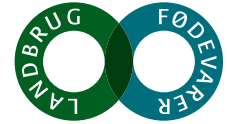


Dato 16. august 2021  
Side 1 af 1



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K  
Sendt elektronisk til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk), [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk), [tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk) og [smp@trm.dk](mailto:smp@trm.dk)

#### Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V  
T +45 3339 4000  
F +45 3339 4141  
E [info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)  
W [www.lf.dk](http://www.lf.dk)  
CVR DK 25 52 95 29

### Ang. høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler).

L&F, SEGES, DM&E, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Agroindustri, Danske Sukkerroeddyrkere og Danske Kartofler (herfra L&F) takker for muligheden for at afgive bemærkninger, og den gode dialog omkring anmeldelsesordningen.

Udkastet til lovforslaget gengiver rigtigt, at indvendingerne fra branchen har været, at den foreslåede ordning blev for administrativt tung, ville føre til længere sagsbehandlingstider for godkendelse af køretøjer og markant forøgede omkostninger forbundet med en køretøjsgodkendelse. Landbrug & Fødevarer vil i denne forbindelse gerne tilføje to forhold hertil. Det er for producenterne af påhængskøretøj mv. vigtigt at sikre en realistisk overgangsperiode til at omstille produktionen. De endelige rammevilkår vil først være øjensynlige få uger før deres forventede ikrafttrædelse d. 1. januar 2022. Agroindustrien operer med en langsigtet produktion og ordrer, hvilket en tidlig ikrafttrædelse ikke giver mulighed for at omstille på kort varsel.

Derfor bør overgangsperioden fortsætte til tidligst d. 1. januar 2023. Hernæst er det vigtigt, at der kommer en dansk teknisk tjeneste. Transportministeriet bør derfor arbejde målrettet for at sikre, at der etableres en sådanne tjeneste. Uden en dansk udbyder vil det nemlig være tyske TÜV (Technischer Überwachungsverein), som skal dække det danske marked. Udenlandske udbydere vil kunne skabe flaskehalse i produktionen, da den geografiske afstand ikke tillader fleksibilitet til at løse ad hoc opstående problemer. Med andre ord vil en tysk teknisk tjeneste ikke kunne reagere hurtigt og i iterative forløb, på grund af den geografiske afstand, hvilket kontrolprocesserne ofte vil kræve.

Landbrug & Fødevarer ser frem til at modtage de nærmere detailforskrifter i anmeldelsesordningen, da disse er afgørende for fødevareklyngens opbakning.

Med venlig hilsen

**Troels Steen Tvergaard**  
Erhvervspolitisk konsulent  
Erhverv  
Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

M +45 6139 5270 | E [tstv@lf.dk](mailto:tstv@lf.dk)



DANSKE  
SUKKERROEDDYRKERE



DANSKE  
KARTOFLER

Dansk  
Agroindustri  
Medlem af Landbrug & Fødevarer



## Transportministeriet

Journal nr. 2020-9019

Høringssvar vedrørende:

### **Udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)**

Slagelse den 18. august 2021

Idet vi takker for modtagelsen af ovennævnte høring, skal vi fremkomme med nedenstående kommentarer.

BilsynsBranchens største bekymringer er ikke rammerne i selve lovforslaget, men i højere grad de kommende bekendtgørelsesændringer, der er stillet i udsigt på følgegruppemøderne.

Det kommende bekendtgørelsesudkast vil forhåbentligt gøre os klogere på,

- krav til mandskabsstyrke
- krav til uddannelse
- krav til lokaler
- forretningsplan / økonomi for opgaven
- kvalitetsstyring
- tilsyn

Det vil blive særdeles ressourcekrævende at kontrollere opfyldelsen af de langt flere forskrifter, der ud fra følgegruppemøderne skal kontrolleres af kontrolhederne, end de forskrifter, der i dag af synsvirksomhederne skal kontrolleres opfyldt ved registreringssyn.

Færdselsstyrelsen vurderer, at der årligt kun vil være tale om ca. 40.000 køretøjer, der fremadrettet skal fremvises for en kontrolenhed og anmeldes til Færdselsstyrelsen.

Efterspørgslen under de nugældende godkendelsesvilkår for registreringssyn er utvivlsomt væsentligt højere end dette køretøjsantal i dag, men efterspørgslen vil naturligvis falde fremover pga. de langt mere ressourcekrævende anmeldelsesvilkår.

Færdsels- og miljø sikkerhed kan ikke vægtes med simple procenttal, men umiddelbart formodes det, at kontrolindsatsens tidsforbrug for disse køretøjer vil kunne vokse i størrelsesordenen 1000%, selvom fejlprocenten for disse køretøjers opfyldelse af færdsels- og miljø sikkerhedsmæssige forskrifter herved kun vil blive reduceret marginalt.

Til gengæld vil synsvirksomhedernes mulighed for afsløring af uanmeldte men anmeldelsespligtige køretøjer blive svækket væsentligt, når synsmedarbejderne ikke længere skal have kvalifikationer til dokumentationskontrol ved registreringssyn, hvilket antageligt kun vil kunne opvejes af en væsentlig øget indsats med Færdselsstyrelsens og politiets vejkontrol.

Udover bekymringen for de store samfundsmæssige omkostninger, er en væsentlig bekymring også, at der næppe inden juli 2022, og måske først i løbet af 2-3 år vil kunne etableres tilstrækkelige personaleressourcer til at bemande de til efterspørgslen nødvendige kontrolenheder.

Det er vanskeligt at se en forretningsmodel i, at blive kontrolenhed, så længe kunderne alternativt kan vælge godkendelse ved registreringssyn.

Omvendt er det også svært at se en forretningsmodel i, at uddanne tilstrækkeligt antal synsmedarbejdere til registreringssyn, når disse er på vej til at blive afskaffet.

Der er således pga. usikkerheden om vilkårene stor risiko for, at der i en periode ikke vil kunne skaffes tilstrækkeligt mandskab til registreringssyn, efterfulgt af en periode med utilstrækkeligt mandskab til kontrolhedsopgaver, hvilket også vil belaste de øvrige aktører i køretøjsbranchen.

En successiv implementering er næppe tilstrækkeligt til at løse disse problemer.

De ukendte mål og opgavernes udvikling vil give økonomiske og uddannelsesmæssige udfordringer, og det kan derfor bekymre voldsomt, om der overhovedet opstår interesse for at blive kontrolenhed.

Opstår denne interesse ikke, vil de danske opbyggere stå i en uoverskuelig konkurrencesituation, og køretøjsopbygningerne vil rykke til konkurrerende lande, der med forståelse og mod vælger en langt lempeligere implementering.

**For BilsynsBranchen - Niels Rask, formand**



**BilsynsBranchen.dk**

**Telefon:** 70 26 09 88

**Mobil:** 40 41 09 88

[info@bilsynsbranchen.dk](mailto:info@bilsynsbranchen.dk)

Trafikcenter Allè 16

4200 Slagelse

---

**Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Cc:** TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk)  
**Fra:** Flemming Horn Nielsen (flemming@horn-nielsen.dk)  
**Titel:** Høringssvar: J. nr. 2020-9019  
**Sendt:** 18-08-2021 19:59

## J. nr. 2020-9019

### Høring over udkast til forslag til lov om national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler etc

DSRA (Danish Street Rod Association) takker for det tilsendte høringsudkast og muligheden for at give vores input til de foreslåede ændringer af lovgivningen.

Vi er som organisation dybt bekymret over udkastet til ovenstående lovforslag. I stedet for et langt høringssvar fra vores side, vil vi i stedet læne os op af høringssvaret fra MHS (Motorhistorisk Samråd) og FDA (Forenede Danske Amerikanerbilklubber), idet vi er fuldstændig enig i indholdet i disse høringssvar. I særdeleshed vil vi gerne fremhæve 4 områder:

- Den enkelte borgers retsstilling er udfordret ved at samle så meget formel magt og bemyndigelse hos Færdselsstyrelsen. Desuden er klageadgang for Færdselsstyrelsens afgørelser ikke beskrevet i lovforslaget. Dette bidrager til bekymringen omkring borgernes retsstilling.
- Med de nye regler, bliver konsekvensen en helt uacceptabel ekstra omkostning og tidsforbrug/administration for den enkelte borger ved import og/eller godkendelse af et ikke-EU typegodkendt køretøj (ombygget eller ej). Der ingen erfaring omkring brugen (herunder trafiksikkerhedsstatistik) af disse køretøjer, som kan begrunde disse stramninger, og dermed den gene det påfører borgerne.
- En helt uforståelig overimplementering af EU reglerne, ved at kræve, at bilejerens skal fremskaffe dokumentation for opfyldelse af nationale regler for individuelle ibrugtagne køretøjer ved brug af en Teknisk Tjeneste (dette er IKKE et EU krav). Nøgleordet her er krav fra Færdselsstyrelses side om akkreditering af den Tekniske Tjeneste – en udgift som intet selskaber til dato har indikeret villighed i at påtage sig. Konsekvensen betyder reelt, at ejere af disse køretøjer bliver efterladt i ingenmandsland og uden mulighed for at få sit køretøj godkendt på lovlige vis.
- Der mangler beskrivelse af overgangsreglerne både for køretøjsejerne, og for de Prøvningsinstanser, vi har i dag. Vi har på forskellig vis fået oplyst, at de nye regler ikke kan operationaliseres (inkl. det understøttende IT system) den 1. januar 2022. Ind til dette sker, vil BEK 483 og brug af de eksisterende Prøvningsinstanser kunne fortætte efter 1. januar 2022? Og hvad med de køretøjer, som allerede er importeret, men hvor synsprocessen af forskellige årsager først starter efter 1. januar 2022?

Såfremt der skulle opstå behov eller mulighed for at uddybe dette høringssvar, så vi gerne til disposition.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

*Flemming Horn Nielsen*  
*Myndighedskontaktperson*  
*DSRA – Danish Street Rod Association*



Til Transportministeriet  
Att.: Trine Niss Bjørling

18. august 2021.

Høringssvar (J.nr. 2020-9019):

**Lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)**

De Danske Bilimportører takker for modtagelsen af høringen over lovforslag om ændring af lov om syn og godkendelse af køretøjer m.v. (herefter Synsloven), og afgiver hermed vores bemærkninger hertil. Vores bemærkninger angår primært indførelsen af en anmeldelsesordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer. Vi har ingen særlige bemærkninger for så vidt angår lovforslagets regler vedrørende periodiske syn.

Vi bemærker desuden, at der vil være en kort supplerende høring til ændring af køretøjsregistreringsloven (under Skatteministeriets ressort), der skal tilpasse denne til anmeldelsesordningen. Vi afventer denne høring, men vi har til nærværende høringssvar medtaget enkelte generelle bemærkninger vedrørende de "system- og registermæssige" aspekter af den foreslåede anmeldelsesordning. Vi opfordrer i den forbindelse til tæt koordinering mellem Færdselsstyrelsen og Motorstyrelsen.

**Generelle bemærkninger**

Det fremgår af bemærkningerne, at etableringen af den foreslåede anmeldelsesordning skal inkorporere bl.a. forordning (EU) 2018/858 (herefter Forordningen) i dansk ret. Det anføres således, at Forordningen udover godkendelse af nye køretøjer i både små serier og i ubegrænsede serier også finder anvendelse på nationale individuelle godkendelser af nye motorkøretøjer.

Det er efter vores opfattelse korrekt, at Forordningen som udgangspunkt omfatter nationale individuelle godkendelser af nye motorkøretøjer og som sådan kalder på visse ændringer i Synsloven – herunder særligt de nuværende procedurer for godkendelse via registreringssyn mv. i synshallerne.

Vi finder imidlertid, at der i lovforslagets bemærkninger sker en uheldig sammenblanding af to forskellige hensyn – nemlig

1. Hensynet til at gennemføre ændringer til selve godkendelsesprocessen og de organisatoriske rammer for denne.
2. Hensynet til at opdatere og ændre i selve de nationale tekniske krav til godkendelsen af nye og konstruktivt ændrede køretøjer.

Det er vores opfattelse, at disse to hensyn bør holdes adskilte. Dette gælder både ændringerne til Synsloven og i de tilknyttede bekendtgørelser – herunder bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (Synsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) mv.

I forhold til Forordningen gælder alene et hensyn til at gennemføre ændringer i selve godkendelsesprocessen. Dette hensyn består desuden i al væsentlighed i et bestemt forhold – nemlig at der skal ske en organisatorisk adskillelse mellem de aktører, der forestår godkendelse af køretøjer og de, der foretager efterfølgende (periodiske) syn af allerede registrerede og ibrugtagne køretøjer.

Det er grundlæggende hensynet til en sådan adskillelse, som det aktuelle forslag til ændring af Synsloven bør varetage. I korthed betyder det, at de nuværende nationale individuelle godkendelser, der sker via registreringssyn i synshallerne, skal flyttes fra disse og placeres hos anden uafhængig instans.

Forordningen fordrer ikke nogen umiddelbare ændringer i selve de tekniske krav til national individuel godkendelse af nye køretøjer, idet der for disses vedkommende kan fastsættes relevante alternative krav i overensstemmelse med Forordningens artikel 45.

- Vi vil kraftigt opfordre Transportministeriet og Færdselsstyrelsen til at holde fokus på at sikre selve den organisatoriske adskillelse mellem godkendelse og periodiske syn og udskyde ændringer i de nationale tekniske krav.

Der henvises i bemærkningerne til den nu snart langvarige dialog mellem Færdselsstyrelsen og erhvervet bestående af bl.a. vores medlemmer – men især af virksomhederne i opbyggerbranchen. Denne dialog har fastslået, at der eksisterer et betydeligt behov for, at den nødvendige adskillelse mellem godkendelse og syn gennemføres på en måde, der ikke medfører en unødigt fordyrelse af godkendelsesprocessen for nye og konstruktivt ændrede køretøjer – eksempelvis som følge af omfattende nye dokumentationskrav eller test og prøvninger.

Her anføres det i bemærkningerne, at målet for den foreslåede anmeldelsesordning har været at nytænke det oprindelige oplæg som foreslået ved høringen over de seneste ændringer af Synsloven ved L 151 og tage højde for de indvendinger, branchen har fremsat vedrørende ovenstående.

Dog ses et behov for samtidig at opdatere reglerne, således at de i højere grad end i dag sikrer og dokumenterer, at køretøjer, der anvendes på de danske veje, også lever op til gældende krav.

De Danske Bilimportører kan fuldt ud bakke op om dette hensyn. Blot finder vi det udokumenteret, at de eksisterende regler og godkendelsesprocedurer skulle udgøre en væsentlig risiko for færdselssikkerheden. Dette gælder også selve de nationale tekniske krav.

Som repræsentanter for bilfabrikanterne bakker vi dog overordnet op om en højere grad af teknisk totalharmonisering, men vi anerkender også opbyggernes behov for, at en ny anmeldelsesordning ikke medfører unødigt fordyrelse og ekstra administrativt besvær.



I den forbindelse er det ligeledes af meget stor vigtighed, at der ikke samtidig med den nye anmeldelsesordning indføres væsentlige ændringer i selve de tekniske krav til køretøjerne.

Her er det særlig problematisk, at indførelsen af den fremtidige godkendelsesproces endnu ikke har resulteret i et konkret udkast til fastsættelse af de nærmere bestemmelser i form af en bekendtgørelse.

Dette anser vi for særdeles kritisk for branchen, fordi den hermed er efterladt med stor usikkerhed om, hvorvidt opbygninger af nye køretøjer, der ofte er meget langvarige og som allerede nu har behov for at blive sat i produktion, rent faktisk ville kunne opfylde de nationale tekniske krav, når de til sin tid skal registreres og ibrugtages.

Hele branchen har derfor stærkt behov for, at der allerede nu og inden de nærmere bestemmelser om anmeldelsesordningen fastsættes i en ny bekendtgørelse forsikres om, at der i her vil blive givet tilstrækkelige overgangsbestemmelser, der kan sikre:

1. At de nødvendige procedurer og systemer er indkørt og funktionsduelige til håndtering af den nødvendige dokumentation – herunder at alle nødvendige registreringsformer er på plads inkl. DMR. Her anbefaler vi, at Færdselsstyrelsen koordiner indsatsen tæt med Motorstyrelsen.
2. At alle ændringer i de tekniske krav udsættes i tilstrækkelig lang tid til, at opbygninger og konstruktive ændringer, der allerede nu skal sættes i produktion, har en tilstrækkelig margin til, at de færdige køretøjer med sikkerhed kan endeligt godkendes.

For så vidt angår punkt 2, vil vi pege på de forslag til en "successiv implementering", foreslået til Færdselsstyrelsen af AutoConsult A/S (ved Preben Egelund) dateret den 16. august 2021, som en mulig farbar vej.

I forbindelse med den nævnte dialog med branchen har Færdselsstyrelsen indikeret, at der kan blive tale om at foreslå en overgangsperiode for anmeldelsesordningen i perioden fra ikrafttrædelsen pr. 1. januar 2022 og frem til 1. juli 2022. Dette må dog formentlig anses som utilstrækkeligt især set i lyset af, at dette forslag til ændring af Synsloven først er fremsendt nu og fordi en nærmere udmøntning af anmeldelsesordningen i et udkast til bekendtgørelse først kan forventes sendt i høring i efteråret 2021.

Vi gør i således opmærksom på, at usikkerheden om den fremtidige anmeldelsesordning og herunder særligt de evt. ændringer i de tekniske krav til godkendelsen, der skal gælde under denne, allerede har medført tab af ordrer på nye opbygninger, der risikerer at blive påvirket. Sådanne opbygninger kan have en "lead time" / produktionstid, der rækker ud over 2022 og måske først kan afsluttes i midten af 2023 eller senere.

#### **Bemærkninger til de enkelte bestemmelser:**

Vi vurderer overordnet, at lovforslaget i al væsentlighed følger op på lov nr. 1063 af 30. juni 2020 og tilvejebringer det nødvendige lovgrundlag for, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte de nærmere regler for særligt national individuel godkendelse af motorkøretøjer.

Vi finder, at det er helt korrekt, at lovforslaget ophæver den nuværende bestemmelse i § 1 a, stk. 1, nr. 5 og erstatter denne med en ny § 1 a, stk. 2 jf. forslaget § 1, nr. 9.

Det problematiske med den nuværende bestemmelse var nemlig, at den slog de nationale individuelle godkendelser i "hartkorn" med alle de andre godkendelser, der ville foreskrive samme godkendelsesprocedure via tekniske tjenester mv. som gælder for de i § 1 a, stk. 1, nr. 1-4 nævnte typer af godkendelser. Det er nu fjernet sammen med en række andre nødvendige justeringer og fejlrettelser.

I stedet skal, der for nationale individuelle godkendelser fremover gælde en anmeldelsesordning svarende til den, som skal gælde for køretøjer omfattet af § 1 e, stk. 1, nr. 1-4 jf. forslaget § 1, nr. 11. Dermed har Færdselsstyrelsen og Transportministeriet, som det fremgår af bemærkningerne, lyttet til de betydelige bekymringer vedrørende de mulige omkostninger, der kunne være forbundet med godkendelsen i form af test, prøvninger og dokumentation af opbygninger / konstruktiv ændrede køretøjer via tekniske tjenester.

Som anført ovenfor under generelle bemærkninger er der dog fortsat meget stor usikkerhed omkring den konkrete udmøntning af anmeldelsesordningen. Dette gælder også udformningen af procedurer og dokumenthåndtering.

Vi bemærker dog, at der med den nye ordning foreslås etableret et nyt køretøjsteknisk register, der skal opsamle den dokumentation, der skal gælde for godkendelsen af nye og konstruktiv ændrede køretøjer. Vi bakker op om opbygningen af sådant register, idet dette samtidig ville kunne bidrage til at fastslå, hvilke konstruktive ændringer der gælder for et givet køretøj, og samtidig hvem der har foretaget dem og hvornår.

Dermed kan der skabes klarhed og transparens over ansvaret for ændringerne, som opbyggere foretager på de basiskøretøjer, der eksempelvis er solgt af vore medlemmer. Færdselsstyrelsen kunne i den sammenhæng også overveje at sikre adgang for relevante aktør til konkrete oplysninger i registeret i et givet omfang til brug for situationer, hvor en salgsvirksomhed f.eks. ønsker at eksportere et køretøj med national individuel godkendelse.

#### Bemærkninger vedrørende de tekniske krav til national individuel godkendelse

Som antydnet har branchen ikke kun udtrykt bekymring omkring selve godkendelsesprocedurerne. Branchens bekymringer angår tillige – og i lige så høj grad Færdselsstyrelsens intentioner om samtidigt med indførelsen af en komplet ny godkendelsesproces at gennemføre væsentlige ændringer i de nationale tekniske krav til godkendelsen.

Her er det som fremhævet netop problemet, at man er så sent ude, og at vi ikke har nogen forsikring om passende overgangsbestemmelser, såfremt der samtidigt indføres ændringer i de nationale tekniske krav. Det hele er uafklaret. I hvert fald har vi ligesom resten af branchen ikke andre indikationer, end de som er blevet givet på dialogmøderne med Færdselsstyrelsen. Her er der kun indikeret overgang frem til juli 2022.

Det er utilstrækkeligt, og derfor understreger vi, at der er stærkt behov for en hurtig afklaring for allerede nu, selvom det teknisk set er uden for høringen over lovforslaget, men hører til den bekendtgørelse, vi stadig venter på.

### Særligt til lovforslagets § 3

Ministerens hjemmel til af fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 e (lovforslagets § 1, nr. 11) bør efter vores opfattelse også omfatte ikrafttrædelsen af § 1 a, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 9).

Dette anser vi som et meget vigtigt forhold, og vi anbefaler en tilpasning af denne bestemmelse, så Færdselsstyrelsen ikke afskæres fra at fastsætte passende overgangsbestemmelser på nøjagtig samme måde, som der gælder for ”importerede ibrugtagne motorkøretøjer”.

Vi er som allerede fremhævet opmærksomme på, at der for så vidt angår en overgangsordning skal skelnes mellem:

#### 1. Selve godkendelsesprocessen:

- Behov for at man fortsat kan oprette ukomplet køretøj i DMR? Dette burde kunne lade sig gøre.
- Behov for at der fortsat kan udstedes Data-erklæring / G-erklæring og nationale typegodkendelser (anmeldte typegodkendelser med oplysning om EF-typegodkendelsesnummer)? Dette burde kunne lade sig gøre.
- Behov for at der fortsat kan ske godkendelse ved prøvningsinstans eller synshal i kategori 3 og 4. Kan overvejes, såfremt det kan lade sig gøre.

#### 2. Nationale tekniske krav:

- Behov for videreførelse af nuværende tekniske krav til national individuel godkendelse jf. bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (Synsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) mv.

I forhold til overgangsbestemmelser for godkendelsesprocessen mener vi ikke, at f.eks. Forordningens ”minimumskrav” om organisatorisk adskillelse mellem godkendelse og periodiske syn forhindrer, at lovforslagets § 3 også kan referere til § 1 a, stk. 2 (lovforslagets § 1, nr. 9).

For så vidt angår de nationale tekniske krav gælder det efter vores opfattelse, at anvendelsen af DMR, Data-erklæring / G-erklæring under alle omstændigheder ville kunne videreføres i en overgangsordning, der rækker så langt det måtte være nødvendigt.

I princippet burde alle nuværende tekniske krav til national individuel godkendelse kunne videreføres indtil videre.

Vi opfordrer således Transportministeren til at sikre, at udkastet til ændring af Synsloven ikke forhindrer, at Færdselsstyrelsen fastsætter de helt nødvendige overgangsbestemmelser i en kommende ny bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund  
Chefkonsulent

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Sendt pr. e-mail [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) cc [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk)

**Vedr.: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)**

Journalnummer 2020-9019

AutoConsult takker for at have modtaget lovforslaget i høring, og glæder sig over muligheden for på denne måde at kunne bidrage ved lovens endelige udformning.

**Kompliceret lovtekst**

Det er interessant, at man på den ene side i bemærkningerne betegner hidtidigt lovgrundlag som umoderne og samtidig vælger, at implementere nye regler om kontrolenheder i synsloven.

Kompleksiteten heri illustreres af følgende eksempler, hvor lovteksten, som udsendt i høring anses ikke at have opnået den tilsigtede virkning:

- Definition af kontrolenhedens opgaver er væsentlig forskelligt beskrevet i § 1 a stk. 2; i § 1 f; og bemærkninger til lovforslaget (side 10 – 11).
- Nyt stk 3 til § 11 vedr. utilstrækkeligt synsgrundlag anses at være uden betydning efter indførelse af kontrolinstans.  
Tilsvarende mulighed for at sætte godkendelsesproces i bero ved en kontrolenhed ses ikke indført.

Det anføres i bemærkninger til lovforslaget, at det er Transportministeriets opfattelse, at de danske regler ikke har fulgt med udviklingen, og at der er behov for at modernisere og opdatere reglerne.

AutoConsult finder det uheldigt, at lovforslaget ikke medtager en række væsentlige mangler i dansk lov og dansk håndtering af EU-typegodkendte køretøjer.

En væsentlig udfordring er, at den danske kategorisering af køretøjer i Færdselsloven og ved registrering (i Motorregistret) ikke er i trit med kategoriseringen i EU. Dermed har man forskellige regelsæt, der har modstridende kategoriseringer af køretøjerne. Det medfører f.eks., at det er vanskeligt ved kontrol at definere, hvilke regler køretøjet skal efterleve.

**Eksempel:**

- Visse traktorer (med CoC i henhold til forordning (EU) 167/2013) skal registreres som lastbil – uanset de ikke opfylder kravene hertil.
- Visse quadricykler (med CoC i henhold til forordning (EU) 168/2013) skal registreres som bil – uanset de ikke opfylder kravene hertil.
- Visse påhængsredskaber (med CoC i henhold til forordning (EU) 167/2013) skal anses som påhængsvogn – uanset de ikke opfylder kravene hertil, hvorved køretøjerne (som følge af utidssvarende national dansk lovgivning) ikke lovligt kan anvendes i Danmark.
- Der indføres med lovforslaget krav til placering af bageste nummerplade på motorcykler, som afviger væsentligt fra bestemmelserne i registreringsbekendtgørelsens § 69 og 70.

Det anses som en væsentlig mangel, at der ikke tages skridt til at bringe disse danske regler i trit med udviklingen.

AutoConsult opfordrer samtidig til en successiv implementering af de nye regler, således at der løbende kan foretages justeringer og tilpasning uden at hele branchen sættes i stå over natten.

### **Kompliceret teknisk regelsæt**

De tekniske krav for køretøjer findes i dag i Detailforskrifter for køretøjer, der er løbende opdateret. Seneste ændring er sket ved BEK nr. 2046 af 11. december 2020, der bl.a. indeholder implementering af kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012, som ændret ved kommissionens forordning (EU) 2019/1892 af 31. oktober 2019.

Detailforskrifter for køretøjer punkt 9.08.001 (2) b træder først i kraft 1. september 2021 (efter denne høring er afsluttet).

Det opleves som værende en "alternativ fremstilling", når der i bemærkningerne til lovforslaget anføres, "reglerne for godkendelse af individuelle køretøjer hviler i dag på et forældet og fragmenteret regelgrundlag".

Detailforskrifter for køretøjer (med tilhørende "Vejledning om syn af køretøjer") indeholder en række alternative krav, hvor det er vurderet, at køretøjer som godkendes individuelt (og som udgør en mindre del af det samlede antal køretøjer) kan godkendes på et forsimplet grundlag, uden at dette medfører væsentlig risiko for det færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige niveau.

Eksempler:

- Måling af støj fra motorkøretøjer tillades udført efter metode I (kørselsmåling i henhold til direktiv 70/157/EØF), hvilket kan gennemføres af 2 personer på ca. ½ time.  
For køretøjer i uendelig serie kræves tilsvarende måling af støj (kørselsmåling) efter UNECE regulativ R51-3, hvilket vanskeligt kan gennemføres af 3 personer (og en computer med special software) på under 6 timer.
- Bremsepræstation for tunge påhængskøretøjer kan verificeres på baggrund af beregninger (med godkendte beregningsmetoder) og afprøvning i rullefelt i en synsvirksomhed.  
Arbejdsomfanget er her ca. 2 timer.  
For køretøjer i uendelig serie kræves tilsvarende måling af bremsepræstation for det belæsedede køretøj med udgangshastighed 60 km/t og med forskelligt underlag.  
Arbejdsomfanget er her ca. 2 – 3 dage plus transport til egnet testfacilitet og belæsning af køretøj.

I mange tilfælde, og hvor det er skønnet færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, er der for individuelt opbyggede køretøjer ikke krav om opfyldelse af nyeste version af internationale regler på området.

Detailforskrifter for køretøjer findes generelt set i en udgave for hvert år og "Vejledning om syn af køretøjer" indeholder overgangsregler, således at det altid er nemt at finde gældende regler – også for ibrugtagne køretøjer.

AutoConsult opfordrer til en successiv implementering af de nye regler og at de tekniske regler ikke flyttes til "ny platform" uden at historiske regler sikres.

Det bør samtidig sikres, at nyeste internationale krav alene kræves opfyldt, hvor dette skønnes at have væsentlig færdselssikkerhedsmæssig og miljømæssig betydning.

### **Kontrolenhed versus Synsvirksomhed**

AutoConsult opfordrer til, at indførelsen af "kontrolenheder" genovervejes, og at det overvejes om omhandlede opgaver fremover vil kunne håndteres i en synsvirksomhed (som har relevant uddannet personale).

Kontrolheden skal i henhold til lovforslaget besigtige (syne) køretøjet.

Det må antages, at det i praksis vil blive omtalt i folkemunde, at køretøjet fremstilles til "syn" uanset dette nu foregår i en "kontrolenhed".

Det vurderes uhensigtsmæssigt at indføre en ny betegnelse, hvor den hidtidige betegnelse "syn" lige så godt kunne videreføres.

Der henvises til ny stk 3 til §11, hvor begrebet "synsgrundlaget" anvendes.

### **Teknisk Tjeneste versus Prøvningsinstans**

Ved de første høringer af nuværende regelsæt for ombyggede køretøjer (sagsnummer TS2060100-00021 af 18. februar 2016), blev der fra Færdselsstyrelsen præsenteret et ønske om 6 virksomheder, jævnt fordelt over landet, som kunne godkende ombyggede køretøjer.

I praksis er der én virksomhed, der har opnået godkendelse som prøvningsinstans, idet andre vurderer omkostningerne at være for store.

Det forekommer vanskeligt at tro på, at der skulle skabes bedre muligheder for godkendelse (flere virksomheder), når dette skal udføres af en teknisk tjeneste.

Der savnes i høringsmaterialet (og i Færdselsstyrelsens fremlæggelser for branchen / følgegruppen) evidens for, at der ikke vil kunne opnås tilstrækkeligt niveau af færdselssikkerhed ved at benytte "prøvningsinstanser" ved relevante test af køretøjer, der godkendes individuelt.

Prøvningsinstanser, som defineret i BEK 483 af 26. april 2019, lever i praksis op til samme krav (EN ISO/IEC 17025:2005, upartiskhed, krav til dattervirksomheder m.v.), men godkendelsen sker alene ved Færdselsstyrelsen, og uden bistand fra akkrediteringsorgan, hvilket gør omkostningerne markant lavere.

I henhold til foreliggende lovforslag, skal Færdselsstyrelsen varetage fastsættelse af de tekniske krav, kontrol med kontrolenheder, udstedelse af individuelle godkendelser og stikprøver af godkendelsesgrundlag.

Det må således antages, at Færdselsstyrelsen også fremadrettet besidder tilstrækkelige kompetencer til også at kunne godkende "tekniske tjenester" til individuelle køretøjer – uden at der kræves akkreditering ved akkrediteringsorgan.

AutoConsult opfordrer til en successiv implementering, hvor man løbende vurderer mulighederne for at fortsætte en "teknisk tjeneste light" uden akkreditering ved akkrediteringsorgan.

### **Ankemulighed**

Den foreslåede ordning giver stor magt til Færdselsstyrelsen, der optræder som øverste myndighed i forhold til godkendelse af tekniske tjenester, kontrolenheder og godkendelse af køretøjer.

I forbindelse med privatisering af synsvirksomhederne for år tilbage opstod en del "udfordringer" med Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne. Dette blev løst med løbende dialogmøder med synsbranchen, hvor "uheldige" afgørelser kan drøftes.

Transportministeren opfordres til, at der i forbindelse med ordningen med kontrolenheder og individuelle godkendelser oprettes en tilsvarende ordning, gerne med deltagelse af branchen, således at godkendelsen af et køretøj ikke sættes unødigt i bero.

### **Overgangsordning**

Det forekommer, at indførelse af lovforslaget vil medføre en del ændringer i rutiner for godkendelse af køretøjer, og at det vil kræve stor omstilling i branchen.

Ligeledes vil implementering af de mange nye regler for individuel godkendelse af køretøjer næppe forløbe uden "udfordringer" undervejs.

Eks. hvilke krav er der til sideblinklygte på bil årgang 1930, hvor der er sket omfattende konstruktive ændringer og hvor der er fastsat ny teknisk årgang, årgang 1955, og hvor findes reglerne?

Vi henstiller til, at der laves en successiv implementering, som beskrevet i vedlagte notat.

Dette vil sikre, at godkendelsesprocessen implementeres først for de køretøjer, som registreres i stort antal, og som har væsentlig indflydelse på færdselssikkerheden, men veteran-køretøjer og ombyggede køretøjer implementeres senere.

Samtidig vil dette give bedre tid til etablering af de nødvendige kontrolenheder og tekniske tjenester.

### **Økonomiske konsekvenser**

I bemærkninger til lovforslaget anføres, at det nuværende system for godkendelse af køretøjer i vid udstrækning hviler på et system, hvor der blot skal foreligge en erklæring om, at et givet køretøj lever op til de gældende tekniske krav.

Med lovforslaget etableres i stedet et system, som baseres på afprøvning og dokumentation.

Det vurderes, at egentlige afprøvninger og dokumentation, ikke kommer af det blå, men vil kræve mange mandetimer og i mange tilfælde vil køretøjsproducenterne skulle tilkøbe bistand fra eksterne underleverandører (eks. teknisk tjeneste).

Indførelse af krav om godkendelse af tekniske tjenester ved akkrediteringsorgan er væsentligt dyrere end nuværende ordning for godkendelse af prøvningsinstanser.

Alt dette vil medføre markante omkostninger for køretøjsproducenterne, hvorved der må forventes markante prisstigninger for køretøjerne.

Færdselsstyrelsens kunne ved møde for følgegruppen oplyse, at der ikke var fortaget tidsstudier for kontrolhedernes arbejde.

Ud fra de fremlagte eksempler på testprocedurer kan det imidlertid antages, at tidsforbruget vil være mangedoblet i forhold til den tid, det i dag tager at gennemføre et registreringssyn.

Det er AutoConsult's vurdering, at den foreslåede ordning vil medføre markante økonomiske konsekvenser dels for køretøjsproducenterne (opbyggerne) og dels for køberne af disse køretøjer samt for køberne af disses ydelser.

Staten, regionerne og kommunerne indkøber løbende et stort antal specielt og individuelt opbyggede køretøjer til eks. "vej og park", renovationskørsel og til transport af handicappede.

Hertil kommer det offentlige indkøb af entreprenørkørsel m.v. i forbindelse med etablering og vedligehold af bygninger, veje og broer m.v.

Lovforslaget vurderes at have markante økonomiske konsekvenser, dels for erhvervslivet og dels for det offentlige.

### **Handicapkøretøjer versus invalidekøretøjer**

Som noget nyt indføres at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om dispensation fra tekniske krav fastsat for handicapkøretøjer.

Det fremgår ikke om der her omtales biler med adgang for kørestole, som omhandlet i tillæg 3 til del III til bilag II i forordning (EU) 2018/858, eller om der omtales invalidekøretøjer, som beskrevet i Vejledning om syn af køretøjer afsnit 12.361 vedr. biler specielt indrettet i henhold fastsat ved udstedelse af ejerens kørekort.

Det kan opleves som at tilføre disse borgere et ekstra handicap, at der for hver enkelt bil skal søges dispensation. Dette vurderes unødigt byrdefuldt.

Transportministeren opfordres til at videreføre nuværende regler i Vejledning om syn af køretøjer i forbindelse med modernisering af de tekniske regler, således at der ikke vil være behov for dispensation for omhandlede køretøjer.

For år tilbage (under Statens Bilinspektion) blev syn af disse biler ofte synet af den lokale bilinspektør, som foruden en ingeniøruddannelse også var køreprøvesagkyndig. Godkendelse af denne type køretøjer blev således udført af personale, som både havde indsigt i de tekniske løsninger, færdselssikkerhed og krav til føreren. Transportministeren opfordres til at sikre en godkendelsesproces, hvor synsvirksomheden, kontrolheden, prøvningsinstansen eller den tekniske tjeneste, som varetager verifikation af køretøjet, har tilstrækkeligt knowhow.

Med venlig hilsen

Preben Egelund



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

## FORSLAG vedr. typegodkendelsesprojekt

Ved 2 møder i følgegruppen fredag den 18. juni 2021 om henholdsvis kontrolenheder og importerede motorcykler uden typegodkendelse fremlagde Færdselsstyrelsen en række spændende tanker om den nye typegodkendelsesordning.

Der var herunder nogle punkter, som vurderes at kunne give væsentlige merudgifter for branchen i forhold til nugældende godkendelsessystem:

- Færdselsstyrelsen foreslår **krav om certificering** i henhold til ISO 9001 for alle virksomheder, der ønsker at virke som kontrolinstans.  
Færdselsstyrelsen kunne ikke forklare, hvorledes dette vil forbedre noget i forhold til nuværende krav for synsvirksomhed.  
Et forslag om alternativt at anvende ISO 17020 eller ISO 17025 blev klar afvist.
- **Krav om akkreditering** af teknisk tjeneste.  
Færdselsstyrelsen bør forklare, hvorledes dette vil forbedre noget i forhold til nuværende krav for godkendte prøvningsinstanser.
- **Tidsforbrug i kontrolinstansen**  
Niels Rask (Dansk Lokalsyn) spurgte om der var lavet nogen form for tidsstudie eller evaluering af forventet tidsforbrug i kontrolinstansen. Der foreligger ingen evaluering af nødvendigt tidsforbrug.  
Stefan Søsted gav ved begge møder fredag positiv feedback på forslag om successiv implementering.

En successiv implementering vil give mulighed for opsamling af erfaringer og tilretning af processer m.v. inden de sidste køretøjsarter medtages i ordningen.

En successiv implementering vil give branchen plads til løbende at tilpasse kapaciteten i nye funktioner til faktisk behov.

Nedenfor opstilles forslag til successiv implementering af typegodkendelsesforordningerne:

Foreslået ikrafttrædelsesdato	Nye / Ibrugtagne*)	Køretøjsart	Bemærkning
1. januar 2022			Ikrafttrædelse af ny Bekendtgørelse
1. april 2022	Nye og ibrugtagne	L <sub>1</sub> , L <sub>2</sub> , L <sub>5</sub> , L <sub>6</sub> , L <sub>7</sub>	Det vurderes, at maksimalt 10 køretøjer pr. år vil være udfordret af de nye regler.
1. juli 2022	Nye	M <sub>1</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.  Hovedparten af alle små personbiler er EU-typegodkendt. En række special-byggede køretøjer, som f.eks. bil til film- og TV-hold, invalidekøretøjer, taxi m.fl. vil blive udfordret, men samlet set er det et relativt lavt antal køretøjer.
1. oktober 2022	Nye	L <sub>3</sub>	Hovedparten af alle "alm motorcykler" er EU-typegodkendt.
1. januar 2023	Nye	L <sub>4</sub>	MC med sidevogn
1. april 2023	Nye	T	

1. juli 2023	Nye	N <sub>1</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).  Her vil vi møde en række udfordringer for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6000 personbiler, der årligt ombygges til varebil</li> <li>• Kassebiler med varerumsindretning</li> <li>• Chassisbiler, som opbygges med lad m.v.</li> </ul>
1. oktober 2023	Nye	N <sub>2</sub> , M <sub>2</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. januar 2024	Nye	N <sub>3</sub> , M <sub>3</sub>	Med undtagelse af betonpumper samt køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. april 2024	Nye	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.
1. juli 2024	Nye	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> , R	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.
1. oktober 2024	Nye	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	Køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Betonpumper, som omhandlet i særtransportbekendtgørelsen.
1. januar 2025	Nye	S	
1. april 2025	Ibrugtagne	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , L <sub>3</sub> , L <sub>4</sub> , T	Med undtagelse af amatørbyggede ombyggede biler i henhold til BEK 483. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. oktober 2025	Ibrugtagne	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. januar 2026	Ibrugtagne	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> , R, S	
1. april 2026	Ibrugtagne	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Ombyggede biler i henhold til BEK 483
1. oktober 2026	Nye og ibrugtagne	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	Køretøjer i note ***).

\*) Nye køretøjer: Køretøjer, som endnu ikke har været registreret  
Ibrugtagne køretøjer: Køretøjer, som tidligere har opnået registrering, som er 4 år gamle eller har kørt minimum 2000 km.

\*\*\*) Køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.

- 1: Campingbiler, ambulancer og rustvogne.
- 2: Pansrede køretøjer.
- 3: Køretøjer med adgang for kørestole.
- 4: Andre køretøjer til særlig anvendelse (herunder særlig gruppe, køretøj til flere slags udstyr og campingvogne).
- 5: Mobilkraner. 6: Køretøjer til særtransport.

\*\*\*\*) Køretøjer med specielle nationale krav, som beskrevet i Vejledning om syn af køretøjer afsnit:

- 12.310 Køretøj til synsfri sammenkobling
- 12.320 Skolekøretøj
- 12.330 Udlejningskøretøj
- 12.340 Udrykningskøretøj (Vedrører ikke ambulanceindretning.)
- 12.351 Taxi
- 12.352 Limousine
- 12.353 Bil til sygetransport (gamle tilladelser) (Vedrører ikke ambulanceindretning.)
- 12.354 Personbil til rutekørsel (gamle tilladelser til OST)

- 12.355 Kørsel for offentlig myndighed
- 12.357 Sovebus
- 12.361 Invalidekøretøj (vedrører kun invalide føreres betjeningsanordninger)
- 12.362 Slæbningskøretøj
- 12.363 Køretøj, særligt indrettet til at udføre arbejde på vej
- 12.371 Lufthavnskøretøjer
- 12.381 Tivolitog
- 13.412 National vejtransport af farligt gods
- 13.461 Køretøj til dyretransport
- 19.03 CEMT
- 19.04 Eksamenskørsel, optogskørsel m.m.
- 19.06 Miljøzonekontrol ved syn
- 19.07 Godkendelse af udenlandsk/dansk kombination
- 19.08 Godkendelse af køretøjer til brug i modulvogntog
- 19.09 Eftermontering af partikelfilter

Indtil ovenstående foreslåede ikrafttrædelsesdatoer skal nuværende godkendelsesmetoder med oprettelse af ukomplet køretøj i DMR, udstedelse af Data-erklæringer, Godkendelses-erklæring og nationale typegodkendelser (Anmeldte typegodkendelser med oplysning om EF-godkendelsesnummer) samt godkendelse ved godkendt prøvningsinstans og godkendelse ved syn i kategori 3 og 4 synshaller fortsat være gældende. Samtidig bør nuværende regelsæt i Detailforskrifter for køretøjer, Vejledning om syn af køretøjer samt BEK 483 om ombyggede køretøjer i nødvendigt omfang vedligeholdes.



Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Taastrup, den 18. august 2021.

Fremsendt pr. e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk), cc [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk)  
Fremsendt pr. e-mail til Transportudvalgets.

### **Høringssvar – j. nr. 2020-9019; høring over udkast til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v.**

---

Dansk Bilbrancheråd – der blandt andet repræsenterer Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd – har modtaget ovenstående høringsmateriale og skal på baggrund heraf fremsætte nedenstående høringsbemærkninger.

Indledningsvist skal det bemærkes, at det synes besynderligt, at den nye – og fortsat temmelig problematiske – anmeldelsesordning af op- og ombygninger af køretøjer blandes sammen med vejsidesyn af MC. Der er her to helt forskellige interessegrupper, og derfor opdeles dette høringssvar også i de to overordnede temaer.

\* \* \*

#### **Indstilling**

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd kan indstille forslaget til vedtagelse for så vidt de køretøjer, der er omfattet af Typegodkendelsesforordningen – under den udtrykkelige forudsætning, at Teknisk Tjeneste alene skal anvendes ved et fåtal af op- og ombygninger, og alene hvor der er et direkte behov, der er begrundet i trafiksikkerhed, folkesund eller lignende – og FØRST, når der er et etableret, landsdækkende, netværk af Tekniske Tjenester i Danmark, der kan varetage opgaven.

Det betyder eksempelvis, at Teknisk Tjeneste ikke - og slet ikke foreløbigt – skal anvendes ved EBS-bremsesystemer, hvor der eksempelvis er indbyggede protokoller, der sikrer mod fejl.

---

#### **Nærmere bemærkninger til høringsudkastet**

##### 1. ANMELDELSESORDNINGEN

Køretøjsopbyggerne skal bifalde, at Transportministeren og Færdselsstyrelsen har ændret holdning til de individuelle godkendelser, således at der i højere grad tilvejebringes en passende fleksibilitet og iagttagelse af nationale behov, præcis som det er forudsat i forordning nr. 858/2018 præambelbetragtning nr. 47 og artikel 45.

Den foreslåede anmeldelsesordning indeholder i det væsentligste elementerne fra den af Køretøjsopbyggerne m.fl. anviste alternative vision for implementering, som blev præsenteret for Færdselsstyrelsen allerede i foråret 2020 og omtalt ved foretræde for Transportudvalget i juni 2020 samt det efterfølgende samråd med Transportministeren den 23. juni 2020.

Køretøjsopbyggerne hæfter sig ved, at Færdselsstyrelsen har forelagt anmeldelsesordningen for Kommissionen, der ikke har haft indvendinger herimod. Det må lægges til grund, at det er en komplet anmeldelsesordning der er forelagt. Eftersom der ikke p.t. er afklaring over, hvilke dele af en individuel op- eller ombygning, der skal omkring en Teknisk Tjeneste, kan Kommissionen selvsagt heller ikke have godkendt disse – og derfor må krav om en Tekniske Tjeneste anses for helt irrelevant for individuelle opbygninger.

#### 1.1. FORESTÅENDE UDFORDRINGER MED SÆRLIGE TEMAER TIL GODKENDELSE HOS TEKNISK TJENESTE

I den seneste dialog, som Køretøjsopbyggerne har haft med Færdselsstyrelsen omkring anmeldelsesordningen, herunder via den nedsatte Følgegruppe, har Køretøjsopbyggerne dog påpeget en markant problemstilling i det af Færdselsstyrelsen fremlagte forslag til anmeldelsesordning – en problemstilling, der udspringer af den foreslåede § 1g, hvorefter visse opbygninger skal kontrolleres af en Teknisk Tjeneste.

Det er altafgørende, at der bliver fuldstændig afklaring af *hvilke* del-elementer af opbygninger, der skal kontrolleres ved Teknisk Tjeneste, og i den forbindelse skal det påpeges, at Færdselsstyrelsen blandt andet tidligere har meldt ud, at enhver om- eller opbygning af bremses skal kontrolleres af en Teknisk Tjeneste.

Heri er der to helt store udfordringer:

1. For det første findes der fortsat ingen Tekniske Tjenester i Danmark. Transportministeren meddelte på et samråd i Transportudvalget den 23. juni 2020, at der ville være et stort udvalg af Tekniske Tjenester til rådighed allerede ved forordningens ikrafttræden i september 2020.

Fraværet af Tekniske Tjenester i Danmark gør, at alle opbygninger af især påhængskøretøjer tvinges til udlandet for at få kontrolleret bremses, uanset hvilken bremseopbygning, der er valgt – og med massive mer-omkostninger til følge. Derudover er udfordringerne, at der gælder særlige nationale regler for højde, længde og vægt på påhængskøretøjer, der kan gøre det umuligt at lade disse fragte til fx Tyskland.

**Det kan på ingen måde accepteres, at danske erhvervsdrivende sendes til udlandet for at få godkendt et produkt, der er tilvirket med henblik på anvendelse i Danmark.**

2. For det andet foretages 90 % af de professionelt opbyggede bremsesystemer på påhængskøretøjer med standardiserede bremsesystemer – systemer der er "idiotsikre", som følger en fast IT-protokol efter montering, og som de facto ikke kan fungere, hvis der er foretaget en fejlmontering eller en fejlberegning under opbygningen. Køretøjsopbyggerne har foreslået, at disse systemer – kaldet EBS-systemer; elektroniske bremsesystemer – indføres som en særlig undtagelse til et generelt krav om test af bremses på netop påhængskøretøjer hos en Teknisk Tjeneste.

Helt konkret har Køretøjsopbyggerne som et alternativ til kontrol hos en Teknisk Tjeneste foreslået, at undtagelsen etableres under følgende iagttagelser på *påhængskøretøjer* – og KUN disse:

- KUN -EBS-systemer, der har en produkt-godkendelse og opfylder FN-reg. 13 i enkeltkomponenter kan undtages Teknisk Tjeneste under forudsætning af,
  - o at der sker fysisk afprøvning i kalibreret rullefelt/bremseprøvestand, og
  - o at der medbringes dokumentation for bremseberegning og EOL-test til den pågældende kontrol-enhed, der i øvrigt i forvejen skal forestå den resterende del af kontrollen køretøjet.

Herved tilgodeses såvel dokumentation som egentlig afprøvning, hvilket understøtter trafiksikkerheden, miljøet og folkesundheden.

Supplerende kan det oplyses, at der ved en stikprøvekontrol af køretøjerne vil kunne udlæses en log-fil over samtlige hændelser i bremsesystemer, hvilket gør uhensigtsmæssige hændelser sporbare.

Henset til den samtidige høring over ændring af markedsovervågningsloven (j. nr. 2020-6522), hvor også køretøjer omfattet af ovenstående vil blive omfattet af skærpede regler for overvågning samt skærpede regler om bødestraf, er der ingen åbenbare, saglige grunde til ikke at give opbyggerne den tillid, som de hidtil har nydt godt af – uden at bringe nogens liv og førlighed i fare. Selvom det kan lyde voldsomt, så vil den foreslåede løsning være en overbygning på det system, der gælder i dag for godkendelse af bremses. I dag skal påhængskøretøjet højst til syn – og det uden særlig dokumentation for nærmere specifikationer. Der findes ingen dokumentation for, at den procedure, vi har kendt og anvendt i årevis har afstedkommet øget risiko for trafiksikkerheden, miljøet eller folkesundheden. Her er det vigtigt at skelne mellem den efterfølgende og langsigtede vedligeholdelse af bremsesystemet, som påviseligt har betydning for trafiksikkerheden, og det øjebliksbillede der vises på det nyproducerede påhængskøretøj.

En fastholdelse af, at EBS-systemer i alle tilfælde skal kontrolleres hos en Teknisk Tjeneste, vil være ganske overflødig, og kan ikke karakteriseres som andet end overimplementering.

Netop bremsesystemer er blot én af de foreslåede temaer, der skal kontrolleres hos en Teknisk Tjeneste – men branchen lider den tort p.t., at den endelige afgrænsning afventes ved høringer i oktober. Disse høringer foretages under Færdselsstyrelsen uden politisk bevågenhed, og med Færdselsstyrelsen som enevældig forfatter heraf. Der er derudover ikke lagt op til, at Færdselsstyrelsens afgørelser i medfør af de kommende bekendtgørelser, skal kunne påklages, hvilket vi finder dybt problematisk.

## 1.2. SÆRREGLER I DANMARK – BIBEHOLDELSE AF DETAILFORSKRIFTER

Transportministeriets opmærksomhed skal også henledes på, at der findes en lang række sær-regler i Danmark omkring alt fra højde, længde og vægt til trækkere for sættevogne, betonkanoner, saltspredere og veksellad m.v. Disse regler er i dag opført i Detailforskrifter for Køretøjer – og hvis dette regelsæt afskaffes, så er det helt afgørende at få disse særregler lagt over i et andet regelsæt, så reglerne ikke blot forsvinder, hvilket vil være et stort tab for opbyggernes muligheder for effektive opbygninger.

Transportministeriet opfordres til at være meget opmærksom herpå.

Køretøjsopbyggerne kan i den forbindelse bakke op om, at Detailforskrifter fastholdes – eventuelt med et supplerende fortolkningsværktøj i form af Vejledning om syn af køretøjer – også efter implementeringen af forordningerne. Det er Køretøjsopbyggernes opfattelse, at fastholdelsen ikke vil medføre et øget administrativt arbejde for Færdselsstyrelsen – implementeringen af EU-regler skal jo ske uanset.

Et aktuelt eksempel er reglerne om placering af bagkofanger, der skal træde i kraft 1. september 2021. Disse vil skulle indføres i Detailforskrifter – og hvis Detailforskrifterne var afskaffet; ja så ville de skulle implementeres via et andet regelsæt; behørigt "bøjet" til danske forhold.

#### 1.3. SUCCESSIV IMPLEMENTERING AF ANMELDESEORDNINGEN

Generelt skal det **bifaldes**, at der på ny lægges op til en overgangsordning, der efter det for branchen oplyste, tidligst vil udløbe medio 2022. Det skal dog atter påpeges, at der – især i forhold til det endnu ikke oplyste omfang af og behov for Tekniske Tjenester – er behov for en markant længere overgangsordning for godkendelse af køretøjer, der ikke kan gennemgå den almindelige procedure med anmeldelse og kontrolenhed.

Køretøjsopbyggerne har i den anledning noteret sig et udspil til en successiv implementering af anmeldelsesordningen på de forskellige køretøjstyper, der vil blive omfattet heraf. Udspillet er udarbejdet af AutoConsult.

Køretøjsopbyggerne kan i det væsentligste tilslutte sig udspillet – især for at give branchen tid til at indrette sig herefter; afgive tilbud på baggrund heraf samt undgå flaskehalse ved Tekniske Tjenester og hos Færdselsstyrelsen – herunder i det endnu ikke præsenterede fuldstændige IT-system.

Gives branchen ikke fornuftige overgangsordninger, frygter branchen ét stort kaos for de mange køretøjstyper, der "over night" skal omfattes af reglerne.

#### 1.4. DISPENSATIONSMULIGHEDER FOR HANDICAP-KØRETØJER

Det skal **bifaldes**, at der lægges op til brug af dispensationer m.v. omkring opbygning af handicapkøretøjer, herunder ifht. de tekniske krav. Dette er stærkt påkrævet, idet netop handicapkøretøjer ofte ombygges i væsentligt omfang for at passe til den enkelte borger, og at kommunernes økonomi ikke vil kunne tåle denne, helt unødvendige fordyrelse, som en fuldstændig implementering af forordningens tekniske krav vil medføre. Man skal gøre sig klart, at ved fuld indførelse af forordningen vil et ikke uvæsentligt antal handicappede borgere ikke få adgang til et handicap-køretøj i fremtiden og derved blive berøvet den personlige frihed, som et sådant køretøj giver.

Også her er det dog helt afgørende, at der kommer en hurtig udmelding om, hvordan dispensationsordningerne vil se ud.

#### 1.5. HØRINGSMATERIALET I ØVRIGT

Det er **stærkt kritisabelt**, at Transportministeriet under gennemgangen af potentielle økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, alene sætter fokus på synshallerne og Tekniske Tjenester. Den absolut væsentlige interessant her er uomtvisteligt køretøjsopbyggerne og deres kunder, for hvem krav om Teknisk Tjeneste på visse områder vil være en markant fordyrelse. Dette har været påpeget adskillige gange overfor såvel Færdselsstyrelsen som Transportministeriet, men uden nogen form for notits. Meromkostninger i den frygtede størrelsesorden – op mod 100.000 kr. pr. opbygning – vil unægtelig koste arbejds- og

lærepladser; især i Danmarks yderområder og skubbe arbejdet ud af Danmark, idet køretøjsopbyggernes kunder (vognmændene) som alternativ vil importere nyopbyggede køretøjer fra de øvrige EU-lande.

På samme måde vil borgerne opleve fordyrelser – for betalingerne kan til syvende og sidst kun komme ét sted fra: Næmlig fra forbrugerne. Forbrugerne af de varer, der skal fragtes af vognmanden; forbrugerne i den kommune, der køber nye biler til vej-vedligeholdelse og skatteborgerne generelt.

Et helt andet spørgsmål melder sig også ved gennemgangen af lovforslaget: Hvordan har Færdselsstyrelsen til hensigt at sikre, at alle om- og opbygninger anmeldes iht. den foreslåede ordning?

Køretøjsopbyggerne frygter, at ordningen – især hvis kravet om Tekniske Tjenester fastholdes for en række elementer – vil medføre en omgåelse af reglerne; og at der simpelthen vil blive foretaget ombygninger, der ikke bliver behørigt anmeldt. En del af denne bekymring kan afhjælpes ved massivt at oplyse borgerne om de regler, der gælder for om- og opbygninger, men særligt på markedet for (ældre) brugte og ibrugtagne køretøjer, vil det være næsten umuligt at følge NIV-numrene tilbage for hver enkelt ændring – og hvor stiller det retssikkerheden for borgeren? Der bør også af denne grund indtænkes en bagatelgrænse for ændringer, der skal anmeldes og have nyt NIV-nummer.

Hvis ordningen skal være retssikkerhedsmæssigt funktionel – og dermed ikke forvride konkurrencen mellem nationale opbyggere – så er det vigtigt, at ordningen er så smidig som muligt; hvilket den ikke er, så længe Færdselsstyrelsen krampagtigt holder fast i, at en Teknisk Tjeneste skal indskydes for færdselssikkerhedsmæssige helt irrelevante emner – såsom "idiot-sikre" bremsesystemer på påhængskøretøjer som tidligere nævnt.

\*\*\*

Køretøjsopbyggerne kan frygte, at en række køretøjer vil blive taget som "gidsler" under det nye godkendelses-system på grund af misforståelser, fejltagelser eller overfortolkninger. For at undgå en sådan "gidseltagning" – der koster både tid og penge – kan Køretøjsopbyggerne stille i forslag, at Færdselsstyrelsen nedsætter et internt klage-udvalg med det ene fokus at få afklaret sager hurtigst muligt. Forslaget stilles blandt andet ud fra en frygt om, at der ikke vil blive sat en rekursmulighed ind i de kommende bekendtgørelser, hvilket vil gøre det ekstra dyrt og ekstra besværligt at rejse en klage om en manglende godkendelse af et køretøj iht. de kommende retningslinjer.



## 2. VEJSIDESYN AF MOTORCYKLER

Dansk Bilbrancheråd tæller i sin medlemskreds også Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF), der har en væsentlig interesse i den del af lovforslaget, der vedrører vejsidesyn af motorcykler; lovforslagets pkt. 14.

Det er glædeligt, at Transportministeriet har søgt at finde en nationalt tilgængelig og fleksibel løsning på implementering af direktivkravet om syn af motorcykler. Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at den foreslåede ordning på fornuftig vis vil kunne imødekomme EU's krav under skyldig hensyntagen til de danske forhold.

Det er dog af allerstørste væsentlighed, at der sættes fokus på et højt fagligt niveau ved disse vejsidesyn, som der også er lagt op til i høringsmaterialet.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd



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

trm@trm.dk

tnb@trm.dk

**Høringssvar (Journalnr. 2020-9019):**  
**Bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)**

Bilbranchen i DI har modtaget udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) i høring. Bilbranchen har følgende bemærkninger til udkastet:

Bilbranchen kvitterer for den løbende dialog med Færdselsstyrelsen i den nedsatte følgegruppe i perioden fra foråret 2020 til og med sommeren 2021, hvor drøftelser om den foreslåede anmeldelsesordning har været hovedfokus.

Bilbranchen er særdeles positiv over for den foreslåede anmeldelsesordning for så vidt angår den smidige godkendelsesproces med en kontrolenhed, der ved anmeldelse af køretøjet og dets dokumentation forestår straxgodkendelsen fra Færdselsstyrelsens kommende nye it-system, samt den efterfølgende stikprøvetilgang hos Færdselsstyrelsen.

Med den foreslåede anmeldelsesordning vil det fortsat være muligt for erhvervslivet at kunne planlægge leveringstidspunkt, pris mv. for køretøjer, der afventer godkendelse, som det er kendt i dag. Samtidig vil Færdselsstyrelsen have mulighed for, ved den foreslåede stikprøvekontrol, at fokusere på de ansøgere, der gentagende gange ikke er i stand til at opfylde kravene til godkendelse.

Jf. lovforslagets § 1, nr. 14 kan Færdselsstyrelsen ”forbyde anvendelse af et køretøj, hvis køretøjet ikke er anmeldt jf. § 1 a, stk. 2 eller § 1 e, stk. 1, eller hvis køretøjet ikke overholder de relevante køretøjstekniske krav, som er fastsat i medfør af denne lov eller færdselsloven.” Videre foreslås det, at ”politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af køretøjet, jf. [§1 f], stk. 1, og Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning til politiet om inddragelse af det pågældende køretøjs nummerplader.”

Bilbranchen mener, at det er væsentligt, at lovforslaget tager hensyn til grovheden af eventuelle mangler, når Færdselsstyrelsen vurderer, hvorvidt et køretøj skal forbydes anvendt og/eller hvorvidt køretøjets nummerplader skal inddrages. Især i en opstartsperiode, og også efterfølgende, vil der være behov for, at Færdselsstyrelsen konkret vurderer, hvorvidt der eksempelvis er tale om en menneskelig fejl ved indlevering af ansøgningsdokumentation eller om der i et værre eksempel er tale om reelt forsøg på at omgå køretøjstekniske krav, som kan have indflydelse på trafiksikkerhed mv. I førstnævnte eksempel må det nødvendigvis vurderes at være en mildere omstændighed end sidstnævnte, hvorfor muligheden for udbedring bør være til stede i langt højere grad, end i det sidstnævnte eksempel, inden køretøjet eller dets nummerplader inddrages.

Jf. lovforslagets § 3, stk. 2 gives hjemmel til transportministeren til at fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 e, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 11, herunder regler om en overgangsordning. Bilbranchen mener, at der nødvendigvis også må gives hjemmel til, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 a, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 9, herunder regler om en overgangsordning. Ved at omfatte § 1 a, vil passende overgangsordninger kunne håndteres under hjemlen af lovforslaget.

Med den nye anmeldelsesordning foreslås også etableret et nyt køretøjsteknisk register, hvor køretøjstekniske oplysninger om individuelle køretøjer samles. Bilbranchen bakker op om det foreslåede register, idet et sådant register vil gøre både myndigheder og erhvervslivet i stand til at fastslå, hvilke konstruktive ændringer der gælder for et givet køretøj, og samtidig hvem der har foretaget ændringerne og hvornår. Samtidig vil det bidrage til at skabe klarhed og transparens over ansvaret for ændringerne, som opbyggere foretager på de basiskøretøjer, der eksempelvis er solgt af Bilbranchens medlemmer.

Færdselsstyrelsen bør samtidig overveje muligheden for at give relevante aktører adgang til konkrete oplysninger i det nye register. Dette kan eksempelvis være i tilfælde, hvor en salgsvirksomhed ønsker at eksportere et køretøj med en national individuel godkendelse, som skal godkendes i det importerende land. I sådanne tilfælde er det helt nødvendigt for salget, at sælger kan forelægge den korrekte dokumentation.

Som nævnt vil lovforslaget i sin nuværende udgave kunne give transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om en overgangsordning. I dialogen mellem erhvervsorganisationer og Færdselsstyrelsen i den nævnte følgegruppe er der på tværs af flere organisationer fremhævet synspunkter for nødvendigheden af en passende overgangsordning. Senest har Færdselsstyrelsen indikeret, at en overgangsordning kan udløbe til juli 2022. Videre er der præsenteret udkast til ændringer i dokumentationskrav til de nationale køretøjstekniske krav, som langt overstiger de nugældende krav.

Selvom dette lovforslag desværre ikke forholder sig konkret til en overgangsordning, vil Bilbranchen benytte lejligheden til på det kraftigste at advare om, at en overgangsordning udløber i juli 2022. Der er i dag allerede eksempler på bestilte køretøjer hos autoriserede lastbilforhandlere, som først vil kunne leveres medio 2023 på grund af deres opbygningskrav. Det er derfor bydende nødvendigt for store dele af erhvervslivet – både indenfor og udenfor bilbranchen –, at en overgangsordning løber i tilstrækkelig lang tid til, at landets forhandlere har mulighed for at levere køretøjer, der kan leve op til de nye krav.

Uden en passende overgangsordning, hvor man kan få godkendt køretøjer som i dag, vil der med det foreslåede *arbejdsudkast til nye tekniske krav* fra Færdselsstyrelsen være køretøjer, som ikke kan godkendes. Eksempler på disse er kranbiler med frontstøtteben samt lastbiler med frontmonteret sneplov. Begge eksempler er køretøjer, som leveres i stor stil, og som er helt afgørende for, at visse brancher kan løfte deres opgaver.

Bilbranchen kan eksempelvis bakke op om den foreslåede såkaldte successive overgangsordning fremlagt af AutoConsult A/S á den 16. august 2021. En sådan successiv overgangsordning vil tage højde for, at erhvervslivet er i stand til lettere at omstille produktionen/fremstillingen af nogle køretøjstyper fremfor andre – herunder at en sådan overgangsordning gør erhvervslivet i stand til bedre at kunne tage højde for nye køretøjstekniske krav ved nye bestillinger af køretøjer, der har lang leveringstid.

Forordning (EU) 2018/858, som lovforslaget blandt andet har til formål at inkorporere i dansk ret, særligt vedrørende den nye anmeldelsesordning, kræver ikke nogen umiddelbare ændringer i de tekniske krav til national individuel godkendelse af nye køretøjer, idet der for disses vedkommende kan fastsættes relevante alternative krav i overensstemmelse med forordningens artikel 45.

Bilbranchen mener på den baggrund, at den kommende overgangsordning nødvendigvis må håndtere, at nugældende regler anført i Detailforskrifter for Køretøjer (DfK) samt i Vejledning for syn mv. fortsat er gældende frem til minimum en passende udfasningsdato for overgangsreglerne.

Dette må videre betyde, at også nugældende regler for registrering af mobilkraner, blokvogne, tungtrækkere mv. fortsætter samt, at det fortsat er muligt at anvende godkendelseserklæringer (både ansøgte og anmeldte) og anmeldte typegodkendelser baseret på 2007/46 EU-godkendelse, lige som systemet omkring typegodkendelser.dk bør fortsætte uændret.

Samlet set vurderer Bilbranchen, at alle nugældende tekniske krav til national individuel godkendelse kan videreføres indtil videre.

Herudover har Bilbranchen ikke bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Med venlig hilsen



Kenneth L. Hjorth-Hansen  
Chefkonsulent



## Transportministeriet

Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

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

Cc. til: [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk)

Sags-ID:

Sagsbehandler: SJ

Deres ref.: J. nr. 2020-9019

Dato: 18-08-2021

### **J. nr. 2020-9019 – Høringssvar til udkast over lov til ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler).**

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. Vi undlader dog i det følgende at kommentere på forslagene vedr. vejsidesyn af motorcykler.

#### **Generelle bemærkninger**

ITD bakker overordnet set op om formålet med lovforslaget, der har til hensigt at forbedre grundlag og processer for godkendelse af køretøjer og som forhåbentligt vil skabe bedre gennemsigtighed til gavn for vognmandsbranchen.

Reglerne i lovforslaget er et yderst vigtigt sagsområde for vognmandsbranchen. 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.

De nye regler må samlet set ikke i daglig praksis blive for strikse og de skal være tilpasset danske behov. Sker det ikke, vil det medføre massive problemer for såvel danske køretøjsopbyggere, som for den danske vognmandsbranche. Hertil kommer problemet med øgede godkendelsesomkostninger, som vil lande hos de danske vognmænd.

Vi er dog med forslaget tilfredse med, at der lægges op til en øget fleksibilitet omkring godkendelser af individuelle opbyggede køretøjer, og vi ser bestemt store fordele i den foreslåede anmeldelsesordning, under forudsætning at alle de op- og ombygninger der ikke har direkte indflydelse på trafiksikkerhed, sundhed og miljø kan gå direkte til anmeldelsesordningen, uden inddragelse af en teknisk tjeneste.

ITD er enig i, at ved at etablere en anmeldelsesordning skabes en mere smidig proces, da anvendelse af et køretøj ikke skal afvente en myndighedsgodkendelse. Samtidigt skabes en mere uafhængig ordning, idet



samme aktør ikke både kan afprøve/teste et køretøj og efterfølgende godkende køretøjet. Med anmeldelsesordningen er det den, der fremstiller, foretager konstruktive ændringer eller som importerer et køretøj uden EU-typogodkendelse, der har ansvaret for at sikre og dokumentere, at køretøjet er fremstillet m.v. efter de tekniske krav.

ITD støtter den del af forslaget.

Generelt er det helt afgørende, at vognmandserhvervet ikke begrænses af færre opbygningsmuligheder og af økonomiske hensyn 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. Transportvirksomhederne skal selvfølgelig fortsat have mulighed for at investere i specialopbyggede og tilpassede køretøjer af god kvalitet og til konkurrencedygtige priser.

ITD er overordnet tilfreds med, at der ses på alternative krav, der naturligvis ikke går på kompromis med de grundlæggende tekniske krav, der skal iagttages i form af regulativer, direktiver med videre.

ITD er endelig tilfreds med, at der med forslaget indføres en model med hensigtsmæssige fleksible og individuelle muligheder for godkendelse af køretøjer som enkeltstyks og i småserier – noget vi ser i andre europæiske lande.

Med nærværende lovforslag synes en del af vore oprindelige betænkeligheder således at være imødekommet.

Vi har dog stadig visse bekymringer, og disse fremgår af nedenstående mere detaljerede gennemgang.

### **Fleksibel og successiv implementeringsperiode**

ITD ønsker, at der gennemføres en blød og successiv implementering af reglerne for tunge køretøjer. Bestemmelserne bør indføres med en passende og rimelig fleksibilitet, således at danske vognmænd ikke rammes på hverken begrænsede muligheder omkring transportløsninger eller på økonomien i forbindelse med godkendelse af op-, ombyggede eller blot tilpassede nye og ibrugtagne køretøjer.

Der må tages særlige hensyn i overgangs perioden, og en successiv implementering vil give mulighed for opsamling af erfaringer og tilretning af processer m.v., inden de sidste køretøjsarter medtages i ordningen. En successiv implementering vil tillige give branchen plads til løbende at tilpasse kapaciteten i nye funktioner til faktisk behov.

Herudover henstiller vi til, at Færdselsstyrelsen vil implementere successivt fra småt til stort, så de nye krav og procedurer kan løbes i gang og testes med de mindre køretøjer, som typisk har mindre komplicerede opbygninger, før turen kommer til de tunge specialopbyggede køretøjer. På den måde vil systembelastningen flades ud, og eventuelle problemer og u hensigtsmæssigheder vil kunne blive rettet, inden alle køretøjskategorier omfattes af de nye godkendelsesregler og procedurer.



ITD bakker op om det forslag om successiv implementering, som er udarbejdet og fremsendt af Autoconsult. Forslaget fra Autokonsult vedlægges for god ordens skyld dette hørings svar.

### **Nationale særregler skal videreføres**

ITD mener, at alle nationale undtagelser og særregler bør videreføres, og vi henviser i den forbindelse til, at der er muligheder i gældende EU-forordning om at anvende alternative nationale og forenklede godkendelsesmuligheder.

Bliver vore nuværende særregler ikke videreført, vil et stort antal køretøjer og kombinationer ikke fremover kunne anvendes eller vil kun kunne anvendes med begrænsninger. Dette kan føre til stor skade for dele af vognmandsbranchen, med høje 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. snepløj og kran med frontstøtteben, hvor det ikke er teknisk muligt at anvende typegodkendte komponenter til afskærmning fortil mod underkøring. Der bør derfor indføres 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.



### **Tekniske tjenester**

I de foreslåede regler er der indeholdt krav om indførelse af såkaldte tekniske tjenester, der skal udføre de krævede prøvninger af køretøjet, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder fremstillet af en fabrikant. Den tekniske tjeneste skal kontrollere, at alle komponenter er produceret i henhold til gældende EU-regler. Herefter vil Færdselsstyrelsen kontrollere, at den tekniske tjeneste har lavet prøvningerne korrekt, og dermed om fabrikanten har fremstillet sit produkt efter reglerne.

ITD forudsætter at der alene stilles krav om inddragelse af tekniske tjenester inden for de typer af op- og ombygninger, hvor der direkte er et behov i forhold til trafikikkerhed, miljø, sundhed og lignende.

ITD frygter, at der vil opstå udfordringer og markant øgede omkostninger for de køretøjer, hvor der foretages de typer af konstruktive ændringer eller monteringer, som vil kræve inddragelse af tekniske tjenester.

### Ingen Tekniske Tjenester i Danmark

Der ligger også en større udfordring i, at der i Danmark for nuværende ikke eksisterer tekniske tjenester, hvorfor danske opbyggere og andre danske virksomheder må imødesee store omkostninger, da godkendelse i de tilfælde nødvendigvis må foretages i udlandet. Samtidig vil dette alt andet lige også forlænge leveringstiden på de omfattede køretøjer. Markant øgede prøvningsudgifter vil i meget høj grad også belaste de danske vognmænd.

ITD foreslår derfor 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.

ITD henstiller samlet til, der bliver udpeget et passende udbud og kapacitet af tekniske tjenester i Danmark, før end at der kræves inddragelse af tekniske tjenester på de nødvendige områder, så der ikke opstår flaskehalse, der forsinker godkendelsesprocessen.

### EBS-bremser

For EBS-bremser henstiller ITD kraftigt til, at disse undtages en godkendelse via en Teknisk Tjeneste. En fastholdelse af, at EBS-systemer i alle tilfælde skal kontrolleres hos en Teknisk Tjeneste vil være overflødig og betragtes som en overimplementering.

Erhvervslivet vil i givet fald få en helt unødvendig økonomisk og bureaukratisk belastning, og indførelsen af et krav om brug af Tekniske Tjeneste for afprøvning af elektroniske bremsesystemer giver alene et øjebliksbillede, der ikke tager hensyn til den løbende vedligeholdelse.

### **Konklusion**

ITD er som overordnet konklusion tilfreds med en række ting i lovforslaget, men tilbage står en generel bekymring over de forventede høje omkostninger og administrative byrder, som kan blive pålagt vognmandsbranchen i forbindelse med godkendelse af op- og ombyggede køretøjer.





Der er tale om høje administrative krav i forhold til bestående ordning, markant høje omkostninger til Teknisk Tjeneste, og herefter høje omkostninger til en kontrolenhed, der skal bruge tid til at undersøge og opmåle køretøjet. Hertil kommer en mulig længere leveringstid og en mulig reduktion af det danske produktudbud til vognmandsbranchen.

Alt dette kan i sidste ende betyde, at danske opbyggere ikke længere kan levere det materiel, som vore medlemmer i ITD ønsker til en konkurrencedygtig pris.

Det vil dertil også øge importen af færdig opbyggede køretøjer fra andre EU-lande, der kan producere væsentligt billigere.

ITD står gerne til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til høringssvaret.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Steffen Johannsen'.

Steffen Johannsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anders Jessen'.

Anders Jessen

## Høringssvar - lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)

SMVdanmark har til høring modtaget lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler).

SMVdanmark bemærker i forbindelse med lovforslaget, at der fortsat ikke er nogen Tekniske Tjenester i Danmark. Førrend disse eksisterer, vil lovforslaget medføre, at opbygning af især påhængskøretøjer, for at få foretaget kontrol hos en Teknisk Tjeneste vil skulle ske i udlandet. Det er i SMVdanmarks øjne ude af proportioner at tvinge danskere til udlandet for eksempelvis at få kontrolleret bremsesystemer, og dette vil i sagens natur få drastiske følger for køretøjsopbyggerne samt koste arbejdspladser og velstand for Danmark.

Forslaget er for SMVdanmark særligt betænkeligt, når Færdselsstyrelsen har meddelt branchen, at det blandt andet bliver alle bremseopbygninger, der skal kontrolleres hos en Teknisk Tjeneste. Langt hovedparten af de professionelt opbyggede bremsesystemer er såkaldte elektroniske bremsesystemer, hvor fejlmontering eller fejlberedning per automatik vil betyde, at disse ikke vil fungere, hvorfor der ikke er samme behov for kontrol. SMVdanmark vil derfor i denne forbindelse anbefale at sådanne bremsesystemer undtages fra den foreslåede kontrol i de kommende detail-bekendtgørelser.

SMVdanmark vil dog i samme forbindelse rose, at der lægges op til brug af dispensation mv. omkring opbygning af handicapkøretøjer samt en overgangsordning for det nye kontrolsystem. SMVdanmark vil i den forbindelse på det kraftigste opfordre til at overgangsordningen løber frem til der er tilstrækkeligt med Tekniske Tjenester i Danmark, så kontrollen kan foregå indenrigs – og med behørig respekt for de danske særregler, der i forvejen gælder i forhold til eksempelvis højde, længde og vægt.

SMVdanmark kan overordnet støtte forslaget for de køretøjer der er omfattet af Typegodkendelsesforordningen under den udtrykkelige forudsætning, at Teknisk Tjeneste alene skal anvendes ved et fåtal af op- og ombygninger, og alene hvor der er et direkte behov, der er begrundet i trafiksikkerhed, folkesund eller lignende.

På vegne af SMVdanmarks autoudvalg.

Rasmus Brygger  
Chefkonsulent, SMVdanmark



## Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

### J. nr. 2020-9019

## Høring over udkast til forslag til lov om national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler etc.

Motorhistorisk Samråd takker for det tilsendte høringsudkast og muligheden for at give vores input til de foreslåede ændringer af lovgivningen.

Helt overordnet er Motorhistorisk Samråd stærkt bekymret for konsekvenserne af de foreslåede ændringer der indføres med tilbagevirkende kraft, og dermed også kommer til at gælde køretøjer der var registreret før EU-typegodkendelserne, trådte i kraft. Der ses desuden slet ikke at være taget højde for de historiske køretøjers særpræg og det deraf følgende behov for relevante undtagelser for disse, så der også fremover er rimelige vilkår for bevarelsen af vores fælles rullende kulturarv.

Motorhistorisk Samråd noterer sig, at man med lovforslaget ønsker at harmonisere/ensrette reglerne for godkendelse af motorkøretøjer. Et centralt element i forslaget er en skærpelse af kravene til godkendelse af køretøjer, som enten ombygges eller ikke er omfattet af en EU-typegodkendelse. Forslaget sonderer i den forbindelse ikke mellem nye og ibrugtagne køretøjer og tager således heller ikke højde for køretøjernes vidt forskellige karakter og anvendelse.

Det turde være åbenlyst for enhver, at der er forskel på professionelle virksomheder, som specialiserer sig i specialopbygning og mindre serieproduktion af erhvervs-, handicap- og landbrugskøretøjer og privatpersoner, som enten importerer og/eller ombygger et veterankøretøj til lejlighedsvis hobbykørsel.

Motorhistorisk Samråds hørings svar tager fortrinsvis sigte på de forventelige konsekvenser for landets veterankøretøjsentusiaster.

### Indledning:

Overordnet bærer lovforslaget præg af at være udarbejdet i hastværk og efterlader betydelig tvivl om de afledte konsekvenser for borgere og virksomheder. Hertil kommer, at de foreslåede regler i et vist omfang må formodes at være forældede allerede inden de træder i kraft, jf. forordning nr. 2019/2144.

Indførelsen af "Tekniske Tjenester" er et centralt element i forslaget. Der mangler dog en nærmere beskrivelse af disse tjenester, deres placering og hvornår borgerne skal bruge disse tjenester.

Det står dog klart, at kravet om inddragelsen af tekniske tjenester vil bevirke en betydelig merudgift for borgere og virksomheder i forbindelse med godkendelsen af køretøjer.

Der findes desuden i forslaget ingen parallelitet ift. til anden lovgivning. Der mangler tillige proportionalitet mellem de hensyn, man fra myndighedernes side ønsker at tilgodese, og de byrder man pålægger borgerne, og at man her vælger at gå meget længere end det som forordningen tilsiger der behøves. Den ovenstående argumentation gennemgår mere detaljeret i den nedenstående punktvis gennemgang



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 veterankøretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

## Motorhistorisk Samråds bekymringer er knyttet til de følgende punkter:

- **Usikkerhed om forslagets konsekvenser for borgere og virksomheder**  
Lovforslaget hjemler en vidtrækkende bemyndigelse til at udstede nye regler på området. Det er dog yderst sparsomt beskrevet, hvordan denne bemyndigelse forudsættes udnyttet - altså hovedtrækkene i de regler, man ønsker at udstede med hjemmel i loven. Man giver således ikke lovgiverne et fyldestgørende grundlag for at vurdere, og dermed få bedre indsigt i, konsekvenserne af lovgivningen.

Det kan undre, at Transportministeriet vurderer, at borgerne ikke vil opleve administrative konsekvenser af de nye regler – navnlig da de pålægges en øget dokumentationsbyrde og den fulde omkostning herved. Den sparsomme beskrivelse er dybt bekymrende, da reglerne umiddelbart må forventes at få vidtrækkende økonomiske konsekvenser for både borgere og virksomheder.

- **Manglende proportionalitet**  
Færdselssikkerhed fremhæves flere steder i lovforslaget som et argument for en skærpelse af godkendelseskravene. Der er imidlertid hverken statistisk belæg for at køretøjer uden EU-typegodkendelse eller ombyggede køretøjer skulle have en større ulykkesfrekvens end andre køretøjer på vejene, eller at disse ulykker skulle skyldes ombygningerne og ikke andre omstændigheder.

Reelt indfører dette forslag nye regler med tilbagevirkende kraft for alle køretøjer, som ikke er omfattet af en EU-typegodkendelse, herunder altså også historiske køretøjer.

Vi frygter en manglende proportionalitet i de krav, man vil pålægge ejere af importerede ibrugtagne køretøjer uden EU-typegodkendelse samt ombyggede/modificerede ibrugtagne køretøjer med eller uden EU-typegodkendelse.

I tilfælde, hvor fremskaffelse af originalreserverdele til veterankøretøjer enten ikke er muligt eller er forbundet med uforholdsmæssige omkostninger eller praktiske udfordringer, kan det være nødvendigt at erstatte sådanne dele med passende dele fra andre køretøjer.

Motorhistorisk samråd finder det ekstremt uhensigtsmæssigt for bevarelsen af et historisk køretøj, hvis en nødvendig udskiftning af dele på et køretøj fører til krav om *yderligere* ombygninger - og deraf følgende krav om økonomisk byrdefulde tekniske godkendelser, herunder test under forhold som køretøjet aldrig fra fabrikken var konstrueret eller bygget til at kunne bestå.

På denne baggrund foreslår Motorhistorisk Samråd, at man i forhold til historiske veteran køretøjer, som er ældre end 30 år, gør brug af den mulighed EU-forordning 858/2018 giver medlemsstaten for at undtage køretøjer fra reglerne – navnlig da man fra EU's side ikke har fundet det nødvendigt at underlægge historiske køretøjer de generelle regler.

EU parlamentets baggrund for en beslutning, som den i 858/2018, bør naturligvis lægges til grund her også, når der er tale om samme type køretøjer, samme kørselsmønster, samme trafikikkerhedsmæssige formål, og når implementeringen af denne forordning samtidig rummer muligheden for at iagttage samme principper som den tidligere.

Ved udtrykkeligt at begrænse en undtagelse til historiske køretøjer, som de defineres i dansk ret, forebygges spekulation i omgåelse af de generelle godkendelseskrav til nyere køretøjer, til private og erhvervs-mæssige befordrings- og transportformål.



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 Vehicules Anciens (FIVA).

- **Manglende køretøjsdata**

Forslaget volder også praktiske udfordringer i forhold til den eksisterende vognpark. Ejeren af køretøjet vil kunne stå over for en bevisbyrde, som vanskeligt lader sig løfte i tilfælde af mangelfulde eller fejlagtige data om køretøjet i offentlige registre. Datakvaliteten i de offentlige registre vil tillige udgøre en alvorlig udfordring for myndighederne, som skal administrere reglerne.

Motorhistorisk Samråd har i andre sammenhænge ifht den manglende datakvalitet, opfordret til at der årgangsmæssigt eller datomæssigt "trækkes en streg i sandet". Den opfordring gælder fortsat.

- **Komplicerede og indbyrdes uoverensstemmende regler**

De tekniske forskrifter for syn og godkendelse af køretøjer er et særdeles indviklet retsområde og dermed vanskeligt tilgængeligt for den almindelige borger uden særlige forudsætninger. Komplexiteten bliver ikke mindre af de begrebsmæssige, men ikke nødvendigvis indholdsmæssige sammenfald med de tilgrænsende regler på skatteområdet.

Den manglende parallelitet imellem reglerne og praksis på henholdsvis Færdselsstyrelsens og Motorstyrelsens områder (særligt ift. køretøjets *tekniske* og *afgiftsmæssige* identitet) efterlader i praksis væsentlig usikkerhed om retstilstanden. Problemstillingen forstærkes yderligere af myndighedernes begrænsede vejledning herom.

- **Markedsføringsbegrebet**

Forslaget om at ændre "omsætning" til "markedsføring", vil efter vores vurdering få vidtrækkende konsekvenser, og må være et udtryk for manglende indsigt i dette specifikke område. Historisk har det altid været en del af bilbranchen som helhed at udvikle deres produkter, disse udviklinger bliver som oftest vist i konceptkøretøjer til brug ved udstillinger, på messer og hos forhandlere. Disse køretøjer vil ikke være typegodkendte, da de alene bruges i markedsføringsøjemed.

- **Synsstatistikkerne**

Vi er bekymret for Færdselsstyrelsens påtænkte anvendelse af synsstatistikkerne, da den skitserede metode vil give et misvisende billede af virkeligheden. En høj omsynsprocent er ikke nødvendigvis udtryk for mange fejl, men at der sker en udvælgelse og en selektering af de køretøjer, som stoppes. Udtages 2 ud af 1.500 køretøjer ved en vejsidekontrol, og begge sendes til omsyn vil omsynsprocenten være 100% ifølge Færdselsstyrelsen, medens fejlprocenten reelt vil være  $(2/1500 \times 100) 0.13 \%$ .

Under henvisning til talrige politiske initiativer, både her hjemme og i EU-sammenhænge, der er gennemført for at sikre hobbyen for historiske køretøjer og kulturarven rimelige vilkår, i forhold til køretøjernes begrænsede anvendelse, vil Motorhistorisk Samråd på det kraftigste opfordre til, at der tages særligt hensyn til denne kategori køretøjer, i forbindelse med de påtænkte ændringer af reglerne på synsområdet.



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 Vehicules Anciens (FIVA).

### **Konklusion:**

Motorhistorisk Samråd er meget bekymret for, at de påtænkte regelændringer vil pålægge borgerne så økonomisk byrdefulde dokumentationskrav, at import og registrering af både originale og ombyggede veterankøretøjer uden EU-typegodkendelse i væsentlig grad vil blive vanskeliggjort.

Motorhistorisk Samråd noterer sig, at lovforslaget bl.a. er begrundet i et generelt ønske om at fremme trafiksikkerheden, og er derfor generelt positiv overfor de bagvedliggende intentioner. Det er dog i den forbindelse væsentligt at fremhæve, at der ikke er statistisk belæg for at antage, at (ombyggede) hobby- eller historiske køretøjer skulle udgøre en særlig risikogruppe. Det almindelige proportionalitetsprincip tilsiger, at konsekvenserne af lovgivningen skal stå i rimeligt forhold til det formål, reglerne skal varetage. Det finder vi ikke er tilfældet med den foreslåede ordning.

På det foreliggende grundlag finder vi ikke, at merudgifterne forbundet med den foreslåede procedure for godkendelse af køretøjer uden EU-typegodkendelse, herunder historiske køretøjer, er sagligt velbegrundede – navnlig da argumentationen hviler på abstrakte risikobetragninger frem for konkrete/faktuelle oplysninger om risikoen for de forskellige grupper af køretøjer, som foreslås omfattet af forslaget.

Motorhistorisk Samråd skal på den baggrund henstille, at der findes en løsning, som i højere grad understøtter de øvrige lovgivningsmæssige tiltag for at sikre bevarelsen af de historiske køretøjer rimelige vilkår.

Med venlig hilsen

**Steen Rode-Møller**

Formand

Motorhistorisk Samråd



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 Vehicules Anciens (FIVA).



---

**Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Fra:** Michael D. Prince (mdp@advokatprince.dk)  
**Titel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)  
**E-mailtitel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (Id nr.: 796156)  
**Sendt:** 18-08-2021 12:10

På vegne Motorcykel Importør Foreningen takker jeg for høringsmaterialet .

Foreningen kan tilslutte sig udkastet til lovforslaget , og den og dens medlemmer bistår gerne med råd og vejledning, hvis der fremover måtte blive behov herfor.

Med venlig hilsen

Advokat Michael D. Prince (H)

Prince Advokater

Rungstedvej 2, 2970 Hørsholm

Tlf: 33 33 90 10

---

**Fra:** trm@trm.dk <trm@trm.dk>

**Sendt:** 2. juli 2021 11:26

**Til:** 3f@3f.dk; mbso@tec.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; mail@atax.dk; atl@di.dk; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; info@acr.dk; brs@brs.dk; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; Morten Rix-Møller <morten@limousineservice.dk>; 'Ejner Larsen' <post@cat-taxi.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; danak@danak.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmusport.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; dasu@dasu.dk; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; 'info@dcu.dk' <info@dcu.dk>; de@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; dhf@danskhandicapforbund.dk; info@kranforening.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; info@dpt-dk.org; info@danskecykelhandlere.dk; chris@dki.nu; post@dmoge.dk; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; dch@dch.dk; dfim@dfim.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; hoering@di.dk; hoering@di.dk; Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; sekretariatet@fdel.dk; Erhvervsministeriet <em@em.dk>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; letbyrder@erst.dk; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; formand@fda-biler.dk; jk@hfr-trailer.dk; jep@bplatz.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Justitsministeriet <jm@jm.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; hoering@lf.dk; ml@maskinlev.dk; tn@mctc.dk; Miljø- og Fødevarerministeriet <mfvm@mfvm.dk>; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Motorhistorisk Samråd <mhs@motorhistorisk.dk>; Motorstyrelsen <motorst@motorst.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; 'info@seges.dk' <info@seges.dk>; Sikkerhedsstyrelsen <sik@sik.dk>; skad@skad.dk; Skatteministeriet <skm@skm.dk>; mail@sld.nu; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; 'stps@stps.dk' <stps@stps.dk>; info@teknologisk.dk; Trafikstyrelsen <info@trafikstyrelsen.dk>; mba@moviatrafik.dk; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Vejdirektoratet <vd@vd.dk>; Veteranknallertklubben Arkiv <admin@vkka.dk>; info@campingoutdoordanmark.dk; info@danish.care; info@dfac.dk; dmcusekretaer@gmail.com; dsk.formand@gmail.com; morten@horsenspolstring.dk; tr@mil.dk; KranBlok@dtl.eu; kontakt@polio.dk

**Emne:** Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (Id nr.: 796156)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) i ekstern høring.

Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65338>

Eventuelle hørings svar bedes sendt til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) senest onsdag den

**18. august 2021** med angivelse af journalnummer 2020-9019 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) og telefon 72267010.

Venlig hilsen

**Tamara Spalevic**

Fuldmægtig

**Transportministeriet**

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

[tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)





Høringssvar til:

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven  
 (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)

Forenede Danske Amerikanerbilklubber ("FDA") repræsenterer primo 2021 i alt 54 medlemsklubber, som tæller i alt 2.557 medlemmer. Vore bemærkninger til lovforslaget vil koncentrere sig om den foreslåede nationale anmeldelsesordning for individuelle køretøjer.

### Indledende bemærkninger

FDA's interesse er bl.a. at bevare mulighederne for at vore medlemmer fortsat kan dyrke deres hobby, som for mange indbefatter, at der af og til indkøbes amerikanske biler udenfor EU – selvfølgelig typisk i USA – som hjemtages og bruges som hobbykøretøj her i Danmark. Som lovforslaget er formuleret nu, vil det også påvirke import af køretøjer før 1977 internt i EU.

Denne proces har hidtil været forholdsvist simpel. Når bilen er ankommet til Danmark, har den skullet toldsynes<sup>1</sup>, og man var herefter klar til at betale registreringsafgift. Til toldsynet skal der til personbiler ældre end 1977 (og varevogne ældre end 1978) alene medbringes en vejsesedel og bilens udenlandske registreringsattest, medens der har været krav om en såkaldt Dataerklæring<sup>2</sup> for biler efter 1977 (1978 for varevogne). Denne proces har de fleste af vore medlemsklubbers medlemmer kunnet gennemføre uden "professionel hjælp".

Ved gennemgangen af lovforslaget kan vi konstatere, at der lægges op til at ordningen med Dataerklæring og registreringssyn i en synshal afskaffes, og erstattes af en ordning, som i realiteten vil medføre behov for at inddrage dels en "Kontrolenhed" og i visse tilfælde endda en "Teknisk tjeneste" for at få godkendt et ikke-EU-typegodkendt køretøj – dvs. køretøjer som importeres fra ikke-EU-lande, men også import fra EU-lande af køretøjer fra før 1977. Vi kan desuden konstatere, at der pt. hverken er "Kontrolenheder" eller "Tekniske tjenester" i Danmark, ligesom udsigterne til at disse enheder kommer er lange, da der end ikke er mulighed for at blive uddannet til at arbejde i en "Kontrolenhed".

Vi har ydermere konstateret, at det for nærværende ikke er oplyst *hvilke* dokumentationskrav, der vil blive stillet i forbindelse med godkendelse af ikke-EU-typegodkendte køretøjer. Hidtil har et registreringssyn (og evt. en Dataerklæring) været nok, men det fremgår af lovforslaget, at dette ikke længere vil være muligt at benytte denne mulighed. Da de nye krav er ukendte, gør det det naturligvis yderst vanskeligt at afgive et meningsfyldt høringssvar, og vi er forundrede over, at man kan fremlægge et lovforslag uden, at det er klart, hvilke krav køretøjerne fremover skal opfylde.

<sup>1</sup> Et toldsyn gennemføres samtidig med et registreringssyn. Det kan foretages i en lokal synshal, og synsmanden kontrollerer at køretøjet er i teknisk forsvarlig stand (registreringssyn) og noterer samtidig køretøjets stand og udstyr og opretter herefter køretøjet i det digitale motorregister ("DMR"). Herefter kan der anmodes om værdifastsættelse hos Motorstyrelsen.

<sup>2</sup> En Dataerklæring er erklæring om, at køretøjet, da det var nyt, opfyldte en række nærmere definerede krav til dets indretning og udstyr, som ikke kan kontrolleres med det udstyr, der normalt er til rådighed ved en dansk synsvirksomhed. En dataerklæring er således en enkeltstyksgodkendelse af et køretøj M1, N1, O1 og O2 samt motorcykel og traktor, denne kan udfyldes af fabrikanten eller af anerkendt prøvningslaboratorium. Dataerklæringer anvendes hovedsageligt for lette køretøjer som ikke er EU-godkendt. (Gælder for køretøjer som der ikke har typegodkendelsespligt og som ikke kan registreres på basis af forenklet praksis eller er EU-godkendt). En Dataerklæring udarbejdes af en prøvningsinstans f.eks. AutoConsult eller tyske DEKRA.



Endelig er vi i FDA bekymrede over, at der etableres et system, hvor 1) Færdselsstyrelsen bemyndiges til at udstede reglerne for godkendelse af individuelle køretøjer, 2) fører kontrol med at reglerne overholdes og endelig 3) kan straffe køretøjsjerne ved at fjerne synsgrundlaget, hvis ikke Færdselsstyrelsen er tilfreds med den fremsendte dokumentation. Det sidste med en mulighed for både at "låse" køretøjer i Det Digitale Motorregister ("DMR") og ultimativt at bede politiet om at fjerne køretøjets nummerplader.

Det vil sige den lovgivende, udøvende og dømmende magt reelt er samlet hos samme myndighed. Der gives desuden hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan møde op på privat område, og foretage kontrol erhvervskøretøjer. Endelig skal Færdselsstyrelsen fastsætte regler for og godkende såvel "Kontrolenheder" og "Teknisk tjeneste". For sidstnævnte er der indsat endelighedsbestemmelser, således, at det ikke er rekursadgang men alene mulighed for domstolsprøvelse af Færdselsstyrelsens afgørelser.

For godkendelse af det enkelte køretøj ses der ikke umiddelbart at være nogen formaliseret klageadgang i lovforslaget. Det foreslåede godkendelsessystem adskiller sig derfor væsentligt fra systemet for klager over afgiftsfastsættelse af køretøjer. Der er ikke i lovforslaget fremlagt oplysninger om, hvordan man vil sikre overholdelsen af kravet om "streng adskillelse af roller og ansvarsområder" jfr. Artikel 6 i EU-forordning 858/2018.

FDA har noteret sig, at der i Typegodkendelsesforordningerne ikke er noget krav om at gennemføre nye nationale regler for individuel køretøjsgodkendelse, men at Transportministeriet ønsker dette gennemført, idet man mener der er behov for en modernisering af reglerne. Der er i lovforslaget ikke fremlagt nogen nærmere begrundelse herfor – herunder om individuelt godkendte køretøjer er overrepræsenteret i ulykkesstatistikker mv.

## Nærmere om de enkelte områder

### Forslagets § 1 e:

*" »§ 1 e. Før markedsføring, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område skal følgende individuelle køretøjer anmeldes til Færdselsstyrelsen:*

- 1) Nye to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr.*
- 2) Ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede motorkøretøjer, quadricykler, traktorer og påhængskøretøjer dertil eller udskifteligt trukket udstyr med konstruktive ændringer.*
- 3) Importerede nye to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte.*
- 4) Importerede ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte.*

*Stk. 2. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anmeldelse af køretøjer, jf. stk. 1, herunder krav til dokumentation. Færdselsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om prøvning af køretøjer.*

*Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om ansvar og forpligtelser for fabrikanter, importører, ejere og brugere af køretøjer, jf. stk. 1."*



## Forenede Danske Amerikanerbilklubber

FDA bemærker, at det vil betyde at langt hovedparten af alle køretøjer, der importeres fra lande udenfor EU, men også køretøjer uden typegodkendelse *indenfor* EU, vil skulle anmeldes til Færdselsstyrelsen<sup>3</sup>.

Efter lovforslagets § 1 f. skal en "Kontrolenhed" forud for anmeldelsen "... kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og den tilhørende dokumentation." Det fremgår, at der kan være tale om et "et potentielt omfattende dokumentationsgrundlag" (s.s. 29 øverst), men *hvilke* krav den enkelte køretøjsejer skal opfylde, er ikke klart endnu, da dette først vil blive fastlagt på bekendtgørelsesniveau med hjemmel i lovforslaget (s.s. 31). FDA frygter derfor at loven vil medføre en disproportional stor byrde for den enkelte køretøjsejer, idet der reelt indføres krav om anmeldelse af alle importerede køretøjer før 1977 (uanset oprindelsesland) og anmeldelse af *alle* ikke-EU-typegodkendte køretøjer.

De samme problemer gør sig gældende for køretøjer med konstruktive ændringer. Her er det også uklart *hvilke* krav, der vil blive stillet for at få godkendt køretøjerne. FDA er stærkt betænkelige ved denne fremgangsmåde, idet der dels lægges op til at afskaffe de nuværende regler (som for ombyggede køretøjer tidligere var at finde i Synsvejlednings kapitel 18.05, og som nu er flyttet til Bekendtgørelse nr. 483 af 26. april 2019, Bilag 1), uden at det kan oplyses hvilke krav, der så kommer til at gælde for ombyggede køretøjer. Færdselsstyrelsen har på et møde den 25. februar 2021 med deltagelse af bl.a. FDA bekræftet at kapitel 18.05 i Synsvejledningen ikke føres videre, men har ikke kunnet svare på, hvad der kommer i stedet.

Det er FDA's opfattelse, at man – som minimum - må benytte hjemlen til at indføre midlertidige regler/overgangsregler, som fint kunne være en videreførelse af de nuværende regler, indtil der har været tilstrækkelig tid til at få udarbejdet de nye regler, ligesom man bør overveje helt at undtage veterankøretøjer for den nye anmeldelsesordning.

### Anmeldelsesordningen

Det skrives i lovforslaget, at:

*"Ved at etablere en anmeldelsesordning skabes en mere smidig proces, da anvendelse af et køretøj ikke skal afvente en myndighedsgodkendelse."*

Dette hilser FDA velkomment, men eftersom alle andre køretøjer end landbrugskøretøjer forud for anmeldelsen skal forevises en "Kontrolenhed" - og i visse tilfælde en "Teknisk Tjeneste" - vil processen formodentlig være mindst lige så omfangsrig som i dag. Hvorvidt der reelt vil være tale om en mere smidig proces, vil i afgørende grad afhænge af, hvilken dokumentation, der skal fremlægges for hvert køretøj. Som nævnt ovenfor, er dette ukendt på nærværende tidspunkt. Færdselsstyrelsen har da heller ikke kunnet fremlægge tidsstudier, der kan illustrere den tid, der må forventes at skulle bruges hos Kontrolenheden.

### "Kontrolenhed"

I lovforslaget nævnes, at der skal indføres en Kontrolenhed.

*"For at sikre at køretøjer, der tages i brug på grundlag af en anmeldelse, lever op til de køretøjstekniske krav, har kontrolenheden til opgave at kontrollere, at der er udarbejdet den nødvendige dokumentation for det pågældende køretøj, og at der er overensstemmelse mellem dokumentationen og køretøjet."*

<sup>3</sup> For tiden markedsføres alene følgende fabriksnye nye modeller: Cadillac XT4, Chevrolet Corvette, Ford Mustang, Dodge Charger, Challenger og Durango, Jeep Renegade, Compass og Wrangler i EU (Ikke alle markedsføres i Danmark). Alle øvrige amerikanske biler er derfor næppe EU-typegodkendt. Det samme vil gælde for langt hovedparten af de brugte biler, der importeres.



FDA bemærker hertil, at der pt. ikke findes nogen Kontrolenheder, og der er efter Færdselsstyrelsens oplysninger ikke nogen relevante kurser tilgængelige for medarbejdere, der kunne tænke sig at arbejde ved en Kontrolenhed. Da Kontrolenhederne spiller en helt central rolle i det nye anmeldelsessystem, som man ønsker, skal træde i kraft 1. januar 2022, findes dette i sig selv betænkeligt. Det eneste alternativ vil for køretøjsejeren/opbyggeren være at gå til en udenlandsk kontrolenhed, hvilket alt andet lige må forventes at være dyrere og mere besværligt end at bruge en dansk kontrolenhed.

Derudover bemærker FDA, at prisen for at benytte sig af kontrolenhederne, må forventes at afspejle hvor meget dokumentation kontrolenheden skal gennemgå og indføre i det nye køretøjsregister (ikke DMR) som Færdselsstyrelsen vil oprette. Som nævnt flere gange ovenfor er dette uklart, da bekendtgørelserne med de tekniske krav ikke er udstedt endnu, og der er ikke foretaget nogle tidsstudier af processens forventede længde.

FDA ser i øvrigt med bekymring på, at der oprettes et nyt køretøjsregister, som kommer til at virke parallelt med DMR – ikke pga. af etableringen af det nye register, - men idet DMR er meget fejlbehæftet – især i beskrivelsen af ombyggede køretøjer. Dette skyldes dels fejlagtig/mangelfuld konvertering af data fra det tidligere Centralregistret for Motorkøretøjer, dels selve DMRs opbygning, hvor synsvirkomhederne i mange tilfælde ikke kan indtaste de korrekte data, idet felterne er låst. Andre felter er forbeholdt bestemte køretøjstyper og standardteksten er "Nej". Det gælder f.eks. feltet "Skivebremser", som er forbeholdt motorcykler. Således er de fleste personbiler registreret i DMR med "Skivebremser" "Nej", selvom langt hovedparten af personbilerne har skivebremser, idet feltet ikke er "låst op" ved syn af personbiler. Hvis køretøjer bliver korrekt registreret i Færdselsstyrelsens nye køretøjsregister, men fortsat står forkert registreret i DMR, vil der efter FDAs opfattelse kunne opstå situationer, hvor det vil kunne føre til utilsigtede bevisproblemer for køretøjsejeren, f.eks. hvis Motorstyrelsen laver en kontrol af køretøjet og sætter spørgsmålstegn ved køretøjets afgiftsmæssige identitet. Der må derfor udarbejdes en plan for, hvorledes de to registre skal fungere sammen, og straks iværksættes en plan for tilretning af oplysningerne i DMR.

Det er åbenlyst at Færdselsstyrelsen alene kan bestemme, hvilket gebyr der skal betales fra kontrolenheden til statskassen (gebyrfinansiering), men naturligvis ikke kan bestemme den *samlede* pris for at benytte en kontrolenhed. Efter FDAs oplysninger vil en gennemgang af et køretøj ved en Kontrolenhed forventeligt tage 2-6 timer, og der er selvsagt kun anmelderen, der kan betale for den gennemgang. FDA er derfor uenig i, at lovforslaget ikke vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet og private importører af køretøjer.

### **"Teknisk Tjeneste"**

Der skrives i lovforslaget:

*"Transportministeriet finder særligt, at der af hensyn til at sikre et højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelse er behov for, at fastsætte krav om, at visse afgørende tekniske emneområder på køretøjer, der anvendes på færdselslovens område, skal afprøves af en uafhængig og upartisk instans, i form af en teknisk tjeneste, der kan sikre overensstemmelse mellem køretøjet og de tekniske krav, således at risikoen for at køretøjet udgør en fare for miljø og færdselssikkerhed, mindskes mest muligt."*

Der kan indledningsvist udtrykkes samme bekymringer som for "Kontrolenhederne". Der findes pt. ingen dansk Teknisk Tjeneste og kravene om akkreditering og ISO-certificering må forventes at afholde mange potentielle ansøgere fra at gå i gang med at kvalificere sig til at blive Teknisk Tjeneste. Det er fuldstændig ubeskrevet hvilke "afgørende tekniske emneområder", der evt. vil skulle kontrolleres af de Tekniske Tjenester – lovforslaget er tavst herom. Det kan undre FDA, at disse overvejelser ikke allerede er gjort og drøftet med køretøjsopbyggerne og repræsentanter for køretøjsejerne (eksempelvis FDA, FDM, DSRA, DASU, MHS m.fl.). Eftersom Færdselsstyrelsen bliver bemyndiget til at fastsætte disse krav, vil der i mangel af denne drøftelse i værste fald komme flere krav, end der reelt





er behov for, og i bedste fald irrelevante krav. FDA frygter derfor at denne del af lovforslaget vil være i strid med proportionalitetsprincippet.

De nye regler skal træde i kraft 1. januar 2022, og det er efter FDAs opfattelse fuldstændig urealistisk, at der vil være nogen Teknisk Tjeneste til rådighed i Danmark inden da. Køretøjssejerne er derfor tvunget til at benytte sig af udenlandske tekniske tjenester i en rum tid fremover, medmindre man benytter muligheden for at lave overgangsordninger.

Endelig bemærker FDA, at det er muligt – ja endda sandsynligt - at der slet ikke kommer nogen dansk Teknisk Tjeneste, idet det er frivilligt for Færdselsstyrelsen, om den vil fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester. Det vil tvinge danske køretøjsopbyggere og køretøjssejere til udlandet med de problemer, det vil medføre (se nedenfor).

### **Antallet af omfattede køretøjer**

Det vurderes i lovforslaget, at:

*"...der vil være tale om ca. 40.000 køretøjer, der fremadrettet skal fremvises for en kontrolenhed og anmeldes til Færdselsstyrelsen, herunder påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, som i dag ikke er underlagt kontrol og godkendelse."*

Der er i Danmark pt. registreret ca. 40.000 lastbiler, ca. 380.000 varebiler og ca. 500.000 påhængskøretøjer, der bruges erhvervsmæssigt. Hertil skal lægges de personbiler, der ombygges til f.eks. redningskøretøjer, rustvogne og handicapkøretøjer mv. Selv hvis der regnes med en gennemsnitslevealder på 10 år for disse køretøjer (hvilket er højt sat – lastbiler er f.eks. gennemsnitligt kun 6 år gamle), vil det betyde nyregistrering af ca. 95.000 køretøjer om året.

En del af disse køretøjer vil ikke blive (væsentligt) ombygget før registrering, så de skal ikke individuelt godkendes, men på trods heraf, er det FDAs vurdering, at der vil være tale om langt flere end 40.000 køretøjer, der årligt skal godkendes via den ny anmeldelsesordning. Da hverken kontrolenhederne eller Teknisk Tjeneste er klar, vil der forventeligt blive ventetid på, at få sit køretøj gjort klar til anmeldelse, såfremt man ønsker det gjort i Danmark medmindre der indføres overgangsregler.

Da Typegodkendelsesforordningerne åbner mulighed for at individuelle nationalt godkendte køretøjer (se Artikel 44 i EU 858/2018) efter anmodning kan godkendes i anden medlemsstat (se Artikel 46 i EU 858/2018) vil Færdselsstyrelsen – uanset om køretøjet i første omgang er godkendt i en anden medlemsstat - skulle behandle og efterkomme en sådan anmodning "... medmindre den pågældende medlemsstat har rimelig grund til at antage, at de relevante alternative krav, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke svarer til dens egne krav, eller at køretøjet ikke opfylder de pågældende krav" (se Artikel 46 i EU 858/2018).

I det omfang danske køretøjssejere og -opbyggere benytter denne mulighed, vil Færdselsstyrelsen få en formodentlig ganske omfattende administrativ byrde med at efterkomme disse anmodninger, idet styrelsen vil skulle gennemgå det materiale, der ligger til grund for de udenlandske godkendelser. FDA frygter at dette vil føre til ventetider, idet vi allerede nu oplever meget lang sagsbehandlingstid ved Færdselsstyrelsen.

### **Færdselsstyrelsens opgaver**

Det fremgår af lovforslaget, at Færdselsstyrelsen ud over at være endelig godkendende myndighed for individuelle køretøjer, også "kan fastsætte regler om anmeldelse af køretøjer" – som noget nyt helt fra tidspunktet, hvor man påtænker at markedsføre køretøjet - og "kan fastsætte regler om ansvar og forpligtelser for fabrikanter, importører,



ejere og brugere af køretøjer” og ”kan fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester”, og ”fastsætter regler om godkendelse af kontrolenheder”.

Derudover fremgår det, at hvis ”Færdselsstyrelsen, at synsgrundlaget er utilstrækkeligt, kan styrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt synsgrundlag er tilvejebragt” og ”Færdselsstyrelsen fører tilsyn med virksomheder, der er godkendt som kontrolenheder.”

Endelig fremgår det, at:

*”Færdselsstyrelsen kan forbyde anvendelse af et køretøj, hvis køretøjet ikke er anmeldt, jf. § 1 a, stk. 2 eller § 1 e, stk. 1, eller hvis køretøjet ikke overholder de relevante køretøjstekniske krav, som er fastsat i medfør af denne lov eller færdselsloven.*

*Stk. 2. Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af køretøjet, jf. stk. 1, og Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning til politiet om inddragelse af det pågældende køretøjs nummerplader.”*

Det er således Færdselsstyrelsen, der både skal godkende markedsføring af køretøjer, udforme reglerne for godkendelse af køretøjerne, samt udpege og føre tilsyn med Kontrolenhederne og Tekniske Tjenester, og endelig behandle ansøgningerne om godkendelse af køretøjerne efter den nye anmeldelsesordning.

For så vidt angår ibrugtagne køretøjer kan styrelsen hvis den – efter sin egen opfattelse – finder at køretøjet ”ikke overholder de relevante køretøjstekniske krav, som er fastsat i medfør af denne lov” (og som altså først kommer på et senere tidspunkt), forbyde anvendelsen af køretøjet, og anmode politiet om at inddrage nummerpladerne.

Det fremgår ikke af lovforslaget, om der påtænkes indført en administrativ klageadgang for køretøjsejeren, hvis denne ikke er enig i en af Færdselsstyrelsen truffet beslutning. Der er således, som det ser ud nu, alene mulighed for at anlægge en retssag mod styrelsen, hvis man ikke er enig i styrelsens afgørelser. Dette står i kontrast til den afgiftsmæssige behandling af de samme køretøjer, hvor der er veludviklet administrativ klageadgang i form af klage til Skatteankestyrelsen med følgende visitering til enten Motorankenævnet eller Landsskatteretten. For så vidt angår krav om anmeldelse til Færdselsstyrelsen før markedsføring ses dette vanskeligt foreneligt med EU-retten (varernes fri bevægelighed), idet det vel næppe kan være Færdselsstyrelsens opgave at vurdere om nye køretøjstyper (som måske endda er godkendt i andre EU-lande) kan markedsføres i Danmark.

Derudover kan det anføres, at det som udgangspunkt er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at Færdselsstyrelsen kan gøre sig til dommer i deres egne sager. Det fremgår da også af EU forordning 858/2018, Art. 6, nr. 1, 3. pkt. som en forpligtelse for hvert medlemsland at:

*”Medlemsstaterne sikrer, at deres egne godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndigheder følger en streng adskillelse af roller og ansvarsområder, og at de hver især fungerer uafhængigt af hinanden. Disse myndigheder kan være fra samme organisation, forudsat at deres aktiviteter forvaltes uafhængigt som del af separate strukturer.”*

Det fremgår ikke, hvordan Transportministeriet påtænker at til sikre at dette sker ved Færdselsstyrelsen. Det er derfor efter FDAs opfattelse uklart om den foreslåede ordning lever op til kravene i EU-forordning 858/2018, og under alle omstændigheder betænkeligt, at samle så mange ansvarsområder ved en styrelse.

## **Overimplementering**



Det er intet i Typegodkendelsesforordningerne (herunder EU 858/2018), der forpligter Danmark til at indføre nye regler for en national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer. Danmark kunne således have fortsat med den nuværende ordning indtil Færdselsstyrelsen havde den nye ordning helt klar.

Det er således FDA's opfattelse, at der er tale om overimplementering af EU-forordning 858/2018. Der er ikke i lovforslaget fremlagt nogen dokumentation for, at den eksisterende ordning har medført, at der er køretøjer som udgør en færdselssikkerhedsmæssig risiko, ligesom det bør bemærkes, at samtlige individuelt godkendte motorkøretøjer jo efter godkendelsen vil skulle periodesynes på samme måde som *alle* andre motorkøretøjer, hvorfor der ikke er grundlag for at antage, at disse motorkøretøjer ikke lever op til de færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige krav. Med andre ord, skal disse køretøjer kunne styre, bremse, lyse osv. på samme måde som "almindelige" EU-typegodkendte køretøjer. FDA bemærker at der i forbindelse med indførelsen af periodesyn af personbiler, ikke kunne dokumenteres en sammenhæng mellem alderen på køretøjerne og antal ulykker. Det afspejles også i de, i forhold til almindelige ansvars- og kaskoforsikringer, billigere forsikringspræmier for klassiker og veterankøretøjer. Der er derfor efter FDA's opfattelse ingen færdselssikkerhedsmæssig begrundelse for indførelse af de nye regler.

### Sammenfatning

Samlet set er et FDA's opfattelse at lovforslaget afskaffer et velfungerende system til godkendelse af individuelle køretøjer og erstatter det med et anmeldelsessystem, hvor helt centrale elementer – herunder Kontrolenheder, Teknisk Tjeneste - ikke findes endnu. Vigtigst af alt er det fuldstændig uklart, *hvilke* krav ikke-EU-typegodkendte køretøjer og konstruktivt ændrede køretøjer skal leve op til. Lovforslaget er derfor reelt intet andet end en tom skal.

Alle dele af den nye ordning skal administreres af Færdselsstyrelsen, som vil få meget vidtgående beføjelser overfor den enkelte køretøjssejer, uden at denne har mulighed for at klage over styrelsens afgørelser i form af en velbeskrevet administrativ klageadgang. FDA skal derfor opfordre til at ikrafttrædelsen af den nye anmeldelsesordning udsættes til der er etableret Kontrolenheder og evt. Teknisk Tjeneste, og det er klart hvilke krav, der fremover skal gælde for at få godkendt individuelle køretøjer.

FDA står naturligvis til rådighed for besvarelse af spørgsmål til dette høringssvar.

Med venlig hilsen

Tobias Rose, næstformand ([naestformand@fda-biler.dk](mailto:naestformand@fda-biler.dk))

Bernt S. Clausen, advokat ([jura@fda-biler.dk](mailto:jura@fda-biler.dk))

Stig Møller Jacobsen, synsfaglig rådgiver ([syn@fda-biler.dk](mailto:syn@fda-biler.dk))

HØRINGSSVAR TIL TRANSPORTMINISTERET  
[TRM@TRM.DK](mailto:TRM@TRM.DK), KOPI TIL [TNB@TRM.DK](mailto:TNB@TRM.DK)

Journalnummer 2020-9019

18. august 20221

Dansk Metals bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler).

Først og fremmest vil Dansk Metal gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar til nærværende lovændring.

Dansk Metal hilser den nye anmeldelsesordning velkommen. Særligt positivt ser vi på den smidige godkendelsesproces med en kontrolenhed, der ved anmeldelse af køretøjet og dets dokumentation forestår straksgodkendelsen fra Færdselsstyrelsens kommende nye it-system.

I Dansk Metal bakker vi op om Styrelsens tiltag for en mere effektiv sagsbehandling ved hjælp af ny teknologi, og vi håber at nye IT-systemer vil understøtte og effektivere sagsgangen i Styrelsen fremadrettet.

I lovforslagets §3 stk. 2 gives hjemmel til at transportministeren kan fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 e, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 11, herunder regler om en *overgangsordning*. Dansk Metal mener, at der også må gives hjemmel til, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 a, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 9, herunder regler om en overgangsordning. Ved at omfatte § 1 a, vil passende overgangsordninger kunne håndteres under hjemlen af lovforslaget.

I dialogen mellem erhvervet og Færdselsstyrelsen er det Dansk Metals forståelse at den planlagte overgangsordning, som udfærdiges i en bekendtgørelse, foreslås at udløbe i juli 2022.. Videre er der præsenteret ændringer i en kommende bekendtgørelse for dokumentationskrav til de køretøjstekniske krav. Efter branchens opfattelse vil de foreslåede dokumentationskrav langt overstige de gældende krav, og dermed forringe rammevilkårene for mekanikere og forhandlere. Dette kan Dansk Metal ikke bakke op om.

Selvom dette lovforslag ikke forholder sig konkret til udmøntningen af en overgangsordning, vil Dansk Metal i lighed med branchen understrege at en overgangsordning med udløb i juli 2022 er uholdbart og sætter branchen under unødigt pres.

Der er i dag allerede eksempler på bestilte køretøjer hos autoriserede lastbilforhandlere, som først vil kunne leveres medio 2023 på grund af deres



opbygningskrav. Det er derfor bydende nødvendigt for store dele af erhvervslevet, både indenfor og udenfor bilbranchen, at en overgangsordning løber i tilstrækkelig lang tid til, at landets forhandlere har mulighed for at levere køretøjer, der kan leve op til de nye krav. Dansk Metal opfordrer derfor Færdselsstyrelsen til at genoverveje den planlagte overgangsordning for at sikre rimelige rammevilkår for branchen.

Uden en passende overgangsordning, hvor man kan få godkendt køretøjer som i dag, vil der med det foreslåede *arbejdsudkast til nye tekniske krav* fra Færdselsstyrelsen være køretøjer, som ikke vil kunne godkendes. Eksempler på disse er kranbiler med frontstøtteben samt lastbiler med frontmonteret sneplov. Begge køretøjer, som leveres i stor stil, og som er helt afgørende for, at visse brancher, så som byggeriet, kan løfte deres opgaver.

Dansk Metal mener endeligt, at det er vigtigt at en overgangsordning tager højde for gældende regler anført i Detailforskrifter for Køretøjer (DfK) samt i Vejledning for syn mv., og at disse er gældende frem til en passende udfasningsdato for overgangsreglerne.

Det betyder, at de gældende regler for registrering af mobilkraner, blokvogne, tungtrækkere mv. bør fortsætte uændret. Samtidigt er det fortsat muligt at anvende godkendelseserklæringer (både ansøgte og anmeldte) og anmeldte typegodkendelser baseret på 2007/46 EU-godkendelse, ligesom systemet omkring typegodkendelser.dk bør fortsætte uændret.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybende bemærkninger, men har ikke øvrige bemærkninger til udkastet til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen  
Erhvervspolitisk konsulent

**Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Cc:** TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk)  
**Fra:** Dennis Lange (dbl@fdm.dk (dbl@fdm.dk))  
**Titel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) journalnummer 2020-9019  
**E-mailtitel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (Id nr.: 796156) journalnummer 2020-9019  
**Sendt:** 18-08-2021 09:25

Til rette vedkommende  
FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.  
FDM har ingen bemærkninger.  
Venlig hilsen  
**Dennis Lange**  
Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 13  
M: +45 51 14 69 92  
dbl@fdm.dk · fdm.dk  
Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby

#meddigpåvejen

**Fra:** trm@trm.dk <trm@trm.dk>

**Sendt:** 2. juli 2021 11:26

**Til:** 3f@3f.dk; mbso@tec.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; mail@atax.dk; atl@di.dk; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; info@acr.dk; brs@brs.dk; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; Morten Rix-Møller <morten@limousineservice.dk>; 'Ejner Larsen' <post@cat-taxi.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; danak@danak.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmusport.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; dasu@dasu.dk; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; 'info@dcu.dk' <info@dcu.dk>; de@danskenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; dhf@danskhandicapforbund.dk; info@kranforening.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; info@dpt-dk.org; info@danskecykelhandlere.dk; chris@dki.nu; post@dmoge.dk; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; dch@dch.dk; dfim@dfim.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; hoering@di.dk; hoering@di.dk; Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; sekretariatet@fdel.dk; Erhvervsministeriet <em@em.dk>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; letbyrder@erst.dk; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; formand@fda-biler.dk; jk@hfr-trailer.dk; jep@bplatz.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Justitsministeriet <jm@jm.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; hoering@lf.dk; ml@maskinlev.dk; tn@mctc.dk; Miljø- og Fødevareministeriet <mfvm@mfvm.dk>; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Motorhistorisk Samråd <mhs@motorhistorisk.dk>; Motorstyrelsen <motorst@motorst.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; 'info@seges.dk' <info@seges.dk>; Sikkerhedsstyrelsen <sik@sik.dk>; skad@skad.dk; Skatteministeriet <skm@skm.dk>; mail@sld.nu; SMVDanmak <SMV@SMVdanmark.dk>; 'stps@stps.dk' <stps@stps.dk>; info@teknologisk.dk; Trafikstyrelsen <info@trafikstyrelsen.dk>; mba@moviatrafik.dk; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Vejdirektoratet <vd@vd.dk>; Veteranknallertklubben Arkiv <admin@vkka.dk>; info@campingoutdoordanmark.dk; info@danish.care; info@dfac.dk; dmcusekretaer@gmail.com; dsk.formand@gmail.com; morten@horsenspolstring.dk; tr@mil.dk; KranBlok@dtl.eu; kontakt@polio.dk  
**Emne:** Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (Id nr.: 796156)  
Til høringsparterne på vedlagte høringsliste  
Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og

færdselsloven (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) i ekstern høring.

Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65338>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) **senest onsdag den 18. august 2021** med angivelse af journalnummer 2020-9019 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) og telefon 72267010.

Venlig hilsen

**Tamara Spalevic**

Fuldmægtig

**Transportministeriet**

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

[tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

Skovbølling, onsdag 18. august 2021

Journalnr. 2020-9019

Til

Transportministeriet

**Ad høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler).**

**Tema for dette indlæg er forslagets pkt. 14 "vejsidesyn af motorcykler"**

Jeg indgår ikke som høringsberettiget, men på baggrund af en mangeårig erfaring som motorcyklist og gennem aktiv deltagelse i færdselskontrolvirksomhed gennem de seneste 20 år som motorcyklist i færdselspolitiet, mener jeg at kunne bidrage med nogle gode pointer frem mod at få etableret et fornuftigt og effektivt alternativ til periodisk syn af motorcykler.

Om færdselssikkerhed og ulykker med motorcykler

Det er almindelig kendt, at langt de fleste uheld med motorcykler kan henføres som førerfejl eller andre omstændigheder end tekniske fejl på selve motorcyklen. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker foretog i 2009 en dybdeanalyse af i alt 41 alvorlige ulykker, alt beskrevet i rapport 6/2009, og som bestyrker denne opfattelse om årsager til færdselsuheld.

Periodisk syn af motorcykler

Ud fra ovenstående kendsgerninger er det min opfattelse, at danske motorcykler generelt er i en sådan teknisk stand, at det ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt **ikke** er nødvendigt at indføre periodisk syn.

Slitage og ælde af motorcykler

Det er min opfattelse at langt størstedelen af de dansk registrerede motorcykler anvendes i hobbyregi og langt fra opnår samme årlige kilometerforbrug og slitage som biler.

De fleste motorcykler er forsikret med status som stilstand fra 1. dec. til 28. februar. Kun få kører i vejrlig med salt på vejene og motorcykler ses generelt sjældent ødelagte eller svært beskadigede som følge af tæring.

Når motorcykler afmeldes registrering for sidste gang, skyldes det antageligt diverse beskadigelse eller en forestående dyr reparation.

Poul Lervad  
Mosegårdsvej 4, Skovbølling  
7300 Jelling

### Opfyldelse af Perodesynsdirektivet gennem "Vejsidesyn af motorcykler"

Den beskrevne metode i forslaget til opfyldelse af direktivet gennem vejsidesyn af motorcykler er sikkert opstået ud fra en velment tanke om at rette kontrolfokus mere målrettet mod visse motorcykler end generelt mod de omkring 165.000 registrerede motorcykler i Danmark, som ville blive berørt gennem indførelse af en ordning med ordinære periodiske syn.

Det forekommer mig imidlertid, at metoden bliver

1. Logistisk besværlig i planlægning og gennemførelse
2. Upraktisk
3. Forbundet med unødvendige og høje omkostninger
4. Oplevet som unødvendigt indgribende
5. Ineffektiv

Ad 1: Det beskrives side 51 i forslaget, at Færdselsstyrelsen vil have mulighed for at gennemføre kontrol af motorcykler i forbindelse med det almindelige vejsidesyn med erhvervskøretøjer. De målrettede kontroller på vejen skal lægges i sommerhalvåret og i forbindelse med de træf, der afholdes rundt om i landet. Derved sikres det, at der kan kontrolleres motorcykler i en større mængde. Disse særlige indsatser forventes at foregå i tæt samarbejde med Rigspolitiet.

Det ser nemt og enkelt ud, men det bør ledsages af beregninger over mandskabsforbrug, uddannelse, lønudgift, køretøjer, kontroludstyr, kørsel og evt. udgifter til logi/overnatning.

Afstemning og detaljeret planlægning af indsats med styrker fra forskellige enheder kræver tid, rekognoscering, planlægning og beskrivelser, hvilket også er forbundet med omkostninger.

Dertil kommer det element, at de mest kontrolrelevante motorcykler benyttes i fritiden, altså efter kl. 16, i weekends og årets særlige fridage og i ferietiden. Og så færdes motorcykler ikke altid på samme vejruiter, som strømmene i erhvervstrafikken. En effektiv kontrolindsats forudsætter en individuel planlægning.

Tid til planlægning omfatter tilegnelse af viden om motorcyklers forventede færden, det omfatter prioritering og udvælgelse af arrangementer. Såfremt indsatser lægges ved mc-træf og lign. bliver der tale om arbejdstid omkring weekends og med deraf afledte løntillæg.

Og hvilken kontrolkapacitet er der reelt til rådighed, over en kontrolperiode på f.eks. 4 timer?

På trods af grundig planlægning af en indsats, vil udefra kommende forhold ofte påvirke resultatet af indsatsen, f.eks. når deltagerstrømmen udebliver, eller er kommet tidligere end forventet eller anvender andre veje end forventet. Eller når en udpeget motorcykel ikke vil standse. Eller en standset motorcykel lige pludselig ikke kan starte og føres til anvist kontrolsted. Eller der opstår voldsomt vejr. Eller når en flok standsede motorcyklister skal nå en bestemt færgeafgang. Eller når tilstedeværende politi som samarbejdspartner blevet indisponibelt f.eks. på grund af en anholdelse. Endvidere vil jeg rejse spørgsmålet, om man kan forestille sig, at kontrolenheder fra Færdselsstyrelsen træder frem til kørebanen for at standse 20 rockerlign. typer på støjende motorcykler. Og hvordan forholder man sig, såfremt de standses. Nogle føres ulovligt med prøveskilte, andre af førere uden kørekort. Sådanne eksempler kan næppe ledsages til et kontrolsted.

Poul Lervad  
Mosegårdsvej 4, Skovbølling  
7300 Jelling

Ad 2:

Det kan være ukompliceret at standse og kontrollere et køretøj på en velegnet rasteplads langs vejen.

Den ansvarsbevidste motorcyklist standser straks ved tegngivning, og hans køretøj må forventes at være i forsvarlig stand. Kontrollen gennemføres og pågældende kan genoptage kørslen.

Min erfaring siger mig dog, at nogle af de mere kontrolværdige motorcykler/motorcyklister vil være mindre interesseret i at lade sig underkaste kontrol. Alene på knallertområdet er der talrige eksempler på, hvordan kontrolforløb besværliggøres eller forhindres.

Det vil givetvis også vise sig under kontrolsyn ved vejsiden.

Endvidere er det upraktisk og ekstra ressourceforbrugende, såfremt et køretøj skal ledsages videre til et kontrolsted.

Ad 3:

Forslagets model med vejsidesyn medfører helt unødvendige og høje omkostninger til personale og udstyr, såfremt det skal gennemføres af kontrolenheder under Færdselsstyrelsen.

Se videre under mit nedenstående alternative forslag, der til sammenligning nærmest er omkostningsfrit.

Ad 4:

Vejsidesyn af motorcykler vil alt andet lige betyde en forsinkelse i den pågældendes kørsel.

Se videre under mit nedenstående alternative forslag, hvor kontrollen er mindst lige så effektiv, men uden det forsinkende element.

Ad 5:

Det er min erfaring, at den mest effektive kontrol faktisk er den kontrol, der foregår spontant ved at kontrolenheden (politiet) er til stede lige hvor det sker og medens det sker. Altså hvor kontrolenheden har en parathed og reagerer, når "motorcyklen" er kørende.

Desto større indsatser planlægges at være, desto mindre er de rent effektivt – lige bortset fra den mediemæssige dækning!!

Forslaget side 51: Færdselsstyrelsens synsstatistik viser, at de syn, der bliver afholdt, efter motorcyklen er blevet standset af politiet, har en høj omsynsprocent, da de har en stor mængde fejl. Dette indikerer derved, at der ligger en stor færdselssikkerhedsmæssig gevinst ved kontroller gennemført på vejen.

Jeg bestrider denne konkluderende færdselssikkerhedsmæssige gevinst. Jeg bestrider ikke, at der kan være en stor mængde fejl. Lygtefejl, støj og andre fejl kan godt anses at være alvorlige fejl i en statistisk

opgørelse, men uheldsstatistikkerne viser jo noget andet, nemlig at uheldsfaktorer og skadesfaktorer oftest ikke kan relateres til køretøjet, når der er tale om en motorcykel.

## 2 alternative løsningsmodeller i forhold til Perodesynsdirektivet

- 1) Efter nærmere aftale/drøftelse tilføres Motorregistret et IT-program, hvorefter der ud fra bestemte kriterier udtages et antal motorcykler, som i perioden 1. marts – 30. november indkaldes til stikprøvekontrol ved en etableret synsvirksomhed.

Køretøjets ejer/bruger skal selv vælge og reservere tid til kontrollen hos en synsvirksomhed.

I kontrollen indgår de elementer, som kontrolleres ved et ordinært syn. Det kan evt. ved kontrolsynet indskræpes, at der skal foretages støjmåling.

IT-programmet udvælger en bestemt procentdel af antallet af motorcykler for hver årgang ældre end 5 år fra dets første registrering i Danmark.

Jf. Danmarks Statistik er der ca. 165.000 registrerede motorcykler i Danmark. Med en faktor på p.t. ca. 1000 stk. nye ibrugtagne pr. år, anslås at der forsøgsvis kan indledes med en årlig indkaldelse af 2 % af hver årgang. (Med årgang tænker jeg årstal for køretøjets første registrering).

Procentsatsen kan selvfølgelig også være lavere, men her lidt tal ud fra 2 procent.

Bestand af registrerede motorcykler	165000 stk.
<u>Heraf nyere end 5 år ca.</u>	<u>5000 stk.</u>
Fordelt til udtagelse for stikprøve	160000 stk.
2 % fordelt over hver årgang ældre end 2016, i alt	3200 stk.

IT-programmet skal f.eks. fravælge indkaldelse af køretøjer, når

- a) Der er forløbet mindre end 5 år siden dets første registrering i Danmark,
- b) Det har været synet og godkendt inden for det seneste år
- c) Det ved seneste syn havde en kilometerstand mindre end 25000 km
- d) Det inden for de seneste 3 år har været indkaldt til stikprøvekontrol

Udeblivelse fra stikprøvekontrollen skal selvsagt have samme konsekvenser, som udeblivelse fra syn af køretøjer under periodiske ordninger.

Såfremt køretøjet ved stikprøvesynet ikke opfylder kravene, skal det indkaldes til et ordinært syn.

Det kan herefter løbende overvejes, om udviklingen på området kan begrunde en forhøjelse eller nedsættelse af procentsatsen eller justering af de skitserede kriterier.

Poul Lervad  
Mosegårdsvej 4, Skovbølling  
7300 Jelling

Fordele: Metoden er forholdsvis enkel og forudsætter ikke uddannelse af medarbejdere til kontrolenheder, materiel osv., idet den fysiske stikprøvekontrol foretages af synsvirksomheder, der både har uddannelse, udstyr og kapacitet til at udføre opgaven.

Der sikres en bred spredning af udvælgelsen over mange slags og årgange af motorcykler.

Mest væsentligt, kontrollen bliver langt mindre indgribende i forhold til trafikanters planlagte færden på vejnettet. F.eks. rejsende på vej mod destinationer som færger eller andre steder, hvor en afbrydelse i rejsetiden kan være problematisk.

Blandt motorcykler kørende i flok vil det nemt blive problematisk at skulle kontrollere mange på kort tid og tillige problematisk kun at udtage få fra flokken til kontrol. Kontrol af motorcykler påvirker også evt. passagerer.

Der undgås problematikker omkring standsning og ledsagelse af motorcykler til kontrolsted.

- 2) Politiet pålægges på årsbasis at standse og udvælge f.eks. 1950 stk. motorcykler til stikprøvekontrol. Det svarer til 150 stk. pr. politikreds (Bornholm undtaget).

Udvælgelsen sker i den kørende færdsel (à la forslaget vejsidekontrol) og skal være baseret på mistanke om fejl/mangler ved lygter, styremekanisme, bremses, hjulophæng, samt mistanke om konstruktive ændringer ved motor og/eller motoreffekt i forhold til det registrerede, mistanke om konstruktive ændringer ved køretøjets opbygning samt ved mistanke om for højt støjniveau fra motor / udstødningssystem.

Såfremt køretøjet ved stikprøvesynet ikke opfylder kravene, skal det indkaldes til et ordinært syn.

Fordele: Metoden er meget enkel og kræver ingen suppl. uddannelser eller materiel.

Det selektive i metoden er langt mere effektivt i forhold til at ramme og opnå en forbedring af køretøjernes tilstand og lovliggørelse.

Samtidig medfører metoden, at "uskyldige" kun i mindre omfang ulejlighes med stikprøve.

Politiets brede organisering over hele landet sikrer en passende geografisk spredning af udvælgelsen.

Det medfører også, at der holdes et vågent øje på emnet fordelt over hele døgnet, på alle ugens dage samt på steder, hvor politiet erfaringsmæssigt ved, at det er relevant at foretage kontrolindsatser.

Omkostninger må forventes langt mindre, end ved andre metoder.

Et mindre antal af de udvalgte køretøjer vil antageligt udeblive fra kontrol, for derefter at blive afmeldt registrering.

- 3) Endvidere kan metoden med vejsidesyn, jf. det fremlagte forslag, alternativt løses gennem en kombination af mine ideer om 1) og 2).



Poul Lervad  
Mosegårdsvej 4, Skovbølling  
7300 Jelling

### **Omkostninger ved stikprøvesynet**

Jeg forestiller mig, at omkostninger til gennemførelse af stikprøvesynet skal afholdes af Færdselsstyrelsen. Dette fordi omkostningen til "synsgebyr" reelt vil være en besparelse i forhold til de betydeligt højere udgifter, der vil være ved at følge forslaget om etablering af kontrolenheder hos Færdselsstyrelsen.

Gebyrstørrelse kan forhandles med branchen for synsvirksomheder og være f.eks. kr. 300,- pr. kontrol.

Udgiften vil i så fald udgøre kr. 1950 x kr. 300 pr. år svarende til kr. 585.000,-.

Eftersom der er tale om et stikprøvesyn, skal kontrollen som udgangspunkt IKKE have virkning som et registreringssyn. Derfor skal ejer/bruger heller ikke pålægges gebyr for stikprøvesynet.

MEN, det kan jo overvejes, om ejer/bruger skal have mulighed for at lade stikprøvesynet indtræde som et registreringssyn, mod f.eks. at erlægge et tillægsgebyr i størrelsesorden på kr. 150.

Såfremt køretøjet ved stikprøvesynet ikke opfylder kravene, skal det indkaldes til et ordinært syn, og hvor ejer/bruger skal betale synsgebyret.

Alt i alt forestiller jeg mig, at der i branchen og hos de involverede vil være accept til en ordning som skitseret under 1) og 2), idet alternativerne gennem periodisk syn eller vejsidesyn vil være langt mere indgribende.

Med venlig hilsen

Poul Lervad

---

**Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Cc:** TRM Trine Niss Bjørning (TNB@TRM.dk)  
**Fra:** Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)  
**Titel:** Journal nr. 2020-9019 - Høring over lovforslag om ændring af lov om syn af køretøjer m.v.  
**Sendt:** 17-08-2021 16:27

Transportministeriet,

Danske MotorCyklister, DMC, fremsender hermed høringsvar til ovennævnte lovforslag om ændring af lov om syn af køretøjer m.v.

Vi støtter hermed forslaget om indførelse af vejsidesyn af motorcykler jf. lovforslaget, idet vi er af den opfattelse at det fuldt ud vil opfylde de færdselssikkerhedsmæssige gevinster, der kan tænkes opnået ved indførelse af periodiske syn af alle motorcykler.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget bibeholdes syn af motorcykler ved ejerskifte afhængigt af alder jf. synsbekendtgørelsen, hvorfor yderligere periodiske syn ikke findes væsentligt begrundet i forhold til den almene tekniske stand for hovedparten af motorcyklerne.

Dog opfordrer vi til at der ved udarbejdelse af bekendtgørelse om vejsidesyn fastsættes en øvre grænse for afstanden fra stedet for "syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anviser og ledsager køretøjer til et kontrolsted."

Hvad angår bemærkninger med hensyn til kontrol af støjniveau gør vi opmærksom på at den anvendte målemetode ved vejsiden bør være en forenklet udgave, som inden for en vis margin ikke giver anledning til et mere detaljeret syn med mindre det er åbenlyst at udstødning/lyddæmper på køretøjet er modificeret til at udlede mere støj end tilladt. Dette under hensyntagen til at de stedlige forhold såsom f.eks. bebyggelse, trafikforhold m.v. kan have indvirkning på det målte støjniveau inklusiv baggrundsstøj.

Med venlig hilsen

Formand f. Danske MotorCyklister, DMC

Rolf Skovløkke

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Deres ref.: 20209019/TNB

Vor ref.: OHO/fba 21-158

Dato: 17.08.2021

## **Høringsvar udkast til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) bakker op omkring forslaget med en successiv implementering af typegodkendelsesforordningerne (se bilag). Det skal ikke mindst ses i lyset af de forandringer, der er i gang indenfor feltet med tunge køretøjer i forhold til omstilling til mere grøn drift.

DTL-Danske Vognmænd mener heller ikke, at der bør være krav om, at der skal anvendes en Teknisk Tjeneste ved godkendelse af montering, ændring eller reparation af EBS-Bremssystemer på påhængskøretøjer.

Ligeledes vil DTL-Danske Vognmænd opfordre til, at alle de nugældende nationale danske undtagelser videreføres.

Som eksempler kan nævnes

- Alle nuværende regler for vægt og dimensioner, herunder også makshøjde på 4,10 m
- og reduceret akselafstand for korte 4-akslede lastvogne
- Regler for medtagelse af medbringertrucks
- Regler frontmonteret udstyr, så som kranfrontstøtteben, sneplovbeslag og beslag til sækkevogne ved indsamling af renovation
- Vægtoverførsel med bogielift
- Regler for særtransport og blokvogne herunder blokvognsmoduler samt såkaldte stikaksler

Særlige bemærkninger:

Vægtoverførsel med bogielift

De nuværende regler (jf. **8.03.003** i Vejledning til syn - se herunder) for anvendelse af bogielifte bør videreføres i sin fulde helhed, da det ellers vil medføre forringet konkurrencevilkår for danske vognmænd ved transporter om vinteren til og fra eksempelvis Norge. I yderste konsekvens kan det betyde, at danske vognmænd må trække sig fra løsning af transportopgaver mellem Norge og andre lande. For vognmænd, som udfører blandet kørsel med treakslede sættevognstrækkere, vil der være stor risiko for, at de ikke længere vil kunne køre med trailere uden for fast vej i samme omfang som med de nugældende regler. Det vil medføre unødvendige forøgede investeringer i treakslede trækkere med tandembogie, der til gengæld ikke vil være rentable ved lange landevejstransporter, hvorved man ud over en større investering, højere brændstofforbrug, større dækslidtage og en højere egenvægt vil betyde et forøget omkostningsniveau og dermed et alvorligt tab af fleksibilitet og konkurrenceevne.

### **8.03.003 Bogiekonstruktioner**

(1) (1) På køretøjer med et samlet bogietryk over 3.500 kg skal bogien være således konstrueret, at en forøgelse af belastningen på én af akslerne automatisk fordeles på alle aksler, der indgår i bogien.

*Et køretøj kan være forsynet med akselløftanordning. Denne kan eventuelt være automatisk, så den anden aksel i en bogie sænkes automatisk, når akseltrykket på den første aksel kommer op på tilladt akseltryk. Yderligere vægt vil i det tilfælde så alene overføres til den anden aksel i bogien.*

*For at gøre det lettere at starte motorkøretøjer eller vogntog på glat vejbane og for at forbedre dækkenes vejgreb i glat føre må en akselløftanordning kunne aktivere et motorkøretøjs eller en sættevogns løftbare eller belastbare aksel for at øge akseltrykket på motorkøretøjets drivaksel på følgende betingelser:*

- *Akseltrykket på hver af motorkøretøjets aksler kan overstige det teknisk tilladte akseltryk med op til 30%, forudsat at det ikke overstiger den værdi, fabrikanten har fastsat herfor i den særlige situation.*
- *Den løftbare eller belastbare aksel må kun aktiveres med en særlig kontrolanordning.*
- *Efter igangsætning skal akslen automatisk sænkes til jorden eller belastes, så snart køretøjet er nået op på en hastighed af 30 km/t.*

*Et motorkøretøj kan i stedet for ovennævnte halvautomatiske system være forsynet med et manuelt system, forudsat der er en kontrollampe ved førerpladsen, der lyser, når akselløftanordningen er aktiveret.*

Håndbremse på blokvogne

De nuværende regler for håndbremse på blokvognstog bør videreføres, og såfremt der skal være nye krav til håndbremse på blokvognstog, bør det klares med et krav til blokvognstrækkere med godkendelse til høje vægte om, at der skal være en automatisk ventil på blokvognstrækkerens håndbremse, som aktiverer blokvognens bremses ved parkering. Såfremt der skal være skærpede krav til selve blokvognens standbremse, bør

det være gældende op til en faktor på maks. 12 % stigning eller fald og det bør fremgå af godkendelseserklæringen. Ingen ansvarlig fører af en blokvognstrækker vil nogensinde afkoble en blokvogn med en tung last på en vej, hvor der stor hældning, og derfor vil et skærpet krav ikke give nogen mening i Danmark.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

## FORSLAG vedr. typegodkendelsesprojekt

Ved 2 møder i følgegruppen fredag den 18. juni 2021 om henholdsvis kontrolenheder og importerede motorcykler uden typegodkendelse fremlagde Færdselsstyrelsen en række spændende tanker om den nye typegodkendelsesordning.

Der var herunder nogle punkter, som vurderes at kunne give væsentlige merudgifter for branchen i forhold til nugældende godkendelsessystem:

- Færdselsstyrelsen foreslår **krav om certificering** i henhold til ISO 9001 for alle virksomheder, der ønsker at virke som kontrolinstans.  
Færdselsstyrelsen kunne ikke forklare, hvorledes dette vil forbedre noget i forhold til nuværende krav for synsvirksomhed.  
Et forslag om alternativt at anvende ISO 17020 eller ISO 17025 blev klar afvist.
- **Krav om akkreditering** af teknisk tjeneste.  
Færdselsstyrelsen bør forklare, hvorledes dette vil forbedre noget i forhold til nuværende krav for godkendte prøvningsinstanser.
- **Tidsforbrug i kontrolinstansen**  
Niels Rask (Dansk Lokalsyn) spurgte om der var lavet nogen form for tidsstudie eller evaluering af forventet tidsforbrug i kontrolinstansen. Der foreligger ingen evaluering af nødvendigt tidsforbrug.  
Stefan Søsted gav ved begge møder fredag positiv feedback på forslag om successiv implementering.

En successiv implementering vil give mulighed for opsamling af erfaringer og tilretning af processer m.v. inden de sidste køretøjsarter medtages i ordningen.

En successiv implementering vil give branchen plads til løbende at tilpasse kapaciteten i nye funktioner til faktisk behov.

Nedenfor opstilles forslag til successiv implementering af typegodkendelsesforordningerne:

Foreslået ikrafttrædelsesdato	Nye / Ibrugtagne*)	Køretøjsart	Bemærkning
1. januar 2022			Ikrafttrædelse af ny Bekendtgørelse
1. april 2022	Nye og ibrugtagne	L <sub>1</sub> , L <sub>2</sub> , L <sub>5</sub> , L <sub>6</sub> , L <sub>7</sub>	Det vurderes, at maksimalt 10 køretøjer pr. år vil være udfordret af de nye regler.
1. juli 2022	Nye	M <sub>1</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.  Hovedparten af alle små personbiler er EU-typegodkendt. En række special-byggede køretøjer, som f.eks. bil til film- og TV-hold, invalidekøretøjer, taxi m.fl. vil blive udfordret, men samlet set er det et relativt lavt antal køretøjer.
1. oktober 2022	Nye	L <sub>3</sub>	Hovedparten af alle "alm motorcykler" er EU-typegodkendt.
1. januar 2023	Nye	L <sub>4</sub>	MC med sidevogn
1. april 2023	Nye	T	

1. juli 2023	Nye	N <sub>1</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).  Her vil vi møde en række udfordringer for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6000 personbiler, der årligt ombygges til varebil</li> <li>• Kassebiler med varerumsindretning</li> <li>• Chassisbiler, som opbygges med lad m.v.</li> </ul>
1. oktober 2023	Nye	N <sub>2</sub> , M <sub>2</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. januar 2024	Nye	N <sub>3</sub> , M <sub>3</sub>	Med undtagelse af betonpumper samt køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. april 2024	Nye	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.
1. juli 2024	Nye	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> , R	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.
1. oktober 2024	Nye	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	Køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Betonpumper, som omhandlet i særtransportbekendtgørelsen.
1. januar 2025	Nye	S	
1. april 2025	Ibrugtagne	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , L <sub>3</sub> , L <sub>4</sub> , T	Med undtagelse af amatørbyggede ombyggede biler i henhold til BEK 483. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. oktober 2025	Ibrugtagne	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. januar 2026	Ibrugtagne	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> , R, S	
1. april 2026	Ibrugtagne	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Ombyggede biler i henhold til BEK 483
1. oktober 2026	Nye og ibrugtagne	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	Køretøjer i note ***).

\*) Nye køretøjer: Køretøjer, som endnu ikke har været registreret  
Ibrugtagne køretøjer: Køretøjer, som tidligere har opnået registrering, som er 4 år gamle eller har kørt minimum 2000 km.

\*\*\*) Køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.

- 1: Campingbiler, ambulancer og rustvogne.
- 2: Pansrede køretøjer.
- 3: Køretøjer med adgang for kørestole.
- 4: Andre køretøjer til særlig anvendelse (herunder særlig gruppe, køretøj til flere slags udstyr og campingvogne).
- 5: Mobilkraner. 6: Køretøjer til særtransport.

\*\*\*\*) Køretøjer med specielle nationale krav, som beskrevet i Vejledning om syn af køretøjer afsnit:

- 12.310 Køretøj til synsfri sammenkobling
- 12.320 Skolekøretøj
- 12.330 Udlejningskøretøj
- 12.340 Udrykningskøretøj (Vedrører ikke ambulanceindretning.)
- 12.351 Taxi
- 12.352 Limousine
- 12.353 Bil til sygetransport (gamle tilladelser) (Vedrører ikke ambulanceindretning.)
- 12.354 Personbil til rutekørsel (gamle tilladelser til OST)

- 12.355 Kørsel for offentlig myndighed
- 12.357 Sovebus
- 12.361 Invalidekøretøj (vedrører kun invalide føreres betjeningsanordninger)
- 12.362 Slæbningskøretøj
- 12.363 Køretøj, særligt indrettet til at udføre arbejde på vej
- 12.371 Lufthavnskøretøjer
- 12.381 Tivolitog
- 13.412 National vejtransport af farligt gods
- 13.461 Køretøj til dyretransport
- 19.03 CEMT
- 19.04 Eksamenskørsel, optogskørsel m.m.
- 19.06 Miljøzonekontrol ved syn
- 19.07 Godkendelse af udenlandsk/dansk kombination
- 19.08 Godkendelse af køretøjer til brug i modulvogntog
- 19.09 Eftermontering af partikelfilter

Indtil ovenstående foreslåede ikrafttrædelsesdatoer skal nuværende godkendelsesmetoder med oprettelse af ukomplet køretøj i DMR, udstedelse af Data-erklæringer, Godkendelses-erklæring og nationale typegodkendelser (Anmeldte typegodkendelser med oplysning om EF-godkendelsesnummer) samt godkendelse ved godkendt prøvningsinstans og godkendelse ved syn i kategori 3 og 4 synshaller fortsat være gældende. Samtidig bør nuværende regelsæt i Detailforskrifter for køretøjer, Vejledning om syn af køretøjer samt BEK 483 om ombyggede køretøjer i nødvendigt omfang vedligeholdes.



Til

Transportministeriet  
Journal nr. 2020-9019

## **Hørings svar vedrørende Udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)**

Tekniske Konsulenter for Vejtransport takker for modtagelsen af ovennævnte høringsmateriale. Nedenfor ses vores bemærkninger.

### **Vedrørende § 1 nr. 9 og 11**

Der er uoverensstemmelse mellem beskrivelsen af Kontrolenhedens opgaver vedrørende nye nationale individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (§ 1 a stk. 2) -

*"-- skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og de relevante køretøjstekniske krav"*

- og ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer m.m. (§ 1 f).

*"--skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og den tilhørende dokumentation"*

Under bemærkninger til lovforslaget, hvor etablering af anmeldelsesordning og kontrolenhedens opgaver er beskrevet (side 10-11) skelnes der ikke mellem de to områder, og teksten giver en mere klar beskrivelse af opgaven.

*"-- har kontrolenheden til opgave at kontrollere, at der er udarbejdet den nødvendige dokumentation for det pågældende køretøj, og at der er overensstemmelse mellem dokumentationen og køretøjet"*

Tekniske Konsulenter for Vejtransport foreslår, at der både i § 1 a stk. 2 og i § 1 f anvendes en enslydende tekst, f.eks.

*"--skal en kontrolenhed kontrollere, at der forefindes dokumentation for relevante køretøjstekniske krav, og at der er overensstemmelse mellem køretøjet og den tilhørende dokumentation"*

Ifølge § 1 a stk. 3 og §1 e stk. 2 kan Færdselsstyrelsen fastsætte regler om alternative krav til køretøjer og regler om prøvning af køretøjer.

Det er afgørende, at brug af Teknisk Tjeneste begrænses mest muligt, da test ved Teknisk Tjeneste vurderes at påføre opbyggerbranchen en unødigt høj økonomisk belastning, hvilket

Transportministeren den 23.06.2020 fra Folketingets talerstol lovede, ikke ville blive resultatet af lovgivningsarbejdet.

Danske producenter af påhængskøretøjer har et marked i Danmark med kundetilpassede løsninger. Også staten, regionerne og kommunerne indkøber løbende et stort antal specielt og individuelt opbyggede køretøjer til bl.a. transport af handicappede, "vej og park" og renovationsopgaver.

Øgede omkostninger kan forringe konkurrenceevnen, så slutkunden vælger standardprodukter serieproduceret i udlandet. Dette vil betyde mindre fleksible transportløsninger til skade for miljøet, samt sandsynlig tab af danske arbejdspladser i produktionsleddet.

I den forbindelse henviser vi til vores "**Forslag til alternative krav til godkendelse af bremseserier (9A) for individuelle nationale godkendelser af O3 og O4**", der er sendt som vedhæftet fil til mail til Stefan Søsted 06.05.2021 og til Frank Rasmussen 26.05.2021.

Heri foreslås påhængskøretøjer udstyret med EBS-bremsesystemer undtaget fra kontrol hos en Teknisk Tjeneste.

### **Vedrørende § 3 stk. 2**

Det fremgår ikke af teksten, at transportministeren kan fastsætte tidspunkt for ikrafttrædelse af § 1 a stk. 2 (nye nationale individuelle køretøjer).

Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener, at også disse køretøjer skal omfattes af en overgangsordning.

Vi henviser til vedlagte forslag til successiv implementering af typegodkendelsesordningerne udarbejdet af AutoConsult.

Med venlig hilsen

Johnny Hansen  
Formand  
[4017@8960.dk](mailto:4017@8960.dk)  
40178960

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

## FORSLAG vedr. typegodkendelsesprojekt

Ved 2 møder i følgegruppen fredag den 18. juni 2021 om henholdsvis kontrolenheder og importerede motorcykler uden typegodkendelse fremlagde Færdselsstyrelsen en række spændende tanker om den nye typegodkendelsesordning.

Der var herunder nogle punkter, som vurderes at kunne give væsentlige merudgifter for branchen i forhold til nugældende godkendelsessystem:

- Færdselsstyrelsen foreslår **krav om certificering** i henhold til ISO 9001 for alle virksomheder, der ønsker at virke som kontrolinstans.  
Færdselsstyrelsen kunne ikke forklare, hvorledes dette vil forbedre noget i forhold til nuværende krav for synsvirksomhed.  
Et forslag om alternativt at anvende ISO 17020 eller ISO 17025 blev klar afvist.
- **Krav om akkreditering** af teknisk tjeneste.  
Færdselsstyrelsen bør forklare, hvorledes dette vil forbedre noget i forhold til nuværende krav for godkendte prøvningsinstanser.
- **Tidsforbrug i kontrolinstansen**  
Niels Rask (Dansk Lokalsyn) spurgte om der var lavet nogen form for tidsstudie eller evaluering af forventet tidsforbrug i kontrolinstansen. Der foreligger ingen evaluering af nødvendigt tidsforbrug.  
Stefan Søsted gav ved begge møder fredag positiv feedback på forslag om successiv implementering.

En successiv implementering vil give mulighed for opsamling af erfaringer og tilretning af processer m.v. inden de sidste køretøjsarter medtages i ordningen.

En successiv implementering vil give branchen plads til løbende at tilpasse kapaciteten i nye funktioner til faktisk behov.

Nedenfor opstilles forslag til successiv implementering af typegodkendelsesforordningerne:

Foreslået ikrafttrædelsesdato	Nye / Ibrugtagne*)	Køretøjsart	Bemærkning
1. januar 2022			Ikrafttrædelse af ny Bekendtgørelse
1. april 2022	Nye og ibrugtagne	L <sub>1</sub> , L <sub>2</sub> , L <sub>5</sub> , L <sub>6</sub> , L <sub>7</sub>	Det vurderes, at maksimalt 10 køretøjer pr. år vil være udfordret af de nye regler.
1. juli 2022	Nye	M <sub>1</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.  Hovedparten af alle små personbiler er EU-typegodkendt. En række special-byggede køretøjer, som f.eks. bil til film- og TV-hold, invalidekøretøjer, taxi m.fl. vil blive udfordret, men samlet set er det et relativt lavt antal køretøjer.
1. oktober 2022	Nye	L <sub>3</sub>	Hovedparten af alle "alm motorcykler" er EU-typegodkendt.
1. januar 2023	Nye	L <sub>4</sub>	MC med sidevogn
1. april 2023	Nye	T	

1. juli 2023	Nye	N <sub>1</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).  Her vil vi møde en række udfordringer for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6000 personbiler, der årligt ombygges til varebil</li> <li>• Kassebiler med varerumsindretning</li> <li>• Chassisbiler, som opbygges med lad m.v.</li> </ul>
1. oktober 2023	Nye	N <sub>2</sub> , M <sub>2</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. januar 2024	Nye	N <sub>3</sub> , M <sub>3</sub>	Med undtagelse af betonpumper samt køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. april 2024	Nye	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.
1. juli 2024	Nye	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> , R	Med undtagelse af køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.
1. oktober 2024	Nye	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	Køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858. Betonpumper, som omhandlet i særtransportbekendtgørelsen.
1. januar 2025	Nye	S	
1. april 2025	Ibrugtagne	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , L <sub>3</sub> , L <sub>4</sub> , T	Med undtagelse af amatørbyggede ombyggede biler i henhold til BEK 483. Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. oktober 2025	Ibrugtagne	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	Med undtagelse af køretøjer i note ***).
1. januar 2026	Ibrugtagne	O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub> , R, S	
1. april 2026	Ibrugtagne	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Ombyggede biler i henhold til BEK 483
1. oktober 2026	Nye og ibrugtagne	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	Køretøjer i note ***).

\*) Nye køretøjer: Køretøjer, som endnu ikke har været registreret  
Ibrugtagne køretøjer: Køretøjer, som tidligere har opnået registrering, som er 4 år gamle eller har kørt minimum 2000 km.

\*\*\*) Køretøjer, som omhandlet i tillæg 1 til 6 til del III til bilag II i forordning 2018/858.

1: Campingbiler, ambulancer og rustvogne.

2: Pansrede køretøjer.

3: Køretøjer med adgang for kørestole.

4: Andre køretøjer til særlig anvendelse

(herunder særlig gruppe, køretøj til flere slags udstyr og campingvogne).

5: Mobilkraner. 6: Køretøjer til særtransport.

\*\*\*\*) Køretøjer med specielle nationale krav, som beskrevet i Vejledning om syn af køretøjer afsnit:

12.310 Køretøj til synsfri sammenkobling

12.320 Skolekøretøj

12.330 Udlejningskøretøj

12.340 Udrykningskøretøj (Vedrører ikke ambulanceindretning.)

12.351 Taxi

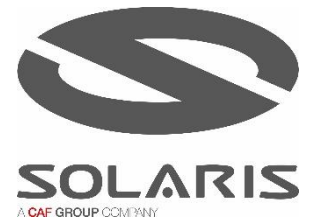
12.352 Limousine

12.353 Bil til sygetransport (gamle tilladelser) (Vedrører ikke ambulanceindretning.)

12.354 Personbil til rutekørsel (gamle tilladelser til OST)

- 12.355 Kørsel for offentlig myndighed
- 12.357 Sovebus
- 12.361 Invalidekøretøj (vedrører kun invalide føreres betjeningsanordninger)
- 12.362 Slæbningskøretøj
- 12.363 Køretøj, særligt indrettet til at udføre arbejde på vej
- 12.371 Lufthavnskøretøjer
- 12.381 Tivolitog
- 13.412 National vejtransport af farligt gods
- 13.461 Køretøj til dyretransport
- 19.03 CEMT
- 19.04 Eksamenskørsel, optogskørsel m.m.
- 19.06 Miljøzonekontrol ved syn
- 19.07 Godkendelse af udenlandsk/dansk kombination
- 19.08 Godkendelse af køretøjer til brug i modulvogntog
- 19.09 Eftermontering af partikelfilter

Indtil ovenstående foreslåede ikrafttrædelsesdatoer skal nuværende godkendelsesmetoder med oprettelse af ukomplet køretøj i DMR, udstedelse af Data-erklæringer, Godkendelses-erklæring og nationale typegodkendelser (Anmeldte typegodkendelser med oplysning om EF-godkendelsesnummer) samt godkendelse ved godkendt prøvningsinstans og godkendelse ved syn i kategori 3 og 4 synshaller fortsat være gældende. Samtidig bør nuværende regelsæt i Detailforskrifter for køretøjer, Vejledning om syn af køretøjer samt BEK 483 om ombyggede køretøjer i nødvendigt omfang vedligeholdes.



Bolechowo-Osiedle, 14-08-2021

**Subject: Hearing – j.nr. 2020-9019, draft Act amending the Act on approval and inspection of vehicles, etc.**

We have received the hearing from our partners, as the implementation of this new act might be crucial for implementation of project to introduce 24 m BRT busses in Aalborg.

We are a potential supplier of new 24 m busses to Aalborg and we are very concerned, that this new act might interrupt the registration process. We understand that the aim of the new law is to introduce national individual approval of vehicles as described in in article 44 of regulation (EU) 2018/858. This is of course a very positive strategy, which we as foreign manufacturer will support.

Anyhow, 24 m busses are not regulated by regulation (EU) 2018/858, and it is possible only to get national individual approvals for this kind of busses.

In the comments to §3 the draft act, we have found the following text:

*Det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt, at transportministeren kan fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af den foreslåede § 1 e samt fastsætte regler om en overgangsordning.*

*On this basis, it has been found appropriate that the Minister of Transport may determine the date of entry into force of the proposed § 1 e and lay down rules on a transitional arrangement.*

We kindly ask you to allow more than 1 year of transitional arrangement. As 2018/858 are not foreseen to handle this kind of busses, we kindly ask for your support allowing these busses approved according to current national Danish regulations.



Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Tlf. 3616 0866  
kontor@mff-dk.dk

CVR: 15 16 04 70

Bankoplysninger:  
Nordea: 2340 3496747002

Fremsendt pr.e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) cc [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk)

JT/hr

## **Hørings svar – j.nr.2020-2019; høring over udkast til lov om ændring om godkendelse og syn af køretøjer m.v.**

Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF) der repræsenterer 80% af omsætningen i branchen, har følgende kommentarer til det fremsendte:

Indledningsvis er det er glædeligt at ministeriet har fundet en national pragmatisk løsning med implementeringen af direktivkravet om syn af motorcykler. Det giver god mening og vil være betydelig mere effektivt end periodesyn mht. opnåelse af det ønske lovforslaget lægger op til.

Indstilling:

MFF indstiller lovforslaget om vejside syn af motorcykler til vedtagelse.

Bemærkning:

Vi hilser det velkomment at hensigten mht. synlighed af synsdata gøres tilgængeligt på et mere detaljeret niveau end for nærværende, både digitalt såvel som der bør være den fornødne plads på den fysiske registreringsattest.

Når det så er sagt bør disse data kunne deles med andre platforme end kun på færdselsstyrelsens hjemmeside.

Vi er meget enig i nødvendigheden af:

*”Der vil være behov for fastsættelse af visse uddannelseskra v til de inspektører, der skal anvise motorcykler til kontrol”*

Motorcykler er ikke som biler i detaljer beskrevet ved et entydigt kode system som præcist kan definere det køretøj inspektøren har foran sig.

Derefter er forholdet det, at af den samlede bestand på 167.000 motorcykler er de 96.000 fra før år 2000 hvorfor data grundlaget er yderst begrænset set med nutidige øjne.

Derfor kræver det en solid faglig indsigt, hvis der ikke skal laves for mange negative avisforsider.

MFF stiller sig gerne til disposition mht. samarbejde om uddannelse, hvis det ønskes.

Mht. kontroller er der nævnt at disse forventes at foregå i tæt samarbejde med Rigspolitiet. Efter vor opfattelse bør der også være repræsentanter for Motorstyrelsen til stede i det der desværre stadig er uoverensstemmelser imellem de 2 myndigheder. (Motorstyrelsen & Færdselsstyrelsen) for så vidt angår motorcyklens indretning og udstyr.

Som eksempel kan nævnes sidemonteret nummerplade. Denne vil blive godkendt af Færdselsstyrelsen i synshallen, men lige så snart den kommer ud på offentlig vej er den ulovlig grundet nummerpladens placering sortere under Motorstyrelsen, som ikke tillader sidemonteret nummerplade, som så indkalder den til syn, som så godkender.... Og der er flere eksempler...

Derfor mener vi, at alle myndigheder der har beføjelser på motorcykelområdet bør være til stede.

Vi har umiddelbart ikke nogen kommentar til afsnittet om køretøjs opbygger delen ud over at vi savner en afklaring på hvilke opbygninger der skal præsenteres for en teknisk tjeneste, og om der overhovedet findes en sådan tjeneste på dansk grund, ved lovens ikrafttrædelse.

Til: Transportminister Benny Engelbrecht

Viby J den 9. august 2021

**Høringsvar vedrørende journalnummer 2020-9019**

Kære Benny Engelbrecht

MCTC, Landsforeningen for motorcyklister er interesseorganisation for motorcyklister i Danmark og har ca. 38.000 medlemmer. MCTC er medlem af Færdselssikkerhedsorganisationen og af Rådet for Sikker Trafik. Internationalt er MCTC medlem af Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA). MCTC udgiver medlemsbladet Touring Nyt 9 gange årlig.

Som Danmarks største interesseorganisation for motorcyklister deltager vi naturligvis i indsatsen for at nedbringe alvorlige trafikulykker, hvor motorcyklister er involveret, og vi har ligeledes fokus på at komme med seriøse input, når der laves regler og love, der påvirker vores mange medlemmer.

Da Havarikommissionen i 2009 udgav deres rapport om motorcykelulykker var en af konklusionerne, at for ganske få af de undersøgte motorcykler kunne øget kontrol af den tekniske stand have været en effektiv foranstaltning til at forhindre ulykken.

Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan for 2021 – 2030 omtaler desuden ikke periodisk syn af motorcykler som et indsatsområde.

Vi vil fra MCTCs side gerne kvittere for at Ministeriet har fremsat et lovforslag, der er målrettet en løsning på et problem med motorcykler, der ikke lever op til lovens krav med hensyn til sikkerhed og miljø frem for en løsning, der rammer alle helt almindelige lovlydige motorcyklister uden at det vil få en effekt på færdselssikkerhed og/eller miljø.

Vi er fra MCTCs side således helt enige i at periodisk syn af motorcykler ikke vil have nogen effekt på færdselssikkerheden generelt eller på antallet af alvorlige ulykker med motorcykler. Samtidig er vi helt enige i at løsningen med vejsidesyn vil kunne medvirke til at nedbringe antallet af motorcykler i dårlig vedligeholdt eller ulovlig stand på de danske veje.

Vi stiller os naturligvis til rådighed såfremt vi kan bidrage med input til hvilke tiltag, der kunne nedbringe antallet af alvorlige ulykker hvor motorcyklister er involveret.

Med venlig hilsen

MCTC, Landsforeningen for motorcyklister

Søren Holm Bendtsen, Forretningsfører

Lene Michelsen, Formand



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk)



Køretøjsbygger og Autoskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

8. juli 2021

**Vedr.:** journalnummer 2020-9019



Vi takker Transportministeriet for muligheden for at svare på fremsendte høring.

Der er forståelse for at Danmark skal efterleve EU-forordninger og -direktiver, og at dette kræver en "opgradering" af det danske kontrolsystem. Overordnet anser vi det dog for en meget kompleks og svær proces, da Danmark ingen historisk kutyme har haft, at afprøve og godkende på den måde, som de fleste andre EU-lande har gjort i årtier.



Det betyder at Danmark står ved "foden af bjerget", hvor vi alle først skal tilegne os de kompetencer og systemer, der skal bruges, for at implementere et ret så komplekst og omkostningstungt system. Der findes heller ingen IT-plattform, der kan håndtere dette på myndighedsniveau, og dette system skal først programmeres og etableres, som Transportministeren anfører i høringskommentarerne.



SMVdanmark  
– det nye Håndværksråd

Hverken virksomheder eller borgerne har tilstrækkelig med viden og ekspertise, for både at kunne forstå og effektuere et så stort og komplekst system indenfor den meget korte periode der står til rådighed.



Der er endnu ikke en eneste virksomhed der har ansøgt om at blive Teknisk Tjeneste, hvilket vil betyde, at flere i loven indeholdte forhold ikke kan udføres i det virkelige liv, hvis denne status fastholdes.

Der er endnu ikke udviklet den rette uddannelse, der kræves, for at kunne blive Teknisk Tjeneste medarbejder eller medarbejder i en Godkendelsesenhed.

Danmark har heller ikke endnu en teknisk baseret styrelse, der har stor viden og kompetencer om op- og ombygning af køretøjer i alle grupper, som man har i andre lande. Denne ekspertise skal først opbygges i de kommende år.

Disse forhold vil betyde en længerevarende læreperiode, der kan strække sig over flere år.



## 9 - § 1 a. Komponenter

EU-forordningen 2018/858 anfører i Artikel 51, at der skal skrives ind, hvis det kan dokumenteres at komponenter udgør en alvorlig risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed. Her henviser vi til Artikel 50, hvori der blandt andet defineres ”komponenter og separate tekniske enheder, herunder dem, der er beregnet til eftermarkedet”. Netop ordet ”eftermarkedet” henviser til de reservedele/-komponenter, der bl.a. anvendes til reparation af trafikskadede biler, hvor en dyberegående undersøgelse ved Force Technology Institut har vist, at der løbende monteres karrosseridele, der kan have en negativ effekt på trafiksikkerheden. <https://www.skad.dk/om-skad/vejledninger/1681-force-delerapport>.

Derfor mener vi at lovforslaget også bør indeholde netop karrosseridele (eftermarkedetsdele), der har et stort ansvar for sikkerheden for passagerer og gående i trafikken, ikke mindst i takt med at netop karrosserisikkerhed får større og større betydning.

## 11 - § 1 g. Tekniske Tjenester

Med baggrund i at endnu ikke en eneste virksomhed har ansøgt om at blive Teknisk Tjeneste, hovedsageligt med baggrund i de høje udgifter forbundet med akkreditering ved Danak efter ISO 17025, så frygter vi at de i lovforslaget nævnte relevante paragrafer kan have svært ved at blive omsat i det virkelige liv.

Vi mener at det er på tide, at man alvorligt ser på alternative løsningsforslag.

Vi har netop pga. denne årsag tilskrevet Færdselsstyrelsen den 1. juli 2021:

*”I forlængelse af de nu 5 afholdte møder, ønsker vi hermed at fremsende vores ideer, for at forenkle krav og procedurer, og samtidigt give mulighed for Danmark at overholde EU-forordninger.*

*Det er SKAD’s opfattelse, at Færdselsstyrelsen bør, så vidt muligt, fokusere på fastholdelse af den danske nationale individuelle godkendelse med dertil danske nationale regelsæt, hvilket er den mulighed EU har givet i direktiver og forordninger.*

*Vi anser de af styrelsen uddelte arbejdsdokumenter for en væsentlig stramning med fokus på som om der foregår en egentlig køretøjsproduktion i Danmark, som det sker i f.eks. Sverige, Tyskland, Holland mv.*

*Danmark har ikke en egen køretøjsproduktion, der fremstiller motordrevne køretøjer. Derfor mener vi heller ikke at EU-typegodkendelseskrav bør være grundlag for danske nationale individuelle godkendelser.*

*Et mangeårigt tilbageblik på trafiksikkerheden ifm. om- og opbyggede køretøjer giver et klart billede af, at der generelt ikke er nogen statistik, der viser, at disse køretøjer har været årsag til trafikuheld med baggrund i om- eller opbygningen.*



Som SKAD ofte har foreslået, så vil specialiserede synshaller/afprøvningshaller kunne løse den afprøvende del af processen, hvorefter en kontrolenhed færdiggør processen. Her foreslog vi kategori 5 eller 3+ og 4+.

I Tyskland sker det fortsat at ændringer på køretøjer afprøves af de såkaldte TP-personer (af myndigheden godkendt person, udstyret med et TP-stempel/nummer), når der er tale om en national individuel godkendelse. Er der tale om en EU-godkendelse, så er det KBA-personer (KBA- stempel – Kraftfahrt Bundes Amt).”

Der findes mange ”synshaller” i Tyskland der har ansat en TP-person med godkendelse. Personen kan, med godkendelsen i ”lommen”, bevæge sig rundt til relevante placeringer, hvor afprøvning skal finde sted (stationær eller mobil).

Styrelsen kunne overveje at tillade danske TP-personer, der mobilt kunne indfinde sig på forskellige synshaller, hvor afprøvning af f.eks. motorcykler og biler kunne foretages.

I Tyskland sker afprøvnings ofte på offentlige veje under de forhold som forefindes der. Vi har tidligere anført at afprøvning af en motorcykel ved 130 km/t er tilstrækkelig for at vurdere køreegenskaber efter en ombygning.

Ved egentlige nybygninger (sammensætning af nye komponenter) eller afprøvnings, hvor trafikken ellers vil blive påvirket, kan et krav om testbane være relevant. Det skal understreges, at leje af testbaner er betydelige omkostninger.

En forudgående tekniske undersøgelse af den almene tilstand af et køretøj, lige som det sker i dag ved syn, kan sikre at køretøjet også er i en trafiksikker stand før afprøvning, hvilket ligeledes foregår i Tyskland på netop denne måde.

På opbyggerområdet kan man ved mobile TP-personer også give en fleksibel adgang for opbyggere ved nationale individuelle køretøjer.

Styrelsen kan også forenkle regler ved at tillade genbrug af allerede udførte afprøvnings, hvor ombygninger på køretøjer kan sammenlignes/er identiske. Disse ændringer kan betyde en væsentlig omkostningsbesparelse.

For eksempel afskæring af fender struts på en bestemt type motorcykel eller udskiftning med en bestemt aksel på en bil fra en bestemt nyere model. Arbejdsgangen og ændringen er identisk, og derfor mener vi ikke at det er nødvendigt at gentage en afprøvning for et hvert køretøj. Ved kontrol kan der fremlægges kopi af afprøvningsrapporten og dokumentation for at en identisk ombygning er sket.

Ved opbygning af køretøjer kan der tilsvarende ske det samme, som styrelsen jo allerede har klarlagt, at man f.eks. ved egenproduktion af en bagkofanger kan få lavet én afprøvning og rapport, hvorefter man kan anvende rapporten til de efterfølgende køretøjer, der udstyres med samme kofanger.



Et TP-system vil give mulighed for at gøre afprøvning nemmere tilgængelig, også bredt geografisk, samt skabe et mobilt markedet, der også sikrer at der forefindes tilstrækkelig mange TP-personer, hvilket sænker omkostninger, skaber fri konkurrence og fjerner flaskehalse.

## 14 - § 11 b. Vejsidesyn af motorcykler

Det er vores opfattelse, at Danmark dermed ikke indfører periodisk syn af motorcykler.

For at vejsidesyn kan effektueres på et retssikkerhedsmæssigt grundlag, så er der et krav om at ejeren af køretøjet til en hver tid har mulighed for at **få adgang til de digitale gemte oplysninger i myndighedernes IT-systemer**, herunder også den nye NIV-server (National Individual Vehicle), som Færdselsstyrelsen skal etablere.

Det er altafgørende at både erhverv og private har indsigt i **hvilke tekniske forhold** der gælder for et bestemt køretøj og **hvilket grundlag** der kan være årsag for påtale ved vejsidesyn. Vi har løbende påpeget den manglende retssikkerhed, da SKAT gennem årene har destrueret køretøjstekniske oplysninger, hvilket betyder at der ikke er adgang til disse. Dermed kan en ejer af et køretøj ikke dokumentere lovlighed af et køretøj synet og godkendt gennem tiden.

**DMR er ikke fyldestgørende og fejlbehæftet** og kan derfor ikke anvendes som reference. De fleste køretøjer før 2017, hvor der er foretaget konstruktive ændringer, er i dag ikke fyldestgørende digitalt tilgængelige, hvor oplysninger om disse ændringer kan findes.

Det er væsentligt at Transportministeren **sikrer den fornødne retssikkerhed**, og at tilfælde af tvivl om tidligere korrekt registrering kommer køretøjsejeren til gode.

## 16 - § 12 f. Offentliggørelse af data

Vi anser det for en nødvendighed, for at opretholde retssikkerheden, at både borgere og erhverv kan via Internettet få tilgang til de tekniske forhold omkring godkendelse af et køretøj, herunder også de **skete ændringer ifm. konstruktive ændringer**, samt evt. **godkendelsesdokumenter**, der giver konkret oplysning om godkendelse, måtte det være via producentdokumenter, dokumenter fra afprøvning eller køretøjsdele producenter.

Adgangen skal gives, så der ingen tvivl er om at et **køretøj fysisk svarer til godkendelser**.



Indtil dags dato er det endnu ikke muligt at sikre at alle data om et køretøj er til rådighed, hvilket betyder manglende retssikkerhed og frygt hos borgerne, ikke mindst fordi det eneste system der forefindes i dag, DMR, ikke er fyldestgørende og fyldt med fejl og mangler.

Transportministeren bør også se på datakvaliteten, da det har vist sig at dem, der indtaster data, ikke nødvendigvis indtaster dem korrekt eller med mangler.

## Side 10, afsnit 1

Transportministeren anfører på side 10, første afsnit, at et køretøj skal dokumenteres ved ombygning og konstruktive ændringer. Vi er enige med Transportministeren i, at dokumentation skal fremlægges.

Transportministeren anfører ligeledes, at det kan have i yderste konsekvens kan have betydning for færdselssikkerheden.

Vi vil gøre Transportministeren opmærksom på, at der **ingen evidens foreligger**, at de gennem mange år kørende om- og opbyggede køretøjer har forvoldt trafikuheld med baggrund i om- eller opbygningen. Der forefindes ligeledes **ingen statistik**, der antyder at der forefindes en egentlig trafikrisiko ved disse typer køretøjer.

Da der ene og alene er tale om nationale individuelle godkendte køretøjer, så ønsker vi at understrege, at en voldsom stramning ved indførelse af betydelige krav, der ikke har eksisteret forud, på ingen måde tilgodeser hverken branchens mulighed for en fremtidig eksistens, eller de mange borgere, der dyrker en hobby. Vi er yderst bekymret for vores medlemmers fremtid, der både omfatter erhverv og private.

Vi anerkender at det bestående system med synsvirksomheder af inhabilitetsårsager ikke kan fortsætte, men vi er bekymret for at en så voldsom stramning af godkendelsesregler, samt den manglende interesse fra virksomheder at ansøge om at blive Teknisk Tjeneste, vil fortsat skabe en monopollignende situation, som vi har set siden 2013, hvor kun én virksomhed har ageret i Danmark.

Derfor anmoder vi Transportministeren om at genoverveje muligheden for at indføre alternative muligheder, som f.eks. anført for oven under 11, § 1 g.

## side 11, afsnit 1 (fortsat fra side 10)

Transportministeren anfører at køretøjer uden EU-typegodkendelse skal dokumentere at disse lever op til EU-kravene.



I dag er der krav om at der fremlægges en, af en Teknisk Tjeneste (typisk TÜV eller DEKRA), udformet data-erklæring med tilhørende dokumentation om de tilpasninger der skal foretages ifm. støj- og forureningskrav. Denne metode har vist sig at være tilstrækkelig for at køretøjer kan indregistreres i Danmark, på samme måde som disse typer køretøjer kan indregistreres i andre EU-lande.

En voldsom stramning fremadrettet, vil have stor betydning for den fremadrettede mulighed for import af disse typer køretøjer, herunder ældre køretøjer fra bl.a. USA mv., som ofte importeres af hobbyårsager. Ydermere forefindes der flere virksomheder, der er specialiseret i netop import af disse køretøjer.

Det er vores opfattelse, at de fremlagte krav vil være så omkostningstunge, at disse direkte begrænse import til Danmark, samt gør re-eksport af disse svær, forårsaget af de høje importudgifter, der øger prisen på køretøjerne betydelig. Dermed kan man vurdere, at der ikke længere er tale om fri bevægelighed af varer indenfor EU.

Mange af disse køretøjer har tidligere været indregistreret i andre EU-lande og sælges derfor indenfor EU. Her mener Færdselsstyrelsen, at man ikke kan afvige fra de høje krav, da man ikke nødvendigvis kan stole på de andre EU-landes godkendelser.

***Vi mener at der direkte kan være tale om en teknisk handelshindring.***

### **Side 11, afsnit 3**

Transportministeren har bemærket, at branchen har givet opbakning til den nye ordning. Det er ikke helt vores opfattelse at en samlet branche har gjort dette, tværtom, så er der udtalt en del kritik af den nye ordning, da branchen mener at den for det første anses for overimplementering, samt giver den både en del praktiske og økonomiske udfordringer, der kan være svære for branchen at leve op til.

Hvad angår det individuelle køretøjsnummer (NIV-nr. – ”National Individual Vehicle”), så har vi gjort Færdselsstyrelsen opmærksom på, at der kan opstå betydelige registreringsafgiftsmæssige udfordringer. Den foreslåede proces ved at et køretøj kan få mange forskellige NIV-nr. i dennes levetid, når dette løbende bygges om, hvor kravet om løbende årgangsfastsættelse vil kunne betyde, at alle køretøjer meldt med et nyt NIV-nr. og/eller ny årgang, vil **skulle betale ny registreringsafgift iht. § 7a, stk. 2 i registreringsafgiftsloven.**

Dette vil gøre det umuligt på en fornuftig økonomisk måde at bygge køretøjer løbende om, hvilket ligeledes vil betyde at en hel branche, der netop lever af både at bygge om og at sælge komponenter til ombygning, må lukke deres forretning, da de store økonomiske konsekvenser vil have effekt på købeviljen hos forbrugeren.



## Side 13 – 2.1.1.1. Gældende ret, afsnit 1

Danmark har ingen egenproduktion af køretøjer fremstillet i ubegrænset serier, hvilket gør Danmark til et land, hvor der **udelukkende bygges national individuel godkendte køretøjer**.

Alle importerede tunge motordrevne køretøjer til opbygning, importeres ved udarbejdelse af en såkaldt producenterklæring, da de særlige danske regler ikke tillader anvendelse af lastbilsfabrikkens EU-typegodkendelse (oplyst af importøreren).

Mange ikke EU-typegodkendte brugte køretøjer importeres **fra andre EU-lande**, hvor disse har kørt gennem mange år. Vi mener at Danmark bør anerkende godkendelser fra andre EU-lande, hvor man ved import kan gennemføre en kontrol af køretøjets stand ift. de godkendelsesdokumenter, der medleveres fra et andet EU-land. Skulle man mod forventning finde et eller to punkter, som evt. kan mangle, så kan man nøjes med at kontrollere disse. Dermed skaber man retfærdighed og undgår høje genindregistreringsudgifter ved krav om massive tests og afprøvninger.

Transportministeren bør i dette afsnit også nævne, at de fleste om- og opbyggede brugte køretøjer, der importeres til Danmark ofte er forsynet med et godkendelsesdokument fra en **udenlandsk Teknisk Tjeneste**. Også data-erklæringer er oftest udarbejdet af udenlandske Tekniske Tjenester.

## Side 14 – 2.1.1.2. Transportministerens overvejelser

Transportministeren anfører at branchen har udtrykt bekymring, bl.a. pga. de lange ventetider for at få godkendelsen igennem systemet.

**Branchen er meget mere bekymret** for de **meget høje omkostninger og administrative byrder**, branchen pålægges ifm. godkendelse af op- og ombyggede køretøjer.

Der er både **høje administrative krav** ift. bestående ordning, **høje omkostninger** til Teknisk Tjeneste, som med stor sikkerhed skal blive en udenlandsk Teknisk Tjeneste, da ingen dansk virksomhed p.t. ønsker at ansøge om at blive Teknisk Tjeneste, og herefter **høje omkostninger** til Kontrolenheden, der skal bruge en rum tid til at undersøge og opmåle køretøjet. Det vil i sidste ende betyde, at danske opbyggere ikke længere kan levere det de danske vognmænd ønsker til en konkurrencedygtig pris, samt vil det øge importen af færdig opbyggede køretøjer fra andre EU-lande, der kan producere væsentligt billigere.

Det skal hertil bemærkes, at Danmark ikke har et eksisterende system til godkendelse af køretøjer, som der forefindes i andre lande. Desuden har Danmark en stor ulempe i at der mangler kvalificeret arbejdskraft og den fornødne ekspertise, for at kunne implementere et effektivt og konkurrencepræget godkendelsesmarked, der dækker de geografiske behov i landet.

## Side 18 – 2.1.2.1. Udpegelse af Tekniske Tjenester

Transportministeren anfører at der i dag forefindes 2 prøvningsinstanser, der er godkendt til få prøvningsområder, hvilket vi **ikke er enig i**. Der findes **kun én virksomhed (prøvningsinstans)**, der kan og må afprøve køretøjer, så som biler, motorcykler, lastbiler, påhængskøretøjer mv. Vi har påpeget at dette skaber monopolliggende forhold og et meget højt prisniveau, som ikke harmonerer med de priser der forefindes i andre EU-lande. De fysiske afstande og sprogforhindringer gør det dog vanskeligt at finde alternativer for danske virksomheder og borgere.

På Færdselsstyrelsens hjemmeside er der nævnt to, som Transportministeren anfører, hvor den ene Test-Tech-Syd kun havde meget begrænsede tilladelser og kun på motorcykelområdet. Dette har ført til at virksomheden ikke længere udfører arbejde som prøvningsinstans, da det økonomisk ikke kunne hænge sammen (oplyst af ejeren overfor SKAD).

<https://fstyr.dk/da/Krav-til-koeretoer/Tekniske-tjenester-og-proevningsinstanser#proevnings--og-kontrolinstanser-p%C3%A5-det-koeretoerjstekniske-omraade>

Der er **ingen virksomhed der har ansøgt om at blive Teknisk Tjeneste**, hvilket betyder at denne mulighed ikke vil kunne finde anvendelse i Danmark, såfremt der ikke findes alternativer.

Vi er meget bekymret for fremtiden, da høje krav, **kun én virksomhed** der må afprøve køretøjer og manglende kompetence vil skabe en stor udfordring for både virksomheder og borgerne.

## Side 20 – 2.1.3. Gebyrfinansiering

Transportministeren anfører priser for et registreringsyn hos en synsvirksomhed. Transportministeren anfører IKKE de udgifter, der påføres, når et køretøj skal godkendes, som allerede i dag har gjort det yderst bekosteligt at ombygge en bil eller motorcykel, og at opbygge et køretøj.

Som eksempel, så kan vi nævne afprøvning af ændring af et forhjul på en motorcykel. En ny fælg koster kr. 3.500. Afprøvning og rapport koster kr. 12.000+moms (indhentet tilbud fra prøvningsinstans). Dertil vil der skulle tillægges udgifter for Godkendelsesenhed og gebyr.

**Vi mener ikke at det på nogen måde hænger sammen.**





### Side 26 – 2.3.3. Offentliggørelse af synsdata

Som allerede nævnt for oven, så mener vi at det er **vigtigt for retssikkerheden**, at disse data også omfatter adgang til konstruktive ændringer foretaget på køretøjer.

Kun derved kan man sikre at en ejer kan dokumentere lovligheden af ens køretøj, samt købere kan informere sig om et køretøj også er korrekt godkendt.

Vi mener at oplysninger om hvilke konstruktive ændringer er foretaget, **skal fremgå af et register** (NIV-server). Det skal være muligt at kunne identificere et køretøj på bl.a. stelnummer, som det er muligt i dag i DMR.

**I dag findes der ikke et register**, der giver adgang til disse data på køretøjer, typisk før 2017. For det første kom **ombygningsregler først i synsreglerne 1.1.2017** (afsnit 18.05 i synsvejledningen), samt er de fleste data fra det Centrale Register for Motor-køretøjer, der senere blev til Digital Motor Register, **blevet destrueret af SKAT**, samt er konstruktive ændringer typisk først blevet synet og registreret efter der kom regler i synsvejledningen (VOSAK). Det betyder at det vil være ualmindeligt svært for mange køretøjsejere før 2017 at kunne dokumentere lovligheden af ens køretøj, fordi der aldrig blev oplyst fra myndigheders side, at en køretøjsejer skulle gemme kvitteringer og dokumenter i hele et køretøjs levetid, samt har man som køber eller sælger ikke været bevist om at dokumenter skulle følge med ved køb af et brugt køretøj.

**Det var der ikke kutyme for i Danmark**, da der heller ikke var tilstrækkelige regler for korrekt syn og godkendelse af konstruktive ændringer gennem alle år, indtil 2017.

### Side 29 – 4.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Det er vores og hele branchens opfattelse, at de nye regler vil have **en betydelig negativ effekt på økonomien**. Vi antager sågar, at flere ordre fra f.eks. vognmænd, vil blive placeret i udlandet, da omkostningsniveauet i Danmark vil gøre det **svært at konkurrerer med udenlandske virksomheder**, der både har et lokalt effektivt system, samt af historiske årsager kender til de forskellige processer og har gennem mange år haft mulighed for at implementere disse, som Danmark ikke har haft, da man ikke har medtaget f.eks. EU-direktivet 2007/46 m.v. i lovteksten.

### Side 30 – 4.2. Administrative byrder for erhvervslivet

Mange virksomheder i opbygger- og værkstedskredse ejes af **dygtige håndværkere** (ejerledere), der indtil videre kun har håndteret en meget lille del af papirgangen.



Dermed forefindes der ikke hverken den fornødne ekspertise eller kendskab og interne processer, for at implementere regelsættet på så kort tid, hvilket vil betyde lukning af erhvervsvirksomheder, som vi har set det i Norge, da man introducerede EU-direktivet 2007/46.

**Vi er derfor yderst bekymret for** at en øget administrativ byrde vil have fatale konsekvenser for flere virksomheder.

## Side 30 – 5. Administrative byrder for borgerne

Det skal understreges, at borgerne principielt ikke har stået overfor krav at håndtere dokumenter gennem mange år. Kravet **blev først effektueret med implementering af synsregelændringen pr. 1.1.2017**, hvor der blev indskrevet egentlige ombygningsregler. Det er borgerens pligt at fremføre køretøjer til syn efter der er foretaget konstruktive ændringer, forstå lovgivningen, kende de juridiske konsekvenser og også betale for de omkostninger en godkendelse fører med sig.

**Derfor er vi helt uenig** i tabellen på side 35, at der ingen konsekvenser er for borgerne, tværtom, så pålægges der væsentlige både administrative og økonomiske byrder på borgerne og derigennem fastholde en hobby og de heraf følgende sociale arrangementer og foreningsliv.

Der findes titusinder, måske hundredtusinder borgere, der bygger løbende om på deres biler og motorcykler hjemme i garagen. Personalisering af ens køretøj har altid været en hobby og er det fortsat, lige som i alle andre lande i verden.

Hertil køber borgerne udstyr og tilbehør i stor stil hos danske og udenlandske virksomheder, som herefter bliver monteret af borgerne iht. vejledningen. I de tilfælde hvor borgeren ikke selv har kompetencerne, får borgeren et dansk værksted til at montere.

Efter ombygningsreglerne blev implementeret i 2017, blev der fra synsvirksomhedernes side krævet dokumentation fra borgerne, når der blev fremført en konstruktiv ændring.

Det skal dertil understreges, at mange borgere ikke var bevist om krav, og derfor blev mange køretøjer ikke korrekt anmeldt og synet uden at konstruktive ændringer blev registreret, hvor synsmanden selv ikke har taget initiativ til at syne de konstruktive ændringer. Også mange synsmedarbejdere har ikke kompetencen for at syne konstruktive ændringer, eller kender til de fysiske ændringer, hvilket dog de sidste år er heldigvis blevet bedre.

Det betyder at der i dag forefindes en relativ stor køretøjspark, der ikke er korrekt synet og konstruktive ændringer er ikke korrekt registreret.



De nye regler vil gøre det for mange umuligt at kunne fortsætte deres hobby, med **relativ store konsekvenser for erhvervslivet, da købet af dele og tilbehør vil stagnere.**

Samtidigt vil det have betydning, at borgere, der i årevis er f.eks. kørt på deres motorcykel, som de har købt brugt i ombygget stand, **ikke længere vil kunne benytte køretøjet**, der er fuld trafiksikker og synet flere gange ved ejerskifte i ombygget tilstand, dog uden at ombygninger er blevet noteret, såfremt der sker vejsidesyn.

Borgerne har det i forvejen **svært ved at forstå lovttekster og regelsæt**, da disse ofte er skrevet på en måde, som henvender sig til jurister og ikke til den almene befolkning eller erhvervslivet.

Vi mener at lovforslaget vil have **betydelige både administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne** og mærkbare heraf følgende **negative konsekvenser for erhvervslivet.**


Som organisation for både erhverv og private, har det ligget os på hjertet at få forståelse for fortidens forhold og mangel på efterlevelse af EU-lovgivning i Danmark, hvilket repræsenterer i dag et kæmpe problem for både erhverv og borgerne.

Der er ingen evidens gennem de mange år, at de forhold, at både erhverv og borgerne har bygget om på deres køretøjer, har haft en negativ effekt på trafiksikkerheden. Med baggrund i dette faktum, så mener vi at Transportministeren bør tage hensyn til at mange kommer i klemme fremadrettet, som i de fleste tilfælde har handlet i god tro.

**Transportministeren kan derfor overveje at trække en streg i sandet**, så lovforslaget gælder for ombygning af køretøjer efter lovens vedtagelse, dvs. med fremadrettet virkning og ikke med tilbagevirkende kraft, så allerede ombyggede køretøjer, hvor forholdene ikke svarer til de fremtidige krav, kan fortsætte med at køre i Danmark. Omvendt, så vil de nye regler, såfremt de kommer til at gælde alle allerede ombyggede indregistrerede køretøjer, ramme mange uskyldige borgere, der også pga. myndighedernes mangel på implementering og deraf følgende mangel på kompetencer, står i dag i en meget problematisk situation.

Det er vores håb om at Transportministeren lytter til vores input og kan se muligheder for at sikre en fornuftig implementering af tilstrækkelige regler, for at etablere et godkendelsessystem over tid, evt. i etapeform.

Med venlig hilsen

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



---

**Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Cc:** TRM Trine Niss Bjørning (TNB@TRM.dk)  
**Fra:** mail@atax.dk (mail@atax.dk)  
**Titel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)  
**E-mailtitel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (Id nr.: 796156)  
**Sendt:** 29-07-2021 13:23

På vegne af ATAX kan jeg oplyse, at vi ikke har bemærkninger til fremsendte.

Venlig hilsen  
Josephine Heger Søndergaard

The logo for ATAX consists of the letters 'A', 'T', 'A', and 'X' in a bold, sans-serif font. The 'A' is blue, while the 'T', 'A', and 'X' are green. The letters have a slight 3D effect with a dark shadow on the bottom.

Arbejdsgiverforening for persontransport

Avedøreholmen 96 C

2650 Hvidovre

Mail: [mail@atax.dk](mailto:mail@atax.dk)

Tlf. 38 71 80 00

---

**Fra:** trm@trm.dk <trm@trm.dk>

**Sendt:** 2. juli 2021 11:26

**Til:** 3f@3f.dk; mbso@tec.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; mail@atax.dk; atl@di.dk; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; info@acr.dk; brs@brs.dk; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; Morten Rix-Møller <morten@limousineservice.dk>; 'Ejner Larsen' <post@cat-taxi.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; danak@danak.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmusport.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; dasu@dasu.dk; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; 'info@dcu.dk' <info@dcu.dk>; de@danskenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringsager@danskerhverv.dk>; dhf@danskhandicapforbund.dk; info@kranforening.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; info@dpt-dk.org; info@danskecykelhandlere.dk; chris@dkl.nu; post@dmoge.dk; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; dch@dch.dk; dfim@dfim.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; hoering@di.dk; hoering@di.dk; Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; sekretariatet@fdel.dk; Erhvervsministeriet <em@em.dk>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; letbyrder@erst.dk; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; formand@fda-biler.dk; jk@hfr-trailer.dk; jep@bplatz.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Justitsministeriet <jm@jm.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; hoering@lf.dk; ml@maskinlev.dk; tn@mctc.dk; Miljø- og Fødevarerministeriet <mfvm@mfvm.dk>; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Motorhistorisk Samråd <mhs@motorhistorisk.dk>; Motorstyrelsen <motorst@motorst.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; 'info@seges.dk' <info@seges.dk>; Sikkerhedsstyrelsen <sik@sik.dk>; skad@skad.dk; Skatteministeriet <skm@skm.dk>; mail@sld.nu; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; 'stps@stps.dk' <stps@stps.dk>; info@teknologisk.dk; Trafikstyrelsen <info@trafikstyrelsen.dk>; mba@moviatrafik.dk; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Vejdirektoratet <vd@vd.dk>; Veteranknallertklubben Arkiv <admin@vkka.dk>; info@campingoutdoordanmark.dk; info@danish.care; info@dfac.dk; dmcusekretaer@gmail.com; dsk.formand@gmail.com;

morten@horsenspolstring.dk; trr@mil.dk; KranBlok@dtl.eu; kontakt@polio.dk

**Emne:** Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (Id nr.: 796156)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) i ekstern høring.

Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65338>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) senest onsdag den 18. august 2021 med angivelse af journalnummer 2020-9019 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) og telefon 72267010.

Venlig hilsen

**Tamara Spalevic**

Fuldmægtig

**Transportministeriet**

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

[tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

---

**Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Trine Niss Bjørling (TNB@TRM.dk)  
**Fra:** Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk)  
**Titel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)  
**E-mailtitel:** SV: Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (ld nr.: 796156)  
**Sendt:** 07-07-2021 09:58

TUR har ingen bemærkninger

Med venlig hilsen

**Annette Arrild Toft**

Uddannelsessekretær  
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700  
Tlf. direkte: 81454513  
E-mail: [aat@tur.dk](mailto:aat@tur.dk)



---

**Fra:** trm@trm.dk <trm@trm.dk>

**Sendt:** 2. juli 2021 11:26

**Til:** 3f@3f.dk; mbso@tec.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; mail@atax.dk; atl@di.dk; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbggroup.com; info@acr.dk; brs@brs.dk; bil@di.dk; info@bilsynsbranchen.dk; Morten Rix-Møller <morten@limousineservice.dk>; 'Ejner Larsen' <post@cat-taxi.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; danak@danak.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmsport.dk>; 'clhe@lf.dk' <clhe@lf.dk>; dasu@dasu.dk; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; 'info@dcu.dk' <info@dcu.dk>; de@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; dhf@danskhandicapforbund.dk; info@kranforening.dk; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; cgr@danskerhverv.dk; info@dpt-dk.org; info@danskecykelhandlere.dk; chris@dki.nu; post@dmoge.dk; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; dch@dch.dk; dfim@dfim.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; hoering@di.dk; hoering@di.dk; Flemming Horn Nielsen <flemming@horn-nielsen.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; sekretariatet@fdel.dk; Erhvervsministeriet <em@em.dk>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; letbyrder@erst.dk; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; formand@fda-biler.dk; jk@hfr-trailer.dk; jep@bplatz.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; Forsikring og Pension <fp@forsikringogpension.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Justitsministeriet <jm@jm.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; hoering@lf.dk; ml@maskinlev.dk; tn@mctc.dk; Miljø- og Fødevareministeriet <mfvm@mfvm.dk>; kontor@mff-dk.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; Motorhistorisk Samråd <mhs@motorhistorisk.dk>; Motorstyrelsen <motorst@motorst.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; pol-nfae@politi.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; 'info@seges.dk' <info@seges.dk>; Sikkerhedsstyrelsen <sik@sik.dk>; skad@skad.dk; Skatteministeriet <skm@skm.dk>; mail@sld.nu; SMVDanmark <SMV@SMVdanmark.dk>; 'stps@stps.dk' <stps@stps.dk>; info@teknologisk.dk; Trafikstyrelsen <info@trafikstyrelsen.dk>; mba@moviatrafik.dk; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Vejdirektoratet <vd@vd.dk>; Veteranknallertklubben Arkiv <admin@vkka.dk>; info@campingoutdoordanmark.dk; info@danish.care; info@dfac.dk; dmcusekretaer@gmail.com; dsk.formand@gmail.com;

morten@horsenspolstring.dk; trr@mil.dk; KranBlok@dtl.eu; kontakt@polio.dk

**Emne:** Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v. (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) (Id nr.: 796156)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Hermed sendes udkast til lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven (national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler) i ekstern høring.

Høringsmaterialet er vedhæftet. Det kan desuden findes på Høringsportalen:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65338>

Eventuelle høringssvar bedes sendt til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) senest onsdag den 18. august 2021 med angivelse af journalnummer 2020-9019 i emnefeltet.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Trine Niss Bjørling på mail [tnb@trm.dk](mailto:tnb@trm.dk) og telefon 72267010.

Venlig hilsen

**Tamara Spalevic**

Fuldmægtig

**Transportministeriet**

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

[tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)