



## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

26. oktober 2022  
2021-59

### Forslag til nyt FN-regulativ om krav vedrørende godkendelse af motorkøretøjer med hensyn til direkte udsyn

KOM (2022) 532.

*Nyt notat.*

#### 1. Resumé

*I forbindelse med møde den 14.-16. november 2022 i arbejdsgruppen "World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) under FN's "Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee" (UNECE) har Europa-Kommissionen fremlagt et forslag til Mega Decision. Europa-Kommissionen søger at opnå medlemsstaternes tilslutning til, at Europa-Kommissionen på vegne af EU kan stemme for ændringer af FN-regulativer og -resolutioner samt nye regulativer, som behandles til WP.29-mødet.*

*Et af de forslag, der indgår i den fremlagte Mega Decision, er forslag til et nyt FN-regulativ om krav vedrørende godkendelse af motorkøretøjer med hensyn til direkte udsyn til vedtagelse på mødet.*

*Formålet med forslaget til det nye regulativ er at forbedre trafik-sikkerheden for især bløde trafikanter. Der stilles krav til, hvor stor en del af omgivelserne uden for køretøjet, som førere af lastbiler og busser skal kunne se direkte gennem køretøjets ruder, såkaldt direkte udsyn.*

*Forslaget vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle, økonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Der kan dog blive behov for ændringer på bekendtgørelsesniveau.*

*Regeringen ser positivt på forslaget til nyt FN-regulativ og støtter det overordnede formål med at forbedre beskyttelsen af bløde trafikanter.*



## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har fremlagt forslag til Mega Decision i henhold til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde artikel 218, stk. 9, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser. Forslaget har til formål at opnå medlemsstaternes tilslutning til, at Kommissionen på EU's vegne kan stemme for en række ændringer af FN-regulativer og -resolutioner samt nye regulativer i forbindelse med afholdelse af møde den 14.-16. november 2022 i arbejdsgruppen ”World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) under UNECE.

En såkaldt Mega Decision indeholder en pakke med forslag til ændringer af en række køretøjstekniske krav i FN-regi til systemer, komponenter og separate tekniske enheder i motorkøretøjer. Rådet giver ved vedtagelse af Mega Decision Kommissionen mandat til på vegne af medlemsstaterne at godkende forslagene indeholdt i pakken.

Inden for EU-typegodkendelsesreglerne for motorkøretøjer anvendes FN-regulativerne til at udfylde gældende direktiver og forordninger med tekniske krav. Herved fastsættes de detaljerede krav til køretøjernes systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

Den fremlagte Mega Decision indeholder et forslag til nyt UNECE-regulativ om krav om godkendelse af tunge motorkøretøjer med hensyn til direkte udsyn.

Forslaget er udarbejdet af en uformel FN-arbejdsgruppe med betegnelsen ”Informal group on awareness of Vulnerable Road Users proximity in low speed manoeuvres” (VRU-Proxi).

Arbejdsgruppen VRU-Proxi fik i 2017 til opgave at udvikle et (eller flere) udkast til UNECE-regulering(er), der kan forbedre førerens evne til at opdage bløde trafikanter. Gruppen skulle overveje:

- a) Godkendelse af køretøjer med hensyn til køretøjsførerens direkte udsyn.
- b) Godkendelse af systemer til detektion af bløde trafikanter og installation af sådanne systemer på køretøjerne.
- c) Godkendelse af enheder til indirekte udsyn og deres installation på køretøjerne.



Gruppen skulle fokusere på køretøjer i kategori M (personbiler og busser) og N (vare- og lastbiler) og skal også overveje relevansen af at inddrage køretøjer i kategori O (påhængsvogne).

Forslaget til nyt regulativ forventes senere at blive omfattet af EU-reguleringen som følge af artikel 9, stk. 5 og 7, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed<sup>1</sup> (GSR-forordningen).

På baggrund af artikel 9, stk. 5 og 7, i GSR-forordningen har Kommissionen fået kompetence til at vedtage gennemførelsesretsakter for bestemmelser om ensartede procedurer og tekniske specifikationer som sikrer, at køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 bliver konstrueret og fremstillet således, at de giver føreren et større direkte udsyn i forhold til bløde trafikanter fra førersædet ved i videst muligt omfang at reducere de blinde vinkler foran og i førerens side, idet der tages hensyn til særlige karakteristika ved forskellige køretøjsklasser.

Kravene til førerens direkte udsyn som følge af GSR-forordningen finder anvendelse fra 7. januar 2026 i forbindelse med typegodkendelse (forhåndsgodkendelse) af nye typer af lastbiler og busser og fra 7. januar 2029 med hensyn til tilladelse til ibrugtagning af sådanne nye køretøjer.

Færdselsstyrelsen har deltaget i arbejdet i VRU-Proxi og har arbejdet for bedst muligt udsyn fra tunge køretøjer i forhandlingerne.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med forslaget til det nye regulativ er at forbedre trafiksikkerheden for især bløde trafikanter. Der stilles krav om, hvor stor en del af omgivelserne uden for køretøjer, som førere af lastbiler og

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter, og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166



busser skal kunne se direkte gennem køretøjets ruder, såkaldt direkte udsyn.

Forslaget til nyt FN-regulativ retter sig mod store lastbiler (kategori N3), men som også omfatter busser og små lastbiler (kategori M2/M3 og N2). Forslag til FN-regulativ om førerens direkte udsyn fastsætter de tekniske krav til direkte udsyn.

I praksis vil kravene alene berøre lastbiler, da busser allerede har et bedre udsyn til bløde trafikanter. Lastbiler under 7,5 tons og minibusser forventes at skulle opfylde de mindstekrav for direkte udsyn, som gælder for personbiler.

Med forslaget fastsættes tre differentierende minimumskrav for direkte udsyn fra store lastbiler (N3):

- Niveau 1: som er det niveau, der kræver det bedste direkte udsyn, og det kræves for lastbiler, som i særlig grad anvendes i byer.
- Niveau 2: som kræver næstbedste direkte udsyn og som kræves for lastbiler, som grundet deres anvendelse (f.eks. kørsel i grusgrave og på byggepladser) kun i begrænset omfang kan konstrueres til kørsel i byer, men som alligevel jævnlige kører i byer.
- Niveau 3: som kræver det laveste niveau af direkte udsyn, og som kræves for lastbiler, som hovedsageligt anvendes til langturstrafik uden for byerne.

Denne inddeling begrundes i, at lastbiler – især af hensyn til førerens komfort – bygges forskelligt afhængigt af den tiltænkte brug. Lastbiler, som hovedsageligt anvendes til distribution af varer (niveau 1), forsynes med et lavt placeret førerhus, som giver gode indstigningsmuligheder for førere, og som samtidigt giver et relativt godt udsyn ud af lastbilen. Lastbiler, som anvendes til transport af byggematerialer (niveau 2), benytter ofte ekstra store dæk og ekstra højde under lastbilen, for at sikre lastbilen mod at køre fast i grusgrave og på byggepladser. Dermed kommer førerhuset også til at sidde højere og førerens direkte udsyn er dermed mindre end ved niveau 1 lastbiler. Endelig indrettes lastbiler som kører lange stræk (niveau 3) efter, at føreren får bedst mulig komfort, bedst mulig plads til køje, køleskab og andet udstyr i førerhuset og dermed er bedst muligt udhvilet under kørslen. Desuden tilsigtes, at føreren får et godt overblik over forankørende person- og varebiler, når lastbilen kører på motorvejen. Som følge heraf er førerhuset placeret højt over lastbilens motor for at skabe den nødvendige



plads. Sådanne lastbiler har dermed også mere begrænset direkte udsyn til bløde trafikanter end niveau 1 lastbiler.

Den anvendte målemetode til fastsættelse af krav til direkte udsyn er udviklet af organisationen Transport for London (TfL) til brug for en begrænsning af kørsel med lastbiler i London, hvor der stilles særlige krav til direkte udsyn fra køretøjerne.

Det er formålet, at forslaget til FN-regulativ implementeres i EU-lovgivningen. De foreslåede krav i FN-regulativet vurderes at medføre, at ca. 10 % af de lastbilsmodeller, som findes på markedet på nuværende tidspunkt, ikke længere vil kunne godkendes, sælges og registreres, efter 7. januar 2029.

Alle store lastbiler (N3) vil blive indplaceret på niveau 1 til 3 på baggrund af tilladt totalvægt, antallet af hjul, antallet af hestekræfter, samt om der er (plads til) en køje i førerhuset. Inddelingen i niveauer fritager ikke nye lastbiler, som registreres efter 7. januar 2029, fra at opfylde et mindstekrav til direkte udsyn. Der er alene tale om, at der indføres differentierede krav til lastbiler med forskellig udformning og anvendelse, og der gælder således krav om direkte udsyn for alle lastbiler.

Med regulativforslaget vil kravene til direkte udsyn fra busser og små lastbiler blive fleksible, således at disse køretøjer enten skal have ruder, hvis underkant ikke er mere end 145 cm over vejbanen, opfylde kravene til personbiler, og dermed give føreren et udsyn svarende til udsynet fra en stor personbil eller opfylde kravene til Niveau 1 for lastbiler, som kører i bymæssig bebyggelse. De foreslåede bestemmelser om højde af underkant af siderude og om opfyldelse af krav til personbiler vil give føreren et bedre direkte udsyn end det, der kræves i niveau 1 for lastbiler, som i særlig grad anvendes i byer.

Forslaget indeholder endvidere administrative bestemmelser om ansøgning af typegodkendelse med hensyn til køretøjers direkte udsyn. Forslaget pålægger således producenter af lastbiler og busser en ekstra administrativ belastning i forhold til test af køretøjer, og i forhold til ansøgning om godkendelse.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant.



## 5. Nærhedsprincippet

Det er vurderingen, at nærhedsprincippet er overholdt for forslaget til FN-regulativ, da forslaget harmoniserer regler for køretøjer med hensyn til direkte udsyn. Ved national regulering er der risiko for, at medlemsstaterne fortsætter med nationale regler, der kan være forskellige mellem medlemsstaterne imellem. Dette vil hæmme varers frie bevægelighed grundet juridisk usikkerhed og barrierer i form af nationale regler.

Godstransporten i Europa er i vid udstrækning grænseoverskridende, og transportsektoren er derfor særdeles afhængig af ensartede krav mellem medlemsstaterne imellem, da afvigende nationale krav medfører dobbeltregulering af transportvirksomhederne, og visse tilfælde endog modstridende regulering, som forhindrer transportens gennemførelse til skade for erhvervet. Der er således allerede i dag tiltag til national regulering, som medfører forskellige krav til lastbiler mellem medlemsstaterne imellem og som dermed hæmmer varers og tjenesteydelsers frie bevægelighed i EU, om end - indtil videre - kun i begrænset omfang.

Formålet med forslaget til UNECE-regulering og dernæst implementering i EU-lovgivningen er i videst muligt omfang at erstatte nationale tiltag som hindrer europæisk samhandel til skade for transportsektoren, med ensartede krav som i EU. Et sådant mål kan ikke nås med national regulering.

## 6. Gældende dansk ret

Færdselslovens<sup>2</sup> § 68, stk. 1, bemyndiger transportministeren (kompetence delegeret til Færdselsstyrelsen) til at kunne fastsætte nærmere regler vedrørende krav til køretøjers indretning og udstyr mv. Disse regler er blandt andet udmøntet i udstyrsbekendtgørelsen<sup>3</sup> og i Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr<sup>4</sup>. Det fremgår af punkt 10.03.001 og 10.03.002 i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, at:

- Motordrevet køretøj skal være således indrettet, at der fra førerpladsen er fornødent, direkte udsyn fremad og til siderne.

---

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 1710 af 13. august 2021 af færdselsloven, med senere ændringer.

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 855 af 11. juni 2020 om køretøjers indretning og udstyr m.v.

<sup>4</sup> Senest udstedt ved bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, med senere ændringer



- Motordrevet køretøj skal være forsynet med anordninger til renholdelse af eventuel forrude.
- Der må ikke i førerens direkte synsfelt fremad og til siderne være anbragt genstande, der reducerer udsynet unødigt.

Detailforskrifter for køretøjer fastsætter dog ikke yderligere detaljerede krav til førerens udsyn.

Derudover er direkte udsyn fra lastbiler og busser ikke omfattet af EU-regulering på nuværende tidspunkt.

## **7. Konsekvenser**

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Det er forventningen, at forslaget, som er indeholdt i Kommissionens forslag til Mega Decision, vedtages og senere vil blive omfattet af EU-lovgivningen.

Der vil i den forbindelse blive behov for ændringer i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, således at nye EU-krav afspejles i de danske tekniske krav til køretøjer.

Det er den foreløbige vurdering, at forslaget ikke fordrer ændringer eller tilpasninger i anden dansk regulering.

### ***Økonomiske konsekvenser***

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes ikke at medføre statsfinansielle konsekvenser, da der ikke med forslaget lægges op til ændring af myndighedsopgaver m.v. Forslaget forventes at blive benyttet som gennemførelsesbestemmelser til den allerede vedtagne GSR-forordning.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes at kunne nedbringe antallet af dræbte og tilskadede i trafikken med deraf følgende positive samfundsøkonomiske konsekvenser grundet krav om forbedret udsyn fra tunge køretøjer.

Det er således forventningen, at de kommende krav til det direkte udsyn fra lastbiler og busser har potentiale til at reducere antallet af ulykker mellem tunge køretøjer og bløde trafikanter og dermed forbedre trafiksikkerheden, især i de større byer.



### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Da der ikke er danske køretøjsproducenter, som bliver omfattet reguleringen, forventes forslaget ikke at få væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for det danske erhverv. GSR-forordningen stiller i dag krav til førerens direkte udsyn for lastbiler fra 7. januar 2029. De foreslåede krav i FN-regulativet vurderes at medføre, at ca. 10 % af de lastbilsmodeller, som findes på markedet på nuværende tidspunkt, ikke længere vil kunne godkendes, sælges og registreres efter den 7. januar 2029. De 10% af køretøjerne, som vurderes at blive berørt af forslaget til FN-regulativet, vil i vid udstrækning kunne udskiftes i forbindelse med den løbende udskiftning af transportvirksomhedernes vognpark, hvorved transportvirksomhedernes merudgift til indkøb af lastbiler og busser begrænses betydeligt. Dette vil naturligvis afhænge af, hvor ofte virksomheden køber nye lastbiler eller busser. Det må dog forventes, at de økonomiske konsekvenser for bilproducenterne vil få afsmitende virkning på priserne på lastbiler og busser og dermed også en mindre afsmitende påvirkning for det danske transporterhverv.

Forslaget indeholder administrative bestemmelser om ansøgning af typegodkendelse med hensyn til køretøjers direkte udsyn. Forslaget pålægger således producenter af lastbiler og busser en mindre administrativ belastning i forhold til test af køretøjer, og i forhold til ansøgning om godkendelse.

Ved udarbejdelsen af forslaget til FN-regulativ deltog såvel repræsentanter for køretøjsproducenterne og de tekniske tjenester, der foretager afprøvning af køretøjer for de typegodkendende myndigheder. Der er ved udarbejdelsen af forslaget lagt vægt på at reducere administrative omkostninger mest muligt.

### **Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet**

Forslaget vurderes at kunne nedbringe antallet af dræbte og tilskadede i trafikken i såvel Danmark som resten af EU, da forbedret direkte udsyn giver førere af lastbiler og busser bedre mulighed for at erkende og undgå ulykker. Derved forventes forslaget at få positiv påvirkning af sundheden i såvel Danmark som EU. Da der ikke er danske køretøjsproducenter, som bliver omfattet af reguleringen, forventes beskæftigelsen, arbejdsmarkedet, og miljøet i Danmark ikke at blive påvirket. Forslaget vurderes ikke at påvirke ligestillingen og vurderes ikke at få konsekvenser for forbrugerbeskyttelsen og udviklingslandene.





## 8. Høring

Et udkast til FN's forslag til regulativ har været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Transport den 29. september 2022 med frist for bemærkninger den 5. oktober 2022. Der er modtaget hørings-svar fra Dansk Industri.

### Dansk Industri

DI-Transport kan i princippet støtte, at Europa-Kommissionen, på vegne af EU, kan stemme for ændringer af FN-regulativer og –resolutioner samt nye regulativer ved "United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations", den 14.-16. november 2022.

For så vidt angår forslaget til ny regulativ, der angår godkendelse af motorkøretøjer med hensyn til førerens direkte udsyn: "Proposal for a New UN Regulation on Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicles with Regard to their Direct Vision". Skal det bemærkes, at DI-Transport sammen med den øvrige del af vejgodstransportbranchen har deltaget i det igangværende analysearbejde om direkte udsynszoner for lastbiler, undersøgelse af London-modellen. Undersøgelsen er igangsat af Færdselsstyrelsen med Rambøll som teknisk rådgiver.

Branchen har i analysen bemærket, at der er bred enighed om at arbejde for højere trafikikkerhed og tryghed i de større byer i forbindelse med mødet mellem lastbiler og den lette trafik (fodgængere, cyklister, el-løbehjul, miniknallerter mv.). I forhold til forslaget om at forbedre det direkte udsyn fra lastbiler er der dog divergerende meninger om, hvorvidt der bør indføres udsynszoner med krav til lastbiler.

Branchen finder, at krav om udsynszoner først og fremmest bør indføres via EU-regulering for at sikre ensartede regler i alle EU-medlemslande. Hertil kommer, at der fra 2024 på EU-niveau allerede er besluttet at indføre nye tekniske sikkerhedskrav til lastbiler, ligesom EU har vedtaget gradvis indførelse af yderligere skærpede regler frem mod 2028.

Der lægges vægt på, at indtil de nye EU-regler er implementeret til det ønskede niveau af direkte udsyn, bør man i Danmark arbejde med frivillige ordninger, f.eks. gennem krav i udbud samt under-visning/information og kampagner over for offentligheden. Det skal desuden noteres, at stort set alle lastbilleverandører i dag er



foran EU-kravene, og at der derfor allerede i dag findes lastbiler på markedet, der opfylder høje udsynskrav. Mange af sådanne lastbiler benyttes derfor allerede nu i de større danske byer.

De krav, der stilles til transportørerne ved implementering af direkte udsynszoner i henhold til London-modellen, vil være meget store for transportørerne i forhold til zonernes effekt på sikkerhed og tryghed. En London-model i Danmark vurderes såvel administrativt som omkostningsmæssigt at være ude af proportion i forhold til opnåelsen af det ønskede mål om reduktion af trafikulykker i de større byer, hvor lastbiler er involveret.

Det understreges, at markedet for salg af nye lastbilmodeller i sig selv bevirker, at trafikikkerheden øges, da nye lastbilmodeller er installeret med stedse mere avancerede tekniske løsninger, som alt andet lige er til gavn for trafikikkerheden ved kørsel i de større byer.

Det er producenternes vurdering, at de vil kunne efterleve gældende krav, indenfor tidsrammen, men det skal tages i betragtning, at mange lastbiler i dag, vil få svært ved at køre i byzonerne, medmindre de ombygges for et betydeligt beløb, og denne omkostning vil være urimelig, at pålægge transportbranchen. Selve indfasningen bør derfor fra Færdselsstyrelsen koordineres med branchen generelt, så man undgår situationer, hvor leveringen af varer i byerne kunne blive kritisk pga. manglende godkendte lastbiler.

Producenterne er med hensyn til Direct vision allerede i stand til, med nye kamerasystemer, at efterleve nuværende krav til London vision, som til dels ligger til grund for dette forslag. Men dette kræver, at kunden bestiller systemet og allerede nu tager kommende ændringer i betragtning.

Endelig skal nævnes, at transportørerne møder mange andre krav i øjeblikket. Det gælder især i forhold til den grønne omstilling samt til de planlagte nye lastbil-kørselsafgifter fra 2025.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Arbejdsgruppen VRU-Proxi har haft deltagelse af en række EU-medlemsstater, som har deltaget i forhandlinger om det fremlagte forslag til FN-regulativ, herunder Danmark.

VRU-Proxi har indstillet forslaget til nyt FN-regulativ på baggrund af opnåelse af konsensus i arbejdsgruppen. Der er således generel



enighed i VRU-Proxi – og dermed også blandt de deltagende EU-medlemsstater - om det fremlagte forslag. Enkelte medlemsstater og bilindustrien har dog tidligere udtrykt en vis betænkelighed ved forslaget mulige indvirkning på bilindustrien og har søgt, og søger stadig, udvande og reducere kravene i forslaget på sigt, herunder ved senere ændringer af reguleringen.

Forhandlingerne om bedre udsyn har været kompliceret af, at kravene vurderes at få betydelige økonomiske konsekvenser for lastbilsproducenterne og muligvis også mindre konsekvenser for busproducenterne.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen ser positivt på, at der arbejdes for forbedret beskyttelse af bløde trafikanter og støtter arbejdsgruppens overordnede formål.

Regeringen finder det positivt, at den metode til evaluering af det direkte udsyn fra lastbiler og busser, som er udviklet til brug i London, lægges til grund for arbejdsgruppens forslag til FN-regulering af området.

Regeringen finder det positivt, at et kommende FN-regulativ om direkte udsyn fra lastbiler og busser på sigt forventes at blive optaget i EU-reguleringen og dermed også får virkning for lastbiler og busser, som kører ind i Danmark fra andre lande.

Regeringen finder det vigtigt, at krav til udsyn fra lastbiler skal være teknisk gennemførlige uden at have betydelige negative konsekvenser for transportsektorens miljøpåvirkning og førerens arbejdsmiljø. Endvidere bør målemetoder til måling af direkte udsyn blive teknisk gennemførlige og giver præcise resultater, som kan kontrolleres og verificeres af myndigheder eller af andre målelaboratorier. Regeringen har samtidig fokus på, at målemetoder til måling af direkte udsyn ikke medfører unødige økonomiske belastninger af de involverede parter, f.eks. øgede produktionsomkostninger, øgede bilpriser eller øgede vedligeholdelsesomkostninger.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg blev den 18. maj 2020 skriftligt orienteret vedrørende arbejdet i den uformelle FN-arbejdsgruppe VRU-Proxi om fastsættelse af krav til



bedre direkte udsyn fra lastbiler og busser som led i tidlig interessevaretagelse.