



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 15. februar 2019  
J. nr. 2019-605

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 22. januar 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Egge Rasmussen (EL).

**Spørgsmål 322:**

Vil ministeren tage initiativ til, at godkendelsesregler for anhængertræk til elbiler, som det praktiseres i f.eks. Tyskland og Østrig, også administrativt kan gennemføres i Danmark?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der har oplyst følgende:

”Regler om tilkoblingsanordninger på elbiler

Krav til nye køretøjers tekniske indretning og udstyr reguleres primært af EU-typegodkendelsesreglerne for motorkøretøjer.

Reglerne om tilkoblingsanordninger (anhængertræk) reguleres således af forordning 661/2009/EF af 13. juli 2019 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed for motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. Det er i forordningen bestemt, at komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog skal opfylde bestemmelserne i UNECE-regulativ 55, supplement 1.

Bestemmelser om tilkoblingsanordninger er uafhængige af bilens drivmiddel og gælder således også for elbiler.

Af UNECE-regulativ 55 fremgår det, at det er alene er bilfabrikanter, der kan fastsætte tilladte tilkoblede vægte. Der er således ikke lovgivningsmæssige begrænsninger for, at bilfabrikant kan bestemme, at en elbil skal forsynes med en tilkoblingsanordning.

Det er derimod ikke tilladt at godkende tilkoblingsanordninger på biler, hvor bilfabrikanten ikke tillader tilkoblede vægte. Dette hænger sammen med, at det er bilfabrikanten, der er ansvarlig for, at bilerne er sikre og stabile at køre med, inden for de af bilfabrikanten fastsatte vægtgrænser.



Der kan i visse tilfælde foretages konstruktive ændringer på et EU-typegodkendt køretøj, efter det er taget i brug i Danmark. Køretøjet vil herefter kun lovligt kunne anvendes på færdselslovens område, hvis det efterfølgende godkendes ved syn efter nationale regler om køretøjers indretning og udstyr.

I Danmark er tilkoblingsanordninger reguleret i bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr samt bekendtgørelse nr. 136 af 22. marts 1993 om synsfri sammenkobling af bil og små påhængskøretøjer (under 3.500 kg).

De danske regler for tilkoblingsanordninger følger UNECE-regulativ 55, idet tilkoblingsanordninger skal monteres efter bilfabrikantens anvisninger, jf. pkt. 9.05.021 i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Det er således som udgangspunkt ikke tilladt at godkende tilkoblingsanordninger på biler, hvor bilfabrikanten ikke tillader tilkoblede vægte.

Efter Færdselsstyrelsens praksis kan det dog tillades, at en privatperson kan få en tilkoblingsanordning på sin elbil med henblik på at transportere cykler – også selvom bilen fra producentens side ikke er godkendt til at få tilkobling monteret. Dette skyldes, at det ikke vurderes at medføre en nævneværdig forringelse af køretøjssikkerheden, når der sættes cykel på et cykelstativ, idet cyklens vægt er marginal set i sammenhæng med bilens vægt.

Efter montering af tilkoblingsanordningen, samt et syn, får bilen status i køretøjsregisteret som monteret med tilkobling, og de tilladte vægte for påhængskøretøjet bliver fastsat til 0 kg, og der må ikke fastsættes tilladelse til synsfri sammenkobling. Det betyder i praksis, at tilkoblingsanordningen udelukkende må anvendes til cykelstativ og transport af cykler.

#### Tysk og østrigsk godkendelsesordning

Færdselsstyrelsen er bekendt med, at der i en periode har eksisteret en ordning, som har muliggjort, at den tyske institution TÜV har fået bestemte tilkoblingsanordninger EU-typegodkendt til visse biler uden om bilfabrikanterne.

Den procedure er dog ikke længere mulig, idet UNECE-regulativ 55, der indeholder de internationale bestemmelser for tilkoblingsanordninger, er revideret i februar 2018. Det præciseres i revisionen, at det alene er bilfabrikanten, der kan fastsætte de tilladte tilkoblede vægte, og at godkendelsen af en tilkoblingsanordning skal nægtes, hvis bilfabrikanten ikke har fastsat tilkoblingsvægte. Revisionen varetager desuden et forbrugerbeskyttelseselement, idet bilfabrikanterne ikke har pligt til at garantere for deres produkter, når de er anvendt eller ændret uden om de retningslinjer, bilfabrikanterne har stillet.

I øvrigt oplyses, at der kan være flere årsager til, at elbiler ikke må trække et påhængskøretøj. Ofte er det primært rækkevidden, der mindskes af den ekstra



vægt og større luftmodstand. Desuden bliver elmotor og batterier belastet yderligere med den forøgede vægt, hvilket udfordrer en effektiv nedkøling af motor og batterier.”

Side 3/3

Lad mig afslutningsvis nævne, at selv om der i dag er få elbiler, der må trække et påhængskøretøj, forventer jeg, at der over tid vil komme mange flere elbiler på markedet med mulighed for at trække et påhængskøretøj. Teknologien er således i konstant udvikling, og der er i dag flere og flere elbiler på markedet, ligesom batteriteknologien og opladningsmulighederne er forbedret betydeligt.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen