

## Til høringsparterne

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899  
E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: 2022-297133  
21-12-2023

## Høring over udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse

Færdselsstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse i høring.

Høringsfristen er den 29. januar 2024.

I høringsperioden vil Færdselsstyrelsen afholde et branchemøde om bekendtgørelsen. Information om tidspunktet for branchemødet vil blive offentliggjort på Færdselsstyrelsens hjemmeside [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk).

Bekendtgørelsesudkastet består af følgende:

- Bekendtgørelse
- Bilag 1 - tekniske bestemmelser for køretøjer
- Bilag 2 - ombyggede køretøjer
- Bilag 3 - oversigt over forordninger, direktiver og FN-regulativer, som der henvises til i bilag 1 og 2

Formålet med bekendtgørelsesudkastet er for det første at opdatere de tekniske bestemmelser for køretøjer i bilag 1, så de nationale regler bringes mere i overensstemmelse med de tilsvarende EU-regler. Steder, hvor der er sket en opdatering, er markeret med kommentaren "opdateret til nyeste EU-regler" eller tilsvarende. Kommentaren betyder, at de tekniske krav er opdateret, så de svarer til de regler, der følger af typegodkendelsesforordningerne<sup>1</sup>. Det bemærkes, at de pågældende forordninger i stort omfang henviser til tekniske regler i FN-regulativer, hvorfor der ofte også er henvisning til FN-regulativer.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

Derudover foretages en sammenskrivning af de gældende bekendtgørelser om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr<sup>2</sup>, de fire udstyrsbekendtgørelser<sup>3</sup> samt minitruckbekendtgørelsen<sup>4</sup> med henblik på regelforenkling. Som konsekvens heraf bliver en lang række bekendtgørelser ophævet.

Som følge af opdateringerne til nyeste EU-regler og sammenskrivningen er der indsat relevante overgangsbestemmelser i bilag 1. Overgangsbestemmelser er markeret med en dato for, hvornår der sker et skift i kravene til køretøjer.

Som følge af sammenskrivningen er der i selve bekendtgørelsen indsat anvendelsesbestemmelser, der retter sig til føreren af køretøjet. Anvendelsesbestemmelserne stammer blandt andet fra de fire udstyrsbekendtgørelser, minitruckbekendtgørelsen, VOSAK<sup>5</sup> og bilag 1. Desuden er der indført visse nye anvendelsesbestemmelser om sammenkobling.

Derudover er der foretaget overflytning af indhold fra VOSAK og opdatering heraf. Indhold, der er overflyttet fra VOSAK, er markeret med kommentaren "stammer fra VOSAK". Kommentaren betyder, at der ikke er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til gældende VOSAK, medmindre dette er fremhævet særskilt ved en kommentar. Der kan dog være foretaget sproglige tilpasninger.

Alle ændringer i bekendtgørelsesteksten og bilag 1, i forhold til den gældende bekendtgørelse, fremgår med ændringsmarkeringer.

Der er udarbejdet et nyt bilag 2, som omhandler reglerne for ombyggede køretøjer. Bilaget er en sammenskrivning af kapitel 18 i VOSAK og bilag 1 og 2 i bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område. Det bemærkes, at bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område sendes i offentlig høring samtidig med henblik på ophævelse af bilag 1 og 2.

Derudover er der i bilag 2 tilføjet regler om ombygninger af lastbiler, busser, knallerter og påhængskøretøjer, således at bilaget nu indeholder reglerne for ombygning af alle køretøjsarter.

I bilag 2 fremgår indholdsmæssige ændringer i forhold til indholdet i VOSAK og bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område med ændringsmarkeringer.

Endeligt er der udarbejdet et nyt bilag 3, som indeholder en oversigt over forordninger, direktiver og FN-regulativer, som der henvises til i bilag 1 og 2.

Der er tale om ændring af et omfattende regelkompleks, hvor der er foretaget mange mindre justeringer. Nedenfor bliver de væsentligste ændringer præsenteret.

---

<sup>2</sup> Se bekendtgørelsesudkastets § 32, stk. 2, for uddybning.

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 198 af 24. juni 1955 om køretøjers indretning og udstyr, bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977. om køretøjers indretning og udstyr m.v., bekendtgørelse nr. 530 af 29. maj 1996 om indretning og udstyr for traktorer og motorredskaber m.v. og bekendtgørelse nr. 855 af 11. juni 2020 om køretøjers indretning og udstyr m.v.

<sup>4</sup> Bekendtgørelse nr. 344 af 8. april 2016 om klassifikation og anvendelse af visse mindre motordrevne køretøjer som motorredskaber (minitruck).

<sup>5</sup> Vejledning om syn af køretøjer.

Det bemærkes, at bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, som træder i kraft den 1. januar 2024, endnu ikke er indarbejdet i det bekendtgørelsesudkast, der er sendt i høring.

## Uddybning af bekendtgørelsens indhold

### 1. *Bekendtgørelsens anvendelsesområde - § 1*

Anvendelsesområdet udvides på grund af sammenskrivningen med de fire udstyrsbekendtgørelser<sup>6</sup>. Der er derfor behov for, at de bestemmelser, der vedrører køretøjers anvendelse (kapitel 5), har et anvendelsesområde, der svarer til de udstyrsbekendtgørelser, der ophæves.

### 2. *Definitioner - § 2*

Der indsættes en definitionsbestemmelse, som præciserer relevante begreber i bekendtgørelsen. Det bemærkes, at bilag 1 i indledningen fortsat indeholder diverse definitioner af mere teknisk karakter.

### 3. *Ændringer på EU-typegodkendte køretøjer - § 4*

Der indsættes en bestemmelse om, at hvis der sker ændringer på EU-typegodkendte køretøjer, skal køretøjerne opfylde bestemmelserne i bilag 1 og 2. Bestemmelsen indføres som konsekvens af sammenskrivningen af alle gældende udgaver af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, og der er ikke tiltænkt en realitetsændring.

### 4. *Undtagelser til krav om typegodkendelse på grund af udstyrets karakter - § 9*

Der indsættes en undtagelsesbestemmelse til det generelle krav om anvendelse af E-godkendt udstyr for så vidt angår bremsebelægninger i stk. 1 og bremseskiver eller bremsetromler i stk. 2. Der er stadig krav om anvendelse af E-godkendt udstyr, men tidspunktet for køretøjets første registrering har betydning for, hvornår der er krav om E-godkendelse af henholdsvis bremsebelægninger, bremseskiver og bremsetromler. Undtagelsen er begrundet i, at det først efter de tidspunkter, der er nævnt i bestemmelsen, er muligt at få E-godkendt de nævnte komponenter.

---

<sup>6</sup> Bekendtgørelse nr. 198 af 24. juni 1955 om køretøjers indretning og udstyr, bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr m.v., bekendtgørelse nr. 530 af 29. maj 1996 om indretning og udstyr for traktorer og motorredskaber m.v. og bekendtgørelse nr. 855 af 11. juni 2020 om køretøjers indretning og udstyr m.v.

#### *5. Undtagelse til krav om E-godkendelse af sliddele til ældre køretøjer - § 10*

Der indføres en ny undtagelsesbestemmelse til det generelle krav om anvendelse af E-godkendte komponenter til bremses og udstødning, der monteres på køretøjer, der er ældre end 20 år fra første registrering. Undtagelsen er begrundet i, at produktion af E-godkendte komponenter ophører efter et stykke tid, når efterspørgslen reduceres. Komponenter til bremses og udstødning anses for at være dele, der slides op (sliddele), og disse kan derfor efter en rum tid hverken erhverves brugt eller nyt. For at forlænge køretøjernes levetid, stilles der derfor ikke krav om, at de nævnte sliddele skal være E-godkendt på over 20 år gamle køretøjer.

#### *6. Anvendelse af minitruck - § 13*

Der indsættes en bestemmelse om anvendelse af minitruck. Bestemmelsen stammer fra bekendtgørelse om klassifikation og anvendelse af visse mindre motordrevne køretøjer som motorredskaber (minitruckbekendtgørelsen), der med bekendtgørelsesudkastet ophæves. Indholdsmæssigt er bestemmelsen ikke ændret, men der er foretaget sproglige tilpasninger.

#### *7. Sammenkobling af køretøjer - § 14*

Der indsættes en bestemmelse, der fastsætter et generelt krav om, at køretøjer, der ønskes anvendt som trækraft for påhængskøretøj, skal være udstyret med tilkoblingsanordning. Desuden indføres en ny bestemmelse om, at påhængskøretøj skal være forsynet med tilkoblingsanordning. Bestemmelserne er en delvis videreførelse af, hvad der gælder efter udstyrsbekendtgørelserne og bekendtgørelse om udstyr for traktorer og motorredskaber m.v. (traktorbekendtgørelsen), som begge med bekendtgørelsesudkastet ophæves.

#### *8. Sammenkobling af person- eller varebil med påhængskøretøj uden bremses eller med påløbsbremses - § 15*

Der indføres en ny bestemmelse om betingelserne for sammenkobling af person- eller varebil med påhængskøretøj uden bremses eller med påløbsbremses. Bestemmelsen gør det muligt at foretage sammenkobling, uden at køretøjerne er godkendt til synsfri sammenkobling. Bestemmelsen svarer til, hvad der allerede gælder for sammenkobling af traktor eller motorredskab med påhængskøretøj i traktorbekendtgørelsen.

Det oprindelige begreb "totalvægt" er i den forbindelse erstattet af det mere korrekte begreb "samlede akseltryk". Dette svarer til, hvad der gælder efter EU-reglerne.

I stk. 2 tillades det desuden at sammenkobling fortsat kan ske i henhold til de gældende regler om synsfri sammenkobling.

#### *9. Sammenkobling af traktor eller motorredskab med påhængskøretøj - § 16*

Betingelserne for sammenkobling af traktor eller motorredskab med påhængskøretøj flyttes fra § 22 a i traktorbekendtgørelsen, som med bekendtgørelsesudkastet ophæves. Nr. 6-7 i den

oprindelige bestemmelse fremgår allerede af dimensionsbekendtgørelsen og er derfor ikke indført i DfK.

Det oprindelige begreb "totalvægt" er i den forbindelse erstattet af det mere korrekte begreb "samlede akseltryk". Dette svarer til, hvad der gælder efter EU-reglerne.

#### *10. Kørsel med køretøj som led i dens opbygning eller reparation m.v. - § 17*

Der indsættes en bestemmelse om betingelserne for kørsel med køretøj som led i dens opbygning eller reparation, samt for kørsel med nyt køretøj mellem skib, bane og forretningslokale. Bestemmelsen stammer fra udstyrsbekendtgørelsen, som med bekendtgørelsesudkastet ophæves. Der er foretaget mindre indholdsmæssige og sproglige ændringer.

#### *11. Kørsel uden for lygtetændingstiden uden brug af lygter - § 18*

Der indsættes en bestemmelse for de få tilfælde, hvor der kan ske kørsel uden for lygtetændingstiden uden iagttagelse af reglerne om brug af lygter. Bestemmelsen stammer fra udstyrsbekendtgørelsen, som med bekendtgørelsesudkastet ophæves. Der er ligeledes foretaget mindre indholdsmæssige og sproglige ændringer.

#### *12. Parkering af frakoblet påhængskøretøj uden for lygtetændingstiden - § 19*

Der indsættes en bestemmelse om betingelserne for parkering af frakoblet påhængskøretøj udenfor lygtetændingstiden. Bestemmelsen stammer fra udstyrsbekendtgørelsen, som med bekendtgørelsesudkastet ophæves og traktorbekendtgørelsen.

#### *13. Brug af pigdæk - § 20*

Der indsættes en bestemmelse om betingelserne for brug af pigdæk. Bestemmelsen stammer fra udstyrsbekendtgørelsen, som med bekendtgørelsesudkastet ophæves, traktorbekendtgørelsen og afsnit 8.02.002 i VOSAK.

#### *14. Sneplovbeslag - § 21*

Der indsættes en bestemmelse, som fastsætter den periode, hvor biler må have monteret sneplovbeslag, samt hvordan sneplovbeslaget skal være afskærmet. Bestemmelsen stammer fra afsnit 9.01.001 i VOSAK, med de tilpasninger, der følger af meddelelse 2031.

#### *15. Afmærkning som langsomtkørende køretøj - § 22*

Der indsættes en bestemmelse, der fastsætter reglerne for, hvornår køretøjer skal være afmærket som langsomtkørende køretøj. Bestemmelsen stammer fra afsnit 6.10.050, 6.10.060 og 6.10.200 i bilag 1.

#### *16. Passagerer på traktor - § 23*

Der indsættes en bestemmelse med betingelsen for at medbringe passagerer på traktor. Bestemmelsen stammer fra traktorbekendtgørelsen.

#### *17. Ildslukkere - §§ 24-26*

Der indsættes bestemmelser om, hvornår køretøjer skal være forsynet med ildslukkere, hvor de skal være placeret, og hvordan de skal være godkendt og mærket. Bestemmelsen stammer fra afsnit 10.062 i bilag 1.

#### *18. Fabrikationsplader for alle køretøjer - bilag 1, pkt. 2.01.020 m.fl.*

Der indføres krav om fabrikationsplade for alle køretøjsarter. Hidtil har kravet kun været gældende for knallerter. Kravet indføres for at gøre det lettere for både chaufføren og politiet at kende oplysninger om vægt og akseltryk for blandt andet traktorpåhængsvogne samt støjtal for motorcykler. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte køretøjer.

#### *19. Konturafmærkning på lastbiler og store påhængskøretøjer - bilag 1, afsnit 6.13*

Der indføres krav om konturafmærkning for lastbiler og store påhængskøretøjer. Kravet indføres for at sikre et minimum af synlighed bagfra og fra siden for lastbiler og store påhængskøretøjer. Det vurderes desuden at være mindre belastende for klimaet end at udstyre køretøjet med mange lygter. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte lastbiler og store påhængskøretøjer.

#### *20. Sikkerhed for brintkøretøjer - bilag 1, afsnit 7.10*

Der indføres krav til brintsikkerhed og kvalifikationskrav for materialer til brintsystemer. Kravet indebærer en lempelse, da der nu indføres alternativer til opfyldelse af FN-regulativ 134. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte brintkøretøjer.

#### *21. Adskillelse i varebiler - bilag 1, pkt. 9.01.004*

Der ændres i kravene til adskillelse af førerrum og varerum i varebiler, således at varerummet fremadrettet skal være udstyret med såkaldte surringsringe- eller øskner til fastgørelse af gods, eller der skal være fuld adskillelse med en massiv plade. Tidligere har der kun været krav om

delvis adskillelse bag ved førersædet. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte varebiler.

#### *22. Fodgængerbeskyttelse for personbiler - bilag 1, pkt. 9.01.021*

Kravene til fodgængerbeskyttelse opdateres med henblik på at øge færdselssikkerheden. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte personbiler.

#### *23. Indretning af ambulance - bilag 1, pkt. 9.01.340*

Der indføres krav om, at ambulancerummet skal være indrettet i henhold til standarden EN 1789:2020 af færdselssikkerhedsmæssige årsager. Bl.a. indføres krav om vinduer i begge sider for at sikre, at man kan komme ud i tilfælde af en ulykke. Tidligere har der ikke været nævneværdige krav til ambulancerummets indretning. Kravene svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte ambulancer.

#### *24. Tilkoblingsanordninger - bilag 1, pkt. 9.05.001*

Der indføres krav om, at tilkoblingsanordninger og dele til fastgørelse heraf skal opfylde de tekniske krav for at blive E-godkendte. Hidtil har det alene været op til synsvirksomhedernes vurdering, om komponenterne har tilstrækkelig styrke. Kravet indføres af færdselssikkerhedsmæssige hensyn for at sikre, at komponenterne har en tilstrækkelig styrke og dermed ikke risikerer at gå i stykker. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte køretøjer.

#### *25. Fastgørelse af tilkoblingsanordninger - bilag 1, pkt. 9.05.021 m.fl.*

Der indføres krav om, at tilkoblingsanordninger på ethvert køretøj skal monteres efter køretøjsfabrikantens anvisninger. Et sådant krav har hidtil kun eksisteret for person- og varebiler, og på andre køretøjer har det alene været op til synsvirksomhederne at vurdere, om monteringen har været fornuftig. For motorcykler/knallerter har fabrikanten af tilkoblingsanordningen dog kunnet oplyse om monteringen, uanset motorcykel-/knallertfabrikanten ikke har tilladt, at motorcyklen/knallerten trækker et påhængskøretøj.

Kravet indføres af færdselssikkerhedsmæssige hensyn for at sikre, at det for alle køretøjer gælder, at køretøjsfabrikanten står inde for, at køretøjet er beregnet til at trække et påhængskøretøj, at vogntoget vil være stabilt, og at køretøjet har tilstrækkelig styrke dér, hvor tilkoblingsanordningen monteres. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte køretøjer.

*26. Udgange m.v. i busser - bilag 1, afsnit 9.07*

Hvis bussen har en særgodkendelse af indretningen (i forhold til nødudgange m.v.) i henhold til FN-regulativ 107, kan denne erstatte de nationale krav i afsnit 9.07. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte busser.

*27. Afskærmning bagtil mod underkøring (bagkofanger) - bilag 1, pkt. 9.08.001*

Kravene til bagkofangerens højde over vejen ændres med henblik på at øge færdselssikkerheden. Bagkofangeren skal fremadrettet som udgangspunkt være placeret 0,45 m over vejen i stedet for 0,55 m. Kravet justeres for at gøre lastbilen/påhængskøretøjet mere sikker i forhold til underkøring af bagfrakommende personbil. Der kan gøres undtagelse fra kravet, hvis lastbilens/sættevognens bagoverhæng er så stort, at bagkofangeren vil ramme jorden, når den kører op eller ned ad en rampe. I disse tilfælde kan bagkofangerens højde over vejen øges (dog højst til 0,55 m) for at klare en frigangsvinkel på 8 grader.

Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte personbiler.

*28. Fastholdelse af kørestole i personbiler og busser - bilag 1, pkt. 10.01.021-022, 10.02.002 og 10.02.021-022*

Ved fastgørelse af kørestole i busser fjernes muligheden for at køretøjet kan godkendes i henhold til gamle amerikanske standarder. Mulighederne for godkendelse indskrænkes af hensyn til færdselssikkerheden, hvorfor det fremadrettet kun vil være muligt at få et køretøj godkendt efter nyeste ISO-standard eller EU-reglerne herom. Kravet svarer således til, hvad der gælder for fastgørelse af kørestole i EU-typegodkendte personbiler og busser.

*29. Isofix til barnestole i alle personbiler - bilag 1, pkt. 10.02.021*

Der indføres krav om Isofix til barnestole på bagsæderne i alle personbiler af færdsikkerhedsmæssige årsager. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte personbiler.

*30. Selealarm - bilag 1, afsnit 10.02*

Der indføres krav om selealarm på forreste sæderækkes siddepladser i alle biler. Derudover indføres krav om selealarm på alle bagsæder i personbiler. Kravene indføres af færdsikkerhedsmæssige årsager, da brug af sikkerhedssele er den vigtigste sikkerhedsforanstaltning ved bilkørsel. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte biler.



*31. Højre sidespejl på personbiler – bilag 1, pkt. 10.03.021*

Der indføres krav om højre sidespejl på alle personbiler. Kravene indføres af færdsikkerhedsmæssige årsager og svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte biler.

*32. Kilometertæller i biler og på motorcykler - bilag 1, pkt. 10.04.002, 10.04.020 og 10.04.030*

Der indføres krav om at alle biler og motorcykler skal være udstyret med kilometertæller.

Kravet skal modvirke, at der manipuleres med antallet af kørte kilometer, hvorved køretøjerne fremstår i bedre stand, end de reelt er. Kravet svarer til, hvad der gælder for EU-typegodkendte køretøjer.

*33. Definition af konstruktiv ændring – bilag 2, pkt. 1.1.*

Der indsættes en definition af, hvad der forstås ved en konstruktiv ændring. I den forbindelse er der tilføjet en mulighed for, at køretøjsfabrikanter kan udføre softwareopdateringer på køretøjer uden, at køretøjet efterfølgende skal til syn. Det er dog en forudsætning, at opdateringerne ikke har indflydelse på de registrerede tekniske oplysninger. Eksempelvis skal motoreffekt og brændstofforbrug fortsat være de samme.

*34. Afprøvninger foretaget af udenlandske tekniske tjenester – bilag 2, pkt. 1.3.*

Der indføres en ny mulighed for, at udenlandske tekniske tjenester på nogle vilkår kan foretage afprøvninger i henhold til de danske regler i bilag 2. Hidtil har det kun været dansk godkendte prøvningsinstanser, der måtte udføre afprøvninger i henhold til de danske regler i bilag 2, mens tekniske tjenester i udlandet kun har måtte foretage afprøvninger i henhold til det pågældende lands regler.

*35. Effektførogelse på højst 20% på biler indregistreret før 1. oktober 1982 – bilag 2, pkt. 2.2.1. og 2.2.1.1.1.*

Der fjernes en særlig mulighed for, at visse køretøjer på en række specielle betingelser kan godkendes direkte af synsvirksomheden i forbindelse med effektførogelser på højst 20%. Dette skyldes, at synsvirksomhederne har haft svært ved at administrere denne lidt komplicerede mulighed, hvilket giver forskellige afgørelser.

Den pågældende mindre gruppe af køretøjer skal fremadrettet aflevere samme dokumentation som andre ændrede køretøjer. Ændringen er dog ikke stor, da den pågældende gruppe af køretøjer i forvejen typisk ikke har luftforureningskrav, og støjkravene er ofte nemme at kontrollere.

*36. Lyddæmpning ved brug af "dB-killer" – bilag 2, pkt. 2.2.1.3. og 3.2.1.3.*

Der indføres en ny bestemmelse om, at lyddæmpning ikke må være afhængig af en "løst anbragt indsats" (en såkaldt dB-killer). Formålet er at modvirke, at man efter en godkendelse af især motorcykler på en simpel måde kan få køretøjet til at støje væsentligt mere. Kravet svarer til, hvad der gælder for E-godkendelse af lyddæmpere.

*37. Ændringer på moderne, avancerede sikkerhedssystemer – bilag 2, pkt. 2.14., 2.15., 2.16., m.fl.*

Der indføres et nyt, generelt krav om, at moderne, avancerede sikkerhedssystemer ikke må ændres uden, at køretøjsfabrikanten har tilladt ændringen. Kravet skyldes, at eventuel afprøvning af sådanne systemer er meget kompliceret. Det er derfor svært ved ændringer at sikre opretholdelse af sikkerhedssystemernes korrekte funktion.

*38. Eftermontering af el-servostyring – bilag 2, pkt. 2.19.*

Der indføres en ny mulighed for på simple vis at montere el-servostyring, eksempelvis på ældre biler (veteranbiler) uden servostyring.

Fremadrettet skal monteringen ikke længere godkendes af bilfabrikanten eller afprøves af en teknisk tjeneste. Monteringen kan således synes og godkendes på baggrund af oplysninger fra producenten af el-servostyringen.

*39. Ændring af knallerter – bilag 2, pkt. 4.1.*

Muligheden for at foretage ændringer af knallerter (af f.eks. hjulmontering og fjedre/støddæmpere) udvides. Det har hidtil fremgået af udstyrsbekendtgørelsen, at der ikke må foretages ændringer på motor, transmission og hjul, men det har været uklart, hvad der i øvrigt måtte ændres på en knallert. Dog har man måtte udføre ændringer, som ikke anses som konstruktive ændringer af styretøj, bremses og bærende elementer. Man måtte således kun montere f.eks. E-godkendte lygter. Fremover tillades flere ændringer.

*40. Ændring af traktorer og motorredskaber – bilag 2, pkt. 5.1. og 6.1.*

Muligheden for at foretage ændringer af traktorer og motorredskaber udvides. Der har ikke hidtil været regler for, hvordan ændringer kunne godkendes, og dermed var det i praksis forbudt at udføre konstruktive ændringer af styretøj, bremses, motor og bærende elementer. Man måtte således kun montere f.eks. E-godkendte lygter. Fremover tillades flere ændringer.

*41. Ændring af påhængskøretøjer – bilag 2, pkt. 7.1.*

Muligheden for at foretage ændringer af påhængskøretøjer udvides. Der har ikke hidtil været regler for, hvordan ændringer kunne godkendes, og dermed var det i praksis forbudt at udføre

konstruktive ændringer af bremses og bærende elementer. Man måtte således kun montere f.eks. E-godkendte lygter. Fremover tillades flere ændringer.

#### *42. Regler for replica-biler – bilag 2, pkt. 8.1.*

Indholdet om replica-biler (nyere biler, der er en tro kopi af mere end 30 år gamle biler) fra VOSAK overflyttes til bilag 2. Der foretages mindre justeringer, så indholdet bringes mere i overensstemmelse med det grundlæggende princip for replica-biler, hvorefter bilen skal være en så god efterligning, at en ikke-bilkender ikke kan skelne den fra den originale bil, der efterlignes.

Der lempes på kravet om, at hjulophænget skal være af samme grundtype, som den originale bil, men kravet til motortype skærpes, så motoren og gearkassen skal være af samme grundtype. Dette skyldes, at en ikke-bilkender ikke kan se forskel på hjulophæng, men godt kan se forskel på en 4-cylindret rækkemotor og en V8-motor, ligesom vedkommende kan se, om bilen har automatisk eller manuelt gear.

#### *43. Bilag 3*

Bilag 3 er et nyt bilag, som indeholder en oversigt over forordninger, direktiver og FN-regulativer, som der henvises til i bilag 1 og 2. I bilag 1 og 2 er forordninger, direktiver og FN-regulativer alene nævnt ved retsaktens nummer. Retsakternes fulde titel fremgår således nu af bilag 3, hvor de er oplistet i kronologisk rækkefølge.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere**

Det vurderes, at der vil være mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgere forbundet med bekendtgørelsen.

For så vidt angår bilag 1 og 2 indeholder disse en lang række indholdsmæssige ændringer, som vurderes kun at have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet, da der ikke er ændret i omfanget af den information, som virksomheder skal levere til myndigheder eller tredjepart.

Endvidere vurderes bilagene ikke at have væsentlige øvrige efterlevelseseffekter for erhvervet. Den ændring, der indebærer den væsentligste efterlevelseseffekt for erhvervet, er ændringen af indretning af ambulancer, som indebærer øgede omkostninger ved opbygning af ambulancen. Denne ændring vurderes at have en gennemsnitlig årlig efterlevelseseffekt på 2.150.000 kr. i alt for branchen. Derudover vurderes der at være andre mindre efterlevelseseffekter, som samlet ikke overstiger efterlevelseseffekten for ambulancer. De anførte efterlevelseseffekter vurderes samlet set at holde sig under bagatelgrænsen.

Bekendtgørelsesudkastet har været i præhøring hos Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), som har vurderet, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative

konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

### Øvrigt

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2024.

Færdselsstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til styrelsens hovedmailadresse [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk), cc. til [cgoh@fstyr.dk](mailto:cgoh@fstyr.dk) senest den 29. januar 2024, med angivelse af j.nr. 2022-297133.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Peter Dyrelund på mail [pdy@fstyr.dk](mailto:pdy@fstyr.dk), til Line Margrethe Abildgaard på mail [lmab@fstyr.dk](mailto:lmab@fstyr.dk) eller til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk).

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Ikke-ministerielle høringsparters svar vil blive offentliggjort på Høringsportalen efter endt høring. Ved afgivelse af høringssvar samtykkes der til, at vedkommendes høringssvar og medsendte kontaktoplysninger offentliggøres efter endt høring.

Færdselsstyrelsen forbeholder sig ret til alene at behandle høringssvar, der omhandler ændringerne.

Udstedte bekendtgørelser offentliggøres på Retsinformation. Færdselsstyrelsens nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Med venlig hilsen

Christina Grace Overgaard Hagensen