274

**Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.**

Motorhistorisk Samråd vil med dette, gerne takke for det omfattende høringsmateriale vi har modtaget til kommentering.

Vi må konstatere, at materialet desværre ikke er gennemskueligt, og vi er derfor bekymrede for, at når ændringerne til sin tid skal udmøntes i praksis, vil det få de samme uoverskuelige konsekvenser. Desværre finder vi det ganske uklart hvorvidt de historiske køretøjer, som vi repræsenterer, er omfattet af bekendtgørelserne eller ej. Dette er uhyre uheldigt, da det giver anledning til lokale fortolkninger, med deraf klar retslig usikkerhed for borgerne.

Vi er på den baggrund ikke klar over, om de historiske køretøjer, som (måske) ikke umiddelbart er omfattet af regelsættet, senere kan blive omfattet i kraft af eventuelle ændringer på køretøjet i forhold til originalitet, eller for den sags skyld ikke klar over hvor grænsen går, før ændringerne på et historisk køretøj betyder at man så (måske) pludselig befinder sig i det nye regelsæt.

Dertil er det også uklart om typegodkendelsesforordningen vil få betydning for de allerede indregistrerede og ibrugtagende køretøjer, eller om disse regler (måske) kun vil få betydning ved import af et historisk køretøj, med eller uden ændringer/ombygninger i større eller mindre grad, som dertil kan være udført for nylig eller for op til for 100 år siden.

Motorhistorisk Samråd har forståelse for at Færdselsstyrelsen ønsker at ensrette regler og lovgivning. Vi håber dog at Færdselsstyrelsen omvendt har forståelse for at 130 års bilproduktion, samt, nok så vigtigt, den efterfølgende brug og tilhørende modifikationer, vanskeligt lader sig kategorisere og ensrette på samme måde som ved nye og nyere køretøjer.

Motorhistorisk Samråd vil på baggrund af ovenstående opfordre til at historiske køretøjer udtrykkeligt undtages fra de foreslåede regler, og at Færdselsstyrelsen, sammen med de relevante organisationer, igangsætter et arbejde der skal fastlægge et særligt regelsæt for køretøjer ældre end 30 år.

Med venlig hilsen  
Steen Rode-Møller  
Formand  
Motorhistorisk Samråd

Sekretariatet

Postadresse:

Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63

Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 16. juni 2020

Side: 1/1



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Véhicules Anciens (FIVA).

## Linette Egelund

**Fra:** Niels Rask <Niels@vestsjaellandsbilsyn.dk>  
**Sendt:** 16. juni 2020 15:58  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Linette Egelund  
**Emne:** TS20000-00274 / Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Til Færdselsstyrelsen

### TS20000-00274

BilsynsBranchen.dk har flg. bemærkninger i anledning af de 3 høringer over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v. :

Bekendtgørelsesforslagene er baseret på det endnu ikke vedtagne udkast til synsloven, der desværre udelukker synsvirksomhederne fra at deltage i de af bekendtgørelsesudkastene omhandlede godkendelsesprocesser.

At vi ikke er enige i synslovudkastets begrænsninger heraf, gælder fortsat, men som konsekvens af begrænsningerne i synslovudkastet har de 3 aktuelle bekendtgørelsesudkast om de indtil 2022 frivillige ansøgningsmuligheder for typegodkendelser i sig selv kun ringe betydning for synsvirksomhedernes arbejdsvilkår og forretningsmæssige interesser.

På trods heraf vil vi udtrykke støtte til de faglige bekymringer, som vi har fået indsigt i, at DBR og AutoConsult vil påpege i deres bemærkninger til de udsendte bekendtgørelsesudkast.

Desuden vil vi for god ordens skyld påpege, at flg. enslydende originaltekst i alle 3 bekendtgørelsesforslag har fået en uheldig ordlyd, der desværre uden en fortolkning ud fra den formodede hensigt vil kunne opfattes som uansvarlig, hvis hensigten ikke præciseres i stil med det herunder foreslåede:

Markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der **uden konstruktive forbehold ville kunne kan** udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion

§ x. Færdselsstyrelsen udsteder efter ansøgning tilladelse til markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der **kan** udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion.

Venlig hilsen

Niels Rask  
Formand BilsynsBranchen.



**BilsynsBranchen.dk**

Telefon: 70 26 09 88

**Mobil: 40 41 09 88**  
[info@bilsynsbranchen.dk](mailto:info@bilsynsbranchen.dk)

[www.bilsynsbranchen.dk](http://www.bilsynsbranchen.dk)  
Trafikcenter Allè 16  
4200 Slagelse

---

## Linette Egelund

---

**Fra:** Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>  
**Sendt:** 16. juni 2020 08:23  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Linette Egelund; Morten Jønsson; daniel\_e\_s\_jensen@hotmail.com  
**Emne:** TS20000-00274 - Høringssvar

Kære Linette Egelund.

På vegne af DSRA (Danish Street Rod Association) vil vi gerne takke for, at vi får mulighed for at kommentere på dette materiale, som er sendt i offentlig høring. Vores forenings mission vedrører kun ombygning af ibrugtagne biler, og vi har således udeladt at kommentere på øvrige forhold.

Som vi læser og forstår titlen på bekendtgørelsen, drejer det fremsendte sig kun om nye biler - om end formuleringen "nye motorkøretøjer m.v." kunne tolkes til at inkludere også brugte køretøjer.

Med forbehold for, at bekendtgørelsen kun drejer sig om ikke-brugte køretøjer, har vi derfor umiddelbart ingen kommentarer, men forventer, at der bliver udsendt en bekendtgørelse, der vedrører ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer, og som tager det, igennem en længere årrække, gennemarbejdede system til godkendelse af konstruktivt ændrede ibrugtagne biler, som er beskrevet i Vejledning om Syn af Køretøjer kap. 18.05 og i Bekendtgørelse nr 483 af 26/04/2019, med som et nationalt alternativ, da EU forordning 2018/858 ikke har beskrevet i tilstrækkelig omfang godkendelse af sådanne køretøjer.

Det er for os uforstående, at man fra Færdselsstyrelsens side ikke har udsendt den fastsatte udrulningsplan af de forventede bekendtgørelser, da man på sådan vis kunne beroligende informere os om, hvilke bekendtgørelser der er i vente.

Med venlig hilsen

Morten Jønsson - Formand for DSRA

Flemming Horn Nielsen – Myndighedskontaktperson for DSRA



**Færdselsstyrelsen**

Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

Høringssvar er sendt til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Cc. til: [lieg@fstyr.dk](mailto:lieg@fstyr.dk)

Sags-ID:

Sagsbehandler: SJ

Deres ref.: TS20000-00274

Dato: 16-06-2020

**TS20000-00274 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v.**

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk  
itd.dk

CVR: 40990917

ITD kvitterer for fremsendte høring og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

**Generelle bemærkninger til implementering af EU-forordning 2018/858**

ITD bakker generelt op om formålet med forordning 2018/858, om til dels at harmonisere grundlag og processer for godkendelse af køretøjer og at skabe bedre egnethed på tværs af EU-medlemslande. Det vil skabe bedre gennemsigthed og anerkendelse af køretøjsdokumenter medlemslandene imellem til gavn for vognmandsbranchen.

ITD skal dog kraftigt appellere til, at forordningen ikke overimplementeres på en sådan måde, at der opsættes strengere nationale godkendelseskrav end nødvendigt, set i forhold til de muligheder, der i forordningen gives for at anvende alternative nationale og forenklede godkendelsesmuligheder. Forslaget vil umiddelbart betyde, at godkendelsesprocessen for de relevante køretøjer til vognmandserhvervet vil blive særdeles kompliceret, hvilket vil betyde væsentligt øgede omkostninger for en stor del af branchen.

ITD er bekymret for, at der ikke i tilstrækkeligt omfang er foretaget vurdering af, hvilke fatale konsekvenser opbygger- og vognmandsbranchen vil stå over for, hvis der ikke vil blive indført en lempelig tilgang til alternative prøvningskrav for individuelle opbygninger jævnfør artikel 45.

ITD favner en lang række medlemsvirksomheder, der løbende får specialopbygget og individuelt tilpasset et anseeligt antal special- og multifunktionskøretøjer til alsidige transportopgaver. Ofte er der tale om køretøjer, der får påbygget flere forskellige typer af transportudstyr, redskaber og komponenter, der bevirker, at køretøjerne kan anvendes fleksibelt eller til særligt krævende transportopgaver. Ved en for skrap implementering af forordningen vil prøvningsprocessen for visse typer af køretøjer alt andet lige blive voldsomt omkostningstung og køretøjernes konkurrencekraft vil blive svækket i det internationale marked, da afskrivningen af køretøjerne vil være højere – og nogle typer af køretøjer vil i værste fald ikke længere kunne godkendes.



Ovenstående vil have en betydelig økonomisk negativ afsmittede effekt i hele transportkæden og ud til kunderne/forbrugerne, da de markant øgede udgifter til køretøjsgodkendelser skal dækkes ind. Det er derfor afgørende, at transportvirksomheder ikke fremover begrænses af færre opbygningsmuligheder og ikke af økonomiske overvejelser i stedet må investere i standardkøretøjer med begrænsede egenskaber, der ikke opfylder virksomhedernes krav og ej heller kan tilpasses til virksomhedernes øvrige transportudstyr og redskaber.

ITD appellerer kraftigt til, at transportvirksomhederne fortsat vil have mulighed for at investere i specialopbyggede og tilpassede køretøjer af god dansk kvalitet og til konkurrencedygtige priser.

#### **Dialog med køretøjsopbyggere**

På baggrund af lovforslag L151 for implementering af EU-forordning 2018/858 har ITD løbende været i dialog med køretøjsopbyggere, der leverer forskellige typer af transportmateriel til vognmandsbranchen samt tekniske rådgivere med nær forbindelse til opbyggerbranchen. Fælles for tilbagemeldingerne fra køretøjsopbyggere og rådgivere er en udbredt bekymring om, at EU-forordning 2018/858 bliver overimplementeret og dermed vil true nogle køretøjsopbyggeres eksistens og markant reducere andre køretøjsopbyggeres produktprogram, hvis ikke der indføres anvendelige alternative krav.

En typisk mindre dansk køretøjsopbyggervirksomhed består af professionelle håndværkere, som producerer og monterer transportudstyr og komponenter af høj kvalitet til sikker udførelse af specifikke transportopgaver efter kundernes ønsker. Hvis der med ovenstående implementering vil blive indført krav om, at en for stor del af opbygninger og relevante tilpasninger på køretøjer skal underkastes avancerede fysiske prøvninger, eksempelvis af en teknisk tjeneste (eller tredjepartsorgan), vil det umiddelbart føre til store økonomiske og administrative konsekvenser for danske køretøjsopbyggere og deres kunder, med tabte arbejdspladser til følge.

#### **Alternative godkendelseskrav**

ITD er overordnet tilfreds med, at der ses på alternative krav, der naturligvis ikke vil gå på kompromis med de grundlæggende tekniske krav, der skal iagttages i form af regulativer, direktiver med videre. ITD skal appellere til, at Færdselsstyrelsen overvejer en model med hensigtsmæssige nationale, fleksible og individuelle muligheder for godkendelse af ovennævnte køretøjer som enkeltstyks og i småserier, i stil med andre europæiske lande og i nær dialog med opbygger- og vognmandsbranchen.

Da der på nuværende tidspunkt ikke er etableret tekniske tjenester i Danmark og der ikke umiddelbart er meget, der peger i retning af, at der bliver etableret tekniske tjenester i den kommende tid, vil danske køretøjsopbyggere efter den 1. januar 2022



sandsynligvis være tvunget til at søge mod tekniske tjenester i udlandet, med meget høje prøvnings- og administrationsudgifter til følge.

I Transportministerens svar til spørgsmål nr. 15 til L151 oplyses det, at en teknisk tjeneste vil opkræve i omegnen af 5.000 kr. for en afprøvningsrapport på en ladopbygning med ikke mindre end 4 ændringer – ændring af bagkofanger, cyklistværn, baghjulsafskærmning og lygter.

Dette skøn er efter vores klare overbevisning sat alt for lavt. ITD savner konkret dokumentation herfor, da der efter vores overbevisning vil blive tale om markant højere prøvningsudgifter. I henhold til Dansk Bilbrancheråds undersøgelser ligger de reelle godkendelsesomkostninger for ovennævnte eksempel på minimum 20.000 kr. – og i værste fald op imod 100.000 kr.

Det er vurderet, at en teknisk tjeneste skal investere op mod 1 mio. kr. på at blive akkrediteret under DANAK. Med så høje etableringsudgifter vil en teknisk tjeneste højst sandsynligt ikke fakturere prøvningsarbejde i så lav en størrelsesorden, som ministeren anslår. Det vil ikke være rentabelt for de tekniske tjenester.

Markant øgede prøvningsudgifter vil i meget høj grad belaste de danske vognmænd. Hertil kommer også udfordringerne med de forlængede leveringstider. ITD forventer, at Færdselsstyrelsen bestræber sig på, at der rettidigt vil blive udpeget et passende udbud og kapacitet af tekniske tjenester i Danmark, så der ikke opstår flaskehalse, der forsinker godkendelsesprocessen.

ITD ser gerne en niveauopdeling for prøvningsarbejde, hvor fysisk afprøvning af visse typer transportudstyr og komponenter kan erstattes af tekniske tegninger, beregning og billeder, samt eventuelt fremstilling for en synsvirksomhed. Synsvirksomheden vil som uafhængigt tredjepartsorgan kunne reducere sagsbehandlingstid og prøvningsomkostninger.

#### **Videreførelse af nationale undtagelser**

Færdselsstyrelsen bedes have særlig opmærksomhed om videreførelse af alle nationale undtagelser og særregler. Hvis dette ikke sker, vil et stort antal køretøjer og kombinationer ikke fremover kunne anvendes eller vil kun kunne anvendes med begrænsninger. Dette vil være til meget stor skade for dele af vognmandsbranchen, med store omkostninger til følge.

Af eksempler på nationale undtagelser kan nævnes:

- Undtagelse for krav til parkeringsbremse for køretøjer, der godkendes til at indgå i vogntog med samlet vægt på mere end 48.000 kg. Dette vil omhandle dels bil, der indgår i modulvogntog, dels mobilkran og dels bil, der anvendes som trækraft for blokvogn.



Det bemærkes, at forslaget medfører betydeligt skærpede krav til driftsbremsen for mobilkraner og bil, der anvendes som trækraft for blokvogn.

Der vil således være en del indkøbt materiel for modulvogntog, særtransport, mobilkran m.v., som ikke længere vil kunne anvendes eller kun vil kunne anvendes i begrænset omfang, såfremt dette alternative krav ikke videreføres. I værste konsekvens vil danske transportører ikke længere kunne varetage disse tunge transportopgaver og vil tabe transportopgaver til udenlandske aktører fra andre lande, hvor der eksisterer lignende undtagelser og særregler.

- Totalhøjde på 4,10 m.
- Vægtoverførsel for øget vejgreb på lastbiler med mere end 2 aksler.
- Der findes i Danmark et stort antal specielle opbygninger til f.eks. sneplov og kran med frontstøtteben, hvor det ikke er teknisk muligt at anvende typegodkendte komponenter til afskærmning fortil mod underkøring. Færdselsstyrelsen opfordres til at indføre alternative krav, svarende til beskyttelse bagtil mod underkøring, hvor en teknisk tjeneste kan kontrollere komponenter og montering ved beregning.
- Der anvendes i Danmark et væsentligt antal "blokvognsmoduler", som i dag registreres som blokpåhængsvogn. Blokvognsmodulerne er typisk monteret med 4 "pin-bolte" på den trækkende lastbil med henblik på at opnå en større tilladt totalvægt og større skammelbelastning. Køretøjerne kan ikke bringes til at opfylde krav vedrørende komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog. Der savnes beskrivelse af, hvorledes disse køretøjer skal registreres fremover.

\*\*\*

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til høringsvaret.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Steffen Johannsen', is positioned above the printed name.

Steffen Johannsen



**Færdselsstyrelsen**  
**Sorsigvej 35**  
**6760 Ribe**

Deres ref.: TS20000-00274

Vor ref.: OHO/fba 20-149

Dato: 16.06.2020

## **Høringssvar høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v.**

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring.

DTL-Danske Vognmænd ser positivt på hensigten med lovforslaget om blandt andet at opdatere den retlige ramme for reglerne om godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med henblik på at sikre en grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø.

Af forslaget fremgår at

Køretøjsopbyggerne skal anerkende Færdselsstyrelsens imødekommelse af, at nationale typogodkendelser af småserier iht. forordning 585/2018 art. 42 kan baseres på alternative krav.

Køretøjsopbyggerne skal dog fremsætte krav om, at de alternative krav lempes endnu mere, herunder i forhold til §§7-9:

Alt omkring lygter (punkt 21A-29A i bilag 1-4) bør som minimum ændres fra gyldighedsområde X til B,

Der skal indføres klare retningslinjer for gyldighedsområde B (og C) - hvornår og under hvilke (realistiske) omstændigheder vil en fabrikant være berettiget til at opnå accept til egen-afprøvning og kontrol.

DTL-Danske Vognmænd har gennemgået det fremsendte forslag, især med fokus på de alternative krav, der opstilles for køretøjsklasserne M, N og O i bilag 1-4.

Overordnet er der tilfredshed med, at der ses på alternative krav, om end sammenhængen med de trafiksikkerhedsmæssige hensyn m.v. synes uklar.

Generelt anerkendes det, at der naturligvis ikke skal gås på kompromis med de grundlæggende tekniske krav, der skal iagttages i form af regulativer, direktiver m.v.

Dette er uomtvistet – uanset om et køretøj skal godkendes med en EU-typegodkendelse, en nationale typegodkendelse eller andet.

Det skal dog påpeges, at der på ikke synes at være en sammenhæng mellem visse af de emner, der kan underkastes fabrikantafprøvning (godkendelse under gyldighedsområde B og C) og de, der kræver en fuld Teknisk Tjeneste (godkendelse under gyldighedsområde X) over for trafiksikkerhed, miljø- og sundhedshensyn.

Det ønskes derfor klarlagt, om de alternative krav omkring beskyttelse af godskøretøjer mod sidepåkørsel er alternative til hinanden. I modsat fald er kravene uden betydning. Der henvises til pkt. 42A.

Generelt bør der fremsætte krav om en afklaring af, hvornår en fabrikant kan forvente at få accept fra Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed under gyldighedsområde B og C til at udføre egen-afprøvning og kontrol.

Det er væsentligt for konkurrencen, at der opstilles klare, objektive krav til, hvornår en fabrikant kan opnå accept fra Færdselsstyrelsen til at udføre afprøvninger og foretage kontroller, ligesom der skal foreligge en ansøgningsproces hertil.

Tilsvarende skal det sikres, at det reelt set er muligt for en fabrikant at få en accept på baggrund af fx krav til virksomheden, erfaring, ingeniørbistand/personaleforhold m.v.

Kravene til lygter på alle motorkøretøjsklasser, hvor der ingen alternative krav opstilles, synes unødvendigt vidtgående. DTL-Danske Vognmænd bakker op om forslaget, at der opsættes alternative krav under mindst gyldighedsområde B; optimalt set D; omkring lygter (punkt 21A-29A), således at fabrikanten tillades at dokumentere disse punkter via tegninger, fotos af den endelige opbygning samt eventuelt fremstilling for en synshal som uafhængigt tredjepartsorgan, der vil være i stand til at kontrollere placering af lygter.

En fuld kontrol hos en Teknisk Tjeneste uden mulighed for alternative krav (gyldighedsområde X) forventes at udløse en merudgift på mindst 5.000 kr. *pr. del, der skal kontrolleres.*

DTL-Danske Vognmænd har noteret sig, at Transportministeren ved svar nr. 15 til L151 uden nærmere underbygning oplyser, at en Teknisk Tjeneste vil opkræve 5.000 kr. for en afprøvningsrapport på en ladopbygning med 4 ændringer - ændring af bagkofanger, cyklistværn, baghjulsafskærmning og lygter. Vi er bekymrede for, at omkostningen, der i sidste ende vil pålægges køretøjets ejer (vognmandsvirksomheden) vil kunne blive betydeligt højere.

DTL-Danske Vognmænd bakker Køretøjsopbyggerne op i deres – ad flere omgange – tidligere fremsendte alternativ model/vision for implementering af forordningen.

De alternative krav skal som minimum kunne videreføres i arbejdet omkring de nationale, individuelle godkendelser, for hvilke opbyggerbranchen er stillet i udsigt, at der indføres særlige regler for, jf. hjemlen hertil i lovforslaget til ny synslov.

### **Finske tekniske forskrifter med undtagelser**

DTL skal i øvrigt foreslå, at der skeles til de nye finske tekniske bestemmelser "Föreskrift om tekniska krav på bilar och bilsläpvagnar"

(<https://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/454001/46016>), der trådte i kraft 1. juni 2020, og som er et led i implementering af EU-forordning 2018 / 858.

Ifølge reglerne har Danmark i dag en undtagelse som betyder, at håndbremsefaktoren beregnes ud fra en maks. totalvægt på 48 tons, idet parkeringsbremsen på bil, der er godkendt til at trække påhængskøretøj bortset fra blokvogn, skal kunne holde vogntoget stationært på en skråning med 12% hældning. For vogntog med en samlet vægt på mere end 48.000 kg er det tilstrækkeligt, at kravet er opfyldt ved 48.000 kg.

Efter de nye finske regler ( se afsnit 3.2.5.), og som de finske myndigheder har gjort DTL opmærksomme på, så er denne EU-regel et problem for særtransporterhvervet, især de der flytter store maskiner som fx vindmøllekomponenter, store entreprenørmaskiner m.v. Derfor har Finland indført denne pragmatiske løsning, hvor totalvægtsfaktoren sættes til 76 tons, der er den højeste tilladte vogntogsvægt i Finland for almindelige vogntog og derved løses udfordringen til stor tilfredshed for de finske blokvognstransportører.

#### *3.2.5 Undantag från kraven på parkeringsbromsen på dragbilen i en specialtransport-kombination (TRAFICOM/94450/03.04.03.00/2019)*

*En dragbil som används i en specialtransportkombination behöver inte uppfylla kraven på prestanda för en parkeringsbroms, om prestandan för släpvagnens parkeringsbroms eller prestandan för släpvagnarnas parkeringsbromsar sammanlagt uppfyller de allmänna prestandakraven på släpvagnens parkeringsbroms. Prestandan för släpvagnens parkeringsbroms behöver inte omfatta massan som släpvagnen riktar mot dragbilen. En dragbil som används i en specialtransportkombination ska däremot uppfylla kraven på prestanda för dragbilens parkeringsbroms vid de största massorna som allmänt tillåts på väg för dragbilen och fordonskombinationen.*

DTL skal på tilsvarende vis foreslå, at der også skeles til de finske tekniske forskrifter for så vidt angår tryk på drivakslen.

De danske regler er i dag ifølge vejledning om syn af køretøjer (VOSAK) pkt. 8.03.003 om bogiekonstruktioner, således at et motorkøretøj kan i stedet for ovennævnte halvautonomatiske system være forsynet med et manuelt system, forudsat der er en kontrollampe ved førerpladsen, der lyser, når akselløfteanordningen er aktiveret.

Det bemærkes, at det ikke er tilladt at overskride de tilladte akseltryk/bogietryk ved kørsel på vej, hvor Færdselsloven gælder. Hvis et køretøj er forsynet med muligheden for akselløft, vil dette være angivet på typegodkendelsen.

Her vil indførelsen af stramme EU-regler med begrænsning til 30 % ramme med en væsentlig nedsættelse af vognmændenes kapacitetsudnyttelse af deres treakslede lastvogne. Dette anser man også som en stramning som man ikke kan leve med i Finland, modsat visse lande i Syd- og Mellemeuropa, hvor man stadig kører med maks. 40 tons totalvægt og ofte i praksis måske 15 tons på drivakslen, fordi man ikke har treakslede trækere, som vi har det i Norden. Det vil fx ramme hårdt på vognmænd, der i dag transporterer grusprodukter uden for fast vej med treakslede sættevognstrækere med træk på blot en aksel og en tilkoblet tipsættevogn.

Eller vognmanden der har en fireakslet kranvogn med træk på en aksel, og som skal ind på en byggeplads for at udføre et job med et tungt læs. En alternativ og større investering i lastvogne med træk på flere aksler vil være til ugunst for brændstofforbruget og dermed CO<sub>2</sub> udslippet, samtidig med at egenvægten forøges, så lastevnen bliver mindre og dermed forringer økonomien. Derfor er det af overordentlig stor vigtighed at undtagelsen videreføres.

I Finland har man indtaget en praktisk holdning til reglen og indført nedenstående regel for anvendelse af trykoverførsel.

*3.12.5 Lyftaxel eller belastningsbar axel (TRAFI/437519/03.04.03.00/2017) En lyftaxel eller belastningsbar axel som avses i bilaga IV till förordning (EU) nr 1230/2012 får i fordon i kategori N och O vara sådan att det är möjligt att lyfta eller belasta axeln på det sätt som avses i bestämmelser gällande användning av fordonet på väg även när fordonets hastighet överstiger 30 km/h. Med hjälp av en varningslampa eller en kontinuerlig ljudsignal ska föraren göras uppmärksam på att en sådan axel i ett fordon i kategori N eller i ett fordon i kategori O där axeln ska höjas eller belastas för hand från dragbilens förarhytt*

*är lyft eller belastad, åtminstone när hastigheten överstiger 30 km/h och en massa som är allmänt tillåten på väg överskrids. För att påvisa överensstämmelse med kraven kan sätt B som avses i bilaga 1 användas.*

Med venlig hilsen

Finn Bjerremand

---

Færdselsstyrelsen  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Jeres j.nr. - TS20000-00274

### **Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v.**

Bilbranchen takker for, at vi kan deltage i følgegruppen vedrørende ændring af reglerne om godkendelse og syn af køretøjer, og muligheden for at kommentere på de udkast til bekendtgørelser, der skal udstedes med hjemmel i den nye lov.

Bilbranchen har gennemgået udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. Bilbranchen er tilfredse med, at der med dette udkast til bekendtgørelse kommer lidt mere klarhed over, hvordan reglerne for godkendelse af motorkøretøjer vil blive.

Selvom de køretøjstekniske regler er et særdeles omfattende og komplekst område, finder Bilbranchen det bekymrende, at der ikke er et bedre overblik over, hvornår de enkelte bekendtgørelser bliver sendt i høring, og hvad de enkelte bekendtgørelser regulerer. Det er således ikke hensigtsmæssigt, at de forskellige bekendtgørelser kommer drypvis, i øvrigt samtidig med, at ændringerne til lov godkendelse og syn af køretøjer er under behandling i Folketinget. Det gør, at Bilbranchens medlemmer fortsat oplever usikkerhed om, hvordan godkendelsesprocessen vil forløbe fremadrettet, særligt i forhold til reglerne for national individuel godkendelse.

Bekendtgørelsesudkastet indeholder bl.a. bestemmelser om ansøgningsprocedure. Bilbranchen savner dog fortsat tryghed i forhold til de økonomiske aspekter ved de nye godkendelsesprocesser. Der er i udkast til bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet angivet, at timesatsen for behandling af en ansøgning er 741 kr.

Til Transportudvalget har Transportministeren på spørgsmål 15 til L151 svaret, at det er vurderingen, at udgifterne til, at en teknisk tjeneste skal foretage de nødvendige prøvninger og udarbejde en rapport, vil være på ca. 5.000 kr. Færdselsstyrelsens godkendelse af et typisk færdigopbygget køretøj forventes at koste 1.500 – 2.000 kr.

Det vil glæde Bilbranchen, hvis udgifterne for et typisk færdigopbygget køretøj til den tekniske tjeneste vil være på ca. 5.000 kr. og godkendelse hos Færdselsstyrelsen vil være ca. 1.500 – 2.000 kr. Bilbranchen frygter dog, at disse beløb bliver betydeligt højere.

Henset til omfanget af prøvninger, der er påkrævet ved en teknisk tjeneste, og den efterfølgende udarbejdelse af en rapport, selv ved et typisk færdigopbygget køretøj, forventer Bilbranchen, at udgifterne ikke kan holdes til de nævnte beløb. Bilbranchen vil derfor opfordre Færdselsstyrelsen til at uddybe og begrunde sin vurdering af udgifterne.

Bilbranchen noterer afslutningsvis, at denne bekendtgørelse ikke indeholder regler om den nye proces for national individuel godkendelse af konstruktivt ændret motorkøretøj, hvad end det er nyt eller ibrugtaget. Bilbranchen ser frem til at modtage udkast til nye regler herom.

Med venlig hilsen

Niels Bruun  
Chefkonsulent

Færdselsstyrelsen

Den 15. juni 2020

**Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v., j.nr. TS20000-00274**

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 19. maj 2020 vedrørende ovennævnte.

Vi har ingen særlige bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen,



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef





Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Taastrup, den 16. juni 2020

Fremsendt pr. e-mail.dk: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk), cc: [lieg@fstyr.dk](mailto:lieg@fstyr.dk)

**J. nr. TS20000-00274; Høring over udkast til bekendtgørelse om  
godkendelse af nye køretøjer m.v.**

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har med behersket begejstring modtaget ovenstående Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye køretøjer.

1. INDSTILLING

Køretøjsopbyggerne skal anerkende Færdselsstyrelsens imødekommelse af, at nationale typegodkendelser af småserier iht. forordning 585/2018 art. 42 kan baseres på alternative krav.

Køretøjsopbyggerne skal på det kraftigste kritisere og fordømme § 20, der fjerner klagemuligheden over Færdselsstyrelsens afgørelse. Dette vil kunne give Færdselsstyrelsen en alt for stor magt i forhold til de typegodkendelser, der er omfattet af bekendtgørelsen.

Køretøjsopbyggerne skal fremsætte krav om, at denne bestemmelse fjernes.

Køretøjsopbyggerne skal derudover fremsætte krav om, at de alternative krav lempes endnu mere, herunder i forhold til §§7-9:

- Alt omkring lygter (punkt 21A-29A i bilag 1-4) bør som minimum ændres fra gyldighedsområde X til B,

- Der skal indføres klare retningslinjer for gyldighedsområde B (og C) – hvornår og under hvilke (realistiske) omstændigheder vil en fabrikant være berettiget til at opnå accept til egen-afprøvning og kontrol.

Det er **væsentligt** for Køretøjsopbyggerne at påpege, at der ingen dokumentation foreligger om, at hverken trafiksikkerheden, sundheden eller miljøet lider skade ved de nationale opbygninger, ej heller de få, der kan samles i små-serier, hvilket Færdselsstyrelsen skal have en væsentligt fokus på ved opstilling af de alternative krav.

## 2. SÆRSKILTE KOMMENTARER

Køretøjsopbyggerne har gennemgået det fremsendte forslag nøje, især med fokus på de alternative krav, der opstilles for køretøjsklasserne M, N og O i bilag 1-4.

Overordnet er Køretøjsopbyggerne tilfredse med, at der ses på alternative krav, om end de på ingen måde synes fastsat på baggrund af trafiksikkerhedsmæssige hensyn m.v.

Generelt kan Køretøjsopbyggerne anerkende, at der naturligvis ikke skal gås på kompromis med de grundlæggende tekniske krav, der skal iagttages i form af regulativer, direktiver m.v. Dette er uomtvistet – uanset om et køretøj skal godkendes med en EU-typegodkendelse, en nationale typegodkendelse eller andet.

Køretøjsopbyggerne skal dog påpege, at der på ingen måde synes at være en sammenhæng mellem visse af de emner, der kan underkastes fabrikantaftprøvning (godkendelse under gyldighedsområde B og C) og de, der kræver en fuld Teknisk Tjeneste (godkendelse under gyldighedsområde X) overfor trafiksikkerhed, miljø- og sundhedshensyn.

Køretøjsopbyggerne ønsker klærlagt, om de alternative krav omkring beskyttelse af godskøretøjer mod sidepåkørsel er alternative til hinanden. I modsat fald er kravene komplet uden betydning. Der henvises til pkt. 42A.

## 2.1. AD. ACCEPTKRAV VED GYLDIGHEDSOMRÅDE B

Generelt skal Køretøjsopbyggerne fremsætte krav om en afklaring på, hvornår en fabrikant kan forvente at få accept fra Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed under gyldighedsområde B og C til at udføre egen-afprøvning og kontrol.

Det er uhyre væsentligt for konkurrencen, at der opstilles klare, objektive krav til, hvornår en fabrikant kan opnå accept fra Færdselsstyrelsen til at udføre afprøvninger og foretage kontroller, ligesom der skal foreligge en ansøgningsproces hertil.

Tilsvarende skal det sikres, at det reelt set er muligt for en fabrikant at få en accept på baggrund af fx krav til virksomheden, erfaring, ingeniørbistand/personaleforhold m.v. Alternativt er der tale om så illusoriske muligheder, at Færdselsstyrelsen ved bekendtgørelsen og dens bilag stikker branchen blå i øjnene.

Køretøjsopbyggerne kan i den forbindelse stille i forslag, at det stilles som en betingelse ved opnåelse af accepten, at fabrikanten fremstiller køretøjet for en synshal til ekstern kontrol af opbygningen.

## 2.2. AD. ALTERNATIVE KRAV TIL LYGTER (PUNKT 21A-29A)

Køretøjsopbyggerne konstaterer især mangel på proportionalitet i forhold til kravene til lygter på alle motorkøretøjsklasser, hvor der ingen alternative krav opstilles. Dette må alt andet lige bero på en statistik over trafikuheld, miljøkatastrofer eller andet, der udspringer af hensynene bag forordningerne. Færdselsstyrelsen opfordres til at fremlægge denne statistik eller andet på netop lygte-kravene, der som anført virker helt ude af proportioner.

Køretøjsopbyggerne skal stille i forslag, at der opsættes alternative krav under mindst gyldighedsområde B; optimalt set D; omkring lygter (punkt 21A-29A), således at fabrikanten tillades at dokumentere disse punkter via tegninger, fotos af den endelige opbygning samt eventuelt fremstilling for en synshal som uafhængigt tredjepartsorgan, der snildt er i stand til at kontrollere placering af lygter.

En fuld kontrol hos en Teknisk Tjeneste uden mulighed for alternative krav (gyldighedsområde X) forventes at udløse en mer-udgift på mindst 5.000 kr. *pr. del, der skal kontrolleres.*

Dette virker helt absurd i forhold til hensynet til trafiksikkerhed, sundhed og miljø.

Køretøjsopbyggerne har ganske vidst noteret sig, at Transportministeren ved svar nr. 15 til L151 uden nærmere underbygning oplyser, at en Teknisk Tjeneste vil opkræve 5.000 kr. for en afprøvningsrapport på en ladopbygning med ikke mindre end 4 ændringer - ændring af bagkofanger, cyklistværn, baghjulsafskærmning og lygter.

Dette tal oplyses uden skyggen af dokumentation - i hvert fald er det ikke et overslag, der er afgivet af en aktuel Teknisk Tjeneste, idet der ingen sådanne findes. Det er derfor Køretøjsopbyggernes opfattelse, at Transportministeren ved dette svar - bevidst eller ubevidst - potentielt vildleder Folketinget på bekostning af en branche, der står til at miste over 2.000 arbejdspladser direkte og står for et ret markant tilskud til den danske samfundsøkonomi.

Det er yderst kritisabelt, at der ikke fremlægges dokumentation for opgørelsen, der på alle måder savner robusthed. Det tætteste overslag, som Køretøjsopbyggerne har kunnet få fra den eneste nuværende prøvningsinstans i Danmark, er mellem 5 og 25.000 kr. *pr. del, der skal afprøves*. Dvs. i bedste fald - for fire ændringer - 20.000 kr. og i værste fald helt op mod 100.000 kr.

Køretøjsopbyggerne kan ikke i deres vildeste fantasi forestille sig, at en Teknisk Tjeneste, der vil skulle anvende op mod 1 mio. kroner på at blive akkrediteret under DANAK, vil udfakturere prøvningsarbejde i den størrelsesorden, som ministeren anslår. Det vil med andre ord ikke være rentabelt for de Tekniske Tjenester.

Køretøjsopbyggerne skal bemærke, at såfremt de af Køretøjsopbyggerne indhentede overslag viser sig (mere) korrekte - og ministeren fastholder sit eget overslag heroverfor - så vil der fra Køretøjsopbyggerne blive iværksat en massiv politisk indsats herimod.

### 2.3. AD. GENERELLE MANGLER OMKRING DOKUMENTATION

Køretøjsopbyggerne vil atter påpege, at det henstår fortsat fuldstændig udokumenteret, at den nugældende - smidige - lovgivning kompromitterer trafiksikkerheden, folkesundheden eller miljøet. Ikke én gang i forløbet omkring forordningens implementering har ministeriet eller Færdselsstyrelsen fremlagt dokumentation for, at opbygningerne har resulteret i ulykker, miljømæssige såvel som sikkerhedsmæssige, af nogen art.

Køretøjsopbyggerne har i den forbindelse noteret sig, at Trafikministeren undviger kraftigt ved sin besvarelse af spørgsmål 10 under behandlingen af L151, hvori han direkte opfordres til at oversende dokumentation for, at trafiksikkerheden og sundheden sikres med lovkomplekset.

Det fremgår tydeligt at svaret – der vel nærmest er et ikke-svar – at der INGEN dokumentation er – hvilket igen er beskæmmeligt. Det viser, at bemærkningerne til lovforslaget er direkte usande – for der findes INGEN dokumentation for, at danske opbygninger er til fare for nogens sikkerhed.


Der kan med andre ord tale være tale om massiv vildledning.

### 3. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Køretøjsopbyggerne har tidligere – ad flere omgange – fremsendt en alternativ model/vision for implementering af forordningen. Denne vision – der nyder tilslutning fra store dele af Bilsynsbranchen og Foreningen af Tekniske Vejkonsulenter, *vedlægges endnu engang* – og Færdselsstyrelsen opfordres fortsat til at tage afsæt i denne både ved det nuværende arbejde omkring bekendtgørelsen, men også fremadrettet.

De alternative krav skal som minimum kunne videreføres i arbejdet omkring de nationale, individuelle godkendelser, for hvilke branchen er stillet i udsigt at der indføres særlige regler om, jf. hjemlen hertil i lovforslaget til ny synslov. Færdselsstyrelsen bør i den forbindelse nøje monitorere opbygningerne i perioden fra 1. september 2020 og frem, så Færdselsstyrelsen kan fremlægge tal-materiale for ulykker, miljøudfordringer eller andet, der kan understøtte den strenge kurs, som Færdselsstyrelsen for nuværende har lagt. Kan et sådant talmateriale ikke fremlægges, må styrelsen forvente et endnu større pres for at få en lempelig tilgang til alternative krav for individuelle opbygninger, jf. art. 45.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen  
Direktør, advokat  
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

## VISION/MODEL

Vi ønsker en alternativ vision/model til den af Færdselsstyrelsen, tekstnære, fuldstændige implementering af forordning nr. 858/2018, samt forordning nr. 167 og 168 fra 2013, der er tilpas fleksibelt til, at køretøjer til brug i Danmark fortsat kan godkendes uden inddragelse af Tekniske Tjenester.

Vi er særligt opmærksom på, at den foreslåede vision/model har færdselssikkerhed og folkesundhed i højsædet.

Vi ønsker et regelsæt til udstedelse af nationale, individuelle godkendelser, med afsæt i forordning nr. 858/2018 art. 45, stk. 1 samt de tilsvarende bestemmelser i forordning nr. 167 og 168 fra 2013.

Vi stiller i den forbindelse følgende forslag til de i art. 45, stk. 1 anførte alternative krav, som ikke på nogen vis kompromitterer de tekniske krav, der stilles til opbygningerne i dag.

Vision/model vedr. ansvar

Fabrikanten skal sikre, at køretøjet er fremstillet i overensstemmelse med kravene i forordningen, især art. 5, der omhandler de tekniske krav til opbygninger.

Arbejdsgruppen ønsker at fastholde et sådant ansvar for fabrikanten/opbyggeren, uanset hvor i opbygningsprocessen, han befinder sig.

Vision/model vedr. Tekniske Tjenester: – til den nationale, individuelle godkendelse:

Arbejdsgruppen bekræfter at der er et behov for Tekniske Tjenester til de opbygninger, hvor fabrikanten ønsker en egentlig EU-typegodkendelse. Arbejdsgruppen har til brug herfor ingen indvendinger mod, at Tekniske Tjenester til brug herfor akkrediteres via DANAK.

Arbejdsgruppens vision/model vedrørende nationale, individuelle godkendelser, tager afsæt i forordningens art. 73, og er at disse, nationale individuelle, godkendelser kan udstedes efter nærmere kontrol udført af en synshal.

Der kan i den forbindelse ske en opgradering af de synshaller, der ønsker at kunne foretage denne kontrol. Arbejdsgruppen foreslår, at opgraderingen sker på baggrund af vidensniveauet og kompetencerne i kategori 3 og 4-synshallerne.

Arbejdsgruppen vurderer, at der kan blive behov for at indføre en mulighed for at hjemle prøvningsinstanser til brug for nationale, individuelle godkendelser, herunder til udstedelse af konformitetsdokumenter, udførelse af forskellige målinger, herunder i forhold til støj, emission, bremseevner m.v. ligesom også tekniske vejksulenter kan spille en rolle i forbindelse med fabrikantens udarbejdelse af beregninger m.v.

Vision/model vedr. udarbejdelse af et teknisk dossier som dokumentation for opbygningen:

Arbejdsgruppen ønsker, at fabrikanten pålægges en pligt til at udarbejde et teknisk dossier (informationsmateriale), der indeholder:

- dokumentation for anvendte, typegodkendte dele
- fotos af de foretagne ændringer
- beregninger
- et anmeldelses-dokument.

Arbejdsgruppen foreslår, at anmeldelsesdokumentet udstedes på baggrund af skemaet, benævnt "Model D" til forordning nr. 183/2011, der efter arbejdsgruppens opfattelse til fulde opfylder de oplysningskrav, der er nødvendige for, at køretøjet/opbygningen kan vurderes i henhold til forordning nr. 858/2018. Til udformning af skemaer for køretøjskategorier iht. forordninger 167-168/2013 vil der antageligt kunne anvendes tilsvarende skemaer, ligesom skemaerne vil kunne tilpasses national særlovgivning.

Arbejdsgruppen foreslår, at denne pligt opfyldes ved at lægge materialet ind i den samme dokumentportal, som de Tekniske Tjenester står til at skulle, jf. hertil forordningens art. 24.

I den forbindelse foreslår arbejdsgruppen, at materiale tillige skal kunne uploades i dokumentportalen af den enkelte opbygger på trinvis opbygning, således at ansvaret iht. art. 13, stk. 1, kan følges bagudrettet.

#### Vision/model vedr. de tidsmæssige betragtninger

Det er arbejdsgruppens sikre opfattelse, at det tidsmæssige forløb omkring godkendelse af bilen herefter kan forkortes til det, vi kender i dag, fremfor de uundgåelige flaskehalse, som forventes med den af Færdselsstyrelsen foreslåede tekstnære implementering af forordning 858/2018.

Herefter skal al dokumentation ligge i det tekniske dossier forud for, at køretøjet kan stilles til syn. Synsvirksomheden skal så kontrollere, at materialet er tilgængeligt, og foretage en overordnet vurdering, herunder fysisk gennemgang af den foretagne opbygning.

Arbejdsgruppen indstiller til, at synsvirksomheden skal have mulighed for at udstede en midlertidig godkendelse, såfremt synsvirksomheden vurderer, at det er nødvendigt at foretage en nøjere gennemgang eller anden belysning af ét eller flere af dokumenterne i det tekniske dossier, såfremt synsvirksomheden IKKE vurderer, at denne gennemgang kræver, at køretøjet får kørselsforbud.

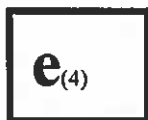
b) Som model D indsættes følgende:

#### »MODEL D

(anvendes til harmoniseret individuel godkendelse af et køretøj, jf. artikel 24)

Største format: A4 (210 × 297 mm)

#### EF-ATTEST FOR INDIVIDUEL GODKENDELSE AF KØRETØJ



Navn, adresse, telefonnummer og e-mail-adresse på myndigheden med ansvar for den individuelle godkendelse

Meddelelse vedrørende individuel godkendelse af køretøj i henhold til artikel 24 i direktiv 24/2007/EØF

#### Afsnit 1

Undertegnede [...] (navn og stilling) erklærer, at køretøjet:

0.1. Fabrikmærke (firmabetegnelse): .....

0.2. Type: Variant: Version: .....

0.2.1. Handelsbetegnelse: .....

0.4. Køretøjets klasse <sup>(1)</sup>: .....

0.5. Fabrikantens navn og adresse: .....

0.6. Anbringelsessted og -metode for foreskrevne skilte: .....

Placering af køretøjets identifikationsnummer: .....

0.9. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald):

0.10. Køretøjets identifikationsnummer:

der blev indgivet godkendelsesansøgning for den [..... ansøgningsdato]

af [..... ansøgerens navn og adresse]

godkendes i henhold til artikel 24 i direktiv 24/2007/EØF. Til bekræftelse heraf har køretøjet fået følgende godkendelsesnummer: .....

Køretøjet er i overensstemmelse med tillæg 2 til bilag IV til direktiv 2007/46/EF. Køretøjet kan endeligt registreres i medlemsstater med højre-/venstrekørsel <sup>(1)</sup>, som benytter metriske enheder/måleenhederne i det britiske imperium <sup>(1)</sup> til speedometeret, uden yderligere godkendelse.

(sted) (dato)

(underskrift) <sup>(1)</sup>

(den godkendende myndigheds stempel)

[...]

[...]

[...]

#### Bilag

To fotografier <sup>(2)</sup> af køretøjet (opløsning mindst 640 × 480 pixel, ~7 × 10 cm)

<sup>(1)</sup> Det ikke relevante overstreges.

<sup>(2)</sup> Som defineret i bilag II.A.

<sup>(3)</sup> Eller en visuel fremstilling af en »avanceret elektronisk signatur«, jf. direktiv 1999/93/EF, herunder verificeringsdata.

<sup>(4)</sup> Kendingsnummeret på den medlemsstat, som har meddelt den individuelle godkendelse, jf. punkt 1, del 1, i bilag VII til direktiv 2007/46/EF.

<sup>(5)</sup> Et i trekvartprofil forfra og et i trekvartprofil bagfra.



## Afsnit 2

## Almindelige specifikationer

1. Antal aksler: ..... og hjul: .....
- 1.1. Antal aksler med tvillingmontering samt anbringelse: .....
3. Drivaksler (antal, placering, indbyrdes forbindelse): .....

## Vigtigste dimensioner

4. Akselafstand (?): ... mm
- 4.1. Akselafstand: 1-2: ... mm 2-3: ... mm 3-4: ... mm
5. Længde: ... mm
6. Bredde: ... mm
7. Højde: ... mm

## Masse

13. Køretøjets masse i køreklar stand: ..... kg <sup>(\*)</sup>
16. Teknisk tilladt totalmasse
- 16.1. Teknisk tilladt totalmasse i lastet stand: ..... kg
- 16.2. Teknisk tilladt akseltryk pr. aksel: 1. .... kg 2. .... kg 3. .... kg osv.
- 16.4. Teknisk tilladt totalmasse af vogntog: ..... kg
18. Teknisk tilladt tilkoblet totalmasse ved tilkobling af:
- 18.1. Påhængskøretøj med trækstang: ..... kg
- 18.2. Sættevogn: ..... kg
- 18.3. Kærre: ..... kg
- 18.4. Påhængskøretøj uden bremses: ..... kg
19. Teknisk tilladt statisk lodret totalmasse ved koblingspunktet: ..... kg

## Motor

20. Motorfabrikant: .....
21. Motorkode som markeret på motoren: .....
22. Arbejdsprincip: .....
23. Udelukkende elektrisk drift: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 23.1. Hybrid[elektrisk] køretøj: ja/nej <sup>(1)</sup>
24. Antal cylindre og cylinderarrangement: .....
25. Motorens slagvolumen: ..... cm<sup>3</sup>
26. Brændstof: Diesel/benzin/LPG/NG — biogas/ethanol/biodiesel/hydrogen <sup>(1)</sup>
- 26.1. Enkelbrændstof, dobbeltbrændstof, blandingsbrændstof (flex fuel) <sup>(1)</sup>
27. Største nettoeffekt (?): ..... kW ved ..... min<sup>-1</sup> eller maksimal kontinuerlig nominel effekt (elektrisk motor) ..... kW <sup>(1)</sup>

## Maksimal hastighed

29. Maksimal hastighed: ..... km/h

## Aksler og hjulophæng

30. Sporvidde: 1. .... mm 2. .... mm 3. .... mm
35. Dæk/fælgkombination: .....

**Karosseri**

38. Karosserikode <sup>(1)</sup>: .....
40. Køretøjets farve <sup>(2)</sup>: .....
41. Dørudformning og antal døre: .....
42. Antal siddepladser (inkl. førerpladsen) <sup>(3)</sup>: .....
- 42.1. Sæder, som kun er beregnet til brug, når køretøjet holder stille: .....
- 42.3. Antal pladser, der kan benyttes af kørestolsbrugere: .....

**Tilkoblingsanordning**

44. Godkendelsesnummer eller godkendelsesmærke for tilkoblingsanordning (hvis monteret): .....

**Miljømæssige karakteristika**

46. Støjniveau

Standmåling: ..... dB(A) ved et motoromdrejningstal på: ..... min<sup>-1</sup>

Kørselsmåling: ..... dB(A)

47. Emissionsniveau <sup>(4)</sup>: Euro .....

Anden lovgivning: .....

49. CO<sub>2</sub>-emission/brændstofforbrug/elektrisk energiforbrug <sup>(5)</sup>:

1. alle drivaggregater bortset fra rent elektriske køretøjer

	CO <sub>2</sub> -emissioner	Brændstofforbrug
Blandet kørsel:	... g/km	... l/100 km/m <sup>3</sup> /100 km <sup>(1)</sup>
Vægtet, blandet	... g/km	... l/100 km

2. rent elektriske køretøjer og OVC-hybridelektriske køretøjer

Elektrisk energiforbrug (vægtet, blandet <sup>(1)</sup>) ..... Wh/km

52. Bemærkninger

53. Supplerende information (antal kørte kilometer <sup>(2)</sup>, ...)

Forklarende bemærkninger til model D i bilag VI:

<sup>(1)</sup> Det ikke relevante overstreges.

<sup>(2)</sup> Ikke obligatorisk.

<sup>(3)</sup> Dette punkt udfyldes kun, hvis køretøjet har to aksler.

<sup>(4)</sup> Denne masse er køretøjets reelle masse under de betingelser, der er omhandlet i punkt 2.6 i bilag I.

<sup>(5)</sup> For hybridelektriske køretøjer angives begge effektoplysninger.

<sup>(6)</sup> De koder, der er beskrevet i bilag II, litra C, anvendes.

<sup>(7)</sup> Anføres som følgende basisfarver: hvid, gul, orange, rød, lilla/violet, blå, grøn, grå, brun eller sort.

<sup>(8)</sup> Bortset fra sæder, som kun er beregnet til brug, når køretøjet holder stille, samt antal kørestolspladser.

<sup>(9)</sup> Tilføj Euronorm og, hvis det er relevant, tegnet svarende til de bestemmelser, der anvendes ved typegodkendelse.

<sup>(10)</sup> Gentages for de forskellige brændstoffer, som kan anvendes.



# AutoBranchen Danmark

16. juni 2020

## **AutoBranchen Danmarks høringssvar over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye køretøjer m.v.**

AutoBranchen Danmark takker først og fremmest for muligheden for at indgive høringssvar vedr. nærværende udkast til bekendtgørelse med hjemmel i lov om ændring af lov om godkendelse af syn af køretøjer.

AutoBranchen Danmark har forståelse for ønsket om at tilpasse dansk lovgivning og praksis til EU, men kan desværre konstatere, at det fremsendte lovforslag indeholder en række uheldige forhold, samt manglende omhu i etablering af så indgribende en ændring af hele området for den køretøjstekniske godkendelsesproces.

AutoBranchen Danmark mener, at den model som ministeriet fremlægger, er overimplementering af EU-regler. Den måde ministeriets nationale model lægger sig op ad forordningens krav er set i forhold til forordningsartiklens ordlyd, det vi ville betegne som overimplementering. Vi mener ikke, at denne enorme reformation af typegodkendelsesreglerne er nødvendigt og proportionalt, set i lyset af de store økonomiske omkostninger, administrative ekstra byrder og den meget længere sagsbehandlingstid, står mål med implementerings- og harmoniseringskravet fra EU.

Der opfordres i særdeleshed til at sikre tilstrækkelig fleksibilitet omkring godkendelse af individuelle køretøjer, hvilket vurderes at omfatte hovedparten af de køretøjer der opbygges nationalt i Danmark, og dermed er af afgørende betydning for hjemmemarkedet. Det bemærkes at de respektive forordninger indeholder hjemler for nationale særregler, som ikke ses udnyttet i det fremlagte forslag til ændring af synsloven.

AutoBranchen Danmark opfordrer på denne baggrund kraftigt til at videreføre denne ordning, da denne anses umiddelbart for at opfylde de krav til tekniske tjenester for godkendelse i henhold til artikel 42 og 45 i forordning (EU) 2018/858.

AutoBranchen Danmark må ydermere bemærke, at det forhold, at ministeriet præsenterer et uvildigt tredjepartsorgan – en prøvningsinstans – til godkendelse af ibrugtagne køretøjer, og hvis opgave bliver at verificere, at køretøjerne lever op til kravene, finder vi stærkt byrdefuldt for opbyggerne, der får frataget denne opgave. Derfor beder køretøjsopbyggerne om, at godkendelse må kunne ske på baggrund af opbyggernes egen dokumentation – meget vel i form af styrkeprøveberegninger. I den henseende mener vi, at det er unødvendigt, at en



# AutoBranchen Danmark

teknisk tjeneste eller et andet tredjepartsorgan eksempelvis også skulle foretage en styrkeberegning.

AutoBranchen Danmark må opponere mod ministeriets vurdering om, at de nye typegodkendelsesregler skulle få særlig økonomisk eller administrativ betydning for virksomheder. Konsekvensen for virksomhederne er åbenlys for branchen. Men også for den almindelig borger vil det få økonomiske konsekvenser. Hvis loven træder i kraft, vil det blive væsentligt dyrere for en handicappet borger at få specialindrettet et køretøj – eller også vil det blive det for skatteyderne.

Desuden må AutoBranchen Danmark stille sig kritisk over for ministeriets vurdering af, at den nye lovgivning vil få positiv indflydelse på miljø, trafiksikkerhed og folkesundhed. Men der foreligger ingen dokumentation for, at det, i vores optik, gode håndværk virksomhederne leverer i dag, skulle være årsag til ulykker.

På ovenstående baggrund vurderer AutoBranchen Danmark at forslaget på mange måder går videre end minimumskravet i EU-reguleringen, og vi vil derfor indstille til at forslaget ikke indstilles til vedtagelse.

Med venlig hilsen

AutoBranchen Danmark

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v.

Sagsnr.: TS20000-00274

AutoConsult har modtaget omhandlede forslag, og vil indledningsvis takke for at materialet er udsendt i offentlig høring.

### Høringsprocessen - Følgegruppe

AutoConsult finder det positivt, at høringen gennemføres nu uanset ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer endnu ikke er færdigbehandlet i Folketinget.

AutoConsult finder det positivt at der tilstræbes en tilretning af de nationale danske krav så de overvejende svarer til de europæiske krav på området. Det bemærkes dog at der her er tale om meget omfattende ændringer – som kræver tid og overvejelser for hele branchen. Tid som der desværre ikke bliver givet med denne høring, som udover begrænsningerne grundet Corona-virus, også krydser ind over flere skæve helligdage, hvorved den reelle høringsfrist målt i antal arbejdsdage, bliver urimelig kort (kun 15 dage) – ændringerne i disse bekendtgørelser taget i betragtning.

AutoConsult finder det også kritisabelt at Færdselsstyrelsen ikke har taget de nedsatte følgegrupper ind i en dialog om detaljerne i disse bekendtgørelser. Følgegrupper som netop blev nedsat med henblik på dialog med branchen undervejs i den kæmpe opgave det er at implementere så gennemgribende ændringer på hele det køretøjsteknisk område. Derfor kan AutoConsult på det foreliggende grundlag ikke indstille bekendtgørelsen til vedtagelse, men opfordrer til at der i stedet tages en konstruktiv dialog – gerne igennem de allerede eksisterende følgegrupper – omkring fastsættelse af rimelige alternative krav!

### Relationer til andre regelsæt

De foreslåede alternative krav for national individuel godkendelse af køretøjer, som fremstilles i små serier, opleves som særdeles omfattende ændringer (inkl. flere skærper) i forhold til nu gældende regler:

- Detailforskrifter for køretøjer
- Bekendtgørelser vedrørende køretøjer, der kan registreres til synsfri sammenkobling
- Bekendtgørelse om indretning og udstyr for traktorer og motorredskaber m.v.
- Kørekortbekendtgørelsen
- Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.
- Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører
- Bekendtgørelse om udrykningskørsel
- Bekendtgørelse om særlige krav til taxier m.v.
- Bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport
- Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.
- Bekendtgørelse om særlige krav til busser
- Bekendtgørelse om slæbning af køretøjer
- Bekendtgørelse nr. 321 af 16. juni 1985 vedrørende ordensreglement for flyvepladser
- Bekendtgørelse nr. 1502 af 8. december 2016 (Tivolitog)
- Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport
- Bekendtgørelse nr. 494 af 27. maj 2016 om eksamenskørsel
- Bekendtgørelse om særtransport bekendtgørelse om særtransport
- Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogn

Der savnes information, hvorledes nærværende udkast til bekendtgørelse med tilhørende bilag influerer på de ovenstående regelsæt.

#### **Grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø**

Enkelte af ovenstående regelsæt indeholder skærpede krav i forhold til krav, som beskrevet i udkast til bekendtgørelse og tilhørende bilag.

Specielt skal her nævnes dolly, der indgår i modulvogntog MVT type 1.

I henhold til punkt 5.9 i del A i bilag I til forordning (EU) 2018/858 klassificeres dette køretøj med karrosseri kode SJ (særlig anvendelse) og skal jævnfør ECE R13 opnå en afbremsning på 50 %.

Det foreslåede regelsæt vurderes at give en ringere grad af sikkerhed end nu gældende nationale danske krav, der foreskriver, at bremsepræstationen skal være min. 55 %.

Det overrasker desuden, at der i bilagenes punkt 1A tillades 1 decibel mere end de fastsatte grænseværdier.

Dette kan næppe anses som en forbedring af færdselssikkerhed, sundhed eller miljø.

Det bemærkes, at Detailforskrifter for køretøjer ikke har et sådant tillæg.

Det skærpede krav til parkeringsbremsens bremsepræstation (12% stigning uanset vogntogsvægten overstiger 48.000 kg) må forventes at give incitament til at ældre lastbiler levetidsforlænges for at kunne gennemføre de tunge transporter.

Dette vil kunne medføre reduceret udskiftning til nyere og mere miljøvenlige lastbiler, hvorved forslaget er til skade for sundhed og miljø.

Modulvogntog må alene anvendes på modulvogntogsnettet, hvor der vanskeligt findes stigninger over 10%.

Tunge særtransporter sker primært via tungvognsnettet, hvor der ligeledes vanskeligt findes stigninger over 10%.

De tunge transporter parkeres næppe på stigninger over 4%, hvorved forslaget vanskeligt kan forbedre færdselssikkerheden – tværtimod forhindrer lovforslaget indførelse af ny teknologi.

#### **Erhvervsøkonomiske konsekvenser**

Uanset intentionerne, at danne grundlag for en mere ensartet godkendelsesproces for køretøjer i Danmark, lægges der med forelæggende udkast op til forskellige tekniske krav for:

- Køretøjer i uendelig serie
- Køretøjer i små serier
- Køretøjer, som godkendes individuelt

Samlet set oplever AutoConsult, at forslaget vil betyde, at godkendelsesprocessen vil blive væsentlig mere kompliceret for det gennemsnitlige danske erhvervskøretøj, der oftest er opbygget med specielle detaljer for bedst muligt at understøtte de planlagte opgaver.

Forslaget vurderes gennemsnitligt at medføre en merpris for alle erhvervskøretøjer i Danmark på 10 – 20.000 kr. pr køretøj.

Særligt vurderes landets kommuner, regioner og lufthavne at blive påvirket af øgede omkostninger til godkendelse af køretøjer.

Kommunerne arbejder pt på omstilling af køretøjer til indsamling af dagrenovation til grønne drivmidler.

Særligt for denne type køretøjer, vurderes omkostningerne for godkendelse efter foreslået regelsæt, at kunne være særdeles omkostningstunge.

#### **Agil erhvervsrettet regulering**

Det vurderes, at den foreslåede godkendelsesprocedure med omfattende krav til test og test-rapporter vil have væsentlig negativ indflydelse på virksomhedernes muligheder for at test, udvikle og anvende nye teknologier, grundet de øgede omkostninger forbundet hermed.

#### **Bemærkninger til selve udkast til bekendtgørelse**

Under definitioner savnes en generel henvisning til definitioner jf. forordningen, så der undgås forvirring omkring de juridiske personer/enheder.

Det anses som væsentlig uheldigt, at Færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter (køretøjsklasser) og koder for karrosseri, som direktiv 2007/46/EF og forordning (EU) 2018/858. Dette vil uvægerligt medføre komplikationer, som der ikke ses taget højde for i dette udkast til bekendtgørelse.

#### §7 Stk. 2

Procedurerne kunne være formuleret mere letlæseligt.

Forslag: Ved ansøgning om national typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier skal én af følgende procedurer følges:

- 1) procedure for national typegodkendelse af et helt køretøj, eller
- 2) procedure for etapevis typegodkendelse for et ukomplet eller færdiggjort komplet køretøj

#### §7 Stk. 3

Se bemærkning til §3 Stk. 2 ovenfor.

#### §8

Der savnes en stillingtagen til, hvorledes man skal forholde sig til de supplerende krav, der er angivet i bilagene. Eks. krav om kørelysaugment, forbud mod folie på bus-ruder og krav til manøvredundighed for lastbiler N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>. Der opfordres til, at evt. skærpede krav flyttes til særskilt bekendtgørelse, således at de har gyldighed for alle køretøjer, uanset EU-typegodkendelse udstedt i andet medlemsland, EU-typegodkendelse udstedt i Danmark eller national EU-typegodkendelse.

#### §8 Stk. 2

Færdselsstyrelsen opfordres til at indsætte henvisning tabel 1 (M<sub>1</sub>-køretøjer) og tabel 2 (N<sub>1</sub>-køretøjer) i tillæg 1 til del I til bilag II i forordning (EU) 2018/858 vedr. Retsakter, der finder anvendelse i forbindelse med EU-typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier i henhold til artikel 41. Der savnes desuden mulighed for anvendelse af yderligere nationale lempelser for M<sub>1</sub>/ N<sub>1</sub> – tilsvarende som der lægges op til for de øvrige køretøjsarter. Her tænkes f.eks. krav til støjmålestrækning

#### §9

Det ønskes præciseret, hvad betydningen heraf er.

#### §10

Der foreslås indsat en definition af "nye køretøjer", der kan opnå individuel godkendelse jævnfør denne bekendtgørelse, svarende til bestemmelserne i punkt 1 i tillæg 2 til bilag II i forordning (EU) 2018/858:

Køretøjer kan opnå individuel godkendelse, hvis:

- a) det aldrig har været registreret før, eller
- b) det har været registreret i mindre end seks måneder på tidspunktet for ansøgning om individuel godkendelse af køretøjet. Et køretøj betragtes som registreret, når det har opnået en permanent, midlertidig eller kortvarig administrativ tilladelse til ibrugtagning i vejtrafikken, som omfatter identificering af køretøjet og tildeling af et registreringsnummer <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Hvis der ikke foreligger noget registreringsdokument, kan den kompetente myndighed henvise til foreliggende dokumentation for fremstillingsdato eller dokumentation for første anskaffelse.

#### §11

Der savnes mulighed for, at køretøjer der godkendes individuelt, som alternativ kan opfylde kravene for køretøjer fremstillet i små serier jævnfør §8 Stk. 2.

AutoConsult vurderer at en lang række køretøjer alene vil kunne godkendes ved individuel godkendelse.

Dette gælder f.eks. følgende køretøjer, som ikke fremstilles i så store antal, at de vil kunne godkendes i små serier:

- Rustvogne
- Ambulancer
- Skraldebiler
- Lastbiler med kokekar for vejstriber
- Lastbiler med kran
- Betonkanoner
- Bjærgningsbiler
- Køretøjer til bevægelseshæmmede (handicapbiler)
- Børnehavebusser
- Biler til skolekørsel

#### §12 (restkøretøjer)

Færdselsstyrelsen opfordres til at indsætte en henvisning til kapitel X i forordning (EU) 2018/858. Desuden vil det være ønskeligt, hvis det beskrives efter hvilke kriterier, der dispenseres, således at den nationale håndtering af området er klart for enhver.

#### §14 (markedsovervågning)

Der mangler definition af "den erhvervsdrivende" som i denne forbindelse kan blive pålagt en ikke ubetydelig udgift.

Bør følge definition i forordningen.

Det er væsentligt, at en given erhvervsdrivende, som ejer af et erhvervskøretøj, købt hos en distributør ikke kan blive pålagt denne udgift.

#### §16

Færdselsstyrelsen opfordres til at tillade, at ansøgninger kan indsendes via e-mail indtil blanketten er tilgængelig på VIRK og i tilfælde af nedbrud i VIRK.

Færdselsstyrelsen opfordres videre til at sikre, at sikre at systemet kan håndtere tilstrækkelig store data-mængder (typisk væsentlig over 15 Mb for motordrevet køretøj).

#### **Bemærkninger til bilag til bekendtgørelse**

Det vurderes overordnet positivt, at tabellerne overordnet set ligner tabel 1 og 2 i del I til bilag II i forordning (EU) 2018/858.

Det bør dog overvejes:

- Der savnes en oversigt over samtlige bilag.
- De 2 kolonner mod højre (Gyldighedsområde og særlige krav samt Alternative krav) bør integreres til kun 1 kolonne, svarende til tabel 1 og 2 i del I til bilag II i forordning (EU) 2018/858.  
Den valgte opstilling opleves som uklar og genstand for fortolkning.
- Det bør tilstræbes, at der anvendes samme kolonnebredde i alle bilag.
- Sideskift i tabelopstilling bør iagttages.  
Se eks. punkt 45A i bilag 1, hvor nr. findes på side 9, mens teksten findes på side 10.
- Det er meget uheldigt, at der flere steder under "Alternative krav" er anført skærpede krav i forhold til gældende EU og FN-krav.  
Eks. krav om kørelysaugment, forbud mod folie på bus-ruder og krav til manøvredundtighed for lastbiler N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>.
- Det kan skabe forvirring at der nu benyttes "klasse" (eks. klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> (beskrivende vægt) – og klasse A, B, I, II, III (beskrivende indre indretning)), hvor det hidtil i Dansk lovgivning altid har været betegnet "art". Dette bør konsekvensrettes, således at der ikke opstår begrebsforvirring ift. f.eks. Detailforskrifter



og "Vosak".

For køretøjsart M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> anvendes endvidere "klasse" for angivelse af antal sæder og ståpladser, og om bussen er indrettet til hyppige stop.

## Bilag 1, Køretøjer art M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>

### Nr. 1A, Støjniveau

Det bør præciseres under alternative krav, at målinger kan foretages i henhold til FN-regulativ nr. 51-2.

Uddrag fra FN-regulativ nr. 51-2 vedr. Grænseværdier:

Køretøjklasse		Grænseværdier (dB(A))
6.2.2.1.1.	Køretøjer indrettet til personbefordring med højst ni siddepladser, førerens plads medregnet	74
6.2.2.1.2.	Køretøjer indrettet til personbefordring med mere end ni siddepladser, førerens plads medregnet, hvis tilladte totalvægt overstiger 3,5 tons, og	
6.2.2.1.2.1.	med en motoreffekt på mindre end 150 kW (ECE)	78
6.2.2.1.2.2.	med en motoreffekt på 150 kW (ECE) eller derover	80
6.2.2.1.3.	Køretøjer indrettet til personbefordring med mere end ni siddepladser, førerens plads medregnet; køretøjer, der anvendes til varetransport	
6.2.2.1.3.1.	med en tilladt totalvægt på indtil 2 tons	76
6.2.2.1.3.2.	med en tilladt totalvægt større end 2 tons, men ikke større end 3,5 tons	77
6.2.2.1.4.	Køretøjer, der anvendes til varetransport, med en tilladt totalvægt på over 3,5 tons	
6.2.2.1.4.1.	med en motoreffekt på mindre end 75 kW (ECE)	77
6.2.2.1.4.2.	med en motoreffekt på 75 kW (ECE) eller mere, men mindre end 150 kW (ECE)	78
6.2.2.1.4.3.	med en motoreffekt på 150 kW (ECE) eller derover	80

Det bemærkes, at metode for kørselsmåling er væsentlig ændret fra revision 2 til revision 3.

Grænseværdierne er f.eks. forskellige afhængig af vægt/effektforholdet.

Det giver således vanskeligt mening at sammenligne måleresultater efter metode i R-51-3 med grænseværdier for ældre målemetoder.

Det undrer, at der under "Alternative krav" er fastsat krav til grænseværdier.

Det vurderes hensigtsmæssigt at udføre målinger i henhold til FN-regulativ nr. 51-2 med anvendelse af grænseværdier fastsat i samme regelsæt.

Anvendelse af FN-regulativ nr. 51-3 bør undgås.

Det overrasker, at der tillades 1 decibel mere end de fastsatte grænseværdier, når regelsættet har til formål at forbedre miljøet!

Der savnes betingelser for såvel korrelationsprøvning og anvendelse af korrektionsfaktor.

### Nr. 5A, Styreapparat

Det vurderes hensigtsmæssigt, om der havde været foretaget en fuldstændig (1:1) afskrift fra tabel 1 i del I til bilag II i forordning (EU) 2018/858.

Det er uklart, hvem der må foretage afprøvning af mekaniske systemer.

Det er uklart, om kravene i punkt 5.3 i FN-regulativ nr. 79 finder anvendelse på styreapparat, hvor der indgår elektro-hydrauliske styringer af andre aksler end forakslen.

Der henvises til bilag 3, hvor teksten synes i overensstemmelse med tabel 1 i del I til bilag II i forordning (EU) 2018/858.

#### Nr. 7A, Lydsignalapparat

Det må afklares, om der skal angives "X", hvorved der kræves typegodkendelse, eller om "Det er ikke nødvendigt, at lydsignalanordninger typegodkendes".

#### Nr. 9A, Bremsning af køretøjer og påhængskøretøjer

Der er væsentlig forskel til krav til ABS og bremsefading i FN-regulativ nr. 13-05 og FMVSS nr. 135.

Det foreslåede alternative krav anses således at give en væsentlig ringere grad af færdselssikkerhed end nuværende Detailforskrifter for køretøjer.

#### Nr. 10A, Elektromagnetisk kompatibilitet

Læsarheden ville øges betydeligt, såfremt kolonne "Spørgsmål" anvendtes på samme måde som for punkt nr. 5A.

#### Nr. 13A, Beskyttelse af motorkøretøjer mod uberettiget brug

Der savnes afklaring af hvorledes "eftermonteres" skal forstås på nye køretøjer? Der formodes at være tale om trinvist opbygget køretøj, "fabrikanten" evt. kun indestår for startspærre.

Det foreslås at fjerne pkt b), og alene fastsætte det alternative krav.

#### Nr. 15A, Sæder, sædeforankringer og eventuelle nakkestøtter

Køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> er ofte trinvist opbygget, hvor sæder monteres i sidste trin.

Det bør præciseres, at der ved "fabrikanten" menes "fabrikanten, som har monteret sæderne".

Der savnes mulighed for, at:

En teknisk tjeneste kan dokumentere ved beregning, om forankringerne til sæder omfattet af regulativ 17 kan modstå de kræfter, der er anført i bilag 2 til FN-regulativ nr. 17.

Det er uklart i hvilke tilfælde der skal foretages kontrol efter hele pkt. 5 og bilag 4, og hvornår der alene skal gennemføres prøvning efter pkt. 5.12, 6.5-6.7.

#### Nr. 15B, Sæderne i store køretøjer til personbefordring

Det formodes at der rettelig skulle have været henvist til "Tillæg 2", og ikke "bilag 2", som omhandler meddelelse af godkendelse.

#### Nr. 17B, Speedometerudstyr, herunder montering af dette

Det virker uhensigtsmæssigt, hvis den tekniske tjeneste skal afgøre om der skal stilles supplerende krav.

Teksten foreslås ændret til:

Instrumentet kan godkendes uden at prøvningerne i punkt 5.2 i FN-regulativ nr. 39 gennemføres.

Alternativt bør pkt. b) fjernes.

#### Nr. 19A, Forankringer til sikkerhedsseler, Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankringer

Køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> er ofte trinvist opbygget, hvor sæder monteres i sidste trin.

Det bør præciseres, at der ved "fabrikanten" menes "fabrikanten, som har monteret sæderne".

FMVSS nr. 210 anses normalt at have væsentlig mindre krav til styrke (for busser med tilladt totalvægt over 3500 kg) end FN-regulativ nr. 14.

Det foreslåede alternative krav anses således at give en væsentlig ringere grad af færdselssikkerhed end nuværende Detailforskrifter for køretøjer.

Der savnes oplysning, hvorledes Isofix godkendes.

Der savnes præcis henvisning til hvilke krav, anført i FN-regulativ 14, der kan dokumenteres ved beregning.  
Teksten foreslås ændret til:

Den tekniske tjeneste kan ved beregninger dokumentere, at sikkerhedsseleforankringerne kan modstå de krav, der er anført i punkt 6.4, 6.5 og 6.6 i FN-regulativ nr. 14.

#### Nr. 20A, Montering af lygter og lyssignaler på køretøjer

Det bør præciseres, om krav til placering af belysning af nummerplade og placering af tågelygte skal opfylde krav til højrekørsel.

Mange erhvervskøretøjer anvender i dag betydelig afvigende antal lygter i forhold til, hvad der er tilladt i henhold til FN-regulativ nr. 48.

Forslaget anses at ville give væsentlige begrænsninger for en række erhvervskøretøjer, der hyppigt udfører transporter til Norge, Sverige og Finland, hvor der køres på lange mørke landeveje uden.

Der savnes henvisning til hvilke nationale bestemmelser der hentydes til.

#### Nr. 22B, Kørelyslygter til motordrevne køretøjer

Krav nr. 22B omhandler lygter til kørelys.

Det vurderes ikke muligt, at stille supplerende krav under dette punkt.

Krav om kørelys automatik bedes slettet.

#### Nr. 27A, Trækanordninger

Detailforskrifter for køretøjer har i dag ikke krav hertil.

Det foreslås, at trinvist opbygget køretøj alene skal opfylde krav, gældende for basiskøretøj.

Dette krav anses ikke at have væsentlig indflydelse på sikkerhed, eller beskyttelse af sundhed og miljø.

#### Nr. 31A, Sikkerhedsseler, fastholdelsesanordninger barnefastholdelsesanordninger og Isofix-barnefastholdelsesanordninger

##### a) Komponenter

FMVSS nr. 209 anses normalt at have væsentlig mindre krav til styrke (for busser med tilladt totalvægt over 3500 kg) end FN-regulativ nr. 16.

Det foreslåede alternative krav anses således at give en væsentlig ringere grad af færdselssikkerhed end nuværende Detailforskrifter for køretøjer.

Der savnes klarhed over hvordan det alternative krav kan "dokumenteres". Denne formulering anses ikke for værende klart definerende.

##### b) Installationskrav

Køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> er ofte trinvist opbygget, hvor sæder monteres i sidste trin.

Der anvendes ofte sæder fra underleverandør, som leveres komplet med sikkerhedsseler m.v. monteret.

Hvor sikkerhedsseler leveres premonteret, bør sæde med premonteret sikkerhedssæle og Isofix kunne godkendes på baggrund af test rapport fra fabrikanten af sæde.

#### 45 A, Sikkerhedsrudemateriale og montering heraf i køretøjer

Sideskift i tabelopstilling bør iagttages.

Nr. findes på side 9, mens teksten findes på side 10. Dette er uhensigtsmæssigt.

Der kan ikke stilles skærpede krav under "alternative krav".

Detailforskrifter for køretøjer og Vejledning om syn tillader i dag påklæbet plastfilm.

Mange busser anvender således foliering af hele bussider – inkl. sideruder.

Se også gældende danske krav i Vejledning om syn af køretøjer side 349, der bl.a. har følgende ordlyd:

(4) Ruden skal være fremstillet af hærdet glas.

*Et nødudgangsvindue må ikke være forsynet med film eller tape, medmindre film eller tape indgår i EF-typegodkendelsen.*

*Op til 25% af et nødudgangsvindues areal tillades dog forsynet med tape i form af Tempo 100-mærkat(er), nødudgangssymbol/-tekst, logotape, reklametape eller lignende, såfremt det resterende frie, sammenhængende areal opfylder størrelseskravet i pkt. (1). Tapen må ikke ubrudt føres ud over glassets yderkant.*

Krav, at "plastruder og påklæbet plastfilm tillades ikke" bedes fjernet.

#### 46A, Montering af dæk

Det er uklart i hvilke tilfælde af en teknisk tjenestes vurdering af et køretøjs maksimale hastighed finder anvendelse, da det opgives af fabrikanten.

#### 47A, Køretøjers hastighedsbegrænsende anordninger

Det vurderes unødigt, at hastighedsbegrænser skal kontrolleres af teknisk tjeneste.

Det bør være tilstrækkeligt, at denne er kontrolleret og mærket af godkendt værksted jævnfør bestemmelserne i Vejledning om syn af køretøjer punkt 7.01.002 (3).

#### 48A, Masser og dimensioner

Køretøjer bør til enhver tid kunne godkendes, såfremt køretøjet opfylder krav til masser og dimensioner, som defineret i forordning (EF) nr. 661/2009 og forordning (EU) 1230/2012.

Der bør ikke stilles skærpede krav.

Kravet i §5 Stk 2 i BEK nr 1497 af 1. december 2016, Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (ingen del må bevæge sig uden for tangenten med mere end 0,60 m) anses at afvige væsentlig fra krav i Del C, punkt 7.2 i forordning (EU) 1230/2012 (Den største udsvingsradius bagtil må ikke overstige a) 0,80 m, b) 1,00 m, c) 1,00 m).

Det beskrevne krav anses således som væsentlig skærpelse i forhold til gældende EU-ret.

Der henvises videre til definition nr. 7 i forordning (EU) 1230/2012, hvorved »største teknisk tilladte totalmasse« (M) defineres som:

- køretøjets maksimale masse baseret på dets konstruktion og ydeevne som angivet af fabrikanten;

For trinvist opbygget køretøj, fastsættes største teknisk tilladte totalmasse af fabrikanten af sidste trin.

Der skal dog være mulighed for at anvende alternative krav, som defineret i BEK nr. 1497 af 1. december 2016, Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, med senere ændringer.

Dette gælder f.eks. følgende nationale krav:

- Højde 4,10 m.
- Ingen krav til igangsætningshjælp (vægtoverførsel på lastbiler med mere end 2 aksler)

- Ingen krav til vægt på trækkende hjul.

Den anvendte henvisning "Bekendtgørelse om masse og dimensioner" er fejlagtig, og bedes venligst rettet. Rettelig: i BEK nr 1497 af 1. december 2016, Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

#### 50A, Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog

Det vurderes som rimeligt og fornuftigt, at koblinger (se punkt 2.6 i FN-regulativ 52-2) skal være typegodkendt (bogstav "X").

Der henvises til Færdselsstyrelsens høringsnotat af 24. juli 2009, sagsnummer FS310-000033, hvoraf det fremgår at høringsvarene udtrykker en modstand overfor forslaget i sin nuværende udformning og de gennemgående argumenter imod forslaget er:

- Ingen væsentlige problemer eller ulykkestal, der skyldes de nugældende regler og er dermed unødigt fordyrende for biler med tilkoblingsanordning.
- Flexibiliteten og lethed ved udførelsen af individuelle løsninger mistes.
- Uforholdsmæssigt store udgifter og arbejdsbyrder for virksomhederne ifm. små stykantal og montering på specialkøretøjer.
- Praktisk umuligt på kort sigt at kræve alle beslagtyper e-godkendt.
- Faren for at danske virksomheder må ophøre eller flytte produktionen til udlandet.
- Forslaget forhindrer ikke kørsel med skadede, forkert reparerede eller bearbejdede tilkoblingsanordninger eller anordninger konstrueret til en anden bilmodel. Behov for en præcisering af retningslinjerne.

#### Konklusion

Det fremsatte forslag bliver ikke gennemført.

Argumenterne i høringsvarene fra dengang er fortsat gældende.

Det foreslås, at:

- Koblinger kræver fuldstændig godkendelse (bogstav "X") og skal være klassificeret jævnfør punkt 2.6 i FN-regulativ 52.
- Træktraverser og monteringsmateriel samt montering kræver godkendelse jævnfør bogstav "B", idet en teknisk tjeneste ved beregning kan dokumentere, at krav til styrke er opfyldt.

#### 51A, Brændbarhed af de materialer, der benyttes ved den indvendige konstruktion af visse klasser af motorkøretøjer

Rettelig: "Kun for art M3, klasse II og III, som har plads til mere end 22 passagerer, og som ikke er beregnet til stående passagerer og bykørsel (bybusser)".

#### 52A, (Indretning af) M2- og M3-køretøjer

Det anbefales at anvende samme opstilling som under nr. 3A, således at a) indretning og b) fastgørelse af kørestole opdeles i 2 linjer.

##### a) Indretning

Det anses ikke som et "alternativt krav", at kravene i bilag 3 skal dokumenteres opfyldt.

Det ville her være tilstrækkeligt at anvende bogstav "A" – uden tekst i felt for alternative krav.

Det antages, at antallet af busser, som skal godkendes i Danmark, er relativt lille.

Det vil således være en væsentlig investering og omkostning, at skulle anvende cylindriske mannequiner, som beskrevet i bilag 4.

Der foreslås, at der indføres alternative krav, svarende til Detailforskrifter for køretøjer punkt 9.07. subsidært at kravene i bilag 3 til FN-regulativ nr. 107 skal dokumenteres opfyldt, idet alle test kan udføres ved plane (ikke rummelige) mannequiner.

#### 69, Elektrisk sikkerhed

Bemærkningen "Kun elektrisk drevne busser" anses som overflødig.

Tilsvarende er heller ikke angivet for krav 52B, at det kun er for enkeltdekker busser.

#### Forklarende bemærkning X

Der henvises til artikel 67 til 81.

Bekendtgørelsen ses ikke at indeholde sådanne overskrift.

Teksten foreslås ændret til:

- prøvninger og kontrol udføres af den tekniske tjeneste eller fabrikanten på de betingelser, der er fastsat i artikel 67 til 81 i forordning (EU) 2018/858.  
Ved fabrikant forstås her fabrikant, som også er godkendt som intern teknisk tjeneste.

Der henvises til bilag III.

Bekendtgørelsen har ikke et sådant bilag.

Teksten foreslås ændret til:

- en prøvningsrapport udarbejdes i overensstemmelse med bilag III i forordning (EU) 2018/858

#### Forklarende bemærkning A

Se bemærkninger under X ovenfor.

#### Forklarende bemærkning C

Se bemærkninger under X ovenfor.

#### **Bilag 2, Køretøjer art N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>**

##### Nr. 1A, Støjniveau

Se bemærkninger til bilag 1.

##### Nr. 5A, Styreapparat

Se bemærkninger til bilag 1.

##### Nr. 7A, Lydsignalapparat

Se bemærkninger til bilag 1.

##### Nr. 9A, Bremsning af køretøjer og påhængskøretøjer

Se bemærkninger til bilag 1.

Detailforskrifter for køretøjer punkt 5.03.020 (4) indeholder undtagelse for krav til parkeringsbremse for køretøjer, der godkendes til at indgå i vogntog med samlet vægt på mere end 48.000 kg.

Der anvendes i Danmark et stor antal biler som trækraft for modulvogntog.

Mange biler, der i dag anvendes hertil, kan ikke fra fabrikken leveres med parkeringsbremse, der opfylder krav i til parkeringsbremse med vogntogsvægt over 48.000 kg.

Der vil således være en del indkøbt materiel (påhængskøretøjer) som ikke vil kunne anvendes i kombination med ny lastbil, såfremt dette alternative krav ikke videreføres.

Dette vil medføre betydelige meromkostninger for branchen.

Det skærpede krav til parkeringsbremsens bremsepræstation må forventes at give incitament til at ældre lastbiler levetidsforlænges for at kunne gennemføre de tunge transporter.

Dette vil forhindre udskiftning til nyere og mere miljøvenlige lastbiler, hvorved forslaget er til skade for sundhed og miljø.

Modulvogntog må alene anvendes på modulvogntogsnettet, hvor der vanskeligt findes stigninger over 10%.

Tunge særtransporter sker primært via tungvognsnettet, hvor der ligeledes vanskeligt findes stigninger over 10%.

De tunge transporter parkeres næppe på stigninger over 4%, hvorved forslaget vanskeligt kan forbedre færdselssikkerheden – tværtimod forhindrer lovforslaget indførelse af ny teknologi.

Færdselsstyrelsen opfordres til at indføre alternativt krav:

For bil, der godkendes til at indgå i vogntog med samlet vægt på mere end 48.000 kg, er det tilstrækkeligt at krav til parkeringsbremse er opfyldt ved 48.000 kg.

Dette vil omhandle dels bil, der indgår i modulvogntog, dels mobilkran og dels bil, der anvendes som trækraft for blokvogn.

Det bemærkes, at forslaget medfører betydeligt skærpede krav til driftsbremsen for mobilkraner og bil, der anvendes som trækraft for blokvogn.

Der henvises til særtransportbekendtgørelsen § 10 Stk. 3 punkt (3), Stk. 4 (3) og Stk. 5

Der henvises til tillæg 5 og 6 til del II til bilag II til forordning (EU) 2018/858.

Opmærksomheden henledes på, at Finland har inført nationale regler, svarende til nu gældende danske regler:

*3.2.5 Undantag från kraven på parkeringsbromsen på dragbilen i en specialtransport-kombination (TRAFICOM/94450/03.04.03.00/2019)*

*En dragbil som används i en specialtransportkombination behöver inte uppfylla kraven på prestanda för en parkeringsbroms, om prestandan för släpvagnens parkeringsbroms eller prestandan för släpvagnarnas parkeringsbromsar sammanlagt uppfyller de allmänna prestandakraven på släpvagnens parkeringsbroms. Prestandan för släpvagnens parkeringsbroms behöver inte omfatta massan som släpvagnen riktar mot dragbilen. En dragbil som används i en specialtransportkombination ska däremot uppfylla kraven på prestanda för dragbilens parkeringsbroms vid de största massorna som allmänt tillåts på väg för dragbilen och fordonskombinationen.*

Færdselsstyrelsen opfordres til at indføre "alternativt krav", svarende til Detailforskrifter for køretøjer punkt 5.03.020 (4), hvilket må siges, at give tilstrækkelig sikkerhed, og ikke vil påvirke sundhed eller miljø.

#### Nr. 10A, Elektromagnetisk kompatibilitet

Se bemærkninger til bilag 1.

#### Nr. 15A, Sæder, sædeforankringer og eventuelle nakkestøtter

Der savnes mulighed for, at:

En teknisk tjeneste kan dokumentere ved beregning, om forankringerne til sæder omfattet af regulativ 17 kan modstå de kræfter, der er anført i bilag 2 til FN-regulativ nr. 17.

Nr. 19A, Forankringer til sikkerhedsseler, Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankringer

FMVSS nr. 210 anses normalt at have væsentlig mindre krav til styrke (for biler med tilladt totalvægt over 3500 kg) end FN-regulativ nr. 14.

Det foreslåede alternative krav anses således at give en væsentlig ringere grad af færdselssikkerhed end nuværende Detailforskrifter for køretøjer.

Nr. 20A, Montering af lygter og lyssignaler på køretøjer

Se bemærkninger til bilag 1.

Nr. 22B, Kørelyslygter til motordrevne køretøjer

Se bemærkninger til bilag 1.

Nr. 27A, Trækanordninger

Se bemærkninger til bilag 1.

Nr. 31A, Sikkerhedsseler, fastholdelsesanordninger barnefastholdelsesanordninger og Isofix-barnefastholdelsesanordninger

Se bemærkninger til bilag 1.

45 A, Sikkerhedsrudemateriale og montering heraf i køretøjer

Se bemærkninger til bilag 1.

47A, Køretøjers hastighedsbegrænsende anordninger

Se bemærkninger til bilag 1.

48A, Masser og dimensioner

Se bemærkninger til bilag 1.

50A, Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog

Se bemærkninger til bilag 1.

56A, Køretøjer til transport af farligt gods

Bemærkningen "Såfremt ansøger anmoder om godkendelse til farligt gods, skal FN-regulativ nr. 105 overholdes." anses som overflødig.

57A, Anordninger til afskærmning fortil mod underkøring; afskærmning fortil mod underkøring

Der findes i Danmark et stort antal specielle opbygninger til f.eks. sneplov, brandbil og kran med frontstøtteben, hvor det ikke er teknisk muligt at anvende typegodkendte komponenter til afskærmning fortil mod underkøring. Færdselsstyrelsen opfordres til at indføre alternative krav, svarende til nr. 3B, beskyttelse bagtil mod underkøring, hvor en teknisk tjeneste kan kontrollere komponenter og montering ved beregning.

69, Elektrisk sikkerhed

Bemærkningen "Kun elektrisk drevne lastbiler" anses som overflødig.

Tilsvarende er heller ikke angivet for krav 52B, at det kun er for enkeltdekker busser.

71, Førerhusets styrke



Detailforskrifter for køretøjer har i dag ikke krav hertil.

Det foreslås, at trinvist opbygget køretøj alene skal opfylde krav, gældende for basiskøretøj.

#### Bemærkninger X, A, D

Se bemærkninger til bilag 1.

#### **Bilag 3, Køretøjer art O<sub>1</sub> og O<sub>2</sub>**

##### Nr. 5A, Styreapparat

I modsætning til bilag 1 og bilag 2, er der her tilsyneladende foretaget korrekt afskrift fra tabel 1 i del I til bilag II i forordning (EU) 2018/858.

##### Nr. 9A, Bremsning af køretøjer og påhængskøretøjer

Det vurderes utilstrækkeligt, at fadingtest alene dokumenteres med prøvningsrapport fra akselfabrikanten.

Det bør være tilstrækkeligt, at der er udført beregning jævnfør tillæg 4 til bilag 12 i FN-regulativ R13

Der kan supplerende stilles krav om visuel inspektion, at køretøjet opfylder de tekniske krav i bilag 12.

##### Nr. 10A, Elektromagnetisk kompatibilitet

Se bemærkninger til bilag 1.

##### 45 A, Sikkerhedsrudemateriale og montering heraf i køretøjer

Opstilling bedes iagttaget (afstand mellem "a)" og "Komponenter".

##### 48A, Masser og dimensioner

Se bemærkninger til bilag 1.

##### 56A, Køretøjer til transport af farligt gods

Bemærkningen "Såfremt ansøger anmoder om godkendelse til farligt gods, skal FN-regulativ nr. 105 overholdes." anses som overflødig.

#### Bemærkninger X, A, D

Se bemærkninger til bilag 1.

#### **Bilag 4, Køretøjer art O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>**

##### Blokvognsmoduler

Der anvendes i Danmark et ikke uvæsentlig antal "blokvognsmoduler", som i dag registreres som blokpåhængsvogn.

Blokvognsmodulerne er typisk monteret med 4 "pin-bolte" på den trækkende lastbil med henblik på opnå en større tilladt totalvægt og større skammelbelastning.

Køretøjerne kan ikke bringes til at opfylde krav nr. 50A vedr. komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog.

Der savnes beskrivelse af, hvorledes disse køretøjer skal registreres fremover.

##### Nr. 5A, Styreapparat

Se bemærkninger til bilag 1.

Bemærk opstilling.

Teksten " a) b) Komplekse" forekommer uheldig.

#### Nr. 9A, Bremsning af køretøjer og påhængskøretøjer

Se bemærkninger til bilag 1.

Det forekommer "alternativt" at opstille supplerende krav til elektronisk styring af bremsetryk for køretøjer, der indgår i modulvogntog i kolonnen "Alternative krav".

Færdselsstyrelsen opfordres til at tydeliggøre "krav" og "alternative krav".

Der er under "alternative krav" anført et supplerende krav for køretøjer, der skal indgå i modulvogntogskombinationer.

Dette krav synes at være overflødigt, idet regelsættet alene gælder for nye køretøjer, og disse i praksis alle har elektronisk styring af bremsetryk – uanset om de indgår i modulvogntogskombinationer eller ej.

Færdselsstyrelsen opfordres til at flytte kravet til kolonnen for "særlige krav" og ændre teksten til:

Køretøjer, der skal indgå som trækkende køretøj i modulvogntogs-kombinationer skal være forsynet med router, så EBS-signalet sendes både til det trækkende påhængskøretøj og det trukne påhængskøretøj.

Vedr. note a), alternativ afprøvning af bremsesystemets ydeevne målt i bremseprøvestand.

Der mangler "i" i overskriften.

Det vurderes unødvendigt, at køretøjet skal være belæsset til 90 % af dets tilladte totalvægt.

Specielt for sættevogne, må det være tilstrækkeligt at akslerne er belæsset/belastes.

Idet korrektionsfaktoren "k" er væsentlig ugunstig ved lave bremsetryk, må det være tilstrækkeligt, at den krævede præstation opnås efter den angivne formel.

Korrektionsfaktoren "k" giver alt andet lige et væsentligt incitament til at prøven gennemføres med belastning.

Færdselsstyrelsen opfordres til at fjerne kravet om belæsning.

#### Nr. 10A, Elektromagnetisk kompatibilitet

Se bemærkninger til bilag 1.

#### Nr. 20A, Montering af lygter og lyssignaler på køretøjer

Se bemærkninger til bilag 1.

#### 45 A, Sikkerhedsrudemateriale og montering heraf i køretøjer

Opstilling bør iagttages.

#### 48A, Masser og dimensioner

Se bemærkninger til bilag 1.

#### 50A, Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog

Se bemærkninger til bilag 1.

#### 50B, Kortkoblingsanordninger (KKA); montering af en godkendt type KKA

Opstilling bør iagttages.

#### 56A, Køretøjer til transport af farligt gods

Bemærkningen " Såfremt ansøger anmoder om godkendelse til farligt gods, skal FN-regulativ nr. 105 overholdes." anses som overflødig.

Bemærkninger X, A, D

Se bemærkninger til bilag 1.

**Sammenfatning**

Bilagene bærer præg af hastværk og udygtigt arbejde.

Opstillingen er ikke gennemarbejdet.

Supplerende krav, nationale krav og alternative krav synes spredt i de enkelte kolonner uden at der foreligger en overordnet strategi.

Forslaget bør gøres til genstand for en detaljeret drøftelse i følgegruppen.

Med venlig hilsen

Preben Egelund



Digitalt signeret af Preben Friis Egelund  
DN: c=DK, o=AutoConsult A/S //  
CVR:41242787, cn=Preben Friis Egelund,  
serialNumber=CVR:41242787-RID:18797906  
Dato: 2020.06.16 21:33:28 +02'00'

**Fra:** Ole Kirkelund <oki@bilimp.dk>  
**Sendt:** 15. juni 2020 17:16  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Emne:** SV: Høring over bekendtgørelse om godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer m.v. - J.nr. TS20000-00274)

Til Færdselsstyrelsen

**Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. (J.nr. TS20000-00274)**

De Danske Bilimportører bemærker indledningsvist, at det foreliggende udkast til bekendtgørelse tilsyneladende kun omfatter følgende godkendelser af nye motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder:

1. EU-typegodkendelse i begrænsede serier jf. forslag til Synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 1 (L 151)
2. EU-typegodkendelse i små serier jf. forslag til Synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 2
3. National typegodkendelse i små serier jf. forslag til Synsloven § 1 a, stk. 1, nr. 3
4. Individuel EU-godkendelse jf. forslag til Synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 4

Bestemmelser vedrørende national individuel godkendelse jf. forslag til Synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 5 forventes således fastsat i særskilt bekendtgørelse.

Vi har som sådan ingen særlige bemærkninger til det foreliggende udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer eller påhængskøretøjer m.v., idet den er en del af gennemførelsen af forordning 2018/858/EU, og den udstedes med hjemmel i den nye Synslov jf. L 151. Dog bemærker vi, at L 151 først ventes vedtaget endeligt den 18. juni 2020 – dvs. efter denne høring.

For så vidt angår Kapitel 7 om administrative bestemmelser og digital kommunikation gør vi opmærksom på, at det har stor betydning for vore medlemmer, at de eksisterende systemer herunder DMR og typegodkendelser.dk m.v. benyttes, og at processerne vedrørende godkendelse og efterfølgende registrering og ibrugtagning af nye køretøjer kan ske via de eksisterende systemer.

For så vidt angår de erhvervsøkonomiske konsekvenser som anført i høringsbrevet skal vi gøre opmærksom på, at godkendelser opnået via anmeldelse og typegodkendelser.dk (T-godkendelser og G-erklæringer) i dag er gratis. Såfremt det lægges til grund, at alle godkendelser vil blive pålagt gebyr kan der være betydelige erhvervsøkonomiske konsekvenser ved at opnå godkendelse efter denne bekendtgørelse.

Vi henviser desuden til vores høringssvar (J.nr. TS20000-00273)

Øvrige generelle bemærkninger:

I forhold til synsloven har vi stadig det synspunkt, at national individuel godkendelse af nye køretøjer også bør kunne ske via en anden uafhængig tredjepart end en teknisk tjeneste – ligesom det er muligt for ibrugtagne køretøjer.

Vi henviser desuden til vores høringssvar til L 151 (J. nr. 2019-4815).

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund  
Chefkonsulent

De Danske Bilimportører  
Rådhuspladsen 16  
1550 København V  
Tel. 2323 2520  
Mail. [oki@bilimp.dk](mailto:oki@bilimp.dk)  
[www.bilimp.dk](http://www.bilimp.dk)

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger.  
Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail [dbi@bilimp.dk](mailto:dbi@bilimp.dk).

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen

**Sendt:** 19. maj 2020 09:31

**Til:** jbh@dbr.dk; skad@skad.dk; Ole Kirkelund ; fba@dtl.eu; uffe.steffensen@krone.de; klhh@di.dk; sj@itd.dk; 4017@8960.dk; jb@autoconsult.dk; benny.carlsen@bsctech.dk; Niels@vestsjaellandsbilsyn.dk; syn@dksyn.dk; kafi@teknologisk.dk; hsl@seges.dk; kbs@lf.dk; per@danskmaskinhandel.dk; kontor@mff-dk.dk

**Emne:** Høring over bekendtgørelse om godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Kære Følgegruppe

Se vedhæftede venligst høring over udkast til følgende bekendtgørelser:

- Bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v., j.nr. TS20000-00274
- Bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v., j.nr. TS20000-00275
- Bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., j.nr. TS20000-00276

Venlig hilsen

Linette Egelund  
Jurist



**Færdselsstyrelsen**

Færdselsstyrelsen  
Danish Road Traffic Authority  
Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

Tlf.: + 45 7221 8899  
[lieg@fstyr.dk](mailto:lieg@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

info@fstyr.dk



Køretøjsbygger og Autorskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

28. maj 2020

Vedr.: SKAD høringssvar J.nr. TS20000-00274

Vi takker Færdselsstyrelsen for fremsendte høring vedr. bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer.

I SKAD har vi særlig fokus på nationale typegodkendelser af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier, hvilket vi mener, også kan omfatte et antal små og mellemstore opbyggere i Danmark. De få meget store opbyggervirksomheder har i forvejen erfaring i at anvende udenlandske tekniske tjenester i forskellige EU-lande.

Vi forventer dog at nationale enkeltstykgodkendelser vil fortsat have det største fokus.

Men udgangspunkt i at en opbygger i dag typisk opbygger et køretøj for en bilforhandler, der har solgt et bestemt køretøj til f.eks. en vognmand, så har den typiske opbygger ikke direkte haft at gøre med godkendelses- og registreringsprocessen af det opbyggede køretøj. Dette betyder, at den typiske opbygger ikke har haft at gøre med udarbejdelse af godkendelsesdokumenter eller på anden vis har erfaring i dagligdagen med kvalitetsstandards eller større dokumentationsarbejde.

I høringsbrevet er det anført, at:

*"Erhvervsøkonomiske konsekvenser.*

*Det vurderes samlet, at bekendtgørelsen ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser over bagatelgrænsen"*

Dette mener vi ikke er korrekt, netop med baggrund i den for oven beskrevne praksis.

Der lægges i bekendtgørelsen op til at en opbygger vil blive forpligtet til at arbejde med netop godkendelsesprocessen og det dermed resulterende store administrative arbejde og de heraf følgende væsentlige ekstraomkostninger.



SMVdanmark  
- det nye Håndværkssråd



### **Prøvebaner**

Som tidligere nævnt, så efterlyser vi at Færdselsstyrelsen kan bidrage med at udpege prøvebaner i Danmark, der kan anvendes til afprøvning af forskellige typer køretøjer, og at man her lægger vægt på også den geografiske placering. Det har væsentlig betydning for virksomhederne, der evt. skal transportere køretøjer før udført registrering til en relevant prøvebane.

I bilaget til høringen er der bl.a. anført:

*Prøvebanen skal være i overensstemmelse med bilag 8 til FN-regulativ nr. 51. En prøvebane med andre specifikationer kan anvendes, forudsat at den tekniske tjeneste har gennemført korrelationsprøvninger. Der anvendes en korrektionsfaktor, hvis det er nødvendigt.*

### **Prøvningsrapporter**

SKAD mener at det er væsentligt for en standardiseret måde at rapportere på, at den rapport, der skal udarbejdes af en Teknisk Tjeneste eller 3-parts organ, er en rapportform, der er fastsat af Færdselsstyrelsen, og at disse forskellige typer rapportformularer kan med tiden downloades fra Færdselsstyrelsens hjemmeside, på samme måde som bl.a. Data-erklæringer kan downloades.

Dette vil betyde en mere ensartet måde rapporter udformes på, samt kan opbyggervirksomheder få et bedre indblik i hvordan køretøjer skal afprøves.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD  
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523

