

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Sagsnr.: 2024-893348

AutoConsult glæder sig over, at Færdselsstyrelsen med udkastet tager nogle afgørende skridt i forhold til at få strømlinet det danske godkendelsessetup for køretøjer med EU's rammeforordninger på køretøjsområdet. Som godkendt prøvningsinstans indenfor det køretøjstekniske område, følger AutoConsult regeludviklingen med spænding, og ser frem til detaljerne i det nye setup – som desværre endnu ikke kendes, da alene bekendtgørelsesteksten er blevet offentliggjort, og ikke nogen detailbeskrivelse af processen, herunder brugerflade på selvbetjeningsløsningen, krav til dokumentation af de relevante del-krav – hvad enten det er de 72 krav fra forordning (EU) 2018/858, eller de alternative krav fra DfK, mv.

I forbindelse med den foreslåede ordning med NIV-godkendelser, opfordres der til at lægge stort fokus på at sikre, at niveauet af den krævede dokumentation bliver sikkerheds- og miljømæssigt tilfredsstillende, og at der kan sikres en ensartet håndhævelse af kravene. Det vurderes, at opgaven som fremadrettet påtænkes at påhvile synsvirksomhederne, er væsentlig forskellig fra den nuværende ordning, hvor der i langt højere grad er fokus på at sikre de fysiske forhold, og i mindre grad er tale om dokumentkontrol.

Det bemærkes at den nuværende ordning, hvor der i forbindelse med et registreringssyn af et nyt individuelt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, altid vil være en dataerklæring eller en G-erklæring med ved syn, som allerede har samlet og dokumenteret en lang række krav, som synsmanden dermed ikke behøver at forholde sig til. Som vi forstår udkastet til den nye ordning, bliver det derimod synsmandens opgave at udføre dokumentkontrollen på de enkelte delkrav, hvilket er en helt anden og mere kompleks opgave at gennemskue, for at sikre at registreringsgrundlaget er korrekt og fyldestgørende. Det vurderes at kræve omfattende efteruddannelse af de synsmedarbejdere, der skal håndtere disse køretøjer, og det er usandsynligt at stikprøvekontrol alene vil være tilstrækkeligt til at sikre niveauet, hvis menigmand kan ansøge, uden at nogen med tilstrækkelig uddannelse og kompetencer indenfor området, først har sikret at dokumentationspakken der uploades, er korrekt og fyldestgørende.

Til sammenligning kan nævnes den nuværende ordning omkring G-erklæringer, hvor kun anerkendte repræsentanter kan anmelde godkendelser, mens alle andre må igennem manuel sagsbehandling i Færdselsstyrelsen, før de efter ansøgning kan få en G-erklæring og dermed et synsgrundlag.

Generelt opfordres der til, at der både for national typegodkendelse (hvis denne mulighed implementeres?) og individuel godkendelse, kan udføres og benyttes afprøvning eller verifikation fra prøvningsinstans, på de områder hvor egenkontrol fra fabrikantens eller opbyggerens side, ikke findes hensigtsmæssigt. I forlængelse heraf, bør der, for så vidt angår hvilke tekniske områder der skal dokumenteres, også fokuseres på en differentiering af, om der er tale om en anerkendt fabrikant/opbygger, herunder med og uden anerkendt kvalitetsledelsessystem og "CoP" (conformity of production), eller privat/menigmand som ansøger om godkendelse.

Konkrete bemærkninger til lovforslaget:

Indledende tekst:

Der mangler henvisning til korrekt lov om godkendelse og syn af køretøjer og paragraf i bekendtgørelse nr. 320 af 27. marts 2025.

§6:

Der stilles krav til fabrikanten, om at udlevere relevante godkendelser, gældende for basiskøretøjet. Ift. Forordning (EU) 2018/858, ses kun at der er tilsvarende forpligtigelse til myndigheder, som tidligere har udstedt en NIV-godkendelse på et køretøj, som beskrevet i artikel 46. Desuden vil fabrikanten i tidligere trin af opbygninger nok næppe udlevere dokumentation til de, der efterfølgende laver opbygninger, medmindre der foreligger en formaliseret samarbejdsaftale med parterne, der sikrer udveksling af information og sikrer data/information i tidligere trin i produktionen. Det vurderes urealistisk at tro at dette krav vil blive efterlevet af basisbilsfabrikanten eller vil kunne håndhæves i praksis af myndighederne.

§7:

De tilladte ansøgere bør defineres nærmere – særligt set i lyset af §15, 3) – herunder hvordan det skal håndteres i tilfælde af brug af ”konsulent for ansøger”, som det i dag kendes fra udstedelse af G-erklæringer. Grundet den formodede kompleksitet og omfang af ansøgning om NIV, vurderes der at være behov for at professionelle aktører, herunder f.eks. prøvningsinstanser/tekniske tjenester, kan tilbyde at udføre ansøgning på vegne af køretøjets ejer, importør, mv.

§8:

I og med at ”ansøger” ikke ses nærmere defineret og dermed kan være hvem som helst der ejer køretøjet, vurderes denne formulering at savne nærmere retningslinjer for hvilken dokumentation der kan accepteres – som beskrevet i forordning (EU) 2018/858, er det f.eks. kun fabrikanten der må udstede erklæringer.

§15, stk. 2:

Med hvilken begrundelse, kan genfremstilling kun ske ved samme synsvirksomhed som tidligere har afvist køretøjet? Dette vil måske give mening når der er tale om efterkontrol, men vurderes at være en unødigt begrænsning i mange tilfælde, f.eks. hvis et køretøj afvises pga. ”forkert” ansøger. Der kan desuden være tale om, at køretøjet flyttes til et andet sted i landet, og det derfor vil give mere mening at finde en synsvirksomhed til genfremstillingen, der ligger i umiddelbar nærhed af, hvor køretøjet befinder sig.

§16 og §17:

Hvordan defineres ”mindre fejl og mangler” og ”væsentlige fejl og mangler”?

§21:

Det vurderes uheldigt at betegne denne type attester/certifikater som ”Supplerende dokumentation”, da dette kan forveksles med den dokumentation der kræves som grundlag for ansøgning om NIV – og som en synsvirksom normalt aldrig må udstede, men som uvildig instans alene skal føre kontrol med.

Det anbefales at omformulere kapitel 5 fra ”Supplerende dokumentation” til ”Supplerende attester”.

§25:

Hvordan påtænkes det håndteret i tilfælde af, at der efter de 14 dage efter køretøjets godkendelse, konstateres væsentlige fejl eller mangler?

Venlig Hilsen

Kent Nielsen
AutoConsult A/S

From: Applus Info <info.dk@applus.com>
Sent: 10-06-2025 18:58:21 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>; cgoh@fstyr.dk <cgoh@fstyr.dk>
Subject: Svar på høring over bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil - j.nr. 2024-893348
Attachments: Høringsbrev.pdf, Udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.pdf

Til Færdselsstyrelsen

Applus Danmark A/S fremsender hermed bemærkninger til den igangværende høring vedrørende bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Tidsplanen for den endelige implementering af bekendtgørelsen som er beskrevet i §38 vurderes ikke af Applus Danmark A/S som realistisk at nå med et godt resultat, da det både vil kræve udvikling af nye IT løsninger, samt uddannelse og træning af mere end 220 synsmedarbejdere, samtidig med gennemførsel af den obligatoriske efteruddannelse som også er kommet som et myndighedskrav.

I forhold til omfanget af den krævede IT udvikling, er dette i øvrigt stadig ukendt. - IT systemleverandørerne er blevet inviteret til et dialogmøde med Færdselsstyrelsen som først afholdes den 24. juni 2025, hvilket betyder at IT udviklingen tidligst kan planlægges derefter når omfanget kendes.

Vores anbefaling for en god og ordentlig implementering vil være at ændre ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelserne i §38:

- Stk.2: *Bekendtgørelsen har virkning fra den **1. januar 2026***
- Stk. 3: *Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse på ansøgninger indgivet før den **1. januar 2026**. For sådanne ansøgninger finder de hidtil gældende regler i bekendtgørelse nr. 819 af 26. juni 2024 om godkendelse og syn af køretøjer, jf. bekendtgørelse nr. 996 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motortøjer m.v. anvendelse.*
- ~~Stk. 4:~~ *(Fjernes, da overgangsbekendtgørelsen alligevel ophæves pr. 1. januar 2027)*
- Stk. 4: *Nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil kan til og med den **31. december 2026** godkendes efter reglerne i bekendtgørelse nr. 819 af 26. juni 2024 om godkendelse*

og syn af køretøjer, jf. bekendtgørelse nr. 996 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motortøjer m.v.

Med hensyn til §7 stk. 2 hvor nævnte personer og virksomheder har mulighed for at ansøge via den digitale selvbetjeningsløsning anvist af styrelsen, bør de nævnte personer og virksomheder beskrives og defineres tydeligt i §3. I et af høringssvarene til L 170 Forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer er det beskrevet at en køretøjsopbygger anses som fabrikant. Hvilket må forstås som, at alle der anser sig selv som opbygger, også anses som fabrikant ved ansøgning om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. - Så når der i § 15 er angivet at synsvirksomheden skal afvise køretøjet når ansøgningen er indgivet af andre end de personer der er nævnt i §7 stk. 2, vil det derfor kræve at de forskellige typer af ansøgere er tydeligere defineret som foreslået ovenfor. - Alternativt bør denne kontrol i stedet ligge ved Færdselsstyrelsen i forbindelse med indsendelse af den digitale ansøgning.

Applus+ ser frem til at komme i gang med den nye ordning for NIV køretøjer i Danmark, og vi vil bidrage med al vores hjælp og ekspertise til en god og ordentlig implementering, hvilket dog kræver en realistisk overgangsperiode som nævnt og anbefalet

Med venlig hilsen/Kind regards,

Jens Bertelsen

Kvalitetschef & Teknisk ansvarlig



Applus+ Danmark A/S | Høje Taastrup Boulevard 23, 2. th. | 2630 Taastrup |
CVR. 28312725

www.bilsyn.dk | www.applusautomotive.com

Følg os på:   

Færdselsstyrelsen
Att.: Lisa Sode og Christina Hagensen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 10. juni 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 13. maj 2025 og takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke bemærkninger til høringen.

Vi noterer dog os, at national individuel godkendelse i dag hviler på overgangsregler, og der med bekendtgørelsesudkastet bliver etableret en permanent godkendelsesordning, som forudsætter vedtagelse af L 170¹.

Det er vigtigt for både erhvervsliv og myndigheder, at der er klare og varige rammer for individuel godkendelse af nye køretøjer, og at disse er i overensstemmelse med gældende EU-regulering.

Vi noterer os i den forbindelse, at de ændringer – der lægges op til i forhold til i dag (fx nye dokumentationskrav, og at godkendelsesattesten først udstedes efter, at synsvirksomheden har kontrolleret køretøjet) – i lovbemærkningerne er begrundet ud fra et krav om at leve op til EU-reglerne. Dansk Erhverv går ud fra, at man i Danmark anlægger en tilgang om minimumsimplicitering.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

¹ Forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer (L 170, 2024-25): <https://www.ft.dk/samling/20241/lovforslag/1170/index.htm>

Færdselsstyrelsen
Att.: Lisa Sode og Christina Hagensen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar fra DI Bilbranchen vedrørende udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Til Færdselsstyrelsen

DI Bilbranchen takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Vi repræsenterer en stor del af aktørerne i bilbranchen og lastbilsbranchen, og vi værdsætter den omfattende indsats, der er lagt i at modernisere og forbedre lovgivningen inden for godkendelse og syn af køretøjer, samtidig med at administrationsbyrden for erhvervslivet forsøges begrænset.

Det er positivt og et meget vigtigt parameter, at den nye ordning ikke adskiller sig væsentligt fra den nuværende ordning for godkendelse af nye køretøjer, og at den største forskel jf. høringsbrevet er, *"at køretøjernes overensstemmelse med ansøgningen fremadrettet skal kontrolleres ved en synsvirksomhed, inden køretøjet endeligt godkendes ved Færdselsstyrelsen, modsat i dag, hvor der først udstedes en G-erklæring, hvorefter køretøjet bliver registreringsynet."*

På denne baggrund forventer vi, at der ikke er væsensforskel i de oplysninger, vores medlemmer fremlægger til registrering af køretøjet og påhængskøretøjer dertil i dag og efter implementeringen af bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Vi bemærker således, at der ikke indføres nye tekniske krav til godkendelsen ved implementering af denne bekendtgørelse, og at de tekniske krav til godkendelsen udelukkende fremgår af de tekniske krav i bilag II til forordning 2018/858 eller de tekniske krav omfattet af detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (DfK).

På denne baggrund har vi følgende bemærkninger til Udkast til bekendtgørelse om national godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Krav (§§ 4-6)

Ved ordlyden af § 4 stk. 2, kan nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil godkendes på én af følgende måder:

1. Godkendelse af et helt køretøj opbygget i ét trin.
2. Godkendelse af et etapevist færdiggjort komplet køretøj.

Vi forstår dette som, at nr. 1 omfatter køretøjer uden CoC dokument, og at nr. 2 omfatter køretøjer med ukomplet CoC dokument.

For at sikre imod misforståelser opfordrer vi til, at disse to definitioner får følge af en yderligere definition heraf.

Desuden fremgår det af § 6, at *"Til brug for ansøgning om national individuel godkendelse af nye etapevist færdiggjorte komplette køretøjer er **fabrikanter i alle etaper af opbygningen af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, efter anmodning fra ansøger, forpligtede til at udlevere godkendelser og oplysninger, der dannede grundlag for godkendelse af forudgående etaper af opbygningen.**"*

I dag anses det ukomplette CoC for tilstrækkelig dokumentation for godkendelse af den forudgående etape, hvilket følger af reglerne for det indre marked, hvorfor ingen national myndighed kan kræve anden dokumentation.

Derfor bør det alene være den etapevise opbygning, der går udover basiskøretøjet med ukomplet CoC dokument, der kan kræves dokumenteret særskilt, og som udgør de nødvendige dokumentationskrav for indsendelse og behandling af godkendelsesattesterne.

Konkret bør det sikres, at det fortsat er muligt at anvende de regler, som i dag er gældende på dette område for national godkendelse.

Ansøgning (§§ 7 og 8)

Af § 8 fremgår det, at *"Ansøger skal udfylde alle relevante felter i ansøgningen, herunder fabrikantattesten, og vedlægge **al relevant dokumentation, herunder tekniske oplysninger om køretøjet og liste over retsakter eller alternative nationale tekniske krav, som køretøjet opfylder.**"*

Sammenholdt med ovenstående kommentarer til § 6, er det afgørende, at den relevante dokumentation i denne forbindelse alene omhandler det ukomplette CoC dokument, og at de godkendelser, der er underliggende dette dokument, således ikke kræves udleveret af ansøger. På denne måde undgås dobbeltdokumentation samt unødigt administrativ byrde, hvilket er i overensstemmelse med transportministerens politiske ambition for nedbringelse af netop den administrative byrde.

Desuden findes "*liste over retsakter*" at være overflødig henset til, at det ukomplette CoC dokument og "*liste over alternative nationale tekniske krav*" anses fyldestgørende ift. de nødvendige oplysninger til godkendelsen.

I forhold til "*ansøgeren*" vil det være hensigtsmæssigt at definere denne rolle nærmere for at specificere de forpligtelser, der fører med den enkelte rolle.

Her opfordrer vi til, at "*primær ansøger*" og "*sekundær ansøger*" nærmere defineres som henholdsvis "*chassis producent*" og "*opbygger*".

Henset til rollefordelingen mellem den primære og den sekundære ansøger, hvor den primære ansøger typisk vil være ansvarlig for opbygningen ud mod kunden, vil det desuden være hensigtsmæssigt, at godkendelsesattesten også sendes til den primære ansøger i henhold til § 23.

Supplerende dokumentation (§§ 21-22)

Vi opfordrer til at dokumentation for mobilkran og blokvogne, som på nuværende tidspunkt ikke bliver registreret som almindelig lastbil på G-erklæring, forbliver uændret under den nye godkendelsesordning.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser (§ 38)

Det er meget vigtigt, at der fastsættes klare og realistiske overgangsregler, der giver branchen tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye krav.

Dette inkluderer klart definerede ansvarsområder og rollefordelinger, detaljeret tidsplan for implementeringen af de nye regler og en tydelig kommunikation af, hvad der forventes af importører, forhandlere, opbyggere og synshaller i overgangsperioden.

Da det er uklart, hvilket IT-system, der stilles til rådighed for branchen den 1. oktober 2025, og da det er uklart, hvordan branchen forventes arbejde med IT-systemet og deraf uklart hvilke IT-løsninger branchen på denne baggrund må udvikle og teste, henstiller vi til, at overgangsperioden jf. § 38 forlænges til 31. december 2026.

Dette er ligeledes begrundet i, at større køretøjer, som f.eks. lastbiler med store kraner og andre komplicerede opbygninger, kan have en opbygningstid, der kræver en længere overgangsperiode end den fastsat i § 38.

Administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere

Indførelsen af godkendelsesattester for nye nationale individuelle køretøjer er en vigtig del af den nye ordning. Vi anbefaler således, at dokumentationskravene for disse attester holdes på et rimeligt niveau, og så tæt som muligt på de krav, der stilles til i dag, for at undgå unødvendige administrative byrder. Det er ligeledes vigtigt, at der etableres en effektiv og brugervenlig digital platform for indsendelse og behandling af godkendelsesattester.

OBR har vurderet, at de administrative konsekvenser hovedsageligt består i, at bekendtgørelsen pålægger erhvervet et øget tidsforbrug, samt at de administrative konsekvenser for erhvervslivet ikke overstiger bagatel-grænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på fire mio. kr.

Vi er enige i konklusionen, dog alene under forudsætning af, at der laves en direkte kobling til DMR eller lignede, hvor der er mulighed for XML upload af CoC filer.

Det vil være en fordel for alle, hvis der kan uploades XML filer af CoC dokumenter, resultatet af dette vil være bedre datakvalitet, da oplysningerne således ikke manuelt indtastes i systemet.

I tillæg hertil henstiller vi til, at systemet vil være tilgængeligt allerede 1. juli 2025, eventuelt i en testversion, så vores medlemmer vil sættes i stand til at udføre tests samt foretage udvikling af lokale IT-løsninger, der er kompatible.

Vejledning og support

For at sikre en effektiv implementering af den nye ordning, bør der tilbydes omfattende vejledning og support til henholdsvis importører, forhandlere og – måske især – opbyggere. Dette kan inkludere workshops, informationsmøder og skriftlige vejledninger, der præcist beskriver de nye procedurer og krav.

Vi opfordrer i den forbindelse til, at Færdselsstyrelsen indgår i tæt dialog med branchen om de tekniske administrative it-løsninger, der stilles til rådighed for branchen. Det vil sikre, at datakvaliteten af nødvendige oplysninger til registrering af køretøjerne og påhængskøretøjerne dertil er så korrekte som muligt og vil samtidig sikre en smidig overgangsperiode og implementering.

Afsluttende bemærkninger

Samlet set ser vi positivt på de foreslåede ændringer, som vi mener vil bidrage til en mere moderne og effektiv regulering af godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer. Vi ser frem til at fortsætte dialogen med Transportministeriet og Færdselsstyrelsen for at sikre, at implementeringen af loven sker på en måde, der balancerer behovene for sikkerhed og effektivitet med hensyn til de erhvervsdrivende i bilbranchen og lastbilsbranchen.

Med venlig hilsen



Kristina Weile
Chefkonsulent

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att.: Lisa Sode og Christina Hagensen /Sagsnr. 2024-893348

Deres ref.: LS/CH

Vor ref.: OHO/ fba 25-170

Dato: 10.6.2025

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring til udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil i høring.

DTL-Danske Vognmænd er positiv over for det nye lovforslag med særlig opmærksomhed på danske individuelt opbyggede køretøjer. Det er fint, at dette lovforslag giver opbakning til den danske opbyggerindustri, der er meget vigtig, for at transportvirksomhederne kan indkøbe det materiel, der passer til danske forhold.

DTL-Danske Vognmænd ser også med tilfredshed på, at der kommer en ny permanent godkendelsesordning, der i hovedtræk ligner de godkendelsesregler, som branchen følger i dag, og som branchen derfor kender.

Det er vigtigt, at der bliver en for hele erhvervet både fornuftig og lempelig indfasning af de nye regler, så uheldige deadlines undgås. Derfor opfordrer vi til at der bliver en overgangsperiode til og med den 31. december 2026, da der kan være større lastbiler, fx med kran og anden specialopbygning, der er under lang opbygningstid, og som ville skulle gøre brug af denne overgangsperiode.

Ligeledes vil vi opfordre til, at et kommende nyt IT-system er helt klar og gennemtestet, inden den endelige overgang fuldstændig træder i kraft. Der bør etableres et samarbejde med både opbyggerbranchen, transportorganisationerne og synsvirksomhederne, ligesom der også bør iværksættes en informationskampagne i god tid før opstarten.

Fastholdelse af hidtidige regler

Det er i relation til kapitel 2 Krav § 4 – 6, afgørende vigtigt for mange danske vognmandsvirksomheder, at de hidtidige regler for national godkendelse fastholdes uændret, det drejer fx om fortsat mulighed for specificering af flerakslede lastbiler med Norges-bogie. Det er altafgørende, for at mange vognmænd kan fortsætte med at løse

deres transportopgaver med klimavenlige lastbiler, såvel ved indenlandske bygge- og anlægsopgaver som ved transport til og fra vores nordiske nabolande året rundt. DTL- Danske Vognmænd vil derfor også gerne opfordre til at dokumentation for mobilkraner og blokvogne, der ikke registreres som almindelig lastbil på en G-erklæring, forbliver uændret. Ved ansøgning bør både den primære og sekundære ansøger uploade data, hvor chassisleverandøren vil være den primære ansøger. Ansøgning startes op af den primære ansøger, hvorunder den sekundære ansøger informeres og færdiggør ansøgningen.

DTL-Danske Vognmænd vil også henlede opmærksomheden på, at et kommende gebyr for udstedelse af en ny godkendelse gerne skal holdes på et lavt niveau, og den nye erklæring bør lige som de nuværende G-erklæringer være tilgængelig på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Med venlig hilsen

DTL-Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe
Att: Lisa Sode og Christina Hagensen

Dato: 10-06-2025

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk
Cc. til: lsod@fstyr.dk og cgo@fstyr.dk

J.nr. 2024-893348 – Høringssvar for høring over bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

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

Det glæder ITD, at der nu indføres en permanent ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer, som i dag hviler på en overgangsordning. ITD har under en tidligere høring og ved andre tidligere lejligheder opfordret til, at den kommende permanente godkendelsesordning gerne skulle ligne nuværende gældende regler, og at der ikke gerne ville blive opsat krav, som besværliggør, forsinker eller øger godkendelsesomkostningerne i forbindelse med godkendelse og registrering. Dette ser ud til at være imødekommet i høringsudkastet.

Godkendelsesdokumenter tilhørende nationale individuelt godkendte køretøjer bør forblive lettilgængelige for køretøjsejeren, ligesom det i dag er muligt og simpelt at hente en digital G-erklæring på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

ITD opfordrer fortsat til, at der holdes et skarpt øje med omkostninger, administration og tidsforbrug i forbindelse med den samlede godkendelsesproces, så godkendelsen af et nationalt individuelt opbygget køretøj fortsat vil fungere smidigt og hensigtsmæssigt, uden fordyrende elementer.

ITD favner en lang række medlemsvirksomheder, der løbende får specialopbygget og individuelt tilpasset et stort antal køretøjer til alsidige transportopgaver. Det er afgørende, at vognmænd ikke fremover begrænses af udbuds- og økonomiske årsager til at investere i standardkøretøjer med begrænsede egenskaber, som ikke opfylder vognmændenes krav og ikke kan tilpasses til virksomhedernes øvrige transportudstyr og redskaber. Derfor er det vigtigt, at det sikres, at anmeldere (primært producenter/opbyggere) og synsvirksomheder rent administrativt let kan overskue og håndtere anmeldelses- og godkendelsesprocessen.

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

Taastrup, den 10. juni 2025

Færdselsstyrelsen

Fremsendt pr. e-mail: info@fstyr.dk – cc lsod@fstyr.dk hhv.
cgoh@fstyr.dk

Høringssvar; J. nr. 2024-893348

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring over bekendtgørelsen om National individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængsvogne.

Køretøjsopbyggerne noterer sig med tilfredshed, at udkastet til bekendtgørelse i vidt omfang læner sig op ad den vision for implementering af typegodkendelsesforordning 858/2018, som Køretøjsopbyggerne allerede i 2020 præsenterede og anviste som værende tilpas lempelig for branchen til, at det gode, danske håndværk fortsat kunne bibeholdes – og samtidig, vel at mærke, være forordningskonform.

Køretøjsopbyggerne noterer sig, at der for etapevis færdiggjorte komplettere køretøjer kan vælges mellem de tekniske krav, der følger direkte af 2018/858 *eller* alternative, nationalt, fastsatte krav i DfK. Dette vil løse visse udfordringer ifht. "underimplementeringer" eller "utilstrækkelige" implementeringer, om man vil, fra typegodkendelsesforordningen til Detailforskrifterne – eksempelvis omkring plads ved støttebensmonteringer, som er mindre restriktive i typegodkendelsesforordningens tekniske krav end i DfK.

Bekymringen kan her være vidensniveauet hos synshallerne – for det er et voldsomt stort katalog af tekniske krav, som de skal være bekendt med; og det må alt andet lige være Færdselsstyrelsens opgave at sikre, at der er den fornødne viden herom.

Køretøjsopbyggerne skal dog udtrykke stor tilfredshed med denne store fleksibilitet – og med, at konkurrencedygtigheden hos de danske køretøjsopbyggerne på den måde styrkes.

Én anke er dog, at der er lagt op til, at der skal ske genfremstilling i samme synshal, som den, der oprindeligt er anvendt (jf. forslagets § 17, stk. 2). Dette kan være problematisk for fx taxaer, der oftest synes på basiskøretøjet i én synshal, for derefter at komme "hjem" til ejeren og her – lokalt – blive synet med taxameter. Der bør være mulighed for at foretage lokationsskift, såfremt dette er betimeligt; såsom ved taxametermonteringer.

Det er endelig noteret, at det forventes, at der allerede fra 1. oktober 2025 kan foretage registreringer af nye køretøjer – og at der forventes at være et IT-system klar hertil. Køretøjsopbyggerne skal – belært af historikken omkring NIV-projektet – anmode styrelsen om så tidligt som muligt at orientere branchen, såfremt denne tidsfrist *ikke* viser sig at holde stik.

Samlet set skal Køretøjsopbyggerne dog bifalde udkastet; det er dejligt at se, at Transportministeriet og Færdselsstyrelsen har lyttet til branchen og ladet sig inspirere af den vision, som en overordnet branche har anvist.

Venlig hilsen

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner

Sekretariatsleder - tlf: 22415103

joh@dbi.dk

6. juni 2025

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar (j.nr. 2024-893348):

Høring over bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Mobility Denmark fremsender hermed høringssvar til ovenstående høring.

Vi bemærker overordnet, at bekendtgørelsesudkastet fastsætter en ny national godkendelsesordning for individuel godkendelse af nye motorkøretøjer mv. for at opfylde kravet om anvendelse af godkendelsesattester jf. forordning (EU) 2018/858 og gennemførelsesforordning (EU) 2020/683.

Det væsentligste formål med bekendtgørelsen er altså at indføre godkendelsesattesterne for nationale individuelle godkendelser samt iværksætte et digitalt ansøgningsformat og procedure via en nyoprettet selvbetjeningsløsning.

Det fremhæves i høringsbrevet, at den nye ordning ikke adskiller sig væsentligt fra den nugældende ordning jf. bekendtgørelse nr. 996 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer m.v. Den største forskel er, *"at køretøjernes overensstemmelse med ansøgningen fremadrettet skal kontrolleres ved en synsvirksomhed, inden køretøjet endeligt godkendes ved Færdselsstyrelsen, modsat i dag hvor der først udstedes en G-erklæring, hvorefter køretøjet bliver registreringsnet"*.

Det er i vores øjne ikke umiddelbart klart, hvad der menes hermed, men set i lyset af bekendtgørelsesudkastet læser vi det således, at anvendelsen af G-erklæringer udgår, hvorefter registreringsynet alene foretages på grundlag af den digitale ansøgning med tilhørende dokumentation. Den endelige godkendelse sker efter synsvirksomhedens kontrol og godkendelse ved, at Færdselsstyrelsen udsteder godkendelsesattesten.

Vi hæfter os desuden ved, at der ikke indføres nye tekniske krav til godkendelsen med denne bekendtgørelse. De tekniske krav til godkendelsen er derfor alene de tekniske krav i bilag II til forordning (EU) 2018/858 eller alternativt de tekniske krav om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse (DfK).

Vi har alligevel enkelte bemærkninger til den nye godkendelsesordning med hensyn til visse bestemmelser, der kan have betydning for bl.a. den dokumentation fremstiller skal levere for, at de tekniske krav i forordning (EU) 2018/858 eller DfK er opfyldt.

Anvendelsesområde og definitioner (kapitel 1, §§ 1-3)

Det fremgår af § , stk. 1, at bekendtgørelsen finder anvendelse på national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der ikke er EU-type-godkendte i sin helhed.

Det følger af forordning (EU) 2018/858, at biler med EU-helbilsgodkendelse også kaldet "Whole Vehicle Type Approval" (WVTA) ikke skal have nogen form for yderligere national godkendelse med henblik på registrering og ibrugtagning.

Efter vores opfattelse gælder dette dog kun, hvis der ikke er foretaget konstruktive ændringer på køretøjet, eller hvis anvendelsen af det som f.eks. taxi eller politibil medfører visse tekniske indretninger, der begrundet et registreringssyn.

I givet fald må bekendtgørelsen også finde anvendelse på nye køretøjer, der er EU-typegodkendte i sin helhed, men hvor der før registrering og ibrugtagning foretages konstruktive ændringer, der medfører at typegodkendelsen ikke længere er dækkende (synspligtige ændringer).

Vi er gjort bekendt med, at nye personbiler i visse tilfælde fremstilles til syn med henblik på forøgelse af anhängervægten, uden at der foretages tekniske ændringer på bilen. Den forhøjede anhängervægt fremgår i visse tilfælde af EU-typegodkendelsen, men ikke af CoC-dokumentet, hvorfor bilimportøren udarbejder erklæring herom til brug ved syn.

Det bør derfor overvejes at medtage en præcisering af dette i § 1. Alternativt kan definitionen af "EU-typegodkendt i sin helhed" præciseres i § 3 under definitioner. Samtidig kunne definitionen af et nyt køretøj i § 1, stk. 1, nr. 1-3 ligeledes flyttes til § 3 under definitioner.

Definitionen af etapevist færdiggjorte komplette køretøjer i § 3, nr. 2 forekommer ikke fuldstændig indlysende, idet der blot henvises til, at det omfatter køretøjer, der har "gennemgået en etapevis typegodkendelse". Dette savner i sig selv en nærmere definition.

Det bør evt. præciseres, hvad en etapevis typegodkendelse kan bestå af. Kunne den f.eks. bestå af en ukomplet EU-typegodkendelse (chassis med ukomplet CoC) + national individuel godkendelse af en opbygning eller konstruktive ændringer hertil.

Der kan ikke være tale om EU-typegodkendelse i flere trin og/eller med flere fabrikanter, hvoraf fabrikanten i sidste etape opnår EU-helbilsgodkendelse med udstedelse af et nyt CoC (trinvis typegodkendelse).

Der kan med fordel henvises til definitionen jf. artikel 3, nr. 8 i forordning (EU) 2018/858.

Det samme gælder for definitionen af begreberne "fabrikant", "fabrikantens repræsentant" eller "importør" jf. artikel 3, nr. 40-43, der bortset fra køretøjets ejer definerer gruppen af ansøgere om national individuel godkendelse jf. bekendtgørelsens § 7, stk. 2.

Konkret kan der være behov for at præcisere, at "fabrikanter i alle etaper af opbygningen af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil" (dvs. ved etapevis typegodkendelse) omfatter opbyggere. (Se også bemærkninger til kapitel 2 herunder).

Begrebet "fabrikantattest", der jf. bekendtgørelsens § 8 indgår i den digitale ansøgning om national individuel godkendelse, genfindes ikke i artikel 3 i forordning (EU) 2018/858, hvorfor det bør defineres nærmere i § 3.

Krav (kapitel 2, §§ 4-6)

Der henvises i § 4, stk. 2 til, at motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil kan godkendes på to måder: 1) Godkendelse af et helt køretøj opbygget i ét trin eller; 2) Godkendelse af et etapevist færdiggjort komplet køretøj.

Vi forstår dette således, at nr. 1 omhandler et køretøj helt uden typegodkendelse og, at nr. 2 omhandler et køretøj med delvis typegodkendelse f.eks. en ukomplet EU-typegodkendelse CoC "incomplete") med efterfølgende opbygning.

Det fremgår desuden af § 6, at fabrikanter i alle etaper af opbygningen er "forpligtede til at udlevere godkendelser og oplysninger, der dannede grundlag for godkendelse af forudgående etaper af opbygningen".

Vi finder det meget vigtigt, at omfanget af denne dokumentation afgrænses nærmere. Dette gælder særligt i forbindelse med godkendelse af et køretøj, der færdiggøres etapevist på basis af et chassis med ukomplet EU-typegodkendelse og CoC.

I disse tilfælde skal det ukomplette CoC anses som tilstrækkelig dokumentation for godkendelse af den forudgående etape. Bestemmelsen må ikke kunne føre til krav om udlevering af alle fabrikantens godkendelser eller komplette EU-typegodkendelser, som ligger til grund for CoC.

Det er således hele pointen med CoC, at dette dokumenterer opfyldelsen af EU-typegodkendelseskravene, og det følger af reglerne for det indre marked, at ingen nationale myndigheder kan kræve anden dokumentation.

Det er derfor kun selve opbygningen (færdiggørelsen) udover basiskøretøjet, der kan kræves dokumenteret særskilt. Basiskøretøjet eller chassiset er derimod allerede dokumenteret fuldt ud ved det ukomplette CoC. Hvis basiskøretøjet kræves dokumenteret på anden vis end ved det ukomplette CoC, vil der være tale om dobbeltdokumentation.

Denne bekendtgørelse berører ikke de specifikke tekniske krav i DfK, men i forlængelse af ovenstående fremhæver et af vores medlemmer, at det bør sikres, at der fremover stadig er mulighed for godkendelse af den såkaldte "Norgesboogie". I forhold til denne bekendtgørelse er pointen, at importøren uploader data fra deres CoC, og efterfølgende evt. tillægger fabrikanterklæring til dokumentation for Norgesboogie, hvor der således afviges fra direktiv 97/27/EF (som ophævet ved forordning (EF) nr. 661/2009 og erstattet af forordning (EU) 2019/2144).

Ansøgning (kapitel 3, §§ 7 og 8)

Ovenstående problemstilling genfindes i bekendtgørelsens § 8, hvor det fremgår, at ansøger skal vedlægge ansøgningen "al relevant dokumentation, herunder tekniske oplysninger om køretøjet og liste over retsakter eller alternative nationale tekniske krav, som køretøjet opfylder".

Som nævnt ovenfor bør "relevant dokumentation" for EU-typegodkendelse i denne forbindelse alene kunne bestå i det ukomplette CoC og ikke alle mulige godkendelser af specifikke tekniske forhold, der indgår heri.

Desuden synes ordet "retsakter" at være overflødigt, hvorfor der alene bør stå: "... liste over alternative nationale tekniske krav, som køretøjet opfylder".

Med hensyn til afgrænsningen af ansøgerbegrebet (se ovenfor vedrørende bemærkninger til definitioner) er det ikke specificeret nærmere, hvorvidt ansøger omfatter flere end den opbygger eller ejer, der fremstiller køretøjet til syn. Der synes dog at være en "rollefordeling", hvor fabrikanten tildeles en rolle (forpligtelser) sammen med opbyggeren. Det kunne være hensigtsmæssigt, hvis bekendtgørelsen definerer hhv. en "primær" og en "sekundær" ansøger med ansvar for hhv. basiskøretøj og det færdiggjorte komplette køretøj inkl. opbygningen.

Vi forudsætter her, at G-erklæring udgår og erstattes af "Godkendelsesattest" jf. § 23. Godkendelsesattest bør udover til ejer og/eller opbygger sendes til fabrikanten af basiskøretøjet eller dennes repræsentant (importøren). Se bemærkninger til § 23 herunder.

Den digitale selvbetjeningsløsning bør evt. være tilgængelig til test og sikring af dens kompatibilitet med eksisterende IT-systemer. (Se bemærkninger til § 38 og til administrative konsekvenser mv. nedenfor).

Supplerende dokumentation (kapitel 5, §§ 21-22)

Vi opfordrer til, at dokumentation for mobilkran og blokvogne, som for nuværende ikke registreres som almindelig lastbil på G-erklæring, forbliver uændret under den nye godkendelsesordning.

Godkendelsesattest (kapitel 6, § 23)

Det fremgår ikke af § 23, hvem godkendelsesattesten udstedes og fremsendes til. Vi antager, at det er enten ejeren eller opbyggeren, der forestår den endelige opbygning på et basiskøretøj / chassis, eller alternativt står som ansøger for et helt køretøj opbygget i ét trin. Det bør her overvejes, om godkendelsesattesten ligeledes skal fremsendes til fabrikanten, der har leveret basiskøretøjet, hvad enten det er sket med ukomplet CoC eller uden CoC. I alle tilfælde bør det være muligt at angive en adresse på ansøgningen, hvortil godkendelsesattesten skal sendes.

Jf. § 23, stk. 2 skal godkendelsesattesten ledsage køretøjet ved ejerskifte. Dette kræver efter vores opfattelse, at den foreligger i "original" papirversion, med mindre adgang til den digitale version tilsvarende kan reguleres digitalt.

Vi bemærker desuden, at der ikke er fastsat nogen frist for Færdselsstyrelsens udstedelse af godkendelsesattesten. Vi antager, at der med udgangspunkt i den digitale løsning og ansøgningsprocedure vil ske "straks-udstedelse" – dvs. at synshallens godkendelse automatisk medfører udstedelse af godkendelsesattesten.

Gebyr (kapitel 9, § 31)

Vi er bekendt med, at udkast til bekendtgørelse om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område er sendt i høring parallelt med høringen over denne bekendtgørelse. Det fremgår udkastet til bekendtgørelse om gebyrer, at:

" § 1. For hvert syn, omsyn, eller toldsyn eller national individuel godkendelse betaler synsvirksomheder og omsynsvirksomheder et fast gebyr på 16 kr. til Færdselsstyrelsen, jf. lov om godkendelse og syn af køretøjer."

Vi antager til gengæld, at den pris en fremstiller af et køretøj skal betale til synsvirksomheden for et registreringssyn fastsættes på markedsvilkår. Imidlertid fastsætter § 31, at der "ved fremstilling til godkendelse hos en synsvirksomhed betales et gebyr til Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område".

Det fremgår således ikke direkte af § 31, hvorvidt gebyret her refererer til det gebyr, som synsvirksomheder betaler eller, om det er et gebyr, som ansøger skal betale for selve ansøgningen til Færdselsstyrelsen.

Med bestemmelsens reference til bekendtgørelsen om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område antager vi, at der refereres til gebyret, som betales til Færdselsstyrelsen af synsvirksomheder og omsynsvirksomheder.

Ikrafttrædelse og overgangsbestemmelser (kapitel 12, § 38)

Det fremgår af § 38, at for ansøgninger indgivet før den 1. oktober 2025 finder de hidtil gældende regler i bekendtgørelse nr. 966 af 28. juni 2023 anvendelse.

Det bør evt. overvejes, om denne overgangsperiode bør forlænges til og med den 31. december 2026 set i lyset af den sene implementering og set i lyset af, at den digitale ansøgningsprocedure kræver IT-løsninger, der fungerer sammen de IT-værktøjer, som vores medlemmer allerede anvender.

Der findes ligeledes en del større køretøjer, der har en meget lang opbygningstid. Det gælder f.eks. lastbiler med store kraner, som kan have brug for en længere overgangsperiode.

Vi antager dog som udgangspunkt, at den nye digitale løsning under alle omstændigheder vil være fuldt integreret med de systemer, vi allerede bruger - også med den foreslåede overgangsperiode. Det giver os dog samtidig anledning til at tage et vist forbehold for den vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere, som Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har foretaget jf. høringsbrevet.

Administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere

OBR konkluderer: " at de administrative konsekvenser hovedsageligt består i, at bekendtgørelsen pålægger erhvervet et øget tidsforbrug ved at skulle ansøge om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil" - og videre:

"at erhvervet vil skulle tilpasse deres IT-systemer op imod Færdselsstyrelsens API-løsning. Dertil forpligtiges erhvervet fremadrettet ved krav til at udlevere godkendelser eller oplysninger til ansøgeren, hvis ansøgeren anmoder herom, samt at ansøgning, typeattest og dokumentation er forfattet på de i bekendtgørelsen angivne sprog.

OBR konkluderer herefter: " at de administrative konsekvenser for erhvervslivet ikke overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere."

Vi er for så vidt enige heri men udelukkende under de forudsætninger vedrørende krav om dokumentation, som vi har fremført ovenfor og udelukkende, hvis der samtidig sikres en direkte kobling til DMR eller lignede, hvor der er mulighed for XML upload af CoC filer.

Det vil være en fordel for alle, hvis der kan uploades XML filer af CoC dokumenter, resultatet af dette vil være bedre datakvalitet, da der ikke manuelt skal indtastes oplysninger i systemet.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

MOBILITY DENMARK
DE DANSKE BILIMPORTØRER

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

2. juni 2025

Vedr.: Høring vedr. bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil - Sagsnr.: 2024-893348

Vi takker Færdselsstyrelsen for muligheden at svare på ovennævnte høring.

Det er forståeligt, at vi som EU-medlemsstat skal leve op til EU-forordninger og -lovgivning. Vi er derfor glade for, at Færdselsstyrelsen har lyttet til branchen gennem de sidste år og har sikret, at de danske opbyggervirksomheder ikke påføres betydelige byrder, men kan "nøjes" med de absolut nødvendige tiltag som EU-forordningen giver mulighed for.

Derfor må Transportministeriets og Færdselsstyrelsens indførelse af National Individual Vehicle konceptet under EU-2018/858, artikel 45 anses for en god løsning.

Viden og kompetence

Generelt så er det vores antagelse, at relevant synspersonale er uddannet i individuelle opbygninger og forståelse af relevante dokumenter hertil, og at Færdselsstyrelsen vil sikre efteruddannelse af relevante synsmedarbejdere. Dette vil være en forudsætning for, at de mange forskellige typer opbygninger, som fremstilles i Danmark, også kan gennemgås korrekt og kontrolleres ved registreringssyn.

Til § 6

Alle opbygningskomponenter, så som kraner, lad, kasser, lifte mv., er omfattet af Maskindirektivet. Så længe disse ikke er omfattet af DfK, så er det vores forståelse, at disse ikke skal dokumenteres overfor synsvirksomheden.

Når et køretøj fremføres for registreringssyn, så er det væsentligt, at den fremførende person og synsmedarbejderen konkret ved, hvad der skal fremlægges, til hvilken type op-, om- og påbygning, herunder om det oprindelige Stage 1 køretøj er blevet ændret ift. CoC.



SMVdanmark



Vi anbefaler, at der udformes en oversigt over nødvendige dokumenter, hvor forskellige eksempler af typisk danske opbygninger fremhæves.

Dette vil øge forståelsen og dermed kan der undgås fejl, både hos opbyggere, lastvognssælgere, vognmænd og ikke mindst synsvirksomheder.

Vi vedlægger vores oversættelse af en vejledning udformet af det engelske transportministerium ifm. implementering af EU-direktiv 2007/46/EU, der viser eksempler på, hvordan man kan forklare fra myndighedens side, hvordan en godkendelse kan finde sted.

Færdselsstyrelsen kan udforme en tilsvarende vejledning med forskellige typer NIV køretøjer og anføre hvilke dokumenter der skal medleveres.

Til § 7

Vi ser positivt på at Færdselsstyrelsen udvikler et digitaliseret system, der nemt kan anvendes til ansøgning om godkendelse af national individuelle køretøjer.

Ydermere er vi glade for, at Færdselsstyrelsen har givet til kende, at man er indstillet på, at bruge Field tests hos opbygger virksomheder, for at sikre en smidig og brugervenlig anvendelse af ansøgningsprogrammet, samt rettelser af fejl.

Vi finder det naturligt, at Færdselsstyrelsen overvejer f.eks. videovejledning, hvor man gennem videoer vejleder brugere af programmet til f.eks. intern undervisningsbrug hos virksomheder, der er involveret i køretøjets færdiggørelse, udarbejdelse af dokumentation og fremførelse til syn.

Formålet for os vil altid være, at de involverede virksomheder får en nem mulighed for, at sikre korrekt ansøgning og registreringssyn af de køretøjer, der fremstilles, så unødigt administrativ belastning undgås og at hele godkendelsesforløbet bliver en god oplevelse uden væsentlige fejl og diskussioner.

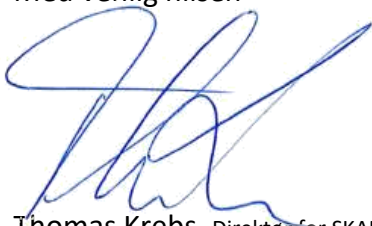
Til § 8

I denne paragraf nævnes blandt andet *"fabrikantattesten og relevant dokumentation, herunder tekniske oplysninger om køretøjet og liste over retsakter eller alternative nationale tekniske krav"*.

Også her vil vores forslag om en vejledning, som anført under § 6, hjælpe relevante virksomheder i, at få en bedre forståelse af de dokumentkrav, som vil blive krævet til godkendelse ved registreringssyn.

Vi håber at vores forslag og input er brugbar og kan bidrage til en mere
gnidningsfri implementering af NIV.

Med venlig hilsen



Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523

Sammenslutning
af Køretøjsbyggere
og Autooprettere
i Danmark



VIGTIG
OPBYGGERINFORMATION
NYE EU KØRETØJSREGLER



Typegodkendelse
Er din virksomhed klar?

OPLÆG - ikke gyldigt!



www.skad.dk

Vil du vide mere omkring hvordan typegodkendelsen kan komme til at ændre din forretning, og hvordan de nye regler fra EU kommissionen – 2007/46/EF – påvirker busser, lastbiler og varebiler, og anhængere og andre køretøjer for specielle formål, så læs videre.

OBS: I Danmark gælder generelt Trafikstyrelsens meddelelse nummer 1933.



ØNSKER DU AT SKABE FREMGANG I DIN KØRETØJSFREMSTILLING? SÅ FORHOLD DIG TIL TYPEGODKENDELSE!



Typegodkendelse

Fra 2009 gælder nye regler, der ændrer måden på hvordan køretøjer kan godkendes, sælges og indregistreres i EU.

Den Europæiske ”Community Whole Vehicle Type Approval” (ECWVTA) (Helkøretøjs typegodkendelse) er ved at blive udvidet fra biler og motorcykler til at omfatte også andre køretøjer (inklusive busser, varebiler, lastbiler, anhængere og andre køretøjer for specielle formål).

Denne ændring er vigtigt for dig, hvis du:

- fremstiller, bygger eller ombygger køretøjer og anhængere
- er ejer eller direktør af virksomheden
- er ansvarlig for køretøjsgodkendelse eller certificering

Når de nye regler træder i kraft, vil dette kræve godkendelse af alle køretøjer du fremstiller – ingen godkendelse intet salg. Her kan du som SKAD medlem få hjælp og rådgivning. Læs videre for at finde ud af hvordan køretøjs godkendelses proces kommer til at fungere.

Din synsvirksomhed og Trafikstyrelsen har den fornødne information som hjælp ved eventuelle spørgsmål. Find også flere oplysninger på www.trafikstyrelsen.dk.

STANDART TYPEGODKENDELSE FÅ DIN VIRKSOMHED OP I OMDREJNINGER

HVAD ER EN STANDARD TYPEGODKENDELSE?

Typegodkendelsen er en strømlignet proces for godkendelse af nye køretøjer. Når en gennemgang af en prototype af et køretøj er blevet foretaget, og produktionsforløbet er godkendt i henhold til *"Conformity of Production"*, så kan der fremstilles flere af disse køretøjer og blive solgt uden behov for yderligere syn og afprøvninger til alle lande i EU.

HVORDAN PÅVIRKER DET MIG?

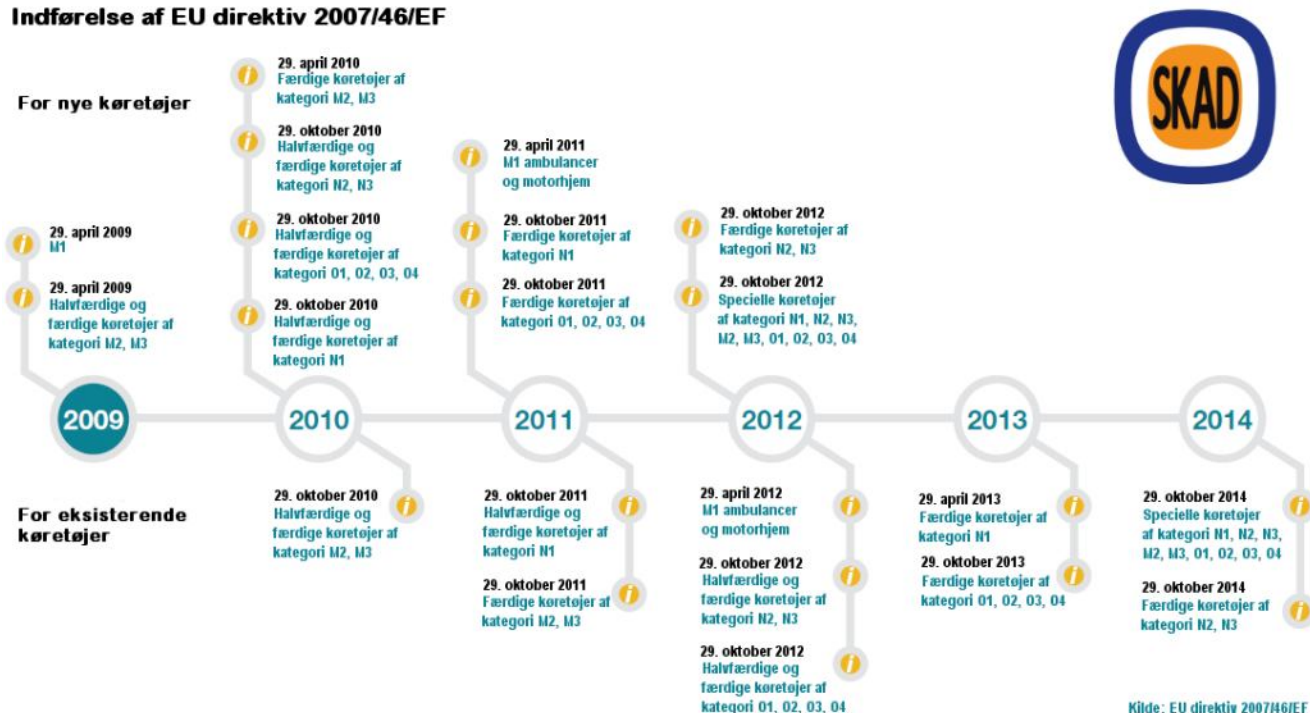
De nye typegodkendelsesregler påvirker:

- producenter
- importører
- opbyggere
- ombyggere af personbiler, transportkøretøjer, anhængere og andre køretøjer til specielle formål.

Reglerne – og de ændringer du skal foretage for at leve op til reglerne – er forskellige for en hver køretøjskategori. Den efterfølgende tabel beskriver hvordan køretøjer er defineret under de nye regler.

Datoer, fra hvilke køretøjer **skal** være godkendt kan være genstand for ændringer i det enkelte EU-land.

Indførelse af EU direktiv 2007/46/EF






KØRETØJS KATEGORITABEL





PERSONBILER

Køretøjsart		Beskrivelse	Vægtområde
M ₁		Ikke flere end 8 sæder ud over chaufførens sæde	Ikke gældende
M ₂		Flere end 8 sæder ud over chaufførens sæde	5 tons eller lavere
M ₃		Flere end 8 sæder ud over chaufførens sæde	Over 5 tons
M ₁	 Specielle køretøjer	Motorcaravaner, ambulancer, armerede køretøjer, rustvogne og køretøjer for rullestolsadgang	Ikke gældende

TRANSPORTKØRETØJER

N ₁		Lette varebiler og lastbiler	3,5 tons eller lavere
N ₂		Medium varebiler og lastbiler	Over 3,5 tons og ikke mere end 12 tons
N ₃		Tunge varebiler og lastbiler	Over 12 tons

ANHÆNGERE

O ₁		Meget lette anhængere	0,75 ton eller lavere
O ₂		Lette anhængere	Over 0,75 ton og ikke mere end 3,5 tons
O ₃		Medium anhængere	Over 3,5 tons og ikke mere end 10 tons
O ₄		Tunge anhængere	Over 10 tons

HVOR MEGET KOMMER DET TIL AT KOSTE MIG?

Casestudier, som følger på de kommende sider, viser eksempler på, hvad typisk det koster, at få gennemført godkendelser på de danske synsvirksomheder. Vær opmærksom på at synsudgifter kun er en del af de totale omkostninger forbundet med en godkendelse. Kontakt din lokale synshal for mere information.

Du kan have brug for:

- ændre design eller ombygge dit produkt, for at møde nye afprøvningskrav
- opdatere og eller introducere udformnings-, produktions- og kvalitetsprocesser, f.eks. ISO 9001 eller ISO/TS 16949
- ændre din firmastruktur for at sikre at nøglemedarbejdere har den nødvendige uddannelse og færdigheder

Disse omkostninger indeholder en hver opstarts eller pågående investering i design, udformning, produktion, forudgående afprøvning, administration, rejser eller andre omkostninger, der hænger sammen med at producere et køretøj i forhold til de krævede standarder, før man kan få den relevante godkendelse.

HVORNÅR VIL DET PÅVIRKE MIG?

Tidslinjen på den forudgående side fortæller dig når typegodkendelser forventes at træde i kraft for nye køretøjskategorier. Noter nøgledatoerne for din virksomhed. Du skal være klar til at fremføre dine nye køretøjer til typegodkendelsen ved disse datoer. Hvis du ikke reagerer med det samme, og dine konkurrenter gør, så kunne du falde bagud.

HVORDAN FÅR MAN EN GODKENDELSE

Typegodkendelser kan opnås i samarbejde med KBA-certificerede prøvningsinstitutter. I 2014 er reglerne gældende for alle køretøjer indenfor hele EU området.

Der vil være tre nye separate godkendelsesformer for køretøjer:

- European Community Whole Vehicle Type Approval (ECWVTA),
- National Små Serie Typegodkendelse (NSST) eller
- Individuel Køretøjs Godkendelse (IKG).

Fordele og ulemper af en hver type godkendelse vises i detaljer for neden i tabellen. For at forstå de forskellige former, er det bedst for dig at læse om de individuelle casestudier på de følgende sider.

Du kan også med fordel kontakte din synsvirksomhed, der kender reglerne. I Danmark er der krav om syn, og køretøjer uden den korrekte godkendelse er ulovlige, til fare for trafikanterne, samt en dårlig investering i længden.

Hvad er fordele og ulemper for en hver godkendelsesform?

	Fordele	Ulemper
ECWVTA (Hel Køretøjs typegodkendelse)	<ul style="list-style-type: none">➤ Kun test af et køretøj af en hver type.➤ "Værste tilfælde" kan anvendes for at dække andre varianter.➤ Ingen yderligere omkostninger pr. køretøj.➤ Engang godkendt, kan du bygge et stort antal køretøjer af samme type og sælge dem over hele EU uden yderligere inspektioner.	<ul style="list-style-type: none">➤ Høje opstartsomkostninger.➤ Fuld konformitet af produktionskrav.➤ Fuld dokumentation krævet.➤ Fuldt testkrav skal imødekommes.
NSST	<ul style="list-style-type: none">➤ Begrænsede konformitet af produktionskrav.➤ Nogle tekniske krav reduceres.➤ Inspektioner kan udføres hos producenten.➤ Engang godkendt, kan du bygge flere køretøjer af samme type og sælge dem i landet uden yderligere inspektioner.➤ Ingen formel forbindelse med trin 1 producenter krævet.	<ul style="list-style-type: none">➤ Høje opstartsomkostninger.➤ Antal af køretøjer er begrænset til 75, 250 eller 500 pr. type pr. år, afhængig af køretøjsart.➤ Giver salgsrettigheder kun i Danmark.
IKG	<ul style="list-style-type: none">➤ Ingen formel forbindelse med trin 1 producenter krævet.➤ Ingen konformitet af produktionskrav.	<ul style="list-style-type: none">➤ Et hvert køretøj skal synes og en godkendelse skal udstilles.➤ Et hvert køretøj skal bringes til en synshal for inspektion.➤ Flere omkostninger pr. køretøj.➤ Giver salgsrettigheder kun i Danmark.

TYPEGODKENDELSE

HVILKEN FORM ER BEDST FOR MIG?



Typegodkendelse

Nu, hvor du ved hvilke køretøjs kategorier er relevante for dig og din virksomhed, og hvad betydningen af de tre godkendelsesformer er, er det vigtigt at du finder ud af hvilken form der er den rette for dig og din virksomhed.

For eksport af køretøjer til andre EU lande gælder for danske producenter, at alle køretøjer skal afprøves og godkendes i det enkelte EU land, før de kan anvendes der. Dette gælder også for brugte køretøjer!

Beskrivelserne og casestudierne, der følger, skulle gøre det nemt for dig at tage en beslutning. Læs dem alle nøje – men hvis du har brug for mere information, så kontakt Trafikstyrelsen eller din synsvirksomhed for mere information.

HUSK at du altid skal følge en producents vejledning og specifikationer ved opbygning på et standart typegodkendt køretøj.



ECWVTA

EUROPEAN COMMUNITY WHOLE VEHICLE TYPE APPROVAL

(Helkøretøjs typegodkendelse)

Hvis du fremstiller et større antal køretøjer hvert år eller du ønsker at sælge over hele EU, så er ECWVTA den bedste løsning for dig. Under ECWVTA kan du søge om en helkøretøjs typegodkendelse for et hvert køretøj du producerer. Når en type er godkendt, kan du udstille din egen ”*Certificate of Conformity*”, som betyder at køretøjerne kan sælges over hele EU uden behov for yderligere tests i hvert land.

CASESTUDIE 1

BUSPRODUCENTEN DER SÆLGER OVER HELE EU ECWVTA

Carstens virksomhed bygger busser. Han fremstiller omkring 300 om året og sælger dem over hele EU. De bygges på en almindelig chassis efter samme specifikationer, men med nogle ændringer indenfor den definerede type.



Fordi Carsten ønsker at sælge busserne over hele EU, ECWVTA ville være den bedste løsning som godkendelsesform. Carsten behøver kun at få et eksemplar af en bus godkendt. Han skal også imødekomme krav om et kvalitetssystem for at sikre ”*Conformity of Production*”. Dette beviser at produktionsprocessen er til at stole på, at den fortløbende produktion af køretøjer møder den enkelte godkendte specifikation, og tillader ham at udstille et ”*Certificate of Conformity*” for en hver bus.

Fordi flere af bussystemerne – inklusive udstødning, bremses og støj – er allerede omfattet af godkendelserne, opnået i trin 1 (chassis) producent, Carsten behøver kun at bevise overholdelsen af systemer så som belysning, sæder og indretning. For en bustype skal der regnes fra kr. 50.000* for en godkendelse iht. ECWVTA.

*Se mere ”Hvor meget vil det koste mig?” sektionen for oven, for mere information.

Hvis du fremstiller et mindre antal køretøjer hvert år eller du ønsker at sælge kun i Danmark, så er NSST den bedste løsning for dig. NSST anvender lignende (med nogen gange mindre eksakte) tekniske standarder en ECWVTA, og der er mindre papirarbejde. Dette hjælper med at holde omkostningerne nede for mindre producenter.

NSST er kun for salg i det pågældende EU land og betyder ikke automatisk godkendelse i andre EU lande. Så hvis du ønsker at sælge dine køretøjer til et andet EU land, skal du sandsynligvis søge om en typegodkendelse hos myndighederne i det respektive land.

CASESTUDIE 2

VAREVOGNSBYGGEREN DER SÆLGER KUN INDENFOR DANMARK NSST

Tony bygger omkring 1.250 lastbilsopbygninger på et år til en større dansk kundegruppe. Hans produktion dækker et bredt sortiment af opbygninger (f.eks. bokse, gardintransportere, tiplad, fladlad) fra 3,5 til 26 tons, og de er udstyret med chassiser fra flere kendte producenter. Tonys køretøjer byder også på en bred vifte og kan omfatte kun et mindre antal typer, baseret på vægt, antal aksler og muligvis produktionsnumrene fra en hver type. Fordi han sælger dem kun i Danmark, kan han nøjes med NSST formen.



Ved at bruge NSST, behøver Tony nødvendigvis ikke at have en formel forbindelse til chassis producenten. Men, han skal bevise at hans produktion imødekommer løbende de specifikationer fastsat i godkendelsen.

Når en udgave af et køretøj er godkendt, kan han udstille et "*Certificate of Conformity*", som tillader ham at registrere køretøjer op til et max. antal (250 eller 500, svarende til køretøjsvægten).



Hvis Tony producerer et større antal af et udvalgt køretøj på et år, end der er tilladt under NSST – f. eks. hvis han bygger 650 lette varebiler på et år, når grænsen er 500 – behøver han mere end en typegodkendelse. Det kan være lettere for ham at separere hans godkendelser i forhold til respektive chassismærker, for at give ham fleksibilitet over antal og typegodkendelser, som er lettere at håndtere.

Omkostningerne for NSST kan forventes til at være en lille smule mindre end for ECWVTA, fordi tests kan være mindre omfangsrige, og papirarbejdet mindre udfordrende. Og for en trin 2 opbygger, skulle der ikke være mange forskellige ting at blive omfattet af en godkendelse, fordi chassisproducenten sikkert har sørget for godkendelser for de fleste ting. De samlede omkostningen for at opnå godkendelse for en køretøjstype kan ligge fra kr. 35.000*.

*Se mere "Hvor meget vil det koste mig?" sektionen for oven, for mere information.

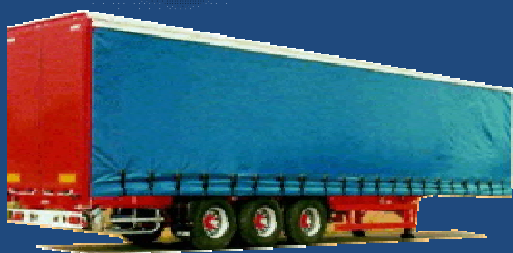
Hvis du kun fremstiller et enkelt køretøj eller et meget lille antal af køretøjer, kan du anvende IKG. Denne godkendelsesform kan kun bruges for Danmark og omfatter kun lidt papirarbejde, og koster mindre end ECWVTA eller NSST.

Som med NSST, behøver du separate godkendelse for at sælge dit køretøj over hele EU.

CASESTUDIE 3

VOGNOPBYGGEREN FREMSTILLER KUN ET STYK ANHÆNGER **IKG**

Peter er en opbygger og bygger enkelkøretøjer efter kundeønsker. Han arbejder ikke ud fra en eksisterende chassis, men bygger et hvert stykke fra bunden af. Dette betyder at en hver anhænger han producerer, er forskellig. Hele hans produktion sælges til kunder i Danmark.



IKG er den bedste godkendelsesform. Peter skal have synet et hvert køretøj, han fremstiller, for at få godkendelsen hans kunde ønsker, for at kunne anvende køretøjet på formen.

Peter behøver intet formelt kvalitetssystem for at bevise "*Conformity of Production*", fordi specifikationerne for et hvert køretøj er forskellige. I stede for skal en hver anhænger synes for at få en godkendelse. De tekniske krav af en IKG test er ikke så komplekse som ECWVTA. Omkostningerne er væsentlig lavere for en anhænger. Her skal synsvirksomhederne kontaktes for en nøje pris.

*Se mere "Hvor meget vil det koste mig?" sektionen for oven, for mere information.



SKAD

Roholmsvej 8, 1. sal
2620 Albertslund
Tlf. 7011 1300
www.skad.dk
skad@skad.dk

Revision 3 – maj 2013.

Ansvarshavende redaktører: Direktør Ing. Thomas Krebs, SKAD

Layout: SKAD

Kilder for dette dokument:

Retningslinjer fra EU Kommissionen 2007/46/EF.
Informationsfolder fra "Department of Transport – UK".
VBRA – opbyggerorganisationen – UK.

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 14-05-2025 09:07:53 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil - j.nr. 2024-893348

Hej Christina

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Gurli Locht Christensen

Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454517
E-mail: GLC@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.
