

Bekendtgørelse nr. IENW/BSK-2024/292145 af [dato] fra ministeren for infrastruktur og vandforvaltning om ændring af bekendtgørelsen om køretøjer [Regeling voertuigen] i forbindelse med forbedring af visse mangler vedrørende specialknallerter

**AFDELINGEN FOR
ADMINISTRATIVE OG
JURIDISKE ANLIGGENDER**

Henvisning
IENW/BSK-2023/299526

Ministeren for infrastruktur og vandforvaltning har –

under henvisning til artikel 23, stk. 1, artikel 71 og artikel 98 i færdselsloven af 1994 [Wegenverkeerswet] –

UDSTEDT FØLGENDE BEKENDTGØRELSE:

Artikel I

I køretøjsbekendtgørelsen foretages følgende ændringer:

A

Artikel 3.4.0 ændres som følger:

- "1." indføres før teksten i artiklen.
- I stk. 1 erstattes "fabrikanter" med "erhvervsdrivende".
- Følgende stykke tilføjes efter stk. 1:

2. Som en undtagelse fra forordning (EU) nr. 168/2013 kan der også ansøges om og meddeles national typegodkendelse af en specialknallert til en anden erhvervsdrivende end en fabrikant af specialknallerter, hvis denne opfylder de krav til fabrikanten, der er fastsat i nævnte EU-forordning og i nærværende bekendtgørelse med hensyn til indgivelse af en ansøgning og meddelelse af typegodkendelse.

B

Artikel 3.4.1 ændres som følger:

- I artikel 3.4.1, stk. 1, litra a), udgår nr. 7), og nr. 8) til 15) omnummereres til nr. 7) til 14).
- I artikel 3.4.1, stk. 1, litra a), nr. 12°, udgår "og 1.2".
- Stk. 3, første punktum, har nu følgende ordlyd: En specialknallert til personbefordring må højst have otte passagersæder, som kan være fremadvendte, bagudvendte og sidevendte.
- I stk. 3, andet punktum, udgår ", hvis de er bestemt til et barn,".
- Følgende stykke indsættes efter stk. 3:

4. Sikkerhedsselers forankringer skal kunne modstå en kraft, der beregnes på grundlag af standardkraften i henhold til FN/ECE-regulativ nr. 14, vægten af en passager, som sædet er beregnet til, med mindst 36 kg, og køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed.

C

I artikel 5.6a.1 foretages følgende ændringer:

a. I indledningen til stk. 2 udgår "fremstillet på grundlag af en godkendelse, der er udstedt før den 2. maj 2019".

b. Stk. 2, litra b) og c) har nu følgende ordlyd:

b. køretøjskategori

c. det nationale typegodkendelsesnummer eller det entydige godkendelsesnummer

c. Semikolonet i slutningen af stk. 2, litra g), erstattes med " ; og".

d. I stk. 2 udgår litra h),
omnummerering af litra i) til litra h).

e. I artiklen tilføjes følgende stykke:

3. Uanset stk. 2 behøver specialknallerter, der er fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt før den 2. maj 2019, ikke at være forsynet med en fabrikationsplade.

D

I artikel 5.6a.6 foretages følgende ændringer:

1. I den indledende sætning i stk. 1, litra a), indsættes ordene "på tre eller flere hjul" før "til individuel transport".

2. I stk. 1 ombogstaveres litra b) til litra c), og der indsættes et litra med følgende ordlyd:

b. Individuel transport på færre end tre hjul må

1. ikke være længere end 3,00 m

2. ikke være bredere end 0,75 m

3. ikke være højere end 2,00 m.

3. Stk. 2 får nu følgende ordlyd:

2. Uanset stk. 1 må specialknallerter, der er fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt før den 2. maj 2019, ikke være bredere end 1,10 m.

E

I artikel 5.6a.7, stk. 1, udgår den indledende sætning "fremstillet på grundlag af en godkendelse, der er udstedt før den 2. maj 2019".

F

I artikel 5.6a.15 udgår andet punktum.

G

I artikel 5.6a.38 foretages følgende ændringer:

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

1. Teksten i første kolonne i stk. 2 og 3 har nu følgende ordlyd:

2. Specialknallerter skal være udstyret med mindst én friktionsbremse.
3. Specialknallerter skal bremses på alle aksler.

2. Efter stk. 5 tilføjes følgende stykke:

6. Stk. 2 og 3 finder ikke anvendelse på specialknallerter fremstillet på grundlag af en godkendelse, der er udstedt før den 2. maj 2019.

H

I artikel 5.6a.51 foretages følgende ændringer:

1. Indledningssætningen i stk. 2 affattes således: "Specialknallerter skal være udstyret med:".

2. Efter stk. 2 indsættes følgende stykke:

3. Stk. 2 finder ikke anvendelse på specialknallerter uden karrosseri, der er fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt før den 2. maj 2019.

I

I artikel 5.18.26a tilføjes følgende stykke efter stk. 3:

4. Uanset stk. 1 og 3 må specialknallerter, der er fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt før den 2. maj 2019, ikke være bredere end 1,10 m, inklusive last.

J

Efter artikel 6.10 indsættes følgende nye artikel:

Artikel 6.11

I tilfælde af en ændring i konstruktionen af en specialknallert, som påvirker køretøjets følsomhed over for elektromagnetiske påvirkninger eller køretøjets emission af elektromagnetisk stråling, skal køretøjet efter ændringen opfylde kravene i kapitel 3, afdeling 4, for så vidt disse krav vedrører den foretagne ændring.

Artikel II

Denne bekendtgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Staatscourant.

Denne bekendtgørelse (og de forklarende bemærkninger) vil blive offentliggjort i Staatscourant.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

MINISTEREN FOR INFRASTRUKTUR OG VANDFORVALTNING,

Barry Madlener

BEGRUNDELSE

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Generel forklaring

1. Indledning

Den 1. januar 2024 blev færdselsloven af 1994 ændret¹. Som følge af denne ændring godkendes fra denne dato specialknallerter² ikke længere af ministeren for infrastruktur og vandforvaltning, før de har fået tilladelse til at køre på vejen. Fra dette tidspunkt må specialknallerter kun markedsføres, hvis de har fået en national typegodkendelse af den nederlandske køretøjsmyndighed [Dienst wegverkeer - RDW]. RDW blev udpeget som godkendende myndighed i færdselsloven af 1994 [Wegenverkeerswet, Wvww]. Miljø- og transportinspektoratet [Inspectie leefomgeving en transport - ILT] er udpeget som markedsovervågningsmyndighed.

Indtil den 1. januar 2024 var de krav, i forhold til hvilke en specialknallert blev vurderet med henblik på godkendelse, fastsat i politikreglen om godkendelse af specialknallerter [Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen]. Som følge af ovennævnte lovændring blev køretøjsbekendtgørelsen ændret ved at indsætte godkendelseskravene i en ny afdeling 4 i kapitel 3 i nævnte bekendtgørelse og ved at indsætte permanente krav i afdeling 6a i kapitel 5, som brugerne af sådanne køretøjer skal opfylde. Samtidig blev den politikregel ophævet. Denne ændring indeholdt en række mangler og udeladelser, som afhjælpes ved denne ændringsbekendtgørelse. Dette omfatter typegodkendelseskravet vedrørende den kraft, som sikkerhedsselers forankringer i en specialknallert beregnet til passagertransport skal kunne modstå. Det vedrører også forpligtelsen til at få en specialknallert synet igen, hvis der som følge af en ændring af køretøjet sker ændringer i, hvor meget køretøjet udsender elektromagnetisk stråling, eller i køretøjets modstandsdygtighed over for denne stråling.

2. Oversigt over ændringer

2.1 Retning af sæder og modstandsdygtighed over for trækkræfter på seleforankringer

Nærværende bekendtgørelse præciserer i reglerne for meddelelse af national typegodkendelse, at passagersæder på en specialknallert kan placeres i alle retninger.

Den angiver også den trækstyrke, som passagerseler skal kunne modstå. Indtil denne ændringsbekendtgørelse trådte i kraft, krævede køretøjsbekendtgørelsen, at sæderne i en specialknallert til passagertransport skulle være udstyret med

¹ Lov om ændring af færdselsloven af 1994 og visse andre love i forbindelse med fjernelse af muligheden for at godkende specialknallerter i kapitel IIA i færdselsloven af 1994, der muliggør gennemførelse af rammerne for lette elektriske køretøjer og visse andre ændringer (Stb. 2023, 377).

² Ved en specialknallert forstås et køretøj som omhandlet i færdselslovens artikel 1, stk. 1, litra e), underlitra d): et motorkøretøj med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 25 km/h, der er udstyret med en elektrisk motor med en maksimal kontinuerlig nominel effekt på højst 4 kW, bortset fra et invalidekøretøj, for hvilket der ikke kræves typegodkendelse i overensstemmelse med regler, der er fastsat inden for rammerne af Den Europæiske Union.

hoftesele. Nærværende bekendtgørelse tilføjer, at den kraft, som forankringen af denne sele skal kunne modstå, beregnes på grundlag af den konstruktivt bestemte maksimalhastighed og en passager, der vejer mindst 36 kg.

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

2.2 Ansøgere om national typegodkendelse

I princippet er en national typegodkendelse af en specialknallert omfattet af ordningen i forordning (EU) nr. 168/2013³, der gælder for europæisk typegodkendelse af visse to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, og finder tilsvarende anvendelse. De regler om bl.a. ansøgning om godkendelse og udførelse af overensstemmelseskontrol af produktionen, der er fastsat i nævnte forordning, finder derfor også anvendelse på en national typegodkendelse af en specialknallert. I henhold til forordning (EU) nr. 168/2013 er det kun muligt for fabrikanten at ansøge om og opnå typegodkendelse. Nærværende ændringsbekendtgørelse gør det også muligt for andre erhvervsdrivende, f.eks. importører, at opnå national godkendelse af specialknallerter. Dette var muligt inden for den godkendelsesordning, der var gældende indtil den 1. januar 2024, men blev fejlagtigt ikke medtaget i køretøjsbekendtgørelsen fra denne dato. Nærværende ændringsbekendtgørelse berigtiger dette.

Behandlingen af en ansøgning om typegodkendelse og vurderingen af den køretøjstype, som ansøgningen vedrører, er i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 168/2013. Dette ændres ikke med denne ændringsbekendtgørelse. Da kun fabrikanten kan meddeles godkendelse i henhold til nævnte forordning, præciseres det, at de forpligtelser, som forordningen pålægger fabrikanten, også gælder for andre erhvervsdrivende, når de ansøger om en national typegodkendelse.

En ansøger skal f.eks. samarbejde om kontrol af produktionens overensstemmelse. Det skal påvises, at der ikke er forskelle i produktionsprocessen, som medfører, at køretøjerne ikke er i overensstemmelse med de tidligere godkendte køretøjer. Hvis ansøgeren ikke er fabrikant, men f.eks. importør, skal importøren sikre, at denne kontrol kan foretages hos fabrikanten, og fremlægge bevis herfor på ansøgningstidspunktet.

2.3 Godkendelse i tilfælde af ændring af køretøjet, der påvirker indflydelse på og modtagelighed for elektromagnetisk stråling

Køretøjer med elektroniske komponenter kan blive påvirket af elektromagnetisk stråling. For eksempel kan en elektronisk betjent hastighedsregulator fungere forkert, når nogen foretager et opkald med en mobiltelefon i nærheden af køretøjet. Køretøjer kan også selv udsende elektromagnetisk stråling, hvilket kan påvirke enheder i nærheden negativt. Ved meddelelse af godkendelse vurderes det, om følsomheden over for elektromagnetisk stråling og i hvilket omfang et køretøj udsender denne stråling, er acceptabel. Dermed overholdes sikkerheden for køretøjer, der markedsføres, for så vidt angår elektromagnetisk stråling.

Imidlertid kan både modtageligheden for stråling og det omfang, hvori den forårsages af et køretøj, også påvirkes, når der foretages ændringer af

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

elektroniske componenten i et godkendt køretøj, efter at det er blevet markedsført. Det er derfor ønskeligt, at ændringer af et sådant køretøj, der påvirker disse faktorer, skal godkendes. Nærværende bekendtgørelse tilføjer et sådant godkendelseskrav for ændringer af et køretøj til køretøjsbekendtgørelsen.

I så fald skal specialknallerten prøves af en teknisk tjeneste, der er godkendt af RDW. Dette indebærer genetablering af køretøjets immunitet over for elektromagnetisk stråling og dets eksterne stråling. Det betyder, at køretøjets overensstemmelse med kravene vedrørende immunitet over for elektromagnetisk stråling skal fastslås efter ændringen. Med henblik herpå kontrolleres det for det første, om den modificerede komponent opfylder kravene til immunitet over for elektromagnetisk stråling i FN/ECE-regulativ nr. 10. For det andet kontrolleres det, om den modificerede komponent opfylder kravene til emission af elektromagnetisk stråling. For det tredje kontrolleres det, om andre (uændrede) komponenter i køretøjet stadig opfylder kravene til elektromagnetisk stråling, efter at ændringen er foretaget.

2.4 Rettelse af andre mangler

Indsættelsen af godkendelseskravene i kapitel 3, afdeling 4, og de permanente krav i kapitel 5, afdeling 6a, i køretøjsbekendtgørelsen resulterede også i forskellige udeladelser og unøjagtigheder. Med nærværende ændringsbekendtgørelse afhjælpes disse mangler. De forskellige ændringer behandles i del af disse forklarende bemærkninger, der behandler de enkelte artikler.

3. Virkning

De ændringer, der indføres ved denne bekendtgørelse, skaber ikke nogen ny regelbyrde. Dette er alle forpligtelser, der allerede var i kraft i henhold til politikreglen om godkendelse af specialknallerter, og som fejlagtigt ikke fortsat fandt anvendelse, da reglerne fra denne politikregel blev gennemført i køretøjsbekendtgørelsen. Dette gælder for kravene til sikkerhedsseler og forpligtelsen til at få en specialknallert inspiceret igen, hvis der foretages ændringer, der påvirker den elektromagnetiske kompatibilitet. Begge forpligtelser fandt også anvendelse, da politikreglen om godkendelse af specialknallerter var i kraft. Dette gælder også for muligheden for, at andre parter end en fabrikant kan ansøge om godkendelse. Denne mulighed fandtes også i politikreglen, men da den ikke medfører nogen regelbyrde, tages der ikke hensyn hertil i denne sammenhæng.

I det øvrige afhjælper denne bekendtgørelse en række mangler. Selv om de forskellige ændringer har indvirkning på regelbyrden, var disse virkninger forudset i hvert enkelt tilfælde, da ændringen af køretøjsbekendtgørelsen trådte i kraft den 1. januar 2024. Disse virkninger er derfor ikke beskrevet særskilt i denne bekendtgørelse.

4. Høring og rådgivning

Rådgivning om og gennemgang af regelbyrden

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Det nederlandske rådgivende udvalg om regelbyrder [Adviescollege toetsing regeldruk - ATR] afgav en udtalelse om udkastet til denne bekendtgørelse den [dato]. PM

Internethøring

Der blev afholdt en internethøring om udkastet til denne bekendtgørelse fra [dato]. Der er indsendt i alt [PM] bemærkninger, hvoraf [PM] er offentlige. Indgiverne er ... [PM]

På webstedet www.internetconsultatie.nl offentliggøres de modtagne kommentarer, hvis den person, der har givet en kommentar, har givet tilladelse til dette. Der offentliggøres også en kort rapport på webstedet med en generel oversigt over resultaterne af internethøringen og de vigtigste ændringer af forslaget eller forklarende bemærkninger som reaktion på de modtagne bemærkninger.

5. Notifikation

Udkastet til disse forskrifter blev forelagt Europa-Kommissionen den [PM: dato] for at overholde bestemmelserne i artikel 5, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT 2015, L 241), notifikationsnummer [PM]).

I henhold til dette direktivs artikel 6, stk. 1, blev der efterfølgende overholdt en status quo-periode på tre måneder. Som følge af notifikationen fremsatte [PM] bemærkninger.

6. Ikrafttræden

Denne bekendtgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Staatscourant. Dette er reparationslovgivning [reparatieregelgeving]. For denne type lovgivning er det i overensstemmelse med regeringens politik om faste ændringstidspunkter (se instruks 4.17 i instruksen for bekendtgørelse [Aanwijzingen voor de regelgeving]) muligt at vælge en anden ikrafttrædelsesdato end den 1. januar, den 1. april, den 1. juli eller den 1. oktober, forudsat at minimumsgennemførelsesperioden overholdes. Af denne grund blev der valgt en gennemførelsesperiode på mindre end 2 måneder.

Forklarende bemærkninger pr. artikel

Artikel I

Del A

Artikel I, litra A, sikrer, at alle erhvervsdrivende kan ansøge om og opnå typegodkendelse. De regler, der gælder for europæiske typegodkendelser, finder

tilsvarende anvendelse på nationale typegodkendelser af specialknallerter. Disse regler, der er fastsat i forordning (EU) nr. 168/2003, gør det kun muligt for fabrikanten at ansøge om typegodkendelse. Derfor ændres artikel 3.4.0 i køretøjsbekendtgørelsen for klart at angive, at andre erhvervsdrivende end fabrikanten også kan ansøge om og opnå en national typegodkendelse for specialknallerter.

Når en importør f.eks. ansøger om typegodkendelse, finder reglerne i forordning (EU) nr. 168/2013, som er rettet mod fabrikanten, anvendelse på den pågældende importør. Behandlingen af ansøgningen sker i overensstemmelse med forordningens regler og med anvendelse af de relevante bestemmelser i forordningen. De forpligtelser, der er fastsat i forordningen for den ansøgende fabrikant, gælder også for den ansøger, der ikke er fabrikant, i dette eksempel importøren. Dette gælder f.eks. forpligtelsen til at samarbejde om kontrol af produktionens overensstemmelse (artikel 33 i forordning (EU) nr. 168/2013). Forpligtelsen til at fremlægge de dokumenter, som RDW anmoder om, sammen med ansøgningen (artikel 27, stk. 2, litra d, i forordning (EU) nr. 168/2013) gælder også for andre parter end fabrikanten. Dette betyder bl.a., at parter, der ikke selv fremstiller de pågældende køretøjer, på ansøgningstidspunktet skal godtgøre, at de har sikret, at kontrollen af produktionsprocessen kan foretages hos fabrikanten.

Indholdet af dette gennemgåes nærmere i afsnit 2.2 i den generelle del af disse forklarende bemærkninger.

Del B

Denne ændringsdel ændrer artikel 3.4.1 i køretøjsbekendtgørelsen. Artikel 3.4.1, stk. 1, fastsætter de krav, som en specialknallert skal opfylde for at være berettiget til typegodkendelse. Denne artikel præciserer, at passagersæder kan monteres i alle retninger, og hvilken trækraft passagerseler skal kunne modstå. Det præciseres også, at den maksimale vægt for et sæde altid skal angives, og ikke kun når sædet er beregnet til et barn. Afsnit 2.1 i den generelle del af disse forklarende bemærkninger omhandler disse ændringer mere detaljeret.

Afsnit 7 i artikel 3.4.1, stk. 1, henviser fejlagtigt til LPG- og CNG-motorer. Disse typer motorer kan ikke findes i en specialknallert, da disse køretøjer som følge af definitionen i artikel 1, stk. 1, litra e), litra d), i færdselsloven af 1994 pr. definition er udstyret med en elektrisk motor. Ved at slette artikel 3.4.1, stk. 1, nr. 7, i køretøjsbekendtgørelsen afhjælpes denne mangel. Det blev desuden fejlagtigt anført i artikel 3.4.1, at en ansøgning om godkendelse skal vurderes i lyset af punkt 1.2 i bilag XV til forordning nr. 3/2014, som vedrører køretøjer, hvorpå der på grund af forskellige anvendelsesbetingelser er monteret andre dæk end dem, der er fastsat i godkendelsen. Med ikrafttrædelsen af delegeret forordning (EU) 2016/1824⁴ blev punkt 1.2 i bilag XV slettet. Derfor udgår henvisningen til dette punkt i artikel 3.4.1, stk. 12.

⁴ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/1824 af 14. juli 2016 om ændring af delegeret forordning (EU) nr. 3/2014, delegeret forordning (EU) nr. 44/2014 og delegeret forordning (EU) nr. 134/2014 for så vidt angår krav vedrørende henholdsvis køretøjers funktionelle sikkerhed, køretøjskonstruktion og generelle krav samt miljøpræstationer og fremdriftsydelse.

Del C, D, G og H

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Ændringerne af disse dele tydeliggør en række artikler i køretøjsbekendtgørelsens afsnit 5.6a. Disse artikler angav fejlagtigt, at de krav, der er fastsat i disse bestemmelser, finder anvendelse på et køretøj, der er fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt i henhold til artikel 20b i færdselsloven af 1994 før den 2. maj 2019. Disse artikler skal dog indeholde generelle krav til alle specialknallerter og ændres derfor. De relevante artikler fastsætter således først de generelle regler for specialknallerter og derefter undtagelserne for specialknallerter fremstillet på grundlag af en godkendelse, der er udstedt før den 2. maj 2019.

Del E

Køretøjsbekendtgørelsens artikel 5.6a.7 fastslog fejlagtigt, at de krav, der er fastsat i denne bestemmelse, finder anvendelse på et køretøj, der er fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt i henhold til artikel 20b i færdselsloven af 1994 før den 2. maj 2019. Derfor ændres denne artikel også. En undtagelse for specialknallerter, der er fremstillet på grundlag af en godkendelse, der er udstedt før denne dato, er imidlertid ikke nødvendig. Derfor er det ikke tilføjet.

Del F

Køretøjsbekendtgørelsens artikel 5.6a.15 bestemte, at der for specialknallerter fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt i henhold til artikel 20b i færdselsloven af 1994 før den 2. maj 2019 skal være en logisk forbindelse mellem betjeningsanordningens funktion og den tilsigtede virkning. Dette krav vurderes allerede på optagelsestidspunktet og kan derfor bortfalde.

Del I

Køretøjsbekendtgørelsens artikel 5.18.26a indeholdt fejlagtigt ikke en undtagelse for specialknallerter fremstillet på grundlag af en godkendelse udstedt i henhold til artikel 20b i færdselsloven af 1994 før den 2. maj 2019. Denne ændring bringer denne artikel i overensstemmelse med punkt 5.6a.6 i nævnte bekendtgørelse.

Del J

Med denne ændring er der indsat en ny artikel 6.11 i køretøjsbekendtgørelsen. Denne artikel bestemmer, at godkendelse er nødvendig for en ændring af konstruktionen af en specialknallert, som ændrer dens følsomhed over for elektromagnetisk stråling.

Politikbaggrunden for denne artikel behandles i afsnit 2.3 i den generelle del af disse forklarende bemærkninger.

Det er desuden muligt, at en ændring kan påvirke overensstemmelsen med andre krav, fordi immuniteten over for elektromagnetisk stråling er blevet påvirket af ændringen. I så fald skal disse spørgsmål også revurderes i forhold til kravene i kapitel 3. Denne artikel finder anvendelse ud over den allerede eksisterende forpligtelse til at få et køretøj godkendt på ny, når de ændringer, der er omhandlet i afsnit 6.2, foretages. Hvis der f.eks. er monteret en anden hastighedsregulator, hvorved køretøjets konstruktivt bestemte maksimalhastighed ændres, skal den

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

konstruktivt bestemde maksimalhastighed genetableres, ud over immunitet over for elektromagnetisk stråling, jf. artikel 6, stk. 3, nr. 1), litra z), i køretøjsbekendtgørelsen.

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

MINISTEREN FOR INFRASTRUKTUR OG VANDFORVALTNING

Barry Madlener