

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2025-1102727
18-12-2025

Høringsnotat

Regelforenkling af området for installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser

Færdselsstyrelsen har den 15. oktober 2025 sendt udkast til regelforenkling af området for installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter.

Høringen indeholdt følgende bekendtgørelsesudkast:

- Bekendtgørelse om ophævelse af bekendtgørelse om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer

Bekendtgørelsesudkastene har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 13. november 2025.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk Erhverv, DI Transport og ATL, Dansk PersonTransport, DI Bilbranchen, Dansk Bilbrancheråd, DTL, ITD og Teknologisk Institut.

Det bemærkes, at §§ 24 a-c i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse videreføres uændret som §§ 25-27 i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, der træder i kraft den 1. januar 2026. Tilsvarende videreføres § 34, stk. 8, i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer uændret som § 32 i bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer med ikrafttræden 1. januar 2026. Henvisningerne i dette høringsnotat er til de tidligere bestemmelser.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv bemærker, at de foreslåede ændringer adresserer forældende regler og medfører en forenkling af reglerne, som vil være en administrativ og økonomisk lettelse for erhvervet, som Dansk Erhverv kan bakke op omkring.

DI Transport og ATL bemærker, at transportvirksomheder hidtil har været pålagt væsentlige administrative og økonomiske byrder i forbindelse med de lovpligtige kontrolattester for hastighedsbegrænsere, og at udgiften hertil typisk har været op til kr. 1.000 pr. lastbil årligt, og har medført øget administration og driftsstop. DI Transport og ATL noterer positivt, at kontrol fremover alene sker ved syn, og at alle godkendte takografværksteder kan installere og kontrollere hastighedsbegrænsere uden særskilt autorisation. Endeligt bemærker DI Transport og ATL, at man værdsætter initiativet til at fjerne kravet om årlige hastighedskontrolattester samt afskaffe kravet om særskilt autorisation for værksteder, der installerer hastighedsbegrænsere.

DI Bilbranchen fremhæver det positive i Færdselsstyrelsens arbejde med regelforenkling og administrative lettelser for erhvervslivet, men fremhæver samtidigt de betydelige samfundsmæssige hensyn, som er forbundet med korrekt installation og kontrol af hastighedsbegrænsere. DI Bilbranchen bemærker, at bekendtgørelsesudkastene bl.a. lægger op til, at kravene til særskilt autorisation ophæves, og at opgaven fremtidigt alene kan udføres af autoriserede takografværksteder. DI Bilbranchen bemærker desuden at afskaffelsen af kontrolattester vil betyde et økonomisk tab for værkstederne, og bemærker at Erhvervsstyrelsens OBR mangler at redegøre for dette i en AMVAB-måling. DI Bilbranchen bemærker yderligere, at den særskilte autorisationsordning har medvirket til at sikre korrekt udført arbejde på hastighedsbegrænsere, og fremhæver at ordningen har understøttet specialisering og opbygning af erfaring blandt dem, der arbejder med materiellet. DI Bilbranchen anbefaler endeligt, at man bør sikre, at fremtidige adgangskrav og kvalifikationskrav til værksteder, der må arbejde med hastighedsbegrænsere, fortsat er tilstrækkelige, og bemærker at en udvanding af kravene kan medføre øget risiko for fejl, hvilket kan have negative konsekvenser for færdselssikkerheden.

Dansk PersonTransport ser det som positivt, at man med de fremlagte bekendtgørelsesudkast foreslår at afskaffe kontrolattesterne for hastighedsbegrænsere. Dansk PersonTransport hilser det velkomment, at alle værksteder, der i forvejen er autoriserede til at arbejde med takografer, fremover også får mulighed for at installere, justere, plumbere og foretage andre indgreb i hastighedsbegrænsere og bemærker at initiativerne gør det nemmere at drive busvognmandsvirksomhed og samtidig letter arbejdsgangene for værkstederne, som ikke længere skal have særskilte autorisationer. Endeligt bemærker Dansk PersonTransport, at man bifalder denne type regelforenklinger, fordi de bidrager til et mere effektivt og sammenhængende regelsæt uden unødvendig administration.

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at de tidligere har påtalt en række problemstillinger omkring området for installation og plombering af hastighedsbegrænsere, herunder særligt en overimplementering af EU-regler, der har medført en ubegrundet skævvridning af konkurrencen mellem de mærkebundne og de frie lastvognsværksteder. Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at den foreslåede regelforenkling endegyldigt gør op med samtlige disse problemstillinger, til gavn for værkstedernes, vognmændenes og forbrugernes konkurrenceevne. Endeligt bemærker Dansk Bilbrancheråd at man bifalder de foreslåede ændringer.

DTL bemærker, at afskaffelse af kontrolattesten, som ligger til grund for kontrol af hastighedsbegrænserens indstilling ved det årlige syn af køretøjet, længe har stået på vognmændenes ønskeliste, og at ordningen har været utvivlsomt forældet og trængte til en revision. DTL bemærker yderligere, at afskaffelse af kontrolattesterne betyder en lettelse af den administrative og økonomiske byrde for vognmændene, idet de ikke længere skal bruge tid og penge på at indhente en kontrolattest på hastighedsbegrænserens indstilling. Endeligt bemærker DTL, at man fuldt ud bakker om udkastet til forenkling af området.

ITD bemærker, at man støtter de foreslåede ændringer og den planlagte ikrafttrædelsesdato den 1. december 2025, og bemærker yderligere at forslagene afspejler et ønske om en mere enkel og tidssvarende regulering på området, som man hilser velkommen. ITD noterer, at det er vigtigt, at Færdselsstyrelsen kommunikerer klart til vognmænd, takografværksteder og synsvirksomheder, at hastighedsattesten bortfalder i forbindelse med ikrafttrædelsesdatoen, og at den almindelige synskontrol dækker området fuldt ud. ITD noterer yderligere, at en kort vejledning med eksempler på korrekt udfyldt installationsmærkat og oplysninger om opbevaring af dokumentation vil bidrage til en smidig overgang. ITD anbefaler, at der gennemføres en opfølgende evaluering ca. 12 måneder efter ikrafttræden således, at erfaringer kan bruges til eventuelle justeringer af vejledningen og en præcis opgørelse af de opnåede lettelser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen takker for alle de modtagne bemærkninger i forbindelse med høringen. Styrelsen anerkender vigtigheden i at arbejde på hastighedsbegrænsere bliver udført korrekt, og bemærker at det ligesom hidtil, alene vil være de autoriserede takografværksteder, som kan udføre arbejde på hastighedsbegrænsere i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, dog uden fremadrettet at stille krav om særskilt autorisation til dette arbejde. I forhold til bemærkningerne vedrørende den særskilte autorisationsordning bemærker styrelsen, at der ikke har været fastsat krav om tilsyn med ordningen, og at Færdselsstyrelsen ikke har meddelt særskilte autorisationer til arbejde på hastighedsbegrænsere siden opgaveoverdragelsen fra Justitsministeriet i 2016. For så vidt angår at sikre tilstrækkelige adgangs- og kvalifikationskrav er det Færdselsstyrelsens vurdering, at den hidtidige særskilte autorisationsordning ikke har skabt dokumenteret merværdi for værkstederne, slutbrugerne eller i øvrigt har medvirket til at styrke færdselssikkerheden. Endeligt anerkender Færdselsstyrelsen behovet for en AMVAB-måling i forbindelse med afskaffelsen af kontrolattester.

2. Vedrørende § 24 b i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjs indretning, udstyr og anvendelse

DI Bilbranchen anbefaler, at Færdselsstyrelsen inden ikrafttrædelsesdatoen udarbejder en vejledning til, hvordan værksteder overholder den foreslåede § 24 b om pligten til at følge fabrikantens anvisninger, og efterspørger svar på hvordan værksteder i praksis arbejder i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, når værksteder ikke har adgang til de enkelte bilproducenternes systemer og om dette fx vil kræve mærkespecifik uddannelse, mærkespecifikt diagnose- og programmeringsudstyr eller andet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen er en videreførelse af gældende regler, idet værksteder også hidtil har skullet følge fabrikantens anvisninger ved arbejde på hastighedsbegrænsere.

3. Vedrørende § 24 c, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Dansk PersonTransport (DPT) noterer, at der indføres et nyt installationsmærkat, som erstatter den tidligere kontrolattest. DPT anbefaler, at Færdselsstyrelsen er aktiv i sin kommunikation om, at installationsmærkatet kan kombineres med installationspladen for takografen, jf. § 24 c, stk. 2. ITD anbefaler, at oplysningerne på installationsmærkatet samles på det eksisterende mærkat, som anvendes ved takografeftersyn, frem for at indføre et nyt særskilt mærkat. ITD fremhæver, at det med fordel kan præciseres i vejledning, at installationsmærkatet kan kombineres med takografpladen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at installationsmærkatet er en videreførelse af eksisterende regler, hvorefter værksteder, jf. § 24 c, efter installation, justering, plombering samt senere indgreb eller reparation af hastighedsbegrænsere skal anbringe et installationsmærkat et synligt sted i køretøjets førerhus. Styrelsen bemærker hertil, at det fremadrettet er hastighedsbegrænserens installationsmærkat, som kontrolleres under syn i stedet for den hidtidige kontrolattest, jf. ændringen i § 34, stk. 8, i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer. Således skal der ikke længere foretages kontrol af hastighedsbegrænseren på et værksted forud for syn af køretøjer, som er forsynet med påbudte hastighedsbegrænsere. Styrelsen bemærker yderligere, at installationsmærkatet er en garanti for sporbarhed ved indgreb i hastighedsbegrænseren, hvilket understøttes af de oplyste oplysninger i § 24 c, stk. 3. Endeligt bemærker Færdselsstyrelsen, at kombinationsmuligheden for installationsmærkat og installationsplade for takograf er en videreførelse af eksisterende regler.

4. Vedrørende § 24 c, stk. 3 i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Teknologisk Institut foreslår, at installationsmærkatet bør indeholde oplysninger om køretøjets stelnummer (VIN) og krav om at installationsmærkatet placeres i køretøjets B søjle eller dertil sigtet plade, for at undgå fejl eller manipulation.

DI Bilbranchen foreslår ligeledes, at installationsmærkatet bør indeholde oplysninger om køretøjets stelnummer (VIN) med henblik på at nedbringe risikoen for snyd således, at man ikke kan flytte installationsmærkater mellem køretøjer. DI Bilbranchen bemærker at et sådan krav også stilles til takografens installationsplade.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen er justeret på baggrund af bemærkningerne, så det nu fremgår af § 24 c, stk. 3, at installationsmærkatet også skal indeholde oplysninger om

køretøjets stelnummer. I tilfælde hvor muligheden for kombination af installationsmærkat for hastighedsbegrænser og installationsplade for takograf er benyttet, vil installationsmærkatets oplysninger og placering endvidere fremgå af takografens installationsplade. Styrelsen finder derfor ikke et behov for særskilt at præcisere installationsmærkatets placering i førerhuset.

5. Vedrørende § 34, stk. 8, i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer

DI Bilbranchen bemærker, at det for de fleste eller alle synsvirksomheder vil være tæt på praktisk umuligt, at foretage en aktivering af hastighedsbegrænseren i overensstemmelse med bilag I, pkt. 7.10 til direktiv 2014/45/EU (perodesynsdirektivet), da synsvirksomhederne hverken har passende rullefelt eller adgang til de enkelte bilfabrikanters system, der kan diagnosticere fejl i hastighedsbegrænseren, hvilket betyder at synsvirksomhederne alene vil kunne foretage en visuel inspektion af hastighedsbegrænseren.

DTL forstår ændringen således, at kontrollen af hastighedsbegrænseren fremadrettet vil være en visuel kontrol af takografens installationsmærkat, jf. punkterne i synsvejledningens bilag 1, hvilket i praksis vil betyde at den tilsynsførende synsmedarbejder skal kontrollere, at takografen er blevet eftersat inden for de seneste 2 år, ligesom synsmedarbejderen skal foretage overensstemmelse imellem dækdimension anført på installationsmærkaten samt på trækdækkene.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ændringen af § 34, stk. 8, fastsætter en kontrol af hastighedsbegrænseren ved syn i overensstemmelse med bilag I, pkt. 7.10 til direktiv 2014/45/EU (perodesynsdirektivet), som er gengivet i bilag 1 til synsbekendtgørelsen. I praksis vil dette være en visuel inspektion af hastighedsbegrænseren og installationsmærkatet, idet der ikke stilles krav om brug af særligt prøvningsudstyr ved kontrol af hastighedsbegrænsere under syn.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund
AMU Danmark
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AutoBranchen Danmark
Bilbranchen
Dansk Bilbrancheråd
Dansk e-Mobilitet
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Mobility Denmark
Rådet for Sikker Trafik
SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark
Trafikselskaberne i Danmark
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)