



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. juni 2020
J. nr. 2020-4573

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Boligudvalget har i brev af 7. maj 2020 stillet mig følgende spørgsmål (L 151), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 7. maj 2020 fra Ringkøbing Kommune vedrørende revision af synsloven, jf. L 151 - bilag 5?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen. Styrelsen oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”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 vognvog skal opfylde bestemmelserne i FN-regulativ 55. Disse bestemmelser om tilkoblingsanordninger er uafhængige af bilens drivmiddel og gælder således også for elbiler. Af FN-regulativ 55 fremgår det desuden, at det alene er bilfabrikanter, der kan fastsætte tilladte tilkoblede vægte.

Færdselsstyrelsen er bekendt med, at den tyske tekniske tjeneste TÜV i en periode har fået tilkoblingsanordninger EU-typegodkendt til visse biler uden, at de pågældende bilmodeller var godkendt af bilfabrikanterne til at måtte trække noget.

Dette har dog ikke været en mulighed siden februar 2018, hvor FN-regulativ 55 blev revideret, således 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 i strid med de retningslinjer, som bilfabrikanterne har stillet. 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 er således ikke



lovgivningsmæssige begrænsninger for, at bilfabrikanter kan bestemme, om en elbil kan forsynes med en tilkoblingsanordning.

På et køretøj med en EU-godkendelse må der endvidere kun monteres EU-godkendt udstyr, og i og med at der ikke findes EU-godkendt udstyr til alle biler, og det ikke er alle køretøjsfabrikanter, der tillader, at der monteres tilkoblingsanordninger på deres køretøjer, vil der være biler, der ikke lovligt kan få monteret en tilkoblingsanordning. Dette skyldes ikke synsloven, men de generelle EU-krav om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, der nu følger af direktiv 2007/46/EF, og fra 1. september 2020 følger af forordning 2018/858/EU.

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

De danske regler for tilkoblingsanordninger følger i øvrigt FN-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, at bilen må trække noget.

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.

Selv om der i dag er få elbiler, der må trække et påhængskøretøj, forventes det, at der over tid vil komme mange flere elbiler på markedet med mulighed for at trække et påhængskøretøj. Teknologien er i konstant udvikling, og der er i dag flere og flere elbiler på markedet, ligesom batteriteknologien og opladningsmulighederne er forbedret betydeligt.”



Side 3/3

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', is written over the printed name.

Benny Engelbrecht