



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 19. november 2019
J. nr. 2019-6435

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. oktober 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål 47:

Kan ministeren oplyse, hvordan de danske krav til anhængertræk på mikrobiler adskiller sig fra de tyske, polske og svenske krav, og i givet fald hvorfor vi i Danmark stiller de krav?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der har oplyst følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Færdselsstyrelsen kan oplyse, at krav til nye køretøjers tekniske indretning og udstyr primært reguleres af EU-typegodkendelsesreglerne for motorkøretøjer.

Internationale regler

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

Det er vigtigt at bemærke, at det er alene bilfabrikanter, der kan fastsætte tilladte tilkoblede vægte, det vil sige, hvor tunge påhængskøretøjer bilen må trække.

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



Nationale regler

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

De danske regler for tilkoblingsanordninger følger UNECE-regulativ 55, idet tilkoblingsanordninger skal monteres efter bilfabrikantens anvisninger, jf. pkt. 9.05.021 i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Reglerne gælder for alle typer køretøjer og således også for det, der i spørgsmålet henvises til som "mikrobiler".

Andre landes regler

Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med andre landes eventuelle særordninger for montering af tilkoblinger, herunder hvorvidt man nationalt tillader montering af tilkoblinger, der f.eks. ikke er EU-typegodkendte. Den mulighed er ikke til stede i Danmark, der følger EU-reglerne fuldt ud på dette punkt.

Midlertidig ordning

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

Det har på denne baggrund fra september 2012 til juni 2017 været muligt for visse danske "mikrobiler" at få tilkobling monteret. Trafikstyrelsen udsendte i september 2012 via brev en generel dispensation til montering af en bestemt tilkoblingsanordning, (G.D.W. 1602, med ECE-godkendelse nr. 011864) på Peugeot 107, Citroen C1 og Toyota Aygo på baggrund af den tyske godkendelse gennem ECE.

Den 18. marts 2013 udsendte Trafikstyrelsen Meddelelse om køretøjers indretning og udstyr mv. nr. 1973, som var en generel dispensation til montering af den såkaldte tilkoblingsanordning "MisterDotCom" (ECE- godkendelse E1-55R-012287) på Volkswagen Up!, Skoda Citigo og Seat Mii på baggrund af en godkendelse tildelt af TÜV Syd.

Færdselsstyrelsen ophævede i januar 2017 meddelelsen med henvisning til, at den angivne ECE-godkendelse var fejlagtigt udstedt. Dog blev praksis forlænget frem til 30. juni 2017. Forlængelsen fremgår af Meddelelse om køretøjers indretning og udstyr mv., nr. 2000 af 10. januar 2017.

Ordningen er ikke længere mulig, idet UNECE-regulativ 55, der indeholder de internationale bestemmelser for tilkoblingsanordninger, er revideret i februar 2018. Det præciseres i revisionen, at det kun er bilfabrikanten, der kan fastsæt-



te de tilladte tilkoblede vægte, og at godkendelsen af en tilkoblingsanordning skal nægtes, hvis bilfabrikanten ikke har fastsat tilkoblingsvægte.

Side 3/3

Revisionen varetager desuden et hensyn til at beskytte forbrugeren, idet bilfabrikanterne ikke har pligt til at garantere for deres produkter, når de er anvendt eller ændret uden om de retningslinjer, bilfabrikanterne har stillet.

Andre muligheder for tilkobling

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

Efter montering af tilkoblingsanordningen, samt et syn, får bilen status i køretøjsregisteret som monteret med tilkobling. De tilladte vægte for påhængskøretøjet bliver fastsat til 0 kg, og der må ikke gives tilladelse til synsfri sammenkobling. Det betyder i praksis, at tilkoblingsanordningen udelukkende må anvendes til cykelstativ og transport af cykler. Tilkoblingen skal derfor kun være monteret efter tilkoblingsfabrikantens anvisninger.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht