



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
info@fstyr.dk

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

Bemærkning til Færdselsstyrelsens høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Vi takker for muligheden for at afgive bemærkninger til ændringerne af bekendtgørelse om gebyrer og afgifter på vejtransportområdet.

Helt overordnet er vi fra Landbrug & Fødevarer, SEGES, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Agroindustri uforstående overfor, at Transportministeriet på nuværende tidspunkt udsender en bekendtgørelse i høring omfattende kravene til kommende national godkendelsesproces for landbrugskøretøjer inden, at disse krav har været drøftet med branchen. Det må være forudsætningen for implementering af en god erhvervsregulering, at der er mulighed for at opsamle erfaringer og inddragelse af de relevante parter på en meningsfuld måde. Den danske agroindustri producerer bl.a. påhængskøretøjer og redskaber til danske landbrugsvirksomheder og til eksportmarkederne. Regler og krav hertil er ret centrale for hele branchen konkurrenceevne.

Vi deler ikke Transportministeriets vurdering af, at reglerne der påfører helt nye og meget udvidede godkendelseskrav – som ikke er påkrævet af forordning 167/2013 – vil være uden væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for branchen. Fra konsultation med flere mindre agroindustrielle virksomheder er det vurderingen, at flere med de foreslåede regler risikerer at måtte lukke deres produktion i Danmark. Den foreslåede bekendtgørelse vil derfor ikke alene have erhvervsøkonomiske konsekvenser, men også regionalpolitiske konsekvenser, da mange af de berørte virksomheder ligger i de danske landdistrikter.

Samlet set vil vi bede om, at Transportministeriet trækker bekendtgørelsen tilbage og starter en proces, hvor erhvervet inddrages i udarbejdelsen den kommende regulering.

Nedenfor er specifikke bemærkninger til bekendtgørelsens indhold.

Dato for ikrafttrædelsen af forordningerne 2018/858, 167/2013 og 168/2013 kædes sammen, så der efterlades det indtryk, af EU kræver 167/2013 indført efter skæringsdatoen i 2018/858. Der er ingen skæringsdato for 167/2013 for R og S kategori køretøjer, som er de påhængskøretøjer, der fabrikeres i Danmark.

Vi er i landbrugs- og agrobranchen stærkt bekymrede for at sammenkædningen vil fastlåse de fremtidige regler for landbrugskøretøjer. Vi mener forsat, at implementeringen af 167/2013 bør udskydes for at sikre god tid til en vellykket implementering.



047000
12 54 1 0400 00 00 00





Vi er forsat bekymrede for at de foreslåede ændringer vil indsnævre fleksibiliteten i den fremtidige implementering af loven.

§ 4 giver ikke fleksibilitet til at efterleve national relevante krav, som 167/2013 artikel 2 stykke 3 giver muligheden for. Vi mener, at Transportministeriet bør udnytte fleksibiliteten i forordningen fuldt ud.

Dette gælder f.eks. de danske vægt- og bredderegler, der via det fremsendte bilag 1 ikke længere ville kunne anvendes.

Vi foreslår, at man samordner højdekravene til køretøjer, så landbrugskøretøjer som udgangspunkt også kan have en højde på 4,10 meter, som det er gældende for lastbiler.

Dernæst nævnes Agrobremsetesten ikke i artiklen om Bremseanordninger og påhængsvogsbremsekobling. Agrobremsetesten er en anerkendt og gennemprøvet test, som bør skulle finde anvendelse.

De foreslåede ændringer i bekendtgørelsen er meget omfattende for maskinproducenter. Vi mener derfor, at den foreslåede ikrafttrædelse 1. september 2020 ikke er realistisk og bør udskyde til 1. januar 2022.

Den foreslåede skærpelse af de nuværende regler mod mere ensartethed hviler ikke på et fagligt belæg eller behov begrundet i fx uheldsstatistik. Implementeringen af 167/2013 giver mulighed for enten at forsætte med at følge de nuværende relevante nationale krav eller søge en EU-godkendelse.

§ 8 Ophør af godkendelsens gyldighed

Det er vigtigt at sikre råderum til at kunne agere i lokale forhold for landbrugskøretøjer. Dette skal være muligt uden først at skulle konsultere en teknisk tjeneste, da landbrugets køretøjer er beregnet til at udføre mange forskellige opgaver, under mange forskellige forhold. Det er derfor vigtigt at typegodkendelserne er rummelige.

Til bilag 1

Ang. artikel 3 om bremseanordninger mv.: De danske vægt- og bredderegler vil ikke længere kunne anvendes. Dernæst nævnes Agro bremsetesten ikke i artiklen om Bremseanordninger og påhængsvogsbremsekobling. Færdselsstyrelsen har i notat om ' om godkendelse af påhængskøretøj til traktor' og 'Tilpasning af Tempo 40-ordningen' nævnt mulighed for at bruge en tilpasset Agro bremsetest. Det mener vi bør reflekteres i bilaget.

Med venlig hilsen

Troels Steen Tvergaard
Erhvervspolitisk konsulent

Erhvervspolitik, Afd. for Vækst- og strukturpolitik

E tstv@if.dk



DANSKE
KARTOFLER



DANSKE
KARTOFLER

Dansk
Agroindustri

OOSEGES

18. juni 2020

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Sagsnr.: TS20000-00276

AutoConsult har modtaget omhandlede forslag, og vil indledningsvis takke for at materialet er udsendt i offentlig høring.

Høringsprocessen - Følgegruppe

AutoConsult finder det positivt, at høringen gennemføres nu uanset ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer endnu ikke er færdigbehandlet i Folketinget.

AutoConsult finder det positivt at der tilstræbes en tilretning af de nationale danske krav så de overvejende svarer til de europæiske krav på området. Det bemærkes dog at der her er tale om meget omfattende ændringer – som kræver tid og overvejelser for hele branchen. Tid som der desværre ikke bliver givet med denne høring, som udover begrænsningerne grundet Corona-virus, også krydser ind over flere skæve helligdage, hvorved den reelle høringsfrist målt i antal arbejdsdage, bliver urimelig kort (kun 15 dage) – ændringerne i disse bekendtgørelser taget i betragtning.

AutoConsult finder det også kritisabelt, at Færdselsstyrelsen endnu ikke har taget de nedsatte følgegrupper ind i en reel dialog omkring detaljerne i disse bekendtgørelser og implementeringen af de nye krav. Følgegrupper, som netop blev nedsat med henblik på dialog med branchen ved brug af sin allerede opnåede erfaring og kendskab, undervejs i den kæmpe opgave det er at implementere så gennemgribende ændringer på hele det køretøjsteknisk område. Derfor kan AutoConsult ikke på det foreliggende grundlag indstille bekendtgørelsen til vedtagelse, men opfordrer til at der i stedet tages en konstruktiv dialog – gerne igennem de allerede eksisterende følgegrupper – omkring fastsættelse af rimelige alternative krav!

Videre gøres gældende, at forordning (EU) 167/2013 alene gælder for køretøjer i uendelig serie, og ikke fra kommissionens side er tiltænkt køretøjer, der godkendes i små serier eller godkendes individuelt. Færdselsstyrelsen bedes overveje muligheden for at disse køretøjer udsættes et år, således at der er mulighed for at opsamle erfaringer med biler m.v.

Relationer til andre regelsæt

De foreslåede alternative krav for nationale individuelle godkendelser af køretøjer, som fremstilles i små serier, opleves som særdeles omfattende ændringer (skærpselser) i forhold til nu gældende regler:

- Detailforskrifter for køretøjer
- Bekendtgørelser vedrørende køretøjer, der kan registreres til synsfri sammenkobling
- Bekendtgørelse om indretning og udstyr for traktorer og motorredskaber m.v.
- Kørekortbekendtgørelsen
- Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.
- Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører
- Bekendtgørelse om udrykningskørsel
- Bekendtgørelse om særlige krav til taxier m.v.
- Bekendtgørelse om særlige krav til biler til erhvervsmæssig persontransport
- Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

- Bekendtgørelse om særlige krav til busser
- Bekendtgørelse om slæbning af køretøjer
- Bekendtgørelse nr. 321 af 16. juni 1985 vedrørende ordensreglement for flyvepladser
- Bekendtgørelse nr. 1502 af 8. december 2016 (Tivolitog)
- Bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport
- Bekendtgørelse nr. 494 af 27. maj 2016 om eksamenskørsel
- Bekendtgørelse om særtransport bekendtgørelse om særtransport
- Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog

Der savnes information, hvorledes nærværende udkast til bekendtgørelse med tilhørende bilag influerer på ovenstående regelsæt.

Grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø

Idet krav om godkendelse i henhold til forordning (EU) 167/2013 indføres tidligere i Danmark end andre lande, kan man frygte, at branchen finder incitament til at ældre køretøjer levetidsforlænges hvilket udvander de gode ambitioner om at gavne sikkerhed, sundhed og miljø.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Uanset intentionerne, at danne grundlag for en mere ensartet godkendelsesproces for køretøjer i Danmark, lægges der med forelæggende udkast op til forskellige tekniske krav for:

- Køretøjer i uendelig serie
- Køretøjer i små serier
- Køretøjer, som godkendes individuelt

Samlet set oplever AutoConsult, at forslaget vil betyde, at godkendelsesprocessen vil blive væsentlig mere kompliceret for det gennemsnitlige danske landbrugskøretøj, der oftest er opbygget med specielle detaljer for bedst muligt at understøtte de planlagte opgaver.

Forslaget vurderes gennemsnitligt at medføre en merpris for alle landbrugskøretøjer i Danmark på 40 – 100.000 kr pr køretøj.

Agil erhvervsrettet regulering

Det vurderes, at den foreslåede godkendelsesprocedure med omfattende krav til test og test-rapporter vil have væsentlig negativ indflydelse på virksomhedernes muligheder for at test, udvikle og anvende nye teknologier, grundet de øgede omkostninger forbundet hermed.

Bemærkninger til selve udkast til bekendtgørelse

Under definitioner savnes en generel henvisning til definitioner jf. forordningen, så der undgås forvirring omkring de juridiske personer/enheder. Definitioner kan straks indsættes efter § 1 "Anvendelsesområde", som gør lov om godkendelse... mere overskuelig og letlæselig.

Det anses som væsentlig uheldigt, at Færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter forordning (EU) 167/2013.

Specielt savnes national regulering for landbrugskøretøjer, der kan køre over 40 km/t.

Dette vil uvægerligt medføre komplikationer, som der ikke ses taget højde for i dette udkast til bekendtgørelse.

§6

Færdselsstyrelsen opfordres til at indsætte mulighed for individuel godkendelse, som det f.eks. er muligt for biler. Ved ikke at medtage individuelle godkendelser åbnes der op for, at hvert fabrikeret køretøj eller påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr ændres, således at de fremstår som individuelle køretøjer, og reglerne omgås.

§9 (restkøretøjer)

Færdselsstyrelsen opfordres til at indsætte en henvisning til artikel 39 i forordning (EU) 167/2013. Desuden vil det være ønskeligt, hvis det beskrives efter hvilke kriterier, der dispenseres, således at den nationale håndtering af området er klart for enhver.

§14 (markedsovervågning)

Der mangler definition af "den erhvervsdrivende" som i denne forbindelse kan blive pålagt en ikke ubetydelig udgift.

Bør følge definition i forordningen.

Det er væsentligt, at en given erhvervsdrivende, som ejer af et erhvervskøretøj, købt hos en distributør ikke kan blive pålagt denne udgift.

§13

Færdselsstyrelsen opfordres til at tillade, at ansøgninger kan indsendes via e-mail indtil blanketten er tilgængelig på VIRK og i tilfælde af nedbrud i VIRK.

Færdselsstyrelsen opfordres videre til at sikre, at systemet kan håndtere tilstrækkelig store datamængder (typisk væsentlig over 15 Mb for motordrevet køretøj).

Bemærkninger til bilag til bekendtgørelse

Det vurderes overordnet, at mange krav er tildelt bogstav "A" og "B".

Det vurderes, at flere krav ville kunne gives bogstav "C" eller "D" uden at kompromittere færdselssikkerheden, miljøet eller sundheden.

Bilag 1, Køretøjer art T₁, T₂ og T₃

Nr. 1, Køretøjskonstruktionens integritet

Det vurderes, at krav "A" er for højt.

Nr. 15, Elektromagnetisk kompatibilitet.

Teksten under "Alternative krav" er vanskelig læsbar, idet overskrifter ikke er fremhævet.

Det fremkommer pudsigt, at ansøger skal fremlægge erklæring fra "fabrikanten" om, at køretøjet – med eftermonteret anordninger – er i overensstemmelse.....

Fabrikanten anses her, at være fabrikanten i sidste trin, som har monteret anordningen.....

Nr. 48, Sikkerhedsseler

Hvad betyder "IF"?

Nr. 55, Information, advarsler og mærkning

Er det tilstrækkelig med en "Dymo" bagpå køretøjet med angivelse af "langsomtgående"?

Alternativt må specificeres krav til afmærkning.

Forklarende bemærkning X

Der henvises til artikel 67 til 81.

Bekendtgørelsen ses ikke, at indeholde sådanne overskrift.

Teksten foreslås ændret til:

- prøvninger og kontrol udføres af den tekniske tjeneste eller fabrikanten på de betingelser, der er fastsat i kapitel XVI i forordning (EU) 167/2013.

Ved fabrikant forstås her fabrikant, som er godkendt som teknisk tjeneste.

Der henvises til bilag III.

Bekendtgørelsen har ikke et sådant bilag.

Teksten foreslås ændret til:

- en prøvningsrapport udarbejdes i overensstemmelse med bilag III i forordning (EU) 2018/858

Forklarende bemærkning A

Se bemærkninger under X ovenfor.

Forklarende bemærkning C

Se bemærkninger under X ovenfor.

Bilag 2, Køretøjer art R og S

Nr. 1, Køretøjskonstruktionens Integritet

Se bemærkninger til bilag 1.

Nr. 3, Bremseanordninger og påhængsvognsbremse-kobling

Det overrasker, at:

- der ikke er krav om 2-leder bremsesystem
- der ikke er krav om måling af funktionstid, hvilket ofte er en udfordring for trykluft-bremsesystemer

Det foreslåede alternative krav, anses således at give en væsentlig ringere grad af færdselssikkerhed end Retsaktens krav.

Nr. 21, Dimensioner og påhængskøretøjets masse

Under alternative krav bedes tilføjet:

BEK nr 1497 af 1. december 2016, Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

Nr. 26, Beskyttelse bagtil

Der savnes mulighed, at den tekniske tjeneste kan anvende virtuelle prøvningsmetoder.

Bemærkninger X, A, D

Se bemærkninger til bilag 1.

Med venlig hilsen

Preben Egelund



Digitalt signeret af Preben Friis Egelund
DN: c=DK, o=AutoConsult A/S //
CVR:41242787, cn=Preben Friis Egelund,
serialNumber=CVR:41242787-
RID:18797906
Dato: 2020.06.18 10:50:56 +02'00'

Linette Egelund

Fra: Preben Egelund <pe@autoconsult.dk>
Sendt: 18. juni 2020 10:54
Til: Færdselsstyrelsen; Linette Egelund
Cc: Linette Egelund
Emne: Yderligere: Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Vedhæftede filer: AC Høringssvar - Godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer 167_2013 4.PDF

Sag: TS20000-00276
Sagsdokument: 8032044

Kære Linette Egelund

Efter grundig evaluering, har jeg tilføjet et punkt vedlagte høringssvar, således at nationale krav til dimensioner (højde 4,10 m) kan anvendes.

Jeg håber, at dette kan medtages i Færdselsstyrelsens evaluering.

Med venlig hilsen

Preben Egelund



Stensmosevej 24E 1.sal
2620 Albertslund
Tlf: 88 530 690
Direkte: 88 530 691
pe@AutoConsult.dk
www.AutoConsult.dk



Find os på
Facebook

From: Preben Egelund

Sent: Tuesday, June 16, 2020 9:36 PM

To: Færdselsstyrelsen ; Linette Egelund

Cc: Linette Egelund

Subject: SV: Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Vedlagt fremsendes høringssvar fra AutoConsult.

Med venlig hilsen

Preben Egelund



Stensmosevej 24E 1.sal
2620 Albertslund
Tlf: 88 530 690
Direkte: 88 530 691
pe@AutoConsult.dk
www.AutoConsult.dk

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
info@fstyr.dk

Helt overordnet er vi fra Dansk Maskinhandlerforening uforstående overfor, at Transportministeriet på nuværende tidspunkt udsender en bekendtgørelse i høring omfattende kravene til kommende national godkendelsesproces for landbrugskøretøjer inden, at disse krav har været drøftet med branchen. Det må være forudsætningen for implementering af en god erhvervsregulering, at der er mulighed for at opsamle erfaringer og inddragelse af de relevante parter på en meningsfuld måde. Den danske agroindustri producerer bl.a. påhængskøretøjer og redskaber til danske landbrugsvirksomheder og til eksportmarkederne. Regler og krav hertil er ret centrale for hele branchen konkurrenceevne.

Vi deler ikke Transportministeriets vurdering af, at reglerne der påfører helt nye og meget udvidede godkendelseskrav – som ikke er påkrævet af forordning 167/2013 – vil være uden væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for branchen. Fra konsultation med flere mindre agroindustrielle virksomheder er det vurderingen, at flere med de foreslåede regler risikerer at måtte lukke deres produktion i Danmark. Den foreslåede bekendtgørelse vil derfor ikke alene have erhvervsøkonomiske konsekvenser, men også regionalpolitiske konsekvenser, da mange af de berørte virksomheder ligger i de danske landdistrikter.

Samlet set vil vi bede om, at Transportministeriet trækker bekendtgørelsen tilbage og starter en proces, hvor erhvervet inddrages i udarbejdelsen den kommende regulering.

Nedenfor er specifikke bemærkninger til bekendtgørelsens indhold.

Dato for ikrafttrædelsen af forordningerne 2018/858, 167/2013 og 168/2013 kædes sammen, så der efterlades det indtryk, af EU kræver 167/2013 indført efter skæringsdatoen i 2018/858. Der er ingen skæringsdato for 167/2013 for R og S kategori køretøjer, som er de påhængskøretøjer, der fabrikeres i Danmark.

Vi er i landbrugs- og agrobranchen stærkt bekymrede for at sammenkædningen vil fastlåse de fremtidige regler for landbrugskøretøjer. Vi mener forsat, at implementeringen af 167/2013 bør udskydes for at sikre god tid til en vellykket implementering.

Vi er forsat bekymrede for at de foreslåede ændringer vil indsnævre fleksibiliteten i den fremtidige implementering af loven.

§ 4 giver ikke fleksibilitet til at efterleve national relevante krav, som 167/2013 artikel 2 stykke 3 giver mulighed for. Vi mener, at Transportministeriet bør udnytte fleksibiliteten i forordningen fuldt ud. Dette gælder f.eks. de danske vægt- og bredderegler, der via det fremsendte bilag 1 ikke længere ville kunne anvendes.

Vi foreslår, at man samordner højdekravene til køretøjer, så landbrugskøretøjer som udgangspunkt også kan have en højde på 4,10 meter, som det er gældende for lastbiler.

Der nævnes Agrobremsetesten ikke i artiklen om Bremseanordninger og påhængsvogsbremsekobling. Agrobremsetesten er en anerkendt og gennemprøvet test, som bør skulle finde anvendelse.



**Dansk
Maskinhandlerforening**

Sikkerhed
& kvalitet

De foreslåede ændringer i bekendtgørelsen og er meget omfattende for maskinproducenter. Vi mener derfor, at den foreslåede ikrafttrædelse 1. september 2020 ikke er realistisk og bør udskyde til 1. januar 2022.

Den foreslåede skærpelse af de nuværende regler mod mere ensartethed hviler ikke på et fagligt belæg eller behov begrundet i fx uheldsstatistik. Implementeringen af 167/2013 giver mulighed for enten at forsætte med at følge de nuværende relevante nationale krav eller søge en EU-godkendelse.

§ 8 Ophør af godkendelsens gyldighed

Det er vigtigt at sikre råderum til at kunne agere i lokale forhold for landbrugskøretøjer. Dette skal være muligt uden først at skulle konsultere en teknisk tjeneste, da landbrugets køretøjer er beregnet til at udføre mange forskellige opgaver, under mange forskellige forhold. Det er derfor vigtigt at typegodkendelserne er rummelige.

Til bilag 1

Ang. artikel 3 om bremseanordninger mv.: De danske vægt- og bredderegler vil ikke længere kunne anvendes. Dernæst nævnes Agro bremsetesten ikke i artiklen om Bremseanordninger og påhængsvognsbremsekobling. Færdselsstyrelsen har i notat om 'om godkendelse af påhængskøretøj til traktor' og 'Tilpasning af Tempo 40-ordningen' nævnt mulighed for at bruge en tilpasset Agro bremsetest. Det mener vi bør reflekteres i bilaget.

Med venlig hilsen
Dansk Maskinhandlerforening
pfv

Per Hedetoft
Konsulent

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Info@fstyr.dk

J.nr. TS20000-00274

Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Motorhistorisk Samråd vil med dette, gerne takke for det omfattende høringsmateriale vi har modtaget til kommentering.

Vi må konstatere, at materialet desværre ikke er gennemskueligt, og vi er derfor bekymrede for, at når ændringerne til sin tid skal udmøntes i praksis, vil det få de samme uoverskuelige konsekvenser. Desværre finder vi det ganske uklart hvorvidt de historiske køretøjer, som vi repræsenterer, er omfattet af bekendtgørelserne eller ej. Dette er uhyre uheldigt, da det giver anledning til lokale fortolkninger, med deraf klar retslig usikkerhed for borgerne.

Vi er på den baggrund ikke klar over, om de historiske køretøjer, som (måske) ikke umiddelbart er omfattet af regelsættet, senere kan blive omfattet i kraft af eventuelle ændringer på køretøjet i forhold til originalitet, eller for den sags skyld ikke klar over hvor grænsen går, før ændringerne på et historisk køretøj betyder at man så (måske) pludselig befinder sig i det nye regelsæt.

Dertil er det også uklart om typegodkendelsesforordningen vil få betydning for de allerede indregistrerede og ibrugtagende køretøjer, eller om disse regler (måske) kun vil få betydning ved import af et historisk køretøj, med eller uden ændringer/ombygninger i større eller mindre grad, som dertil kan være udført for nylig eller for op til for 100 år siden.

Motorhistorisk Samråd har forståelse for at Færdselsstyrelsen ønsker at ensrette regler og lovgivning. Vi håber dog at Færdselsstyrelsen omvendt har forståelse for at 130 års bilproduktion, samt, nok så vigtigt, den efterfølgende brug og tilhørende modifikationer, vanskeligt lader sig kategorisere og ensrette på samme måde som ved nye og nyere køretøjer.

Motorhistorisk Samråd vil på baggrund af ovenstående opfordre til at historiske køretøjer udtrykkeligt undtages fra de foreslåede regler, og at Færdselsstyrelsen, sammen med de relevante organisationer, igangsætter et arbejde der skal fastlægge et særligt regelsæt for køretøjer ældre end 30 år.

Med venlig hilsen
Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd

Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 16. juni 2020
Side: 1/1



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).

Linette Egelund

Fra: Niels Rask <Niels@vestsjaellandsbilsyn.dk>
Sendt: 16. juni 2020 15:58
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Linette Egelund
Emne: TS20000-00274 / Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Til Færdselsstyrelsen

TS20000-00274

BilsynsBranchen.dk har flg. bemærkninger i anledning af de 3 høringer over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v. :

Bekendtgørelsesforslagene er baseret på det endnu ikke vedtagne udkast til synsloven, der desværre udelukker synsvirksomhederne fra at deltage i de af bekendtgørelsesudkastene omhandlede godkendelsesprocesser.

At vi ikke er enige i synslovudkastets begrænsninger heraf, gælder fortsat, men som konsekvens af begrænsningerne i synslovudkastet har de 3 aktuelle bekendtgørelsesudkast om de indtil 2022 frivillige ansøgningsmuligheder for typegodkendelser i sig selv kun ringe betydning for synsvirksomhedernes arbejdsvilkår og forretningsmæssige interesser.

På trods heraf vil vi udtrykke støtte til de faglige bekymringer, som vi har fået indsigt i, at DBR og AutoConsult vil påpege i deres bemærkninger til de udsendte bekendtgørelsesudkast.

Desuden vil vi for god ordens skyld påpege, at flg. enslydende originaltekst i alle 3 bekendtgørelsesforslag har fået en uheldig ordlyd, der desværre uden en fortolkning ud fra den formodede hensigt vil kunne opfattes som uansvarlig, hvis hensigten ikke præciseres i stil med det herunder foreslåede:

Markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der **kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion**

§ x. Færdselsstyrelsen udsteder efter ansøgning tilladelse til markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der **kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion.**

Venlig hilsen

Niels Rask
Formand BilsynsBranchen.



BilsynsBranchen.dk

Telefon: 70 26 09 88

Mobil: 40 41 09 88
info@bilsynsbranchen.dk

www.bilsynsbranchen.dk
Trafikcenter Allè 16
4200 Slagelse
