



Nuuk, den 28. august 2026
Brev nr. D26-6840
Sagsnr. S26-246

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr i Grønland j.nr. 2026-1570219

Grønlands Erhverv takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkastet. Vi støtter, at reglerne samles i en ny digital bekendtgørelse, og at der skabes et opdateret teknisk grundlag for den kommende synsordning. Vi støtter også formålet med de konkrete sikkerhedsforbedringer, herunder bedre synlighed, krav om sideafskærmning og et højere mindstekrav til dæks mønsterdybde.

Reglerne berører imidlertid en meget bred kreds af virksomheder. Ud over transportører og vognmænd omfatter den blandt andet værksteder, forhandlere og importører, entreprenører, råstofvirksomheder, forsyningsselskaber, fiskeri- og fangstrelaterede erhverv, turismevirksomheder samt virksomheder ved havne, lufthavne og andre arbejdsområder. Mange af disse virksomheder anvender køretøjer, som er udviklet til arktiske forhold, ujævnt terræn og kombineret vej- og arbejdskørsel, og som derfor ikke uden videre passer i de traditionelle kategorier for biler og traktorer.

GE kan på den baggrund tilslutte sig udkastets hovedretning, men anbefaler målrettede ændringer inden udstedelsen. Særligt bør reglerne om ATV'er og UTV'er, snescooterens vægtgrænse, overgangsordningerne og anvendelsesområdet for kravene til sideafskærmning og påhængskøretøjer præciseres. Ellers er der risiko for, at teknisk forsvarlige køretøjer ikke kan godkendes, eller at eksisterende køretøjer påføres uforholdsmæssige ombygninger uden en tilsvarende sikkerhedsgevinst.

Efter udkastets § 1, nr. 1, er et motorkøretøj med fire eller flere hjul eller med bælter en bil. Høringsbrevet anfører, at ATV'er med bælter efter anvendelsen kan rummes enten af bilreglerne i kapitel 3 eller traktorreglerne i kapitel 5. Traktordefinitionen forudsætter imidlertid, at køretøjet hovedsagelig er indrettet til at trække et andet køretøj eller arbejdsredskab, og at det er konstrueret til højst 30 km/t. En stor del af de ATV'er og UTV'er, der anvendes erhvervsmæssigt i Grønland, falder derfor fortsat under bilreglerne, også når de hovedsagelig er konstrueret til terræn- og arbejdskørsel.

Det giver en række konkrete fortolknings- og godkendelsesproblemer. Kapitel 3 er skrevet med en traditionel bil for øje. § 5, stk. 2, omtaler rat; § 7, stk. 1, forudsætter en bremsepedal; § 11 kræver et fuldt sæt retningsviserblinklygter, herunder sideblinklygter; og § 23, stk. 3, kræver både indvendigt førerspejl og udvendige spejle. En almindelig ATV har typisk saddelsæde, styr og håndbetjente bremseanordninger og kan være uden førerhus og indvendigt spejl. En UTV har normalt rat og siddepladser ved siden af hinanden, men kan have styrtbøjle, net eller døre, sikkerhedsseler og en åben eller delvist lukket kabine. De to køretøjstyper har således forskellige risikoprofiler og bør heller ikke behandles som én ensartet gruppe.

En bogstavelig anvendelse af bilkravene kan derfor føre til, at fabriksbyggede og teknisk forsvarlige køretøjer må ombygges med udstyr, som ikke passer til konstruktionen, eller som i værste fald påvirker køretøjets sikkerhed og garanti. Problemet bliver større ved montering af

bæltesystemer, hvor styre-, bremse-, skærm- og dimensionsforhold ændres, selv om systemet er udviklet eller godkendt af fabrikanten.

Tekniske underkategorier. GE anbefaler, at der i kapitel 1 indsættes definitioner af henholdsvis ATV og UTV, og at der i kapitel 3 indsættes et særskilt afsnit om disse køretøjer. De kan fortsat være juridiske underkategorier af bil, hvis færdselslovens systematik kræver det, men de tekniske krav bør være tilpasset deres konstruktion. En ATV kan afgrænses ved saddelsæde og styr, mens en UTV kan afgrænses ved siddepladser ved siden af hinanden og rat. Begge bør være konstrueret hovedsagelig til terræn-, arbejds- eller nyttekørsel og kunne være forsynet med hjul eller godkendte bæltesystemer.

Funktionsneutrale krav. Kravene bør omtale styreanordning og bremseanordning frem for alene rat og bremsepedal. De bør sikre effektiv drifts- og parkeringsbremse, tilstrækkeligt udsyn, lygter, stoplys, horn, spejle og beskyttelsesudstyr i det omfang, der svarer til køretøjets konstruktion og anvendelse. For UTV'er bør fabriksmonterede sikkerhedsseler, styrtbøjler, døre og net være intakte og anvendes efter fabrikantens anvisninger. For åbne ATV'er bør sikkerheden navnlig sikres gennem egnet hjelm, bremsekrav, synlighed og eventuelle anvendelsesbegrænsninger.

Differentiering efter anvendelse. Et køretøj, der godkendes til almindelig kørsel på vej og andre områder med blandet trafik, bør have retningsviserblinklygter, stoplys, passende udvendige spejle og den øvrige synlighedsudrustning, der er nødvendig i trafikken. Et køretøj, der alene anvendes på afgrænsede arbejdsområder eller efter en lav hastighedsgrænse, bør kunne godkendes med vilkår uden krav om udstyr, som er uden praktisk sikkerhedsmæssig funktion i den konkrete anvendelse. Brugsbegrænsningen bør fremgå klart af synsgodkendelsen.

Bæltesystemer og sæsonskifte. Reglerne bør fastslå, hvilken dokumentation der accepteres for fabriksanbefalede eller på anden måde teknisk dokumenterede bæltesystemer, og hvornår skift mellem hjul og bælte kræver fornyet syn. Kravene bør navnlig vedrøre fastgørelse, styreegenskaber, bremsevirkning, frihøjde, bredde og eventuel hastighedsbegrænsning. Et tilbagevendende sæsonskifte bør ikke udløse et nyt fuldt syn hver gang, hvis begge konfigurationer allerede er godkendt.

Ækvivalens og dispensation. Da køretøjerne ofte importeres fra både europæiske og nordamerikanske markeder, bør Færdselsstyrelsen kunne acceptere dokumenteret, sikkerhedsmæssigt tilsvarende fabriksstandarder. Der bør desuden være en klar adgang til konkret godkendelse eller dispensation, når et ordret krav ikke kan opfyldes, men den samlede sikkerhed er mindst tilsvarende.

Denne model sænker ikke færdselssikkerheden. Den retter kravene mod de forhold, der faktisk har betydning for styring, bremsning, synlighed og beskyttelse, og mindsker samtidig behovet for improviserede eftermonteringer.

Snescooterens vægtgrænse bør genovervejes

Udkastets § 1, nr. 11, viderefører en øvre egenvægt på 400 kg for snescootere. Høringsmaterialet indeholder ingen teknisk eller ulykkesbaseret begrundelse for grænsen. Et begrænset markedstjek af aktuelle nytte- og eldrevne modeller viser ganske vist egen- eller tørvægte under 400 kg, omtrent i intervallet 293-355 kg. Stikprøven omfatter producentoplysninger for Ski-Doo Skandic LE, Polaris 650 Titan Adventure og Taiga Nomad Pro/Performance. Det dokumenterer ikke, at mange nuværende standardmodeller allerede falder udenfor. Det viser derimod, at grænsen kan efterlade en begrænset margin, når et

køretøj udstyres til erhvervsbrug med blandt andet arbejdsudstyr, kraftigere batteri, afskærmning, anhængertræk, opbevaring eller andet normalt tilbehør.

Konsekvensen ved at overskride grænsen er uforholdsmæssig. Et køretøj, der i konstruktion og brug fortsat er en snescooter, risikerer at blive behandlet som bil og dermed mødt af krav, som er udviklet til andre køretøjer. Grænsen kan også hæmme elektrificering, fordi traktionsbatteriet er en del af køretøjet og ikke et driftsmiddel på samme måde som brændstof.

GE anbefaler derfor, at snescooteren først og fremmest defineres funktionelt som et køretøj, der er særligt konstrueret til kørsel på sne- og isdækkede flader ved hjælp af bæltter og meder eller tilsvarende. Hvis vægt fortsat skal indgå, bør køretøjer over grænsen rummes i en særskilt kategori for tunge snescootere med skærpede krav til eksempelvis bremsevirkning, lys, udsyn og eventuelt maksimalhastighed. En hård grænse bør ikke i sig selv flytte køretøjet over i bilkapitlet.

Hvis 400 kg-grænsen fastholdes, bør Færdselsstyrelsen offentliggøre det tekniske grundlag, undersøge det faktiske modeludbud og fastlægge en entydig metode til opgørelse af egenvægt, herunder behandlingen af traktionsbatterier og normalt arbejdsudstyr. Eksisterende køretøjer bør omfattes af en overgangs- eller dispensationsordning.

Sideafskærmning, sidereflekser og dækmønster

GE støtter, at biler og motorredskaber over 6 meter får krav om sidereflekser, og at sidemarkeringslygter udtrykkeligt tillades. Det er en enkel og forholdsvis omkostningslet forbedring af synligheden. GE støtter også sikkerhedsformålet med at hæve mindstekravet til dæks mønsterdybde fra 1,0 til 1,6 mm. Målemetoden bør beskrives i synsvejledningen, herunder for grove terrændæk, og de berørte virksomheder bør informeres i god tid, så dækindkøb kan planlægges i forhold til lange forsyningsveje og begrænset lokal lagerkapacitet.

Kravet om sideafskærmning i §§ 21 og 45 har et klart og væsentligt sikkerhedsformål for bløde trafikanter. Udkastet anslår samtidig, at 1.700-2.000 køretøjer omfattes. Det er et betydeligt antal i grønlandsk sammenhæng. Kravet bør derfor indføres, så nyregistrerede køretøjer opfylder det fra ikrafttrædelsen, mens eksisterende køretøjer får mindst 18 måneder og som udgangspunkt kan eftermonteres i forbindelse med det førstkommande periodiske syn, der finder sted efter overgangsperiodens udløb.

Reglerne bør desuden rumme køretøjer, hvor en fast sideafskærmning er uforenelig med køretøjets særlige funktion, nødvendige frihøjde eller arbejdsudstyr. Det gælder eksempelvis visse entreprenør-, råstof-, havne- og terrænkøretøjer samt køretøjer med støtteben, sidebetjening eller bevægelige opbygninger. Hvor køretøjet også benyttes i almindelig trafik, bør en aftagelig eller opklappelig afskærmning kunne accepteres, når den er sikkert låst under vejkørsel. Fastmonterede kasser, tanke og andre dele bør fortsat kunne anerkendes som ækvivalent beskyttelse.

Inden ikrafttrædelsen bør der offentliggøres måltegnninger, tolerancer, eksempler på godkendte løsninger og krav til dokumentation. Lokale værksteder skal kunne fremstille og montere forsvarlige løsninger uden at være afhængige af køretøjsspecifikke dele, der ikke kan skaffes inden for rimelig tid.

Påhængskøretøjer og lygter

GE støtter som udgangspunkt, at vejgående påhængskøretøjer skal have bagblinklygter og stoplygter. Kravet i § 43, stk. 1, er imidlertid formuleret uden vægt-, hastigheds- eller anvendelsesafgrænsning. Det kan derfor omfatte ældre små trailere og arbejdsredskaber, ATV-

trailere og muligvis slæder eller andre påhæng, som hovedsagelig anvendes ved lav hastighed eller uden for almindelig vejtrafik.

Der er samtidig en mulig indbyrdes uoverensstemmelse: Retningsviserblinklygter er efter § 27, stk. 2, frivillige på en snescooter, mens ethvert påhængskøretøj efter § 43 skal have bagblinklygter tilsluttet det trækkende køretøjs elanlæg. Det bør afklares, om og på hvilke vilkår en snescooter må trække et påhæng uden, at hele kombinationen først forsynes med retningsviserblinklygter.

GE anbefaler, at det præciseres, hvilke påhæng og slæder der omfattes, og at kravet differentieres efter brug i almindelig trafik, hastighed og konstruktion. En undtagelse for afgrænset eller lavhastighedsbaseret arbejdskørsel bør kombineres med tydelige krav om reflekser og anden synlighed. Eksisterende vejgående trailere bør få samme realistiske overgang som øvrige køretøjer, og synsvejledningen bør beskrive acceptable eftermonteringsløsninger.

Øvrige tekniske og retlige præciseringer

Typegodkendelse af knallerter. Efter § 34 skal en knallert være typegodkendt af en myndighed. Det bør fremgå, hvilke landes og markeders godkendelser der accepteres, hvordan godkendelsen dokumenteres, og hvordan ældre køretøjer behandles, hvis mærkningen er slidt eller dokumentationen ikke længere kan fremskaffes. En helt åben henvisning til 'en myndighed' kan give forskellig praksis ved syn og import.

Mærkning og stelnummer. § 4 bør suppleres med en praktisk procedure for køretøjer, hvor den oprindelige mærkning er beskadiget, korroderet eller utilgængelig. En syns- eller registreringsmyndighed bør efter dokumentation kunne anvise eller foretage genmærkning. Dette er særligt relevant for ældre arbejdskøretøjer og brugte importerede køretøjer.

Cykelbremses. § 40, stk. 1, nævner alene navbremse eller fælgbremses. Ordlyden synes at udelukke moderne skivebremses og andre dokumenteret effektive systemer, som er almindelige på mountainbikes, elcykler og ladcykler. Bestemmelsen bør allerede nu gøres teknologineutral og kræve en eller flere effektive bremses, der virker forsvarligt på de relevante hjul.

Lygter og moderne fabriksudstyr. § 3, stk. 3, forbyder alle lygter og refleksanordninger, som ikke udtrykkeligt er påbudt eller tilladt. Den større revision bør sikre, at moderne fabriksmonteret sikkerhedsudstyr, herunder kørellys og andre internationalt godkendte lysfunktioner, kan accepteres uden individuel usikkerhed. En generel ækvivalensregel vil være hensigtsmæssig allerede i den foreliggende bekendtgørelse.

Henvisningsfejl. I § 33, stk. 1, henvises der til motorredskab efter § 1, nr. 7, selv om motorredskab er defineret i § 1, nr. 6. I § 27, stk. 2, nr. 1, bør henvisningen skrives 'jf. § 11, stk. 1'. Disse og øvrige krydshenvisninger bør gennemgås samlet inden udstedelsen, fordi de skal danne grundlag for både syn og kriminalretligt ansvar.

Høringsbrevet beskriver de økonomiske konsekvenser kvalitativt og angiver antallet af berørte køretøjer, men indeholder ikke skøn over enhedsomkostninger, transport, værkstedskapacitet eller driftsstop. Omkostningerne er ikke ens i Nuuk og i mindre byer og bygder. Dele kan skulle bestilles fra udlandet, og køretøjer kan være kritiske for den daglige drift i perioder, hvor alternativ transport ikke findes.

GE anbefaler derfor, at der før ikrafttrædelsen udarbejdes en mere konkret konsekvensvurdering og en implementeringsplan. Nye køretøjer kan som udgangspunkt

omfattes fra 1. januar 2027. For eksisterende køretøjer bør nye eftermonteringskrav først håndhæves efter en overgangsperiode på mindst 18 måneder, og gerne i forbindelse med det ordinære syn. Der bør kunne gives en kort fristforlængelse, når en ejer dokumenterer, at nødvendige dele er bestilt rettidigt, men ikke kan leveres på grund af forsyningsforhold.

En fælles dansk- og grønlandssproget synsvejledning bør være offentliggjort senest tre måneder før den praktiske håndhævelse. Den bør indeholde kontrolpunkter, målemetoder, dokumentationskrav, eksempler, overgangsregler samt proceduren for ækvivalens, dispensation og klage. Synspersonalet bør uddannes efter samme materiale, så virksomheder møder en ensartet praksis i hele landet.

GE hilser det velkomment, at Færdselsstyrelsen vil indlede en større revision i første kvartal 2027. Arbejdet bør ske med tidlig deltagelse fra Grønlands Erhverv, transportbranchen, lokale værksteder og importører, entreprenør- og råstofsektoren, turismeerhvervet, forsyningsselskaber, kommuner og politi. Revisionen bør blandt andet omfatte moderne køretøjskategorier, elektriske køretøjer, terræn- og specialkøretøjer, cykler og ladcykler, international typegodkendelse, lysudstyr samt reglernes anvendelighed under grønlandske klima-, vej- og forsyningsforhold.

De mest presserende spørgsmål bør dog ikke udskydes. Når den foreliggende bekendtgørelse skal bruges som teknisk grundlag for syn fra 2027, skal ATV/UTV-klassifikationen, snescooterens vægtgrænse, overgangsordningerne og de nævnte krydshenvisninger være afklaret ved ikrafttrædelsen.

Grønlands Erhverv støtter ambitionen om et mere tidssvarende og sikkert regelsæt og stiller sig gerne til rådighed for en teknisk dialog om de foreslåede løsninger. Med de beskrevne ændringer kan bekendtgørelsen give synsordningen et klart grundlag, styrke færdselssikkerheden og samtidig bevare adgangen til de køretøjer, som grønlandske virksomheder er afhængige af i den daglige drift.

Med venlig hilsen

Dan Sivertsen | Grønlands Erhverv