

---

**Til:** TRM Amalie Kipp (amk@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Cc:** 'Anders Damgaard' (ada@dksyn.dk), Carsten Crone Møller (mail@langaabilsyn.dk), frp@fdm.dk (frp@fdm.dk), jl@pavabilsyn.dk (jl@pavabilsyn.dk), Kurt W. Hansen (kwh@bilsynplus.dk), 'Niels Rask Larsen' (niels@vestsjaellandsbilsyn.dk), Paul Christensen (paul.christensen@applus.com), Regnar Johnsen (regnar.johnsen@dekra-bilsyn.dk)  
**Fra:** 'Niels Rask Larsen' (niels@vestsjaellandsbilsyn.dk)  
**Titel:** Journalnummer 2019-4815. - Supplerende høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køretøjsteknisk godkendelses-proces)  
**Sendt:** 25-02-2020 08:02:35

## Transport- og Boligministeriet

### Høringssvar vedrørende fornyet udkast til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer

Dette høringssvar sendes på vegne af BilsynsBranchen.dk, med undtagelse af Applus Bilsyn, DEKRA Bilsyn og FDM Bilsyn.

Vi hilser de nye lempelsesmuligheder velkomne i form af udsættelsesmulighederne, og at der nu mhp. visse nationale godkendelser alternativt til tekniske tjenester vil kunne udpeges tredjepartsorganer.

Vi fastholder imidlertid vores tidligere fremsatte synspunkter, der fortsat anses relevante for nye køretøjer der enten ikke er e-godkendte, eller ikke er e-godkendte i deres endelige udførelser.

Vi finder det således strengt nødvendigt for dansk bevarelse af arbejdspladser, konkurrenceevne, kompetencer og nationaløkonomi, at der også vil kunne udpeges tredjepartsorganer mhp. opnåelse af nationale individuelle godkendelser af nye køretøjer.

Venlig hilsen

**Niels Rask**  
*Formand BilsynsBranchen*



**BilsynsBranchen.dk**

**Telefon:** 70 26 09 88  
**Mobil:** 40 41 09 88  
[info@bilsynsbranchen.dk](mailto:info@bilsynsbranchen.dk)

[www.bilsynsbranchen.dk](http://www.bilsynsbranchen.dk)  
Trafikcenter Allè 16  
4200 Slagelse



Transport- og Boligministeriet  
Departementet  
Fremsendt pr. e-mail: [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

Taastrup, den 22. februar 2020

### **J. nr. 2019-4815; Supplerende høring vedr. synsloven**

---

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har med behersket begejstring modtaget ovenstående supplerende høring over synsloven.

#### 1. INDSTILLING

Køretøjsopbyggerne kan indstille forslaget til videre behandling, under den klare forudsætning,

- at de økonomiske konsekvenser afdækkes fuldt ud og fremstilles sammen med lovforslaget til Folketinget.
- at overgangsperioden anvendes aktivt til at indføre en alternativ model for nationale, individuelle godkendelser fremfor at virke som en sovepude for ministeriet og Færdselsstyrelsen

Køretøjsopbyggerne skal anerkende ministeriets imødekommelse af det vel nok væsentligste; nemlig at der nu indføres hjemmel til at anvende art. 42 og art. 45 i Danmark til en national, alternativ model for nationale, individuelle godkendelser.

Tilsvarende er det glædeligt, at ministeriet præsenterer et oplæg til en særlig ordning for ibrugtagne køretøjer, om end denne også skyder langt over målet i forhold til dets hovedformål: at fremme trafiksikkerhed og folkesundhed.

## 2. KOMMENTARER TIL DE ENKELTE DELE

For så vidt det fremsendte materiale, skal følgende særskilt bemærkes.

### 2.1. AD. INDHOLDET AF EN ALTERNATIV MODEL.

Køretøjsopbyggerne har noteret sig, at ministeriet ønsker en alternativ model for nationale, individuelle godkendelser.

Køretøjsopbyggerne skal imidlertid beklage, at ministeriet allerede nu lægger op til, at en national, alternativ model, *i videst muligt omfang* skal lægge sig op ad forordningen. Et sådant krav er ubetinget et udtryk for overimplementering, idet hverken art. 42 eller art. 45 indeholder et sådant krav.

Tværtom bekræfter begge bestemmelser ordret, at fravigelse kan ske, hvis der opstilles "relevante, alternative krav" – og i den forbindelse er det et hvilket som helst krav, der kan fraviges.

Det er derfor Køretøjsopbyggernes opfattelse, at der er tale om en fejlsvurdering fra ministeriets side, når det i bemærkningerne under pkt. 7 anføres, at model-valget ikke er et udtryk for overimplementering.

Køretøjsopbyggerne skal fortsat anvise den alternative model/vision, der blev skitseret i høringssvaret af 22. januar 2020, og som selvstændigt er fremsendt til Færdselsstyrelsen den 31. januar 2020 med anmodning om et møde for nærmere redegørelse herom.

Køretøjsopbyggerne bemærker, at Færdselsstyrelsen hverken har gjort sig ulejlighed med at bekræfte e-mailens modtagelse, eller tilbudt et møde. Begge dele er udtryk for dårlig forvaltningsskik.

Det er yderst væsentligt, at bemyndigelserne i §§1a-1c udnyttes således, at de bygger på samme grundlag, som vi har i dag – nemlig med en smidig, fleksibel tilgang til godkendelse og dokumentation – og at eventuelle krav om yderligere dokumentation og verificering tillades via brug af tredjepartsorganerne, ligesom det, der foreslås gældende for ibrugtagne køretøjer.

### 2.2. AD. GODKENDELSEN AF IBRUGTAGNE KØRETØJER.

Det er glædeligt, at der direkte lægges op til at der etableres en national godkendelsesordning for ibrugtagne køretøjer, hvor deres ændringer blot skal verificeres af prøvningsinstanser. Det er dog ønskeligt, at disse tredjepartsorganer – prøvningsinstanser –

defineres nærmere, idet i hvert fald begrebet tredjepartsorgan tilsyneladende allerede har en betydning, som leder tankerne i retning af tekniske tjenester.

Køretøjsopbyggerne skal samtidig udtrykke bekymring for, at den nationale godkendelsesordning medfører, at der opstilles et skel imellem Tekniske Tjenester og tredjepartsorganer, således, at de Tekniske Tjenester ikke automatisk i hvert fald har de samme kompetencer og prærogativer, som tredjepartsorganerne ud fra devisen om det mindre i det mere.

Yderligere er det ønskeligt, at der opstilles nærmere krav til verificeringen – hvori skal den bestå?

Såvel godkendelse af nye som ibrugtagne køretøjer vil umiddelbart fint kunne ske på baggrund af opbyggerens egen dokumentation, der bør indeholde i hvert fald styrkeberegninger, som ministeriet også selv angiver.

Det er med andre ord grænsende til pjattet, at opbyggeren først skal betale sin egen ingeniør for at beregne styrken, for derefter at lade denne bekræfte/genberegne af en teknisk tjeneste eller et andet tredjepartsorgan. En sådan dobbeltudgift er fuldstændig uacceptabel.

### 2.3. AD. UDSKYDELSE AF IKRAFTTRÆDELSESTIDSPUNKTET – ETABLERING AF OVERGANGSORDNING.

Den foreslåede udskydelse af ikrafttrædelsestidspunktet er bestemt også kærkommen, men Køretøjsopbyggerne skal på det kraftigste appellere til, at perioden ikke blot anvendes til at lade branchen omstille sig, men derimod aktivt anvendes til at få udnyttet de hjemler, der nu er indført for at få nationale, alternative modeller for både nye og brugte køretøjer af enhver slags.

De udfordringer, som er påpeget i høringssvarene, vil fortsat være til stede ved en senere ikrafttrædelsesdato – herunder vil Danmark fortsat være det umiddelbart eneste EU-land, der kræver fuldstændig – fordyrende – afprøvning.

Det er tilsvarende uhyre uheldigt – i bedste fald – at ministeriet i bemærkningerne på side 10 begrunder overgangsordningen med branchens mulighed for at indrette deres forretning til forordningen, *“herunder de køretøjstekniske krav”*. De køretøjstekniske krav vil og kan Køretøjsopbyggerne opfylde i dag – for kravene er de samme, som de, der gælder i dag.

Det, som branchen opponerer imod, er, at der bliver stillet så rigide krav til dokumentation og ekstern, fordyrende bekræftelse af arbejdets høje kvalitet, at vognmændene m.fl. vil fravælge lokale og regionale løsninger og blot importere standard-køretøjer fra udlandet.

En overgangsordning vil derfor ikke få den effekt, at branchen når at indrette deres forretning – medmindre indretningen består i afvikling eller flytning til udlandet, hvor art. 45 anvendes i dens fulde udstrækninger. Effekten vil derimod være den samme, som når man tisser i bukserne for at holde varmen.

#### 2.4. AD. ETABLERING AF SÆRSKILT IT-SYSTEM

Det er noteret, at IT-systemet er estimeret til at koste ca. 300.000 kr. og umiddelbart – i mangel af andre holdepunkter – må det forsat forventes, at systemet er klar til ibrugtagning den 1. september 2020, behørigt forevist branchen senest før sommerferien, således at branchen kan gøre sig bekendt hermed.

Som følge af, at godkendelsesprocessen foreslås gebyrfinansieret, må ministeriet forventes at blive holdt op på det afgivne overslag, idet en forøgelse alt andet lige vil have en yderligere fordyrende effekt på danske opbygninger.

#### 2.5. AD. DE ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE OMKOSTNINGER

Køretøjsopbyggerne skal på det kraftigste beklage, at ministeriet endnu engang fornægter opbyggerbranchen og de økonomiske og administrative konsekvenser, herunder de konsekvenser, som forordningen skaber for de flere tusinde arbejdspladser, der er forankret i opbyggerbranchen, og har en stor del af arbejdspladserne i land-distrikterne.

Trods en specifik opfordring hertil i Køretøjsopbyggernes første høringssvar af 22. januar 2020, har hverken ministeriet eller Færdselsstyrelsen dokumenteret, at det er muligt at sammenkæde opbygningerne i et sådant omfang, at enkelt-godkendelser kan samles under små-serie-godkendelser.

Ministeriet anfører derudover, at lovgivningen ikke vil have nævneværdig indvirkning på borgere. Dette må antages også at bero på en fejlslutning.

Den handicappede borger, der søger støtte til en specialopbygget bil, vil i den grad kunne mærke konsekvenserne – og tilsvarende vil skatteyderne i kommunerne opleve konsekvenser; enten fordi handicapbevillingerne skal være større, eller fordi de bliver færre; til skade for de handicappede. Og dette er blot et eksempel.

Er det hensigten?

Hvis de danske vognmænd ønsker danske opbygninger, så er der også kun kunderne – borgerne – til at betale i sidste ende; og så er det muligt, at de varer, der fragtes med danske vognmænd, bliver dyrere – til skade for borgerne.

Er det hensigten?

Og til sidst: er det hensigten, at lovgivningen skal være så restriktiv på det danske marked, at vognmændene søger udenlandske opbygninger – og når de i forvejen er i udlandet – søger udenlandsk arbejdskraft?

Nej vel!

Alt i alt synes slutningerne omkring konsekvenserne at være sjuskede og uforberedte, og det er ikke holdbart at udskyde opgørelserne af konsekvenser til senere bekendtgørelser, som ministeriet gør i bemærkningerne til forslaget.

#### 2.6. *AD. DOKUMENTATION FOR MANGLENDE SIKKERHED*

Køretøjsopbyggerne har noteret sig, at ministeriet fortsat gentagne gange henviser til, at den foreslåede lovændring vil have positiv indflydelse på miljø, trafikikkerhed og folkesundhed.

Det henstår fortsat fuldstændig udokumenteret, at den nugældende – smidige – lovgivning kompromitterer blot ét af disse parametre. Ikke én gang i forløbet omkring forordningens implementering har ministeriet eller Færdselsstyrelsen fremlagt dokumentation for, at opbygningerne har resulteret i ulykker, miljømæssige såvel som sikkerhedsmæssige, af nogen art.

Det er beskæmmende, at opbyggerbranchen udstilles på denne måde uden skyggen af dokumentation, hvorved det bemærkes, at ministeriet blev opfordret til at dokumentere dette forhold allerede i Køretøjsopbyggernes høringssvar af 22. januar 2020.

#### 3. *AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER*

Køretøjsopbyggerne skal samlet udtrykke tilfredshed med ministeriets seneste tiltag, men understrege, at det er uhyre vigtigt, at ministeriet – og ikke mindst Færdselsstyrelsen – forstår og værdsætter opbyggerbranchen, der leverer et godt stykke dansk håndværk med dansk arbejdskraft en masse og derigennem bidrager til det danske bruttonationalprodukt på smukkeste vis.

Denne forståelse opnås ikke alene ved skrivebords-juristeri, men også ved virksomhedsbesøg for at se de opbygninger, som fremadrettet vil blive berørt.

Køretøjsopbyggerne stiller sig gerne til rådighed for sådanne, hvilke også kan faciliteres i såvel Ribe-området som Københavns-området.

Afslutningsvist vedlægges endnu engang den alternativ model/vision for individuelle, nationale godkendelser af såvel nye som ibrugtagne køretøjer.

Venlig hilsen

Dansk Bilbrancheråd



**Erik S. Rasmussen**

Direktør, advokat

Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Til Transport- og Boligministeriet

Sendt via mail til [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Journalnummer: 2019-4815.

24. februar 2020

## Bemærkninger til supplerende høring på ændringer af synsloven

Indledningsvis kvitteres for, at der gennemføres en supplerende høring på ændringer af synsloven og at ministeriet overordnet har taget budskabet om at lempelser vedrørende kommende regler for godkendelse af landbrugskøretøjer er nødvendige til sig. Vi takker for at måtte afgive kommentarer på denne supplerende høring.

### *Generelle bemærkninger*

Vi er overordnet set positive overfor, at der med den supplerende høring er lagt op til bl.a. tidlig udskydelse for indførelse af nye krav, samt at ministeriet viser en gryende forståelse for at benytte den rummelighed og fleksibilitet, der er for landbrugskøretøjerne i medfør af Forordning 167/2013 for Landbrugskøretøjer. Dog mener vi på nogle områder, at der ikke er tale om tilstrækkelige lempelser ift. det mulige. Dette uddybes senere.

Vi kvitterer også for forståelsen for, at *alle* køretøjer ikke skal gennem en teknisk tjeneste, men har fortsat nogle forbehold overfor, hvad det nærmere indhold af en ny model må være. Ift. godkendelse af landbrugskøretøjer er det vigtigt at holde sig for øje, at de ikke er skabt til en transportopgave, men til at udføre en specifik arbejdsopgave i marken – om det er såning, udlægning af gylle, pløjning – samt at køretøjerne også ofte er udviklet til nicheproduktioner, der skal udføre en særlig og specifik opgave. Derudover minder vi også om, at der kontinuerligt foregår en del innovation og udvikling vedrørende køretøjerne i relation til deres arbejdsopgaver *in situ* – en innovationskraft, som det bør sikres ikke tages ud af erhvervet med nye regler.

Afslutningsvis har vi fortsat forbehold overfor udvidede beføjelser til ministeren vedrørende periodisk syn, samt hvad registrering vil indebære. Disse forhold er ikke ændret ifm. denne supplerende høring. Vi må endvidere bemærke, at vi fortsat er nervøse og skeptiske overfor processen og deadline til 1. september 2020. Der er mange delelementer ift. den samlede typegodkendelsesproces vi fortsat ikke har indsigt i.

Under de specifikke bemærkninger uddybes nærmere vedrørende:

1. Udskydelse af ikrafttrædelse
2. Alternative krav til små serier
3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer
4. Tredjepartsorgan
5. Periodisk syn
6. Registrering

### *Specifikke bemærkninger*

#### 1. Udskydelse af ikrafttrædelse

I første høringssvar problematiserede vi ikrafttrædelsesdatoen – 1. september 2020. For det første fordi datoen ikke har sammenhæng til forordningen for landbrugskøretøjer. For det andet fordi vi frygter, at systemet ikke er klar til denne dato og derved bliver en flaskehals for erhvervet. Og for det tredje fordi en række køretøjer allerede er på vej på markedet, og vi ikke kender deres stilling i denne proces. Det var derfor en klar opfordring, at ikrafttrædelsesdatoen blev udskudt.



Det er positivt at konstatere, at der er foretaget ændringer vedrørende ikrafttrædelsesdatoen. Udskydelsen laves med henvisning til §1e og §1f, dvs. de individuelle køretøjer og de ibrugtagne og konstruktivt ændrede, for hvilke eksisterende regler gælder til 2022.

Der kan her være en vis usikkerhed om fortolkning. Vi forstår, at man som producent kan vælge at betragte sit køretøjer som individuelt køretøj, hvormed ens køretøjer kan køre efter eksisterende regler frem til 2022. Er dette den rette forståelse, så er udskydelsen af ikrafttrædelse meget positiv. Bør tolkningen være mere stram, så hvis en producent har en serie, så skal den gennem de nye godkendelsesregler, dvs. ikke kan dækkes ind under §1e, men nødvendigvis skal forstås som køretøj under §1c, så er den tidlige udskydelse ikke meget værd. Derved vil der ikke være tale om nævneværdige lempelser for agroindustrien og problematikken med manglende tid til omstilling er den samme, hvilket vi i det tilfælde kun forholde os kritiske overfor.

Agroindustrien kan på mange områder se god gavn af EU-typegodkendelsen og små serie godkendelse på sigt. Det kan gavne eksporten især. Det er blot ønsket, at ikrafttrædelsen har en tidshorizont, der giver branchen mulighed for at være klar til dette. Som fremført i tidligere høringsvar arbejdes med tidshorisonter på 2-3 år, når branchen udvikler køretøjer.

**Forslag:** Ministeriet bedes bekræfte, at tolkningen af udskydelse af ikrafttrædelsesdato kan omfatte alle typer køretøjer, fordi producenter kan betragte deres produkt som individuelt køretøj.

Er dette ikke den rettet tolkning, foreslås nedenstående ændring:

**Forslag til ændring:** At § 2, stk. 2 udvides til også at omfatte køretøjer i §1 c, dvs. ordlyden ændres til:  
"Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 c, § 1 e og § 1 f (...)"

Ved ovenstående ændring vil agroindustrien have mulighed for den nødvendige omstilling, ligesom man vil være ude over problematikken om køretøjer på vej på marked.

## 2. Alternative krav til små serie

Vi noterer os, at ministeriet har lyttet til opfordringen om at anvende den fleksibilitet Forordning 167/2013 tillader. I hvert fald vedrørende de små serier, hvor man vil benytte forordningens mulighed for at stille "alternative krav".

Dog bekymrer følgende formulering i høringsbrevet: "Alternative krav skal i videst mulige omfang svare til forordningernes krav". Det gør erhvervet tvivlende overfor, om der reelt kan forventes mere fleksibilitet/lempelser.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for drøftelser om definitionen af alternative krav.

**Spørgsmål:** Et afklarende spørgsmål til de små serier og hvilke køretøjer, der er omfattet af denne mulighed: Af bilag II i Forordning 167/2013 er det alene køretøjskategorier T og C, der er defineret og sat grænser for hvornår er små serie. Betyder det at R og S ikke kan defineres inden for rammen af "små serie"? Og hvis de kan, hvad er så grænserne for disse?

## 3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer

Med den supplerende høring er der lagt op til lempelser for de individuelle køretøjer. Lempelserne vedrører udskydelse af reglerens ikrafttrædelse og at ministeriet lægger op til lempelse ift. EU-typegodkendelse, da man også for de nationale individuelle godkendelser vil finde alternative krav.

I udgangspunktet vil vi gerne kvittere for, at der bliver tænkt i lempelser. Men vi må fastholde, at det *ikke* er et krav i forordningen, at disse køretøjer skal igennem en national godkendelsesproces.

Forordning 167/2013, Art. 1: *"Denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer."*

Med den supplerende høring fremgår det, at ministeriet fortsat ønsker, at disse køretøjer skal gennem en teknisk tjeneste. Det forudser vi er så voldsomt fordyrende, at det vil kunne lukke produktionen af individuelle køretøjer, da omkostningen kun kan fordeles på ét køretøj – og ikke på flere som små serier eller EU-type-serier som forordningen kræver skal gennem teknisk tjeneste.

Den danske agroindustri har erfaringer med nationale godkendelser fra fx Tyskland ift. produkter de laver serier af. Her er erfaringerne, at det koster mere end en halv mio. kr. at komme gennem denne godkendelsesproces, hvilket indbefatter udgifter til tekniske tjeneste, ingeniøromkostninger til forberedelse, værkstedsomkostninger til test og implementeringsomkostninger. Dertil kommer årlige omkostninger til løbende vedligeholdelse af relevant materiale.

En sådan omkostning på individuelle køretøjer, der vil skulle gennem teknisk tjeneste for godkendelse her i Danmark, kan simpelthen ikke honoreres. Ét køretøj kan ikke bære den ekstraudgift, og resultatet vil være, at produktionen ophører.

De individuelle køretøjer laves typisk til at løse en meget specifik opgave gerne i en nicheproduktion. Man risikerer derved både at ramme selve produktionen af disse køretøjer og dernæst nicheproduktionen ude på markerne.

#### 4. Tredjepartsorgan og konstruktive ændringer

Med den supplerende høring indføres begrebet tredjepartsorgan. Som vi forstår det, er det en art "mildt alternativ" til teknisk tjeneste målrettet de ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer.

Det er positivt, at der er forståelse for, at det vil være alt for dyrt og derved skadende for erhvervet at skulle have alle køretøjer gennem tekniske tjeneste. Vi har dog svært ved at vurdere tredjepartsorganet og værdien af denne på nuværende tidspunkt (herunder i hvor høj grad det reelt er den lempelse det lægges op til at være), da vi mangler indsigt i nærmere beskrivelse og krav. Vi mangler kort sagt viden for at kunne vurdere konsekvenserne.

I forlængelse heraf må vi anmode om at ministeriet tager den nødvendige tid til at lave et grundigt forarbejde sammen med erhvervet fremfor at haste ny lovgivning igennem.

I forhold til konstruktive ændringer er det uklart for os hvad omfanget af disse vil være. Initialt må vi udfordre om dette er nødvendigt og spørge til hvilket behov der ligger bag, og hvilke ændringer der i fald vil matche dette behov.

Ændringer og tilpasning af maskiner er en vigtig del af innovationen og udviklingen i erhvervet. Hvis det er den eksisterende synslov, der ligger til grund, så forstår vi, at det er ved en ændring på 50 kg, jf. §22. Denne synslov tager ikke udgangspunkt i landbrugskøretøjer, og det vi risikerer er, at fx et simpelt hjulskifte til tvillingehjul, der anvendes for at skåne jorden, vil være ændring, der vil kræve et besøg hos det kommende tredjepartsorgan. Dette er en uholdbar situation og kræver nærmere afklaring.

#### 5. Periodisk syn

Vi må fortsat forholde os meget skeptisk over for de udvidede beføjelser, der gives til ministeren ift. at kunne bestemme hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn.

Med ændringen af synslov affattes den paragraf, der definerer, hvilke køretøjer der skal til periodisk synes, og ministeren bemyndiges til at fastsætte dette.

"§ 4. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf."



Vi må på det kraftigste understrege, at vi ikke kan bakke op om denne affatning.

I den nuværende synslov er defineret hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn. Vi mener at denne praksis bør fastholdes. Vores bekymring er, at der uden forudgående demokratisk proces vil blive pålagt vores køretøjer nye byrder – både administrativt og økonomisk i form af afgift.

Ved følgegruppemøde til denne typegodkendelsesproces har vi problematiseret dette overfor Færdselsstyrelsen. De svarer mundtligt, at dette ikke er intentionen. Men dette er ikke tilstrækkelig sikkerhed for erhvervet.

**Forslag til ændring:** Vi foreslår at §2 stk. 1 *ikke* affattes og man fastholder oprindelig formulering, hvor synspligtige køretøjer eksplicit nævnes:

”§ 2 Trafikstyrelsen kan indkalde følgende køretøjer til periodisk syn:

- 1) vare- og lastkøretøjer,
- 2) personbiler,
- 3) udrykningskøretøjer, og
- 4) biler og motorcykler, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel

## 6. Registrering

Typegodkendelsesprocessen har tre led: 1 Teknisk tjeneste, 2 Godkendelse og 3 Registrering.

Pt. foregår det meste registrering af køretøjer i Danmark i DMR. Det er dog de færreste landbrugskøretøjer, der hører til i DMR, fordi DMR er et register med ophæng til afgifter og mange landbrugskøretøjer er ikke er afgiftspligtige.

Vi forudser en udfordring vedrørende en registrering af landbrugskøretøjer efter godkendelse af disse. Hvor skal dette i fald foregå?

Vi mener ingen lunde det skal være i DMR, da dette som nævnt er et afgiftsregister. Vi frygter, at det vil åbne en nem mulighed for på sigt at pålægge erhvervet nye afgifter. Desuden er systemet slet ikke indrettet til landbrugskøretøjer. Vi ved fra den langtrukne sag om TEMPO40 at denne ”løsning” er dårlig.

Udfordringen med registrering er endnu en grund til at vi mener, at man *ikke* bør gå længere end forordningen, som man er på vej til nu, men blot bør fokusere på EU-typegodkendelserne og de små serier. Kan et registreringssystem ikke undgås bør det i så fald være et andet end DMR og uden sammenhæng til afgiftsområdet.

Afslutningsvis vil vi gerne understrege, at vi står til rådighed for nærmere drøftelser om indhold og udformning af de nye regler.

Med venlig hilsen

Dansk Maskinhandlerforening

Konsulent



Til Transport- og Boligministeriet

Sendt via mail til [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Journalnummer: 2019-4815.

24. februar 2020

## **Bemærkninger til supplerende høring på ændringer af synsloven**

Indledningsvis kvitteres for, at der gennemføres en supplerende høring på ændringer af synsloven og at ministeriet overordnet har taget budskabet om at lempelser vedrørende kommende regler for godkendelse af landbrugskøretøjer er nødvendige til sig. Vi takker for at måtte afgive kommentarer på denne supplerende høring.

### *Generelle bemærkninger*

Vi er overordnet set positive overfor, at der med den supplerende høring er lagt op til bl.a. tidlig udskydelse for indførelse af nye krav, samt at ministeriet viser en gryende forståelse for at benytte den rummelighed og fleksibilitet, der er for landbrugskøretøjerne i medfør af Forordning 167/2013 for Landbrugskøretøjer. Dog mener vi på nogle områder, at der ikke er tale om tilstrækkelige lempelser ift. det mulige. Dette uddybes senere.

Vi kvitterer også for forståelsen for, at *alle* køretøjer ikke skal gennem en teknisk tjeneste, men har fortsat nogle forbehold overfor, hvad det nærmere indhold af en ny model må være. Ift. godkendelse af landbrugskøretøjer er det vigtigt at holde sig for øje, at de ikke er skabt til en transportopgave, men til at udføre en specifik arbejdsopgave i marken – om det er såning, udlægning af gylle, pløjning – samt at køretøjerne også ofte er udviklet til nicheproduktioner, der skal udføre en særlig og specifik opgave. Derudover minder vi også om, at der kontinuerligt foregår en del innovation og udvikling vedrørende køretøjerne i relation til deres arbejdsopgaver *in situ* – en innovationskraft, som det bør sikres ikke tages ud af erhvervet med nye regler.

Afslutningsvis har vi fortsat forbehold overfor udvidede beføjelser til ministeren vedrørende periodisk syn, samt hvad registrering vil indebære. Disse forhold er ikke ændret ifm. denne supplerende høring. Vi må endvidere bemærke, at vi fortsat er nervøse og skeptiske overfor processen og deadline til 1. september 2020. Der er mange delelementer ift. den samlede typegodkendelsesproces vi fortsat ikke har indsigt i.

Under de specifikke bemærkninger uddybes nærmere vedrørende:

1. Udskydelse af ikrafttrædelse
2. Alternative krav til små serier
3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer
4. Tredjepartsorgan
5. Periodisk syn
6. Registrering

### *Specifikke bemærkninger*

#### 1. Udskydelse af ikrafttrædelse

I første høringssvar problematiserede vi ikrafttrædelsesdatoen – 1. september 2020. For det første fordi datoen ikke har sammenhæng til forordningen for landbrugskøretøjer. For det andet fordi vi frygter, at systemet ikke er klar til denne dato og derved bliver en flaskehals for erhvervet. Og for det tredje fordi en række køretøjer allerede er på vej på markedet, og vi ikke kender deres stilling i denne proces. Det var derfor en klar opfordring, at ikrafttrædelsesdatoen blev udskudt.

Det er positivt at konstatere, at der er foretaget ændringer vedrørende ikrafttrædelsesdatoen. Udskydelsen laves med henvisning til §1e og §1f, dvs. de individuelle køretøjer og de ibrugtagne og konstruktivt ændrede, for hvilke eksisterende regler gælder til 2022.

Der kan her være en vis usikkerhed om fortolkning. Vi forstår, at man som producent kan vælge at betragte sit køretøjer som individuelt køretøj, hvormed ens køretøjer kan køre efter eksisterende regler frem til 2022. Er dette den rette forståelse, så er udskydelsen af ikrafttrædelse meget positiv. Bør tolkningen være mere stram, så hvis en producent har en serie, så skal den gennem de nye godkendelsesregler, dvs. ikke kan dækkes ind under §1e, men nødvendigvis skal forstås som køretøj under §1c, så er den tidlige udskydelse ikke meget værd. Derved vil der ikke være tale om nævneværdige lempelser for agroindustrien og problematikken med manglende tid til omstilling er den samme, hvilket vi i det tilfælde kun forholde os kritiske overfor.

Agroindustrien kan på mange områder se god gavn af EU-typegodkendelsen og små serie godkendelse på sigt. Det kan gavne eksporten især. Det er blot ønsket, at ikrafttrædelsen har en tidshorisont, der giver branchen mulighed for at være klar til dette. Som fremført i tidligere hørings svar arbejdes med tidshorisonter på 2-3 år, når branchen udvikler køretøjer.

**Forslag:** Ministeriet bedes bekræfte, at tolkningen af udskydelse af ikrafttrædelsesdato kan omfatte alle typer køretøjer, fordi producenter kan betragte deres produkt som individuelt køretøj.

Er dette ikke den rettet tolkning, foreslås nedenstående ændring:

**Forslag til ændring:** At § 2, stk. 2 udvides til også at omfatte køretøjer i §1 c, dvs. ordlyden ændres til: *"Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 c, § 1 e og § 1 f (...)"*

Ved ovenstående ændring vil agroindustrien have mulighed for den nødvendige omstilling, ligesom man vil være ude over problematikken om køretøjer på vej på marked.

## 2. Alternative krav til små serie

Vi noterer os, at ministeriet har lyttet til opfordringen om at anvende den fleksibilitet Forordning 167/2013 tillader. I hvert fald vedrørende de små serier, hvor man vil benytte forordningens mulighed for at stille "alternative krav".

Dog bekymrer følgende formulering i høringsbrevet: *"Alternative krav skal i videst mulige omfang svare til forordningernes krav"*. Det gør erhvervet tvivlende overfor, om der reelt kan forventes mere fleksibilitet/lempelser.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for drøftelser om definitionen af alternative krav.

**Spørgsmål:** Et afklarende spørgsmål til de små serier og hvilke køretøjer, der er omfattet af denne mulighed: Af bilag II i Forordning 167/2013 er det alene køretøjskategorier T og C, der er defineret og sat grænser for hvornår er små serie. Betyder det at R og S ikke kan defineres inden for rammen af "små serie"? Og hvis de kan, hvad er så grænserne for disse?

## 3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer

Med den supplerende høring er der lagt op til lempelser for de individuelle køretøjer. Lempelserne vedrører udskydelse af reglernes ikrafttrædelse og at ministeriet lægger op til lempelse ift. EU-typegodkendelse, da man også for de nationale individuelle godkendelser vil finde alternative krav.

I udgangspunktet vil vi gerne kvittere for, at der bliver tænkt i lempelser. Men vi må fastholde, at det *ikke* er et krav i forordningen, at disse køretøjer skal igennem en national godkendelsesproces.

Forordning 167/2013, Art. 1: *"Denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer."*

Med den supplerende høring fremgår det, at ministeriet fortsat ønsker, at disse køretøjer skal gennem en teknisk tjeneste. Det forudsiger vi er så voldsomt fordyrende, at det vil kunne lukke produktionen af individuelle køretøjer, da omkostningen kun kan fordeles på ét køretøj – og ikke på flere som små serier eller EU-type-serier som forordningen kræver skal gennem teknisk tjeneste.

Den danske agroindustri har erfaringer med nationale godkendelser fra fx Tyskland ift. produkter de laver serier af. Her er erfaringerne, at det koster mere end en halv mio. kr. at komme gennem denne godkendelsesproces, hvilket indbefatter udgifter til tekniske tjeneste, ingeniøromkostninger til forberedelse, værkstedsomkostninger til test og implementeringsomkostninger. Dertil kommer årlige omkostninger til løbende vedligeholdelse af relevant materiale.

En sådan omkostning på individuelle køretøjer, der vil skulle gennem teknisk tjeneste for godkendelse her i Danmark, kan simpelthen ikke honoreres. Ét køretøj kan ikke bære den ekstraudgift, og resultatet vil være, at produktionen ophører.

De individuelle køretøjer laves typisk til at løse en meget specifik opgave gerne i en nicheproduktion. Man risikerer derved både at ramme selve produktionen af disse køretøjer og dernæst nicheproduktionen ude på markerne.

#### 4. Tredjepartsorgan og konstruktive ændringer

Med den supplerende høring indføres begrebet tredjepartsorgan. Som vi forstår det, er det en art "mildt alternativ" til teknisk tjeneste målrettet de ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer.

Det er positivt, at der er forståelse for, at det vil være alt for dyrt og derved skadende for erhvervet at skulle have alle køretøjer gennem tekniske tjeneste. Vi har dog svært ved at vurdere tredjepartsorganet og værdien af denne på nuværende tidspunkt (herunder i hvor høj grad det reelt er den lempelse det lægges op til at være), da vi mangler indsigt i nærmere beskrivelse og krav. Vi mangler kort sagt viden for at kunne vurdere konsekvenserne.

I forlængelse heraf må vi anmode om at ministeriet tager den nødvendige tid til at lave et grundigt forarbejde sammen med erhvervet fremfor at haste ny lovgivning igennem.

I forhold til konstruktive ændringer er det uklart for os hvad omfanget af disse vil være. Initialt må vi udfordre om dette er nødvendigt og spørge til hvilket behov der ligger bag, og hvilke ændringer der i fald vil matche dette behov.

Ændringer og tilpasning af maskiner er en vigtig del af innovationen og udviklingen i erhvervet. Hvis det er den eksisterende synslov, der ligger til grund, så forstår vi, at det er ved en ændring på 50 kg, jf. §22. Denne synslov tager ikke udgangspunkt i landbrugskøretøjer, og det vi risikerer er, at fx et simpelt hjulskifte til tvillingehjul, der anvendes for at skåne jorden, vil være ændring, der vil kræve et besøg hos det kommende tredjepartsorgan. Dette er en uholdbar situation og kræver nærmere afklaring.

#### 5. Periodisk syn

Vi må fortsat forholde os meget skeptisk over for de udvidede beføjelser, der gives til ministeren ift. at kunne bestemme hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn.

Med ændringen af synslov affattes den paragraf, der definerer, hvilke køretøjer der skal til periodisk synes, og ministeren bemyndiges til at fastsætte dette.

"§ 4. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf."

Vi må på det kraftigste understrege, at vi ikke kan bakke op om denne affatning.



I den nuværende synslov er defineret hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn. Vi mener at denne praksis bør fastholdes. Vores bekymring er, at der uden forudgående demokratisk proces vil blive pålagt vores køretøjer nye byrder – både administrativt og økonomisk i form af afgift.

Ved følgegruppemøde til denne typegodkendelsesproces har vi problematiseret dette overfor Færdselsstyrelsen. De svarer mundtligt, at dette ikke er intentionen. Men dette er ikke tilstrækkelig sikkerhed for erhvervet.

**Forslag til ændring:** Vi foreslår at §2 stk. 1 *ikke* affattes og man fastholder oprindelig formulering, hvor synspligtige køretøjer eksplicit nævnes:

”§ 2 Trafikstyrelsen kan indkalde følgende køretøjer til periodisk syn:

- 1) vare- og lastkøretøjer,
- 2) personbiler,
- 3) udrykningskøretøjer, og
- 4) biler og motorcykler, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel

## 6. Registrering

Typegodkendelsesprocessen har tre led: 1 Teknisk tjeneste, 2 Godkendelse og 3 Registrering.

Pt. foregår det meste registrering af køretøjer i Danmark i DMR. Det er dog de færreste landbrugskøretøjer, der hører til i DMR, fordi DMR er et register med ophæng til afgifter og mange landbrugskøretøjer er ikke er afgiftspligtige.

Vi forudser en udfordring vedrørende en registrering af landbrugskøretøjer efter godkendelse af disse. Hvor skal dette i fald foregå?

Vi mener ingen lunde det skal være i DMR, da dette som nævnt er et afgiftsregister. Vi frygter, at det vil åbne en nem mulighed for på sigt at pålægge erhvervet nye afgifter. Desuden er systemet slet ikke indrettet til landbrugskøretøjer. Vi ved fra den langtrukne sag om TEMPO40 at denne ”løsning” er dårlig.

Udfordringen med registrering er endnu en grund til at vi mener, at man *ikke* bør gå længere end forordningen, som man er på vej til nu, men blot bør fokusere på EU-typegodkendelserne og de små serier. Kan et registreringssystem ikke undgås bør det i så fald være et andet end DMR og uden sammenhæng til afgiftsområdet.

Afslutningsvis vil vi gerne understrege, at vi står til rådighed for nærmere drøftelser om indhold og udformning af de nye regler.

Med venlig hilsen

Carl Heiselberg

*Formand, Danske Kartoffler*

Til Transport- og Boligministeriet

Sendt via mail til [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Journalnummer: 2019-4815.

24. februar 2020

## Bemærkninger til supplerende høring på ændringer af synsloven

Indledningsvis kvitteres for, at der gennemføres en supplerende høring på ændringer af synsloven og at ministeriet overordnet har taget budskabet om at lempelser vedrørende kommende regler for godkendelse af landbrugskøretøjer er nødvendige til sig. Vi takker for at måtte afgive kommentarer på denne supplerende høring.

### *Generelle bemærkninger*

Vi er overordnet set positive overfor, at der med den supplerende høring er lagt op til bl.a. tidlig udskydelse for indførelse af nye krav, samt at ministeriet viser en gryende forståelse for at benytte den rummelighed og fleksibilitet, der er for landbrugskøretøjerne i medfør af Forordning 167/2013 for Landbrugskøretøjer. Dog mener vi på nogle områder, at der ikke er tale om tilstrækkelige lempelser ift. det mulige. Dette uddybes senere.

Vi kvitterer også for forståelsen for, at *alle* køretøjer ikke skal gennem en teknisk tjeneste, men har fortsat nogle forbehold overfor, hvad det nærmere indhold af en ny model må være. Ift. godkendelse af landbrugskøretøjer er det vigtigt at holde sig for øje, at de ikke er skabt til en transportopgave, men til at udføre en specifik arbejdsopgave i marken – om det er såning, udlægning af gylle, pløjning – samt at køretøjerne også ofte er udviklet til nicheproduktioner, der skal udføre en særlig og specifik opgave. Derudover minder vi også om, at der kontinuerligt foregår en del innovation og udvikling vedrørende køretøjerne i relation til deres arbejdsopgaver *in situ* – en innovationskraft, som det bør sikres ikke tages ud af erhvervet med nye regler.

Afslutningsvis har vi fortsat forbehold overfor udvidede beføjelser til ministeren vedrørende periodisk syn, samt hvad registrering vil indebære. Disse forhold er ikke ændret ifm. denne supplerende høring. Vi må endvidere bemærke, at vi fortsat er nervøse og skeptiske overfor processen og deadline til 1. september 2020. Der er mange delelementer ift. den samlede typegodkendelsesproces vi fortsat ikke har indsiget i.

Under de specifikke bemærkninger uddybes nærmere vedrørende:

1. Udskydelse af ikrafttrædelse
2. Alternative krav til små serier
3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer
4. Tredjepartsorgan
5. Periodisk syn
6. Registrering

### *Specifikke bemærkninger*

#### 1. Udskydelse af ikrafttrædelse

I første høringssvar problematiserede vi ikrafttrædelsesdatoen – 1. september 2020. For det første fordi datoen ikke har sammenhæng til forordningen for landbrugskøretøjer. For det andet fordi vi frygter, at systemet ikke er klar til denne dato og derved bliver en flaskehals for erhvervet. Og for det tredje fordi en række køretøjer allerede er på vej på markedet, og vi ikke kender deres stilling i denne proces. Det var derfor en klar opfordring, at ikrafttrædelsesdatoen blev udskudt.

Det er positivt at konstatere, at der er foretaget ændringer vedrørende ikrafttrædelsesdatoen. Udskydelsen laves med henvisning til §1e og §1f, dvs. de individuelle køretøjer og de ibrugtagne og konstruktivt ændrede, for hvilke eksisterende regler gælder til 2022.



Der kan her være en vis usikkerhed om fortolkning. Vi forstår, at man som producent kan vælge at betragte sit køretøj som individuelt køretøj, hvormed ens køretøjer kan køre efter eksisterende regler frem til 2022. Er dette den rette forståelse, så er udskydelsen af ikrafttrædelse meget positiv. Bør tolkningen være mere stram, så hvis en producent har en serie, så skal den gennem de nye godkendelsesregler, dvs. ikke kan dækkes ind under §1e, men nødvendigvis skal forstås som køretøj under §1c, så er den tidlige udskydelse ikke meget værd. Derved vil der ikke være tale om nævneværdige lempelser for agroindustrien og problematikken med manglende tid til omstilling er den samme, hvilket vi i det tilfælde kun forholde os kritiske overfor.

Agroindustrien kan på mange områder se god gavn af EU-typegodkendelsen og små serie godkendelse på sigt. Det kan gavne eksporten især. Det er blot ønsket, at ikrafttrædelsen har en tidshorizont, der giver branchen mulighed for at være klar til dette. Som fremført i tidligere hørings svar arbejdes med tidshorisonter på 2-3 år, når branchen udvikler køretøjer.

**Forslag:** Ministeriet bedes bekræfte, at tolkningen af udskydelse af ikrafttrædelsesdato kan omfatte alle typer køretøjer, fordi producenter kan betragte deres produkt som individuelt køretøj.

Er dette ikke den rettet tolkning, foreslås nedenstående ændring:

**Forslag til ændring:** At § 2, stk. 2 udvides til også at omfatte køretøjer i §1 c, dvs. ordlyden ændres til: *"Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 c, § 1 e og § 1 f (...)"*

Ved ovenstående ændring vil agroindustrien have mulighed for den nødvendige omstilling, ligesom man vil være ude over problematikken om køretøjer på vej på marked.

## 2. Alternative krav til små serie

Vi noterer os, at ministeriet har lyttet til opfordringen om at anvende den fleksibilitet Forordning 167/2013 tillader. I hvert fald vedrørende de små serier, hvor man vil benytte forordningens mulighed for at stille "alternative krav".

Dog bekymrer følgende formulering i høringsbrevet: *"Alternative krav skal i videst mulige omfang svare til forordningernes krav"*. Det gør erhvervet tvivlende overfor, om der reelt kan forventes mere fleksibilitet/lempelser.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for drøftelser om definitionen af alternative krav.

**Spørgsmål:** Et afklarende spørgsmål til de små serier og hvilke køretøjer, der er omfattet af denne mulighed: Af bilag II i Forordning 167/2013 er det alene køretøjskategorier T og C, der er defineret og sat grænser for hvornår er små serie. Betyder det at R og S ikke kan defineres inden for rammen af "små serie"? Og hvis de kan, hvad er så grænserne for disse?

## 3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer

Med den supplerende høring er der lagt op til lempelser for de individuelle køretøjer. Lempelserne vedrører udskydelse af reglernes ikrafttrædelse og at ministeriet lægger op til lempelse ift. EU-typegodkendelse, da man også for de nationale individuelle godkendelser vil finde alternative krav.

I udgangspunktet vil vi gerne kvittere for, at der bliver tænkt i lempelser. Men vi må fastholde, at det *ikke* er et krav i forordningen, at disse køretøjer skal igennem en national godkendelsesproces.

Forordning 167/2013, Art. 1: *"Denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer."*

Med den supplerende høring fremgår det, at ministeriet fortsat ønsker, at disse køretøjer skal gennem en teknisk tjeneste. Det forudsiger vi er så voldsomt fordyrende, at det vil kunne lukke produktionen af individuelle køretøjer, da omkostningen kun kan fordeles på ét køretøj – og ikke på flere som små serier eller EU-type-serier som forordningen kræver skal gennem teknisk tjeneste.

Den danske agroindustri har erfaringer med nationale godkendelser fra fx Tyskland ift. produkter de laver serier af. Her er erfaringerne, at det koster mere end en halv mio. kr. at komme gennem denne godkendelsesproces, hvilket indbefatter udgifter til tekniske tjeneste, ingeniøromkostninger til forberedelse, værkstedsomkostninger til test og implementeringsomkostninger. Dertil kommer årlige omkostninger til løbende vedligeholdelse af relevant materiale.

En sådan omkostning på individuelle køretøjer, der vil skulle gennem teknisk tjeneste for godkendelse her i Danmark, kan simpelthen ikke honoreres. Ét køretøj kan ikke bære den ekstraudgift, og resultatet vil være, at produktionen ophører.

De individuelle køretøjer laves typisk til at løse en meget specifik opgave gerne i en nicheproduktion. Man risikerer derved både at ramme selve produktionen af disse køretøjer og dernæst nicheproduktionen ude på markerne.

#### 4. Tredjepartsorgan og konstruktive ændringer

Med den supplerende høring indføres begrebet tredjepartsorgan. Som vi forstår det, er det en art "mildt alternativ" til teknisk tjeneste målrettet de ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer.

Det er positivt, at der er forståelse for, at det vil være alt for dyrt og derved skadende for erhvervet at skulle have alle køretøjer gennem tekniske tjeneste. Vi har dog svært ved at vurdere tredjepartsorganet og værdien af denne på nuværende tidspunkt (herunder i hvor høj grad det reelt er den lempelse det lægges op til at være), da vi mangler indsigt i nærmere beskrivelse og krav. Vi mangler kort sagt viden for at kunne vurdere konsekvenserne.

I forlængelse heraf må vi anmode om at ministeriet tager den nødvendige tid til at lave et grundigt forarbejde sammen med erhvervet fremfor at haste ny lovgivning igennem.

I forhold til konstruktive ændringer er det uklart for os hvad omfanget af disse vil være. Initialt må vi udfordre om dette er nødvendigt og spørge til hvilket behov der ligger bag, og hvilke ændringer der i fald vil matche dette behov.

Ændringer og tilpasning af maskiner er en vigtig del af innovationen og udviklingen i erhvervet. Hvis det er den eksisterende synslov, der ligger til grund, så forstår vi, at det er ved en ændring på 50 kg, jf. §22. Denne synslov tager ikke udgangspunkt i landbrugskøretøjer, og det vi risikerer er, at fx et simpelt hjulskifte til tvillingehjul, der anvendes for at skåne jorden, vil være ændring, der vil kræve et besøg hos det kommende tredjepartsorgan. Dette er en uholdbar situation og kræver nærmere afklaring.

#### 5. Periodisk syn

Vi må fortsat forholde os meget skeptisk over for de udvidede beføjelser, der gives til ministeren ift. at kunne bestemme hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn.

Med ændringen af synslov affattes den paragraf, der definerer, hvilke køretøjer der skal til periodisk synes, og ministeren bemyndiges til at fastsætte dette.

"§ 4. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf."

Vi må på det kraftigste understrege, at vi ikke kan bakke op om denne affatning.

I den nuværende synslov er defineret hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn. Vi mener at denne praksis bør fastholdes. Vores bekymring er, at der uden forudgående demokratisk proces vil blive pålagt vores køretøjer nye byrder – både administrativt og økonomisk i form af afgift.

Ved følgegruppemøde til denne typegodkendelsesproces har vi problematiseret dette overfor Færdselsstyrelsen. De svarer mundtligt, at dette ikke er intentionen. Men dette er ikke tilstrækkelig sikkerhed for erhvervet.

**Forslag til ændring:** Vi foreslår at §2 stk. 1 *ikke* affattes og man fastholder oprindelig formulering, hvor synspligtige køretøjer eksplicit nævnes:

”§ 2 Trafikstyrelsen kan indkalde følgende køretøjer til periodisk syn:

- 1) vare- og lastkøretøjer,
- 2) personbiler,
- 3) udrykningskøretøjer, og
- 4) biler og motorcykler, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel

## 6. Registrering

Typegodkendelsesprocessen har tre led: 1 Teknisk tjeneste, 2 Godkendelse og 3 Registrering.

Pt. foregår det meste registrering af køretøjer i Danmark i DMR. Det er dog de færreste landbrugskøretøjer, der hører til i DMR, fordi DMR er et register med ophæng til afgifter og mange landbrugskøretøjer er ikke er afgiftspligtige.

Vi forudser en udfordring vedrørende en registrering af landbrugskøretøjer efter godkendelse af disse. Hvor skal dette i fald foregå?

Vi mener ingen lunde det skal være i DMR, da dette som nævnt er et afgiftsregister. Vi frygter, at det vil åbne en nem mulighed for på sigt at pålægge erhvervet nye afgifter. Desuden er systemet slet ikke indrettet til landbrugskøretøjer. Vi ved fra den langtrukne sag om TEMPO40 at denne ”løsning” er dårlig.

Udfordringen med registrering er endnu en grund til at vi mener, at man *ikke* bør gå længere end forordningen, som man er på vej til nu, men blot bør fokusere på EU-typegodkendelserne og de små serier. Kan et registreringssystem ikke undgås bør det i så fald være et andet end DMR og uden sammenhæng til afgiftsområdet.

Afslutningsvis vil vi gerne understrege, at vi står til rådighed for nærmere drøftelser om indhold og udformning af de nye regler.

Med venlig hilsen

Gerth Petersen Holm

Agrokonsulent Danske maskinstationer og Entreprenører



Til Transport- og Boligministeriet

Sendt via mail til [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Journalnummer: 2019-4815.

24. februar 2020

## Bemærkninger til supplerende høring på ændringer af synsloven

Indledningsvis kvitteres for, at der gennemføres en supplerende høring på ændringer af synsloven og at ministeriet overordnet har taget budskabet om at lempelser vedrørende kommende regler for godkendelse af landbrugskøretøjer er nødvendige til sig. Vi takker for at måtte afgive kommentarer på denne supplerende høring.

### *Generelle bemærkninger*

Vi er overordnet set positive overfor, at der med den supplerende høring er lagt op til bl.a. tidlig udskydelse for indførelse af nye krav, samt at ministeriet viser en gryende forståelse for at benytte den rummelighed og fleksibilitet, der er for landbrugskøretøjerne i medfør af Forordning 167/2013 for Landbrugskøretøjer. Dog mener vi på nogle områder, at der ikke er tale om tilstrækkelige lempelser ift. det mulige. Dette uddybes senere.

Vi kvitterer også for forståelsen for, at *alle* køretøjer ikke skal gennem en teknisk tjeneste, men har fortsat nogle forbehold overfor, hvad det nærmere indhold af en ny model må være. Ift. godkendelse af landbrugskøretøjer er det vigtigt at holde sig for øje, at de ikke er skabt til en transportopgave, men til at udføre en specifik arbejdsopgave i marken – om det er såning, udlægning af gylle, pløjning – samt at køretøjerne også ofte er udviklet til nicheproduktioner, der skal udføre en særlig og specifik opgave. Derudover minder vi også om, at der kontinuerligt foregår en del innovation og udvikling vedrørende køretøjerne i relation til deres arbejdsopgaver *in situ* – en innovationskraft, som det bør sikres ikke tages ud af erhvervet med nye regler.

Afslutningsvis har vi fortsat forbehold overfor udvidede beføjelser til ministeren vedrørende periodisk syn, samt hvad registrering vil indebære. Disse forhold er ikke ændret ifm. denne supplerende høring. Vi må endvidere bemærke, at vi fortsat er nervøse og skeptiske overfor processen og deadline til 1. september 2020. Der er mange delelementer ift. den samlede typegodkendelsesproces vi fortsat ikke har indsigt i.

Under de specifikke bemærkninger uddybes nærmere vedrørende:

1. Udskydelse af ikrafttrædelse
2. Alternative krav til små serier
3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer
4. Tredjepartsorgan
5. Periodisk syn
6. Registrering

### *Specifikke bemærkninger*

#### 1. Udskydelse af ikrafttrædelse

I første høringssvar problematiserede vi ikrafttrædelsesdatoen – 1. september 2020. For det første fordi datoen ikke har sammenhæng til forordningen for landbrugskøretøjer. For det andet fordi vi frygter, at systemet ikke er klar til denne dato og derved bliver en flaskehals for erhvervet. Og for det tredje fordi en række køretøjer allerede er på vej på markedet, og vi ikke kender deres stilling i denne proces. Det var derfor en klar opfordring, at ikrafttrædelsesdatoen blev udskudt.

Det er positivt at konstatere, at der er foretaget ændringer vedrørende ikrafttrædelsesdatoen. Udskydelsen laves med henvisning til §1e og §1f, dvs. de individuelle køretøjer og de ibrugtagne og konstruktivt ændrede, for hvilke eksisterende regler gælder til 2022.





# Danske Sukkerroedyrkere

Der kan her være en vis usikkerhed om fortolkning. Vi forstår, at man som producent kan vælge at betragte sit køretøj som individuelt køretøj, hvormed ens køretøjer kan køre efter eksisterende regler frem til 2022. Er dette den rette forståelse, så er udskydelsen af ikrafttrædelse meget positiv. Bør tolkningen være mere stram, så hvis en producent har en serie, så skal den gennem de nye godkendelsesregler, dvs. ikke kan dækkes ind under §1e, men nødvendigvis skal forstås som køretøj under §1c, så er den tidlige udskydelse ikke meget værd. Derved vil der ikke være tale om nævneværdige lempelser for agroindustrien og problematikken med manglende tid til omstilling er den samme, hvilket vi i det tilfælde kun forholde os kritiske overfor.

Agroindustrien kan på mange områder se god gevinst af EU-typegodkendelsen og små serie godkendelse på sigt. Det kan gavne eksporten især. Det er blot ønsket, at ikrafttrædelsen har en tidshorisont, der giver branchen mulighed for at være klar til dette. Som fremført i tidligere høringsvar arbejdes med tidshorisonter på 2-3 år, når branchen udvikler køretøjer.

**Forslag:** Ministeriet bedes bekræfte, at tolkningen af udskydelse af ikrafttrædelsesdato kan omfatte alle typer køretøjer, fordi producenter kan betragte deres produkt som individuelt køretøj.

Er dette ikke den rettet tolkning, foreslås nedenstående ændring:

**Forslag til ændring:** At § 2, stk. 2 udvides til også at omfatte køretøjer i §1 c, dvs. ordlyden ændres til:  
"Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 c, § 1 e og § 1 f (...)"

Ved ovenstående ændring vil agroindustrien have mulighed for den nødvendige omstilling, ligesom man vil være ude over problematikken om køretøjer på vej på marked.

## 2. Alternative krav til små serie

Vi noterer os, at ministeriet har lyttet til opfordringen om at anvende den fleksibilitet Forordning 167/2013 tillader. I hvert fald vedrørende de små serier, hvor man vil benytte forordningens mulighed for at stille "alternative krav".

Dog bekymrer følgende formulering i høringsbrevet: "Alternative krav skal i videst mulige omfang svare til forordningernes krav". Det gør erhvervet tvivlende overfor, om der reelt kan forventes mere fleksibilitet/lempelser.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for drøftelser om definitionen af alternative krav.

**Spørgsmål:** Et afklarende spørgsmål til de små serier og hvilke køretøjer, der er omfattet af denne mulighed: Af bilag II i Forordning 167/2013 er det alene køretøjskategorier T og C, der er defineret og sat grænser for hvornår er små serie. Betyder det at R og S ikke kan defineres inden for rammen af "små serie"? Og hvis de kan, hvad er så grænserne for disse?

## 3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer

Med den supplerende høring er der lagt op til lempelser for de individuelle køretøjer. Lempelserne vedrører udskydelse af reglernes ikrafttrædelse og at ministeriet lægger op til lempelse ift. EU-typegodkendelse, da man også for de nationale individuelle godkendelser vil finde alternative krav.

I udgangspunktet vil vi gerne kvittere for, at der bliver tænkt i lempelser. Men vi må fastholde, at det *ikke* er et krav i forordningen, at disse køretøjer skal igennem en national godkendelsesproces.

Forordning 167/2013, Art. 1: "Denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer."

Med den supplerende høring fremgår det, at ministeriet fortsat ønsker, at disse køretøjer skal gennem en teknisk tjeneste. Det forudsiger vi er så voldsomt fordyrende, at det vil kunne lukke produktionen af individuelle køretøjer, da omkostningen kun kan fordeles på ét køretøj – og ikke på flere som små serier eller EU-type-serier som forordningen kræver skal gennem teknisk tjeneste.





Den danske agroindustri har erfaringer med nationale godkendelser fra fx Tyskland ift. produkter de laver serier af. Her er erfaringerne, at det koster mere end en halv mio. kr. at komme gennem denne godkendelsesproces, hvilket indbefatter udgifter til tekniske tjeneste, ingeniøromkostninger til forberedelse, værkstedsomkostninger til test og implementeringsomkostninger. Dertil kommer årlige omkostninger til løbende vedligeholdelse af relevant materiale.

En sådan omkostning på individuelle køretøjer, der vil skulle gennem teknisk tjeneste for godkendelse her i Danmark, kan simpelthen ikke honoreres. Ét køretøj kan ikke bære den ekstraudgift, og resultatet vil være, at produktionen ophører.

De individuelle køretøjer laves typisk til at løse en meget specifik opgave gerne i en nicheproduktion. Man risikerer derved både at ramme selve produktionen af disse køretøjer og dernæst nicheproduktionen ude på markerne.

#### 4. Tredjepartsorgan og konstruktive ændringer

Med den supplerende høring indføres begrebet tredjepartsorgan. Som vi forstår det, er det en art "mildt alternativ" til teknisk tjeneste målrettet de ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer.

Det er positivt, at der er forståelse for, at det vil være alt for dyrt og derved skadende for erhvervet at skulle have alle køretøjer gennem tekniske tjeneste. Vi har dog svært ved at vurdere tredjepartsorganet og værdien af denne på nuværende tidspunkt (herunder i hvor høj grad det reelt er den lempelse det lægges op til at være), da vi mangler indsigt i nærmere beskrivelse og krav. Vi mangler kort sagt viden for at kunne vurdere konsekvenserne.

I forlængelse heraf må vi anmode om at ministeriet tager den nødvendige tid til at lave et grundigt forarbejde sammen med erhvervet fremfor at haste ny lovgivning igennem.

I forhold til konstruktive ændringer er det uklart for os hvad omfanget af disse vil være. Initialt må vi udfordre om dette er nødvendigt og spørge til hvilket behov der ligger bag, og hvilke ændringer der i fald vil matche dette behov.

Ændringer og tilpasning af maskiner er en vigtig del af innovationen og udviklingen i erhvervet. Hvis det er den eksisterende synslov, der ligger til grund, så forstår vi, at det er ved en ændring på 50 kg, jf. §22. Denne synslov tager ikke udgangspunkt i landbrugskøretøjer, og det vi risikerer er, at fx et simpelt hjulskifte til tvillingehjul, der anvendes for at skåne jorden, vil være ændring, der vil kræve et besøg hos det kommende tredjepartsorgan. Dette er en uholdbar situation og kræver nærmere afklaring.

#### 5. Periodisk syn

Vi må fortsat forholde os meget skeptisk over for de udvidede beføjelser, der gives til ministeren ift. at kunne bestemme hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn.

Med ændringen af synslov affattes den paragraf, der definerer, hvilke køretøjer der skal til periodisk synes, og ministeren bemyndiges til at fastsætte dette.

"§ 4. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf."

Vi må på det kraftigste understrege, at vi ikke kan bakke op om denne affatning.

I den nuværende synslov er defineret hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn. Vi mener at denne praksis bør fastholdes. Vores bekymring er, at der uden forudgående demokratisk proces vil blive pålagt vores køretøjer nye byrder – både administrativt og økonomisk i form af afgift.

Ved følgegruppemøde til denne typegodkendelsesproces har vi problematiseret dette overfor Færdselsstyrelsen. De svarer mundtligt, at dette ikke er intentionen. Men dette er ikke tilstrækkelig sikkerhed for erhvervet.

**Forslag til ændring:** Vi foreslår at §2 stk. 1 *ikke* affattes og man fastholder oprindelig formulering, hvor synspligtige køretøjer eksplicit nævnes:

"§ 2 Trafikstyrelsen kan indkalde følgende køretøjer til periodisk syn:



# Danske Sukkerroedyrkere

- 1) vare- og lastkøretøjer,
- 2) personbiler,
- 3) udrykningskøretøjer, og
- 4) biler og motorcykler, der benyttes erhvervsmæssigt til befording af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel

## 6. Registrering

Typegodkendelsesprocessen har tre led: 1 Teknisk tjeneste, 2 Godkendelse og 3 Registrering.

Pt. foregår det meste registrering af køretøjer i Danmark i DMR. Det er dog de færreste landbrugskøretøjer, der hører til i DMR, fordi DMR er et register med ophæng til afgifter og mange landbrugskøretøjer er ikke er afgiftspligtige.

Vi forudser en udfordring vedrørende en registrering af landbrugskøretøjer efter godkendelse af disse. Hvor skal dette i fald foregå?

Vi mener ingen lunde det skal være i DMR, da dette som nævnt er et afgiftsregister. Vi frygter, at det vil åbne en nem mulighed for på sigt at pålægge erhvervet nye afgifter. Desuden er systemet slet ikke indrettet til landbrugskøretøjer. Vi ved fra den langtrukne sag om TEMPO40 at denne "løsning" er dårlig.

Udfordringen med registrering er endnu en grund til at vi mener, at man *ikke* bør gå længere end forordningen, som man er på vej til nu, men blot bør fokusere på EU-typegodkendelserne og de små serier. Kan et registreringssystem ikke undgås bør det i så fald være et andet end DMR og uden sammenhæng til afgiftsområdet.

Afslutningsvis vil vi gerne understrege, at vi står til rådighed for nærmere drøftelser om indhold og udformning af de nye regler.

Med venlig hilsen

Knud Erik Clausen

Dansk Sukkerroedyrkere

*Knud-Erik Clausen*



**Transport og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K**

Deres ref.: 2019-4815    Vor ref.: OHO/fba

Dato: 24.02.2020

## **Høringsvar supplerende høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køretekniisk godkendelsesproces)**

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring, og takker samtidig for de nye forslag, der absolut anses for et skridt i den rigtig retning.

### **Hensigtsmæssigt forslag**

DTL Danske Vognmænd ser positivt på at de foreslåede bestemmelser §§ 1 a- 1 c stk. 2 er justeret således, at bemyndigelsen omfatter en mulighed for, at Færdselsstyrelsen i de tilfælde, hvor det vurderes hensigtsmæssigt i forhold til national typegodkendelse af små serier og national individuel godkendelse kan fastsætte alternative krav i henhold til typegodkendelsesforordningerne. Ligeledes ser DTL absolut også positivt på, at alternative krav i videst mulige omfang skal svare til forordningernes krav og for eksempel kan være et krav om, at man i stedet for en destruktiv afprøvning af et køretøj, kan udføre en styrkeberegning.

### **Tid til implementering og overgangsperiode**

DTL-Danske Vognmænd ser med tilfredshed på at den forventede ikrafttrædelsesdato er skudt ud til 1. januar 2022, men vil dog gerne henlede opmærksomheden på, at det er vigtigt, at der er mindst 24 måneder fra, man kender de nye spilleregler, til de får virkning for nye køretøjer, eller at der indføres en overgangsperiode for køretøjer, der er indkøbt men ikke færdigopbyggede og førstegangsregistrerede, når de nye regler bliver lagt frem.

Dette tiltag er for at modvirke, at der er nogen, der kommer i klemme med specialiserede opbygninger, som kræver lang byggetid, og derfor bør der opstilles en egentlig tidsplan med forventede datoer for ikrafttræden af de enkelte krav, hvor der skelnes mellem nye køretøjstyper og eksisterende køretøjstyper samt mellem forskellige køretøjsskasser og mellem færdigbyggede henholdsvis trinvist opbyggede køretøjer.



## Danske særregler

I Danmark er den tilladte maksimalhøjde på køretøjer 4,1 m, hvor typegodkendelsesforordningerne alene tillader en maksimal højde på 4,0 m. Dette betyder, at mange køretøjer ikke vil kunne opnå EU-typegodkendelse, men alene vil kunne opnå national individuel godkendelse.

DTL Danske Vognmænd vil derfor opfordre til, at alle danske særregler fortsat vil være gældende, det gælder bl.a. totalhøjde for køretøjer, regler for fjernlys, kapacitet på bogielifte, tilladt vogntogsvægt for blokvognstrækkere, frontmonteret udstyr, reduceret akselafstandskrav til 4-akslede lastvogne.

Det bør også være muligt at supplere typegodkendelsesforordningerne med nationale godkendelsesregler, som f.eks.: Dolly, påhængsvogn O3 eller O4 med sættevognskammel, påhængskøretøj med stiv trækstang, påhængskøretøj, som kan transportere personer, når det kører på vej, muligheder for synsfri sammenkobling / fast kombination, skolekøretøj med flere betjeningsaggregater, vejtransport af farligt gods (ADR), og lastbil som godkendes som trækraft for bloksættevogn (særtransport).

## Enkel godkendelse af skillerum

Mange varebiler leveres fra fabrikken ofte med et "råt" varerum i metal, som kan være upraktisk i daglig brug. Mange varebiler forsynes derfor med indretning forud for første registrering, eksempelvis en 12 mm krydsfinerplade på gulvet og 2 stk. 4 mm krydsfinerplader indvendig på sider i en lasterummet. Dette ændrer varevognens egenvægt med ca. 100 kg, hvorved der skal fastsættes nye værdier for brændstofforbrug. Transport- og Boligministeriet opfordres til, at godkendelsesprocessen for sådanne køretøjer ikke kompliceres i en sådan grad, at det opfordrer til snyd med afgifter.

## Påhængskøretøj med bremsepræstation tilpasset dansk landevejskontrol

Tunge påhængskøretøjer (påhængsvogn og sættevogn O3 og O4) er ofte EU-godkendt med en bremsepræstation, der marginalt overstiger lovkravet. Af hensyn til at opnå et fornuftigt slid på påhængskøretøjet, er det nødvendigt at ændre bremsesystemet (ofte alene ændret parameterring (indstilling af ALB-funktion)). Transport- og Boligministeriet opfordres til, at godkendelsesprocessen for sådanne køretøjer tilpasses sagens kerne, og at køretøjet nemt hurtigt og sikkert kan registreres med højere bremsepræstation end den oprindelige godkendte i EU-godkendelsen.

## **Rotor- og blitzlamper**

Detailforskrifter for køretøjer (som i henhold til lovforslaget foreslås ophævet) punkt 6.04.005 og 6.04.006 fastsætter reglerne for rotor – og blitzlamper i henholdsvis gul og blå farve. Disse anvendes generelt på køretøjer omhandlet af forordning (EU) 2018/858, 167/2013 og 168/2013. Ingen af disse forordninger indeholder imidlertid regler for anvendelse af rotor- eller blitzlamper. Idet Detailforskrifter for køretøjer bortfalder, bør der regelfastsættes mulighed for regler for rotor- og blitzlamper m.v. Lovforslaget ses ikke at indeholde mulighed for sådanne regler.

## **Prototyper**

Samfundet efterspørger generelt omstilling til nye og grønne teknologier. Punkt 4 i artikel 2 i forordning (EU) 2018/858 indeholder blandt andet mulighed for, at fabrikanter kan søge individuel godkendelse af prototyper af køretøjer, der anvendes på vej til udførelse af et bestemt prøvningsprogram under en fabrikants ansvar, forudsat at de er specifikt udformet og konstrueret til dette formål.

For så vidt angår mindre personbiler, findes der allerede et godt udvalg af nul-emission-køretøjer i almindelig handel, men for lastbiler, busser, landbrugskøretøjer og motorcykler er der endnu meget udvikling forud. I Frankrig har fabrikanter mulighed for godkendelse af indtil 5 køretøjer pr. år, uden at køretøjerne skal opfylde samtlige krav til køretøjer.

Som eksempel nævnes Dennis Eagle/PVI, der er en dieseldreven lastbil, ombygget med elektrisk drivlinje. Lastbil med stelnummer SEG26ELHLEEG22705 kom i 2016 til Danmark uden førerassistentsystemer, idet fabrikanten antog, at prototypekøretøjer kunne registreres uden at opfylde krav hertil. Køretøjet måtte efterfølgende ombygges, således at disse systemer kunne aktiveres, og køretøjet måtte til Budapest i Ungarn for justering og test af disse systemer. Bilen er i dag registreret på baggrund af national godkendelseserklæring G27944 og kører som elektrisk drevet skraldebil på Frederiksberg med tilladt totalvægt 27 tons. I Tyskland er det almindeligt, at fabrikkerne kan opnå individuelle godkendelser for køretøjer til prøvningsprogrammer.

Danmark har en stor udvikling af landbrugskøretøjer, og er på mange områder førende i Danmark i forhold til maskiner til økologisk dyrkning og skånsom høst af specielle afgrøder. Dette udviklingsarbejde medfører også, at mange køretøjer specifikt udformes og konstrueres til brug i prøvningsprogrammer, og udvikles som prototyper, der i en kort periode skal anvendes på vej i forbindelse med gennemførelse af prøvningsprogrammet.

Transport- og Boligministeriet opfordres til at indføre særlig bestemmelse i synsloven, at prototyper af køretøjer kan godkendes til udførelse af et bestemt prøvningsprogram under en fabrikants ansvar, forudsat at køretøjet er specifikt udformet og konstrueret til dette formål.

### **Det økonomiske aspekt**

Det vurderes, at godkendelse som teknisk tjeneste på baggrund af akkreditering hos Danak koster i størrelsesorden 1 mil. kroner inkl. gebyrer til Danak og dokumentation af interne procedurer m.v. Denne investering vil blive videreført til kunder, som ønsker et givent køretøj, en given komponent eller separat teknisk enhed verificeret at opfylde gældende krav. Hvor det i dag koster nogle få hundrede kr. at få køretøjet verificeret ved en synsvirksomhed, vurderes prisen at kunne stige op til over 100.000 kr. pr køretøj, afhængig af nødvendige prøvningers omfang.

Stat, kommuner og regioner anvender et ikke uvæsentlig antal specialkøretøjer til blandt andet Vejdirektoratet, sygehusvæsenet, brand og redning samt vej og park. Hertil kommer trafikelskaberne, som i stort omfang stiller specielle krav til bussers indretning, som ikke er indeholdt i busproducenternes EU-typegodkendelser. Plejehjem og børneinstitutioner anvender et stort antal busser, hvoraf det fleste er specielt indrettet efter institutionens behov (eks. adgang for kørestol eller børnehavebus). I henhold til § 114 i Bekendtgørelse 798 af 7. august 2019 af lov om social service, skal kommunerne give støtte til køb af bil for visse personer.

Sammenlagt vil lovforslaget give væsentlig øgede omkostninger for borgere, virksomheder, stat, kommuner og regioner. Transport- og Boligministeriet opfordres til at de økonomiske konsekvenser afdækkes før lovforslaget fremsættes for folketinget.

Med venlig hilsen

Finn Bjerremand  
Teknisk konsulent  
[DTL Danske Vognmænd](#)



Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Sendt pr. e-mail til [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

20-02-2020

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S20-7196

Ref: DBL/

### **Supplerende høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køretøjsteknisk godkendelsesproces), journalnummer 2019-4815**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM har med tilfredshed noteret sig, at man har lyttet til de indkomne høringssvar i relation til det oprindelige forslag.

De foreslåede §1f, stk. 2 og 3 hilses velkommen, da det er FDM's forståelse at et tredjepartsorgan til eksempel kan være en synsvirksomhed med udvidede beføjelser, ex kategori 3+ og 4+, eller en synsvirksomhed, der i forvejen har test af køretøjer og som har fået beføjelser jf. §1f.

Med indførelsen af begrebet tredjepartsorgan er det FDM's vurdering, at det bliver mere fleksibelt og billigere for bilisten at få en synsvirksomhed til at kontrollere den konstruktive ændring, ibrugtagne køretøjer importeret fra tredjelande, etc.

Det er ligeledes FDM's forståelse, at flyttegodskøretøjer fra et ikke-EU land, stadig får samme mulighed som i dag, jf. Vejledning om syn af køretøjer afsnit 14.02.3.1, "Brugt importerede person- og varebiler", og dermed undgår den ekstra omkostning der ville være forbundet med, at køretøjet skulle underkastes en teknisk tjeneste.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk



## Transport- og Boligministeriet

Att.: Amalie Kipp  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Sags-ID: -

Sagsbehandler: SJ

Journalnummer: 2019-4815

Dato: 24-02-2020

### Supplerende høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køretøjsteknisk godkendelsesproces)

ITD kvitterer for fremsendte supplerende høring og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. ITD har følgende bemærkninger:

#### Generelle bemærkninger til implementeringen

ITD bakker generelt op om formålet med forordning 2018/858, om til dels at harmonisere grundlag og processer for godkendelse af køretøjer og at skabe bedre egnethed på tværs af EU-medlemslande. Dette vil eksempelvis gøre det enklere at importere og eksportere køretøjer grundet bedre gennemsigtighed og anerkendelse af køretøjsdokumenter medlemslandene imellem til gavn for transport- og logistikbranchen.

ITD skal dog kraftigt appellere til, at forordningen ikke overimplementeres på en sådan måde, at der opsættes skrappe nationale godkendelseskrav end nødvendigt, set i forhold til de muligheder, der i forordningen gives for at anvende alternative nationale og forenkede godkendelsesmuligheder. En overimplementering kan være ødelæggende for en stor del af branchen.

ITD deler de danske køretøjsopbyggeres velbegrundede bekymringer over de eventuelle forestående alvorlige udfordringer, som en overimplementering af forordningen vil medføre. En for markant skærpelse af de nuværende godkendelsesprocedurer vil føre til væsentligt forhøjede udgifter, forlængede sagsbehandlingstider samt vanskeliggøre administrationen i forbindelse med godkendelse af køretøjer.

Hertil kommer de mulige udfordringer med at få etableret en passende kapacitet af tekniske tjenester, der vil kunne håndtere den store mængde af eventuelle nye og nødvendige opgaver inden for en kort og realistisk tidsramme. Dette vil føre til større forsinkelser i produktionsapparatet og dermed resultere i længere leveringstid for de køretøjer, der er omfattet af de forslåede ændringer.

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk  
itd.dk

CVR: 40990917



ITD favner en lang række medlemsvirksomheder, der løbende får specialopbygget og individuelt tilpasset et **anseeligt** antal køretøjer til alsidige transportopgaver. Ofte er der tale om køretøjer, der får påbygget flere forskellige typer af transportudstyr og redskaber, der bevirker, at køretøjerne kan anvendes fleksibelt til forskellige transportopgaver. Ved en overimplementering af forordningen vil godkendelsesprocessen af disse typer af køretøjer alt andet lige blive voldsomt omkostningstunge, og køretøjernes konkurrencekraft vil blive svækket i det internationale marked, da afskrivningen af køretøjerne vil være højere. Dette vil endvidere medføre en negativ økonomisk afsmittede effekt i hele transportkæden og ud til forbrugerne, da de markant øgede udgifter til køretøjsgodkendelser skal dækkes ind.

Det er afgørende, at transport- og logistikvirksomhederne ikke fremover begrænses af færre opbygningsmuligheder og økonomiske årsager til at investere i standartkøretøjer med begrænsede egenskaber, og som ikke opfylder virksomhedernes krav og ikke kan tilpasses til virksomhedernes øvrige transportudstyr og redskaber. ITD appellerer kraftigt til, at transport- og logistikvirksomhederne fortsat kan investere i specialopbyggede eller tilpassede køretøjer af god dansk kvalitet og til konkurrencedygtige priser.

ITD støtter Dansk Bilbrancheråds forslag til en alternativ model med afsæt i forordningens artikel 45, stk. 1, som er fremsendt til Færdselsstyrelsen den 22. januar 2020. En sådan alternativ model vil kunne tilvejebringe den af branchen stærkt efterspurgt fleksibilitet, uændrede tidsforløb for godkendelse, fortsat konkurrencedygtige godkendelsesomkostninger og vil ikke gå på kompromis med sikkerheden.

### **Specifikke bemærkninger:**

#### Alternative godkendelseskrav

ITD ser forslaget om Færdselsstyrelsens bemyndigelse som en indgang til, at der kan indføres en model for nationale, fleksible og individuelle muligheder for godkendelse af ovennævnte køretøjer. ITD støtter forslaget og appellerer til, at en alternativ model for nationale individuelle godkendelser udformes i nær dialog med opbygger- og vognmandsbranchen.

#### Godkendelsesordning for ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer

ITD glæder sig over, at der etableres en national godkendelsesordning for ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer, samt ibrugtagne køretøjer importeret fra tredjelande, hvor konstruktive ændringer på køretøjer alene kan verificeres af prøvningsorganer.

Ministeriet bedes dog mere præcist redegøre for, hvad der ligger i ordet "tredjepartsorgan".



### Eablering af overgangsordning

Forslaget om at fastsætte en overgangsperiode i forhold til national individuel godkendelse af motor- og påhængskøretøjer frem til tidligst den 1. januar 2022 er kærkomment og nødvendigt.

ITD skal kraftigt appellere til, at overgangsperioden bruges til at udforme og indføre en national alternativ og fleksibel model for godkendelsesprocedurer, gældende for alle relevante typer af nye- som ibrugtagne køretøjer i tæt dialog med opbygger- og vognmandsbranchen.

\*\*\*

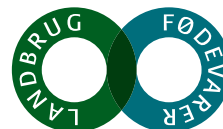
ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til høringsvaret.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Steffen Johannsen', written in a cursive style.

Steffen Johannsen  
Chefkonsulent



Landbrug & Fødevarer F.m.b.A.

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
E info@lf.dk  
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Til Transport- og Boligministeriet  
Sendt via mail til [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Journalnummer: 2019-4815.

## Bemærkninger til supplerende høring på ændringer af synsloven

Indledningsvis kvitteres for, at der gennemføres en supplerende høring på ændringer af synsloven og at ministeriet overordnet har taget budskabet om at lempelser vedrørende kommende regler for godkendelse af landbrugskøretøjer er nødvendige til sig. Vi takker for at måtte afgive kommentarer på denne supplerende høring.

### *Generelle bemærkninger*

Vi er overordnet set positive overfor, at der med den supplerende høring er lagt op til bl.a. tidlig udskydelse for indførelse af nye krav, samt at ministeriet viser en gryende forståelse for at benytte den rummelighed og fleksibilitet, der er for landbrugskøretøjerne i medfør af Forordning 167/2013 for Landbrugskøretøjer. Dog mener vi på nogle områder, at der ikke er tale om tilstrækkelige lempelser ift. det mulige. Dette uddybes senere.

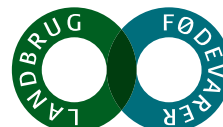
Vi kvitterer også for forståelsen for, at *alle* køretøjer ikke skal gennem en teknisk tjeneste, men har fortsat nogle forbehold overfor, hvad det nærmere indhold af en ny model må være. Ift. godkendelse af landbrugskøretøjer er det vigtigt at holde sig for øje, at de ikke er skabt til en transportopgave, men til at udføre en specifik arbejdsopgave i marken – om det er såning, udlægning af gylle, pløjning – samt at køretøjerne også ofte er udviklet til nicheproduktioner, der skal udføre en særlig og specifik opgave. Derudover minder vi også om, at der kontinuerligt foregår en del innovation og udvikling vedrørende køretøjerne i relation til deres arbejdsopgaver *in situ* – en innovationskraft, som det bør sikres ikke tages ud af erhvervet med nye regler.

Afslutningsvis har vi fortsat forbehold overfor udvidede beføjelser til ministeren vedrørende periodisk syn, samt hvad registrering vil indebære. Disse forhold er ikke ændret ifm. denne supplerende høring. Vi må endvidere bemærke, at vi fortsat er nervøse og skeptiske overfor processen og deadline til 1. september 2020. Der er mange delelementer ift. den samlede typegodkendelsesproces vi fortsat ikke har indsigt i.

Under de specifikke bemærkninger uddybes nærmere vedrørende:

1. Udskydelse af ikrafttrædelse
2. Alternative krav til små serier
3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer
4. Tredjepartsorgan
5. Periodisk syn
6. Registrering





## Specifikke bemærkninger

### 1. Udskydelse af ikrafttrædelse

I første høringssvar problematiserede vi ikrafttrædelsesdatoen – 1. september 2020. For det første fordi datoen ikke har sammenhæng til forordningen for landbrugskøretøjer. For det andet fordi vi frygter, at systemet ikke er klar til denne dato og derved bliver en flaskehals for erhvervet. Og for det tredje fordi en række køretøjer allerede er på vej på markedet, og vi ikke kender deres stilling i denne proces. Det var derfor en klar opfordring, at ikrafttrædelsesdatoen blev udskudt.

Det er positivt at konstatere, at der er foretaget ændringer vedrørende ikrafttrædelsesdatoen. Udskydelsen laves med henvisning til §1e og §1f, dvs. de individuelle køretøjer og de ibrugtagne og konstruktivt ændrede, for hvilke eksisterende regler gælder til 2022.

Der kan her være en vis usikkerhed om fortolkning. Vi forstår, at man som producent kan vælge at betragte sit køretøjer som individuelt køretøj, hvormed ens køretøjer kan køre efter eksisterende regler frem til 2022. Er dette den rette forståelse, så er udskydelsen af ikrafttrædelse meget positiv. Bør tolkningen være mere stram, så hvis en producent har en serie, så skal den gennem de nye godkendelsesregler, dvs. ikke kan dækkes ind under §1e, men nødvendigvis skal forstås som køretøj under §1c, så er den tidlige udskydelse ikke meget værd. Derved vil der ikke være tale om nævneværdige lempelser for agroindustrien og problematikken med manglende tid til omstilling er den samme, hvilket vi i det tilfælde kun forholde os kritiske overfor.

Agroindustrien kan på mange områder se god gavn af EU-typegodkendelsen og små serie godkendelse på sigt. Det kan gavne eksporten især. Det er blot ønsket, at ikrafttrædelsen har en tidshorisont, der giver branchen mulighed for at være klar til dette.

Som fremført i tidligere høringssvar arbejdes med tidshorisonter på 2-3 år, når branchen udvikler køretøjer.

**Forslag:** Ministeriet bedes bekræfte, at tolkningen af udskydelse af ikrafttrædelsesdato kan omfatte alle typer køretøjer, fordi producenter kan betragte deres produkt som individuelt køretøj.

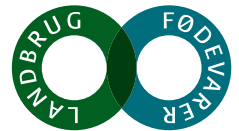
Er dette ikke den rettet tolkning, foreslås nedenstående ændring:

**Forslag til ændring:** At § 2, stk. 2 udvides til også at omfatte køretøjer i §1 c, dvs. ordlyden ændres til: *”Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 c, § 1 e og § 1 f (...).”*

Ved ovenstående ændring vil agroindustrien have mulighed for den nødvendige omstilling, ligesom man vil være ude over problematikken om køretøjer på vej på marked.

### 2. Alternative krav til små serie

Vi noterer os, at ministeriet har lyttet til opfordringen om at anvende den fleksibilitet Forordning 167/2013 tillader. I hvert fald vedrørende de små serier, hvor man vil benytte forordningens mulighed for at stille ”alternative krav”.



Dog bekymrer følgende formulering i høringsbrevet: *"Alternative krav skal i videst mulige omfang svare til forordningernes krav"*. Det gør erhvervet tvivlende overfor, om der reelt kan forventes mere fleksibilitet/lempelser.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for drøftelser om definitionen af alternative krav.

**Spørgsmål:** Et afklarende spørgsmål til de små serier og hvilke køretøjer, der er omfattet af denne mulighed: Af bilag II i Forordning 167/2013 er det alene køretøjskategorier T og C, der er defineret og sat grænser for hvornår er små serie. Betyder det at R og S ikke kan defineres inden for rammen af "små serie"? Og hvis de kan, hvad er så grænserne for disse?

### 3. National godkendelse af nye individuelle køretøjer

Med den supplerende høring er der lagt op til lempelser for de individuelle køretøjer. Lempelserne vedrører udskydelse af reglernes ikrafttrædelse og at ministeriet lægger op til lempelse ift. EU-typegodkendelse, da man også for de nationale individuelle godkendelser vil finde alternative krav.

I udgangspunktet vil vi gerne kvittere for, at der bliver tænkt i lempelser. Men vi må fastholde, at det *ikke* er et krav i forordningen, at disse køretøjer skal igennem en national godkendelsesproces.

*Forordning 167/2013, Art. 1: "Denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer."*

Med den supplerende høring fremgår det, at ministeriet fortsat ønsker, at disse køretøjer skal gennem en teknisk tjeneste. Det forudser vi er så voldsomt fordyrende, at det vil kunne lukke produktionen af individuelle køretøjer, da omkostningen kun kan fordeles på ét køretøjer – og ikke på flere som små serier eller EU-type-serier som forordningen kræver skal gennem teknisk tjeneste.

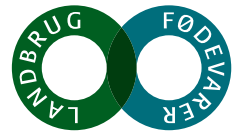
Den danske agroindustri har erfaringer med nationale godkendelser fra fx Tyskland ift. produkter de laver serier af. Her er erfaringerne, at det koster mere end en halv mio. kr. at komme gennem denne godkendelsesproces, hvilket indbefatter udgifter til tekniske tjeneste, ingeniøromkostninger til forberedelse, værkstedsomkostninger til test og implementeringsomkostninger. Dertil kommer årlige omkostninger til løbende vedligeholdelse af relevant materiale.

En sådan omkostning på individuelle køretøjer, der vil skulle gennem teknisk tjeneste for godkendelse her i Danmark, kan simpelthen ikke honoreres. Ét køretøj kan ikke bære den ekstraudgift, og resultatet vil være, at produktionen ophører.

De individuelle køretøjer laves typisk til at løse en meget specifik opgave gerne i en nicheproduktion. Man risikerer derved både at ramme selve produktionen af disse køretøjer og dernæst nicheproduktionen ude på markerne.

### 4. Tredjepartsorgan og konstruktive ændringer

Med den supplerende høring indføres begrebet tredjepartsorgan. Som vi forstår det, er det en art "mildt alternativ" til teknisk tjeneste målrettet de ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer.



Det er positivt, at der er forståelse for, at det vil være alt for dyrt og derved skadende for erhvervet at skulle have alle køretøjer gennem tekniske tjeneste. Vi har dog svært ved at vurdere tredjepartsorganet og værdien af denne på nuværende tidspunkt (herunder i hvor høj grad det reelt er den lempelse det lægges op til at være), da vi mangler indsigt i nærmere beskrivelse og krav. Vi mangler kort sagt viden for at kunne vurdere konsekvenserne.

I forlængelse heraf må vi anmode om at ministeriet tager den nødvendige tid til at lave et grundigt forarbejde sammen med erhvervet fremfor at haste ny lovgivning igennem. I forhold til konstruktive ændringer er det uklart for os hvad omfanget af disse vil være. Initialt må vi udfordre om dette er nødvendigt og spørge til hvilket behov der ligger bag, og hvilke ændringer der i fald vil matche dette behov.

Ændringer og tilpasning af maskiner er en vigtig del af innovationen og udviklingen i erhvervet. Hvis det er den eksisterende synslov, der ligger til grund, så forstår vi, at det er ved en ændring på 50 kg, jf. §22. Denne synslov tager ikke udgangspunkt i landbrugskøretøjer, og det vi risikerer er, at fx et simpelt hjulskifte til tvillingehjul, der anvendes for at skåne jorden, vil være ændring, der vil kræve et besøg hos det kommende tredjepartsorgan. Dette er en uholdbar situation og kræver nærmere afklaring.

## 5. Periodisk syn

Vi må fortsat forholde os meget skeptisk over for de udvidede beføjelser, der gives til ministeren ift. at kunne bestemme hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn. Med ændringen af synslov affattes den paragraf, der definerer, hvilke køretøjer der skal til periodisk synes, og ministeren bemyndiges til at fastsætte dette.

”§ 4. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf.”

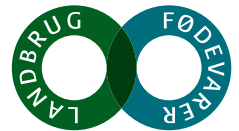
Vi må på det kraftigste understrege, at vi ikke kan bakke op om denne affatning. I den nuværende synslov er defineret hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn. Vi mener at denne praksis bør fastholdes. Vores bekymring er, at der uden forudgående demokratisk proces vil blive pålagt vores køretøjer nye byrder – både administrativt og økonomisk i form af afgift.

Ved følgegruppemøde til denne typegodkendelsesproces har vi problematiseret dette overfor Færdselsstyrelsen. De svarer mundtligt, at dette ikke er intentionen. Men dette er ikke tilstrækkelig sikkerhed for erhvervet.

**Forslag til ændring:** Vi foreslår at §2 stk. 1 *ikke* affattes og man fastholder oprindelig formulering, hvor synspligtige køretøjer eksplicit nævnes:

”§ 2 Trafikstyrelsen kan indkalde følgende køretøjer til periodisk syn:

- 1) vare- og lastkøretøjer,
- 2) personbiler,
- 3) udrykningskøretøjer, og
- 4) biler og motorcykler, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel



## 6. Registrering

Typegodkendelsesprocessen har tre led: 1 Teknisk tjeneste, 2 Godkendelse og 3 Registrering.

Pt. foregår det meste registrering af køretøjer i Danmark i DMR. Det er dog de færreste landbrugskøretøjer, der hører til i DMR, fordi DMR er et register med ophæng til afgifter og mange landbrugskøretøjer er ikke er afgiftspligtige.

Vi forudser en udfordring vedrørende en registrering af landbrugskøretøjer efter godkendelse af disse. Hvor skal dette i fald foregå?

Vi mener ingen lunde det skal være i DMR, da dette som nævnt er et afgiftsregister. Vi frygter, at det vil åbne en nem mulighed for på sigt at pålægge erhvervet nye afgifter. Desuden er systemet slet ikke indrettet til landbrugskøretøjer. Vi ved fra den langtrukne sag om TEMPO40 at denne "løsning" er dårlig.

Udfordringen med registrering er endnu en grund til at vi mener, at man *ikke* bør gå længere end forordningen, som man er på vej til nu, men blot bør fokusere på EU-typegodkendelserne og de små serier. Kan et registreringssystem ikke undgås bør det i så fald være et andet end DMR og uden sammenhæng til afgiftsområdet.

Afslutningsvis vil vi gerne understrege, at vi står til rådighed for nærmere drøftelser om indhold og udformning af de nye regler.

Med venlig hilsen

**Kathrine Blæsbjerg Sørensen**  
Seniorkonsulent

Erhvervspolitik, Afd. for Vækst- og strukturpolitik

D +45 3339 4255  
M +45 4031 5718  
E kbs@if.dk

**Til:** TRM Amalie Kipp (amk@TRM.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Fra:** kontor@mff-dk.dk (kontor@mff-dk.dk)  
**Titel:** journalnummer 2019-4815.  
**Sendt:** 24-02-2020 17:30:05

Høringssvar journalnummer 2019-4815. fra Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF)

MFF ser ikke der er nogen anvisninger på hvorledes de specielle forhold der gælder for motorcykler forventes løst i det fremsendte lovforslag.

Vi stiller derfor det samme spørgsmål her, som vi også gør til Færdselsstyrelsen, som er:

**Neddrosling til 48 hk:**

Færdselsstyrelsen bedes aktivt tage stilling til, hvorledes disse køretøjer tænkes godkendt efter det udsendte udkast til lovforslag.

Er det korrekt, at disse køretøjer med almindeligt forekommende ombygninger skal:

- godkendes ved akkrediteret teknisk tjeneste
- godkendes ved Færdselsstyrelsen

før endelig registrering?

Dette vil medføre en meromkostning for omhandlede køretøj på måske 10 – 20.000 kr. og en sagsbehandlingstid på måske 3 måneder. 3 måneder, hvor køretøjet ikke kan anvendes.

**Supplerende:**

En ting er hvad der kan ske ved et nyt køretøjs første indregistrering, ved hjælp af et CoC dokument (forudsat at dette ikke er mere end 1 år fra udstedelsesdato) **men ikke hvad der sker hvis et allerede indregistreret køretøj ønskes ændret til en anden kategori, for så er der jo tale om ombygning**(Fra A til A2 eller omvendt.) *hvilket i dag foretages ved et registreringssyn, men som MFF oplever lovforslaget - ikke kan lade sig gøre i "morgen" grundet indførsel af "teknisk Tjeneste"*

Deraf problemstillingen som ønskes belyst.

Endelig har vi stadig en del A-lille = 25kW/34 hk motorcykler & kørekort fra den tidligere 2 trins opdeling af kørekortkategorier... grundet den nye 3 deling indført januar 2013 - er de så også låst fast?

– de kunne som bekendt neddroslas fra uendelige hestekræfter til de 25kW/34 hk, hvorimod den nye lovgivning har en øvre begrænsning på 96 hk for at kunne neddroslas til mindre kategori – **skal de også forbi en teknisk tjeneste?**

**Med andre ord vil den tænkte nye lovgivning være ødelæggende for ALLE branchens aktører** der handler op og ned i kørekort kategorierne, ved at tilpasse det indbyttede køretøjet teknisk – til det kunden har af kørekort som praksis er i dag, ved et simpelt registreringssyn, men skal forbi en teknisk tjeneste.

**En problemstilling man jo ikke kender til i nogen andre brancher - hvor et kørekort er et kørekort til hele den angivne kategori.**

**Opsummering:**

**Køretøjer der i dag ændres til anvendelse i forhold til det kørekort kunden har/eller motorcyklen er registreret som:**

A Stort MC kørekort (Frit valg på alle hylder= ingen umiddelbar problem)

**Fra A Stort MC kørekort, der neddroslas til A2 35Kw/48Hk er udfordret**

Eller...

**Fra A Stort MC kørekort, der neddroslas til AL lille 25kW/34 hk (AL Lille MC kørekort er fra før 19.jan.2013 hvor den nye lovgivning med 3 trin blev indført.) er udfordret**

**OG naturligvis skal alle kunne om-registreres den anden vej rundt altså fra lille til større effekt uden at skulle igennem en teknisk tjeneste.**

Med venlig hilsen

Hugo Rasmussen

**Projektkoordinator MFF**

CVR: 15160470 Bank:Nordea 2340 3496747002

[www.mff-dk.dk](http://www.mff-dk.dk) [www.wroom.dk](http://www.wroom.dk) [www.sikkerpå2hjul.dk](http://www.sikkerpå2hjul.dk)

**Tlf. +45-36 16 08 66**

**Mobil +45-31 15 06 57**



Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidensialitet som mailen er omfattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

**Transport- og Boligministeriet**

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

**Att.:** Amalie Kipp [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk)

**Journalnummer 2019-4815**

**Supplerende høring vedrørende forslag til ny køreteknisk godkendelsesproces.**

Motorhistorisk Samråd vil gerne takke for muligheden for at kommentere på det reviderede materiale, som er sendt i offentlig høring 10. februar 2020.

**Stillingtagen til kommentarerne fra første høringsrunde:**

Motorhistorisk Samråd noterer sig indledningsvis, at høringsnotatet i forbindelse med høringen over det oprindelige udkast til lovforslaget, ikke er offentliggjort. Det er derfor vanskeligt at se, i hvilket omfang nærværende høringsudkast adresserer høringsparternes talrige kommentarer til det oprindelige høringsudkast. Vi finder dette bekymrende af hensyn til transparensen i høringen og den videre proces.

**Nationale krav for individuelle godkendelser for ibrugtagne køretøjer:**

Af høringsudkastet fremgår det, at Transportministeren kan fastsætte nationale regler for individuelt godkendte køretøjer. Motorhistorisk Samråd vil i den forbindelse på det kraftigste henstille, at de nugældende nationale krav til ombyggede ibrugtagne køretøjer, jf. VOSAK 18.05, videreføres i uændret form.

Der er de sidste par år lagt store kræfter i at få udfærdiget reglerne i VOSAK 18.05 i samarbejde mellem Færdselsstyrelsen, prøvningsinstanserne og bilorganisationerne. Hvis Transportministeren vælger ikke at videreføre de nuværende regler, vil der være tale om et uhørt spild af ressourcer for alle parter, og vil kaste mange motorentusiaster ud i stor usikkerhed.

**Tredjepartsorgan vs. Teknisk Tjeneste vs. Prøvningsinstans:**

Følgende og udkastet til lovteksten er ikke helt i samklang for så vidt angår den opblødning, som foreslås omkring akkreditering. Jævnfør vores tidligere hørings svar, vil vi stærkt fraråde krav om akkreditering af instanser, som varetager ombyggede ibrugtagne køretøjer.



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).

Det nye lovforslag gør tingene mere komplicerede og vanskelige at gennemskue. Vores forslag er, at man ganske enkelt kun opererer med begrebet "Teknisk Tjeneste". Som nævnt i vores tidligere høringsvar, finder vi de nuværende regler og krav for Prøvningsinstanser fuldt ud tilstrækkelige.

Det vil sige, at der ikke stilles krav om akkreditering af en Teknisk Tjeneste, der sagsbehandler en individuel national godkendelse af et ombygget ibrugtaget køretøj.

#### **Ukonkret tidsplan og overgangsordning:**

Motorhistorisk Samråd finder det ønskeligt, at tidsplanen konkretiseres nærmere - herunder at den nævnte overgangsordning beskrives mere præcist.

#### **Stærk bekymring for udgiftsniveauet for borgeren**

Som Motorhistorisk Samråd læser høringsforslaget, så vil alle udgifter forbundet med implementeringen af forordning 858/2018, i sidste ende kommer til at påhvile (for-)brugerne, dvs. de borgere og virksomheder, der skal bruge systemet. Vi finder det stærkt bekymrende, at hobbykøretøjer herved kan blive ganske uforholdsmæssigt hårdt ramt af de nye godkendelseskrav.

Vi håber, at I vil tage vores kommentarer og spørgsmål til efterretning. Såfremt der er ønske om, eller behov for afklaring og præcisering af vores kommentarer, står vi naturligvis gerne til rådighed.

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).



Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K



Køretøjsbygger og Autoskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

17. februar 2020

## Vedr.: J.nr. 2019-4815 – supplerende høring om godkendelse af køretøjer

Vi takker Transport- og Boligministeriet for fremsendelse af den supplerende høring angående lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Det er glædeligt at der er sket en udskydelse indtil den 1.1.2022, hvilket vil give virksomheder og Færdselsstyrelsen tid til at tilpasse sig kravene og etablere de fornødne forhold.

Vi står dog fortsat tilbage med den bekymring, at markedssituationen her i landet betyder, at den nuværende monopollignende situation får lov til at fortsætte, da vi fortolker det i høringen nævnte "tredjepartsorgan" som en fortsættelse af prøvningsinstansen. Der findes faktisk kun en instans, der har retten til at afprøve over 90 % af køretøjerne. Det er derfor vores ønske, at ministeriet og Færdselsstyrelsen foretager de fornødne tiltag, for at andre parter kommer til, så at prisniveauet tilpasses til et fornuftigt niveau, som bl.a. i Tyskland. Færdselsstyrelsen har på et følgegruppemøde oplyst at prisniveauet i Tyskland er 50 % af det danske.

Der bør tages fra Færdselsstyrelsens side uddybende møder med interesserede tekniske tjenester (DEKRA, Applus, TÜV organisationer mv.), for at undersøge hvor vidt disse har interesse i at starte op i Danmark, hvilket er blevet mere uinteressant på grund af udsættelsen. Der er tale om betydelige investeringer, som også skal kunne tjenes hjem.

Vi har fortsat den opfattelse at Færdselsstyrelsen bør udarbejde standardiserede procedurer og dokumenter, så alle parter i branchen og på afprøvningsområdet har ens regler og materiale at gå ud fra. Det vil bidrage til en ens fortolkning og håndtering.

Det er vores håb om at Transportministeren lytter til vores argumentation.

Med venlig hilsen

Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD  
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523



SMVdanmark  
– det nye Håndværksråd



Til  
Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

## **Høringsvar vedrørende forslag II til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces)**

Tekniske konsulenter for Vejtransport takker for at have modtaget den udsendte høringsskrivelse og forslag II til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Foreningen er fortsat bekymret over indholdet i lovforslaget.  
For os at se lever kvaliteten af lovforslaget igen ikke op til den sædvanlig høje standard hos Færdselsstyrelsen.

Forslaget tager stadig tydeligvis afsæt i en overimplementering af Forordning 2018/858.  
Det vil formodentlig betyde et stort tab af danske arbejdspladser og tab af faglig viden inden for området.

Vi glæder os over forslagens inddragelse af Artikel 42 og 45 med mulighed for alternative krav til nationale godkendelser, samt mulighed for at udnævne andre tredjepartsorganer. Der mangler dog væsentlige tilføjelser:

Bemærkningerne om lempeligere vilkår for andre tredjepartsorganer end Tekniske Tjenester bør fremgå af lovtæksten. Se bemærkninger til 2.1.3.2 øverst side 16 ud af 43.

De lempeligere vilkår, hvilket vi tolker bl.a. som fritagelse fra akkreditering via DANAK, vil med stor sandsynlighed medføre betragtelig økonomisk lettelse for branchen som helhed og sikre, at faglig viden fortsat vil være tilstede i Danmark.

Ifølge lovforslaget kan de i § 1 f stk. 2 omtalte tredjepartsorganer udelukkende behandle national individuel godkendelse af ibrugtagne køretøjer.

Vi mener, at disse tredjepartsorganer også skal have mulighed for at behandle national individuel godkendelse af nye køretøjer.

Det virker bekymrende, at forslaget, der jo henvender sig til folkevalgte politikere, indeholder udokumenterede påstande (2.1.3.2). Der nævnes flere steder, at lovforslaget vil gavne trafiksikkerheden, miljøet og medføre en forenkling af godkendelsesproceduren. Muligheden for sikring af at miljørelateret forhold forbedres for køretøjer i store serier kan ikke bestrides (typisk personbil M1 og varebil N1 (dieselgate). For køretøjer som bygges individuelt ses ikke ændringer, som gavner miljøet.

Generelt kan der ikke påvises initiativer i forslaget, der skulle give forøget trafiksikkerhed for biler og påhængsvogne. Importerede påhængs/sættevogne ses ofte at have væsentlig svagere, konstruktiv betinget, bremseevne end dansk producerede- eller dansk typegodkendte køretøjer.

I det nuværende godkendelsessystem får købere af udenlandsproducerede vogne, der godkendes uden registreringssyn, mulighed for efterfølgende udstedelse af en godkendelseserklæring der modsvarer de Danske krav. Dette foregår i reglen på et meget lavt omkostningsniveau.

Den foreslåede godkendelsesprocedure vil med sikkerhed blive væsentlig mere kompliceret og dermed mere udgiftskrævende. Det frygtes at indehavere af udenlandskproducerede køretøjer, af omkostningsmæssige grunde, undlader at få bremsesystemet opdateret. Det vil påvirke trafiksikkerheden negativt.

Konklusionen må være, at forslaget ses at medføre en voldsom stigning i branchens udgifter, og at den ønskede effekt om øget trafiksikkerhed ikke vil blive indfriet; muligvis endda forringet.

Med venlig hilsen

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