



Fremsat den 10. december 2015 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven<sup>1)</sup>

(Udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser)

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret bl.a. ved lov nr. 372 af 14. april 2014, lov nr. 457 af 14. maj 2014, lov nr. 1494 af 23. december 2014 og senest ved lov nr. 154 af 18. februar 2015, foretages følgende ændringer:

1. I § 32 a, stk. 2, og § 52 b ændres »Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren« til: »Transport- og bygningsministeren fastsætter«.

2. I § 35, stk. 1, 2. pkt., og stk. 4, 2. pkt., § 43, stk. 8, § 55 a, stk. 2, og § 83 ændres »Justitsministeren kan efter forhandling med transportministeren« til: »Transport- og bygningsministeren kan«.

3. I § 37, stk. 2 og 7, 1. pkt., § 44, stk. 4, 2. pkt., § 84, stk. 3, § 85, stk. 3, § 118 c, stk. 9, § 122, 1. pkt., § 123, stk. 5, og § 124 ændres »Justitsministeren kan« til: »Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren«.

4. I § 37, stk. 5, § 86, stk. 2, 2. pkt., og § 122, 2. pkt., ændres »Justitsministeren fastsætter« til: »Transport- og bygningsministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren«.

5. I § 40 ændres »Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren og« til: »Transport- og bygningsministeren kan«.

6. I § 43, stk. 9, ændres »kan justitsministeren efter forhandling med transportministeren« til: »kan transport- og bygningsministeren«.

7. I § 43, stk. 10, § 47, stk. 3, og § 50, stk. 2, 2. pkt., ændres »Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Transport- og bygningsministeren kan«.

8. § 68 a ophæves, i stedet indsættes:

»Produkttilsyn

§ 68 a. Transport- og bygningsministeren fører tilsyn med overholdelse af produktkrav på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

Stk. 2. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen eller anvendelsen af EU-regler om produkttilsyn med produktkrav, herunder mærkningskrav, på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

Stk. 3. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilsynet med overholdelsen af produktkrav, herunder mærkningskrav, i bestemmelser, der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, og i Den Europæiske Unions forordninger på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Bestemmelserne kan indeholde regler om udførelse af tilsynet, udtagning af prøveeksemplarer og undersøgelser som led i tilsynet.

Stk. 4. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler, der pålægger en erhvervsdrivende at afholde samtlige udgifter i forbindelse med stikprøvekontrol omfattet af be-

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 29/2005/EF af 11. maj 2005 om virksomheders urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre marked og om ændring af Rådets direktiv 84/450/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF, 98/27/EF og 2002/65/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 (direktivet om urimelig handelspraksis.) EU-Tidende 2005, nr. L 149, side 22-39.

stemmelser udstedt i medfør af stk. 3. Transport- og bygningsministeren kan endvidere fastsætte regler, der pålægger en erhvervsdrivende at refundere myndighedens udgifter til produkter, der er indkøbt i detailhandlen som led i tilsynet efter bestemmelser udstedt i medfør af stk. 3. Som erhvervsdrivende efter bestemmelserne i §§ 68 a - 68 c anses fabrikanten, dennes repræsentant, importøren eller distributøren af et køretøj, af udstyr eller tilbehør hertil samt importøren eller distributøren af personligt sikkerhedsudstyr for trafikanter, der som led i en handelsvirksomhed ved levering med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse mod eller uden vederlag har gjort køretøjer, udstyrsdele eller tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter tilgængeligt på markedet.

**§ 68 b.** Transport- og bygningsministeren kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for en vurdering af, om et produkt lever op til de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, og i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer og udstyr hertil samt om personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren kan påbyde en erhvervsdrivende at bringe et forhold, der ikke opfylder de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i regler udstedt i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, og i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer og udstyr hertil samt om personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, i orden.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren kan påbyde en erhvervsdrivende, der har gjort et køretøjsteknisk produkt eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, der ikke opfylder gældende mærkningskrav, tilgængeligt på markedet, straks og effektivt at trække produktet tilbage fra markedet. Transport- og bygningsministeren kan endvidere, hvis det skønnes nødvendigt, påbyde den erhvervsdrivende, der har gjort et ulovligt køretøjsteknisk produkt eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter tilgængeligt på markedet, at tilbagekalde det fra erhververen, indtil det ulovlige forhold er bragt til ophør.

*Stk. 4.* En erhvervsdrivende må ikke anvende vildledende eller urigtige angivelser eller udelade væsentlige informationer om den lovlige erhvervelse eller anvendelse af køretøjstekniske produkter og personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, såfremt dette er egnet til mærkbart at forvride forbrugernes eller andre erhvervsdrivendes økonomiske adfærd. Transport- og bygningsministeren kan påbyde den erhvervsdrivende at oplyse om væsentlige informationer eller påbyde ophør med angivelse af vildledende informationer i forbindelse med salg og markedsføring af produktet.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren kan kræve, at en erhvervsdrivende, der har fået et påbud i medfør af stk. 3 eller stk. 4, 2. pkt., oplyser over for transport- og bygningsministeren, om påbuddet er efterkommet og effekten heraf.

**§ 68 c.** Transport- og bygningsministeren eller den offentlige myndighed, der bemyndiges hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger samt dokumenter, der vedrører de produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i såvel papirform m.v. samt materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav i regler, der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, om køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

#### Prøvningsinstanser

**§ 68 d.** Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om prøvningsinstanser inden for det køretøjstekniske område, herunder om brug af prøvningsinstanserne. Bestemmelserne kan blandt andet indeholde krav til ansøgningsprocessen, ansøgningsmaterialet og ansøgers kompetence, økonomi samt virksomhedens vilje og evne til at drive virksomheden i overensstemmelse med godkendelsen. Der kan i bestemmelserne stilles krav om, at en prøvningsinstans skal have et kvalitetsstyringssystem samt kvalitetsstyringssystemets beskaffenhed. Der kan endvidere fastsættes bestemmelser om bortfald, suspension og tilbagekaldelse af en godkendelse, hvis betingelserne for at opretholde godkendelsen ikke længere er til stede.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om tilsynet med prøvningsinstanserne. Transport- og bygningsministeren kan henlægge tilsynet med prøvningsinstanserne til en privat virksomhed. Henlægges tilsynet til en privat virksomhed, fastsætter ministeren de nærmere bestemmelser herom.

**§ 68 e.** Transport- og bygningsministeren fastsætter bestemmelser om privates adgang til at blive autoriserede til at installere, justere, plombere og kontrollere hastighedsbegrænsere i biler og kan herunder fastsætte regler om, at det tilkommer private at afgive indstilling om, hvem der bør autoriseres.«

#### § 2

*Stk. 1.* § 1, nr. 1-7, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* § 1, nr. 8, træder i kraft den 1. juli 2016.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets baggrund*
3. *Lovforslagets hovedpunkter*
  - 3.1. *Markedskontrol med udstyr til køretøjer*
    - 3.1.1. *Gældende ret*
    - 3.1.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 3.2. *Prøvningsinstanser*
    - 3.2.1. *Gældende ret*
    - 3.2.2. *Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 3.3. *Ændringer af færdselslovens bemyndigelsesbestemmelser som følge af ressortomlægningen*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
6. *Administrative konsekvenser for borgerne*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Forholdet til EU-retten*
9. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
10. *Sammenfattende skema*

#### 1. Indledning

Lovforslaget har til formål at præcisere det retlige grundlag for udøvelse af markedskontrol og tilsyn med produktkrav på det køretøjstekniske område for at sikre, at tilsynet i højere grad bringes på linje med den markedsovervågning, der foretages på andre, lignende produktområder.

Lovforslaget har endvidere til formål at indføre regler om godkendelse af prøvningsinstanser, der kan udføre prøvninger, der anvendes i forbindelse med godkendelse af køretøj til syn.

Endelig gennemføres med lovforslaget en række mere tekniske ændringer af færdselsloven som følge af, at sager vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed er overført fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet.

#### 2. Lovforslagets baggrund

Transportministeriet (nu Transport- og Bygningsministeriet) offentliggjorde den 10. september 2014 en handlingsplan, som skal styrke indsatsen mod salg af ulovligt sikkerhedsudstyr til børn i biler og busser samt ulovlig montering af udstyret.

Handlingsplanen er udarbejdet af Trafikstyrelsen (nu Trafik- og Byggestyrelsen), efter at der er konstateret behov for en skærpet indsats på området, bl.a. på baggrund af stikprøvekontrol foretaget af busser med eftermonterede sikkerhedsseler.

I forbindelse med udarbejdelsen af handlingsplanen er Transport- og Bygningsministeriet blevet opmærksomt på, at der er behov for at præcisere det retlige grundlag for markedsovervågning af køretøjstekniske produkter og personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter med henblik på at sikre, at tilsynsmyndigheden har de rette beføjelser til at udføre den nødvendige kontrol. Transport- og Bygningsministeriet er desuden blevet opmærksomt på, at der er behov for at indfø-

re nærmere regler om kravene til de prøvningsinstanser, som ønsker at være ansvarlige for at udføre visse prøvninger af køretøjer til brug ved godkendelse og syn af et køretøj.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at det er vigtigt, at virksomheder og forbrugere i Danmark har tillid til, at produkter, som bringes i omsætning på det danske marked, lever op til de gældende produktkrav. Det gælder også på det køretøjstekniske område i forhold til køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt sikkerhedsudstyr til trafikanter, hvor manglende overholdelse af kravene kan have betydning for trafikikkerheden.

Med lovforslaget indføres på den baggrund en række nærmere regler om gennemførelsen af tilsynet på det køretøjstekniske område med henblik på at sikre, at tilsynet i højere grad bringes på linje med den markedsovervågning, der foretages på andre, lignende produktområder.

Det forventes, at beføjelsen som tilsynsmyndighed, der efter loven varetages af transport- og bygningsministeren, vil blive delegeret til Trafik- og Byggestyrelsen.

#### 3. Lovforslagets hovedpunkter

##### 3.1. Markedskontrol med udstyr til køretøjer

###### 3.1.1. Gældende ret

3.1.1.1. Færdselsloven indeholder i § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, og § 81 a, nr. 1, hjemmel til at udstede regler om tekniske krav til køretøjer, udstyr og tilbehør hertil samt til personligt sikkerhedsudstyr for trafikanter. § 68, stk. 1, er tillige anvendt i forbindelse med fastsættelse af regler, der gennemfører EU-lovgivning på køretøjsområdet.

I færdselslovens § 68, stk. 2, er der hjemmel til, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om forbud mod salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, hvis køretøjet, udstyrsdelen, tilbehøret

eller sikkerhedsudstyret ikke opfylder de fastsatte produktkrav efter regler udstedt i medfør af § 68, stk. 1. Det samme gør sig gældende i § 81 a, nr. 3, om regler fastsat i medfør af § 81 a, nr. 1.

Denne hjemmel er udmøntet i en række bekendtgørelser om forbud mod salg og markedsføring af produkter, hvis de tekniske produktkrav ikke er overholdt.

De pågældende bekendtgørelser indeholder regler om mærkning af typegodkendte køretøjer og udstyr, herunder to- og trehjulede køretøjer, landbrugs- og skovbrugstraktorer, personlige værnemidler, herunder refleksveste, løst hængende reflekser o. lign. til trafikanter, sikkerhedsudstyr til børn, krav til cykler, styrthjelme, advarselstrekanter og chiptuning.

Reglerne rummer mulighed for, at tilsynsmyndigheden kan melde den erhvervsdrivende, der har solgt eller markedsført køretøjer, udstyr, tilbehør hertil eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, der ikke lever op til et produktkrav, til politiet. Forholdet vil herefter kunne straffes med bøde.

3.1.1.2. For produkter, der er omfattet af EU's harmoniseringslovgivning, herunder visse dele af sikkerhedsudstyret til trafikanter, gælder forordning nr. 765/2008/EF om kravene til akkreditering, markedsovervågning og såkaldt CE-mærkning i forbindelse med markedsføringen af produkter.

Forordningen opsætter nogle overordnede rammer for den markedsovervågning, medlemsstaterne skal udføre, men rummer ikke bestemmelser om myndighedernes mulighed for at udstede påbud og for eventuelt at få adgang uden retskendelse med henblik på at udøve tilsyn.

3.1.1.3. Trafik- og Byggestyrelsen fører som sektormyndighed på det køretøjstekniske område for køretøjer, tilbehør og udstyr hertil samt for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter tilsyn med, at produktkravene overholdes.

Det tilsyn, der udføres i dag, bygger på regler, hvor salg og markedsføring af køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, der ikke lever op til produktkravene, er forbudt samt på regler, hvor produktkravene er afgørende for at opretholde et tilfredsstillende sikkerhedsniveau for trafikanter af enhver art. Er der tale om et farligt produkt, kan produktsikkerhedslovens regler finde anvendelse i det omfang de beføjelser, der er til rådighed i sektorlovgivningen, ikke er tilstrækkelige. Vurderingen af om et produkt er farligt foretages i overensstemmelse med de definitioner af farlige og sikre produkter, der fremgår af produktsikkerhedsloven.

### *3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

3.1.2.1. Formålet med markedsovervågningen er som anført at sikre et højt beskyttelsesniveau for sundhed, sikkerhed, forbrugerbeskyttelse og miljø.

Uanset om der er tale om regler, der tager afsæt i EU-retten, eller om der er tale om nationale regler, bør markedsovervågningen medvirke til at finde både de enkeltstående

produkter eller produktserier, der anses som farlige, og som vil kunne omfattes af reglerne i produktsikkerhedsloven, og de produkter, der ikke lever op til relevante produktkrav, uden at de nødvendigvis kan defineres som farlige. Begge typer af produkter er med til at underminere tilliden til markedet og skaber derudover en ulige konkurrencesituation.

Det foreslås derfor, at færdselslovens generelle regler om muligheden for at forbyde salg og markedsføring af produkter, der ikke lever op til givne produktkrav, suppleres med bestemmelser, der giver en bredere vifte af tilsynsbeføjelser i de tilfælde, hvor der ikke er tale om produkter, der er farlige i produktsikkerhedslovens forstand.

Forslaget indeholder på den baggrund en udtrykkelig bemyndigelse til ministeren om at føre tilsyn med overholdelse af produktkrav på det køretøjstekniske område, samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Forslaget indeholder endvidere en udtrykkelig bemyndigelse til ministeren om at fastsætte regler om tilsyn med overholdelse af produktkrav i regler, der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, den foreslåede § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, samt i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Reglerne kan bl.a. indeholde bestemmelser om opfølgning på tilsyn, udtagning af prøveeksemplarer og undersøgelser som led i tilsynet. Der henvises til forslaget § 1, nr. 8 (forslaget til færdselslovens § 68 a, stk. 1-3).

Det forventes som anført, at beføjelsen som tilsynsmyndighed vil blive delegeret til Trafik- og Byggestyrelsen.

Bemyndigelsen vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, der skal finde anvendelse i forhold til tilsyn med relevante produktkategorier på det køretøjstekniske område og på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

Bekendtgørelsen vil bl.a. indeholde bestemmelser om, i hvilke tilfælde der kan udtages prøveeksemplarer med henblik på kontrol, og om de situationer, hvor udgifterne for test af produkterne skal betales af den erhvervsdrivende.

3.1.2.2. Det er hensigten, at en stor del af den kontrol, der fremover vil blive udført, skal ske som dokumentkontrol, hvor den erhvervsdrivende vil blive anmodet om at fremsende relevant dokumentation for den mærkning, der er påført produktet, eller for, at relevante produktkrav er overholdt.

Tilsynsmyndigheden kan i forbindelse med et tilsyn bede om at få relevante dokumenter og oplysninger udleveret. Sker det ikke, foreslås det, at myndigheden kan påbyde den erhvervsdrivende at tilvejebringe relevante oplysninger om produktet inden for en given frist, jf. forslaget § 1, nr. 8 (forslaget til færdselslovens § 68 b, stk. 1).

3.1.2.3. Hvis det skønnes, at et ulovligt produkt, ikke bør gøres tilgængeligt på markedet i den periode, hvor der eventuelt rettes op på det ulovlige forhold, kan der udstedes påbud om at trække produktet tilbage fra markedet. I yderste konsekvens vil produktet kunne kaldes tilbage fra erhververen af produktet. Der henvises til forslaget § 1, nr. 8 (forslaget til færdselslovens § 68 b, stk. 2 og 3).

Langt hovedparten af de erhvervsdrivende ønsker at sælge produkter, der lever op til reglerne, og er hurtige til selv at få bragt forholdene i orden igen. Påbudshjemlen forventes derfor kun udnyttet i de tilfælde, hvor den erhvervsdrivende, efter at det ulovlige forhold er konstateret, ikke selv udviser initiativ til at rette op på ulovlige forhold.

Den, der har fået et påbud om tilbagekaldelse eller tilbage-trækning af et produkt, kan endvidere blive pålagt at informere om påbuddets efterlevelse, jf. forslaget § 1, nr. 8 (for-slaget til færdselslovens § 68 b, stk. 5).

3.1.2.4. Markedsføringsloven rummer ikke mulighed for, at det i forbindelse med transport- og bygningsministerens tilsyn i medfør af færdselslovens bestemmelser kan påbydes den, der laver vildledende markedsføring, at ændre mar-kedsføringen, herunder informere om produktets lovlige an-vendelse på færdselslovens område.

Markedsføringsloven rummer mulighed for, at Forbruger-ombudsmanden – i tilfælde af overtrædelse af sektorspecifik lovgivning, som samtidig vil udgøre en overtrædelse af mar-kedsføringslovens § 1 om god markedsføringsskik – kan ud-stede forbud eller påbud med henblik på at bringe den rets-stridige handling til ophør, jf. Højesterets dom af 4. juli 2013 i sag nr. 335/2012.

Som led i et mere effektivt produkttilsyn foreslås det der- for at indsætte en bestemmelse, så der i tilfælde af konkret vildledende markedsføring af køretøjstekniske produkter samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, gives mulig- hed for at udstede påbud om, at en erhvervsdrivende skal gi- ve relevant information om produktet. Der henvises til for- slagets § 1, nr. 8 (forslaget til færdselslovens § 68 b, stk. 4).

Hvis tilsynsmyndighedens påbud efter den foreslåede § 68 b ikke efterkommes, kan forholdet straffes med bøde efter de almindelige regler herom i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 3.

3.1.2.5. Efter de gældende regler kan produkttilsynet alene foretages i offentligt tilgængelige erhvervslokaler. Der er så- ledes ikke, som på en lang række andre områder med pro- duktkontrol, mulighed for, at myndigheden kan få adgang uden retskendelse til ikke offentligt tilgængelige erhvervslo- kaler.

For at kunne udføre et effektivt tilsyn med produktkrave- ne, er det efter Transport- og Bygningsministeriets opfattel- se nødvendigt, at tilsynsmyndigheden får mulighed for at fø- re tilsyn og få adgang til alle de lokaliteter, hvor opbevaring, markedsføring og salg af køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter finder sted.

Hvis kontrollen med køretøjstekniske produkter alene kan udføres på offentligt tilgængelige erhvervslokaler, er der således risiko for, at produkter, der ikke opfylder produkt- kravene, vil blive opbevaret i lagerlokaler, hvor tilsynsmyn- digheden ikke har adgang. Det kan i sidste ende føre til en forringelse af trafikikkerheden på vejene samt en væsentlig konkurrenceforringelse for de virksomheder, hvis produkter opfylder produktkravene.

Det foreslås derfor, at transport- og bygningsministeren eller den offentlige myndighed, der bemyndiges hertil, i det omfang det skønnes nødvendigt, får mulighed for at få ad- gang til sådanne lokaliteter uden retskendelse, jf. forslagets § 1, nr. 8 (forslaget til færdselslovens § 68 c).

Der forudsættes, at muligheden for adgang uden retsken- delse kun anvendes, hvis det er nødvendigt, for at øjemedet med kontrollen ikke forspildes. Vurderingen af, om det er nødvendigt, skal foretages under iagttagelse af det alminde- lige proportionalitetsprincip. Myndighedens behov for ad- gang skal således også vejes op mod de gener, som indgre- bet medfører.

Administrationen af forslaget tilsynsbeføjelser skal end- videre ske i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb, der bl.a. indeholder regler om myndighe- dernes pligt til at give underretning til vedkommende borger eller virksomhed forud for et tvangsindgrebs gennemførelse samt om den fremgangsmåde, forvaltningsmyndighederne skal følge ved iværksættelse af et tvangsindgreb uden for strafferetsplejen (tilsynsbesøg m.v.).

### 3.2. Prøvningsinstanser

#### 3.2.1. Gældende ret

Anerkendelsen af prøvningsinstanser er hidtil sket på grundlag af færdselslovens § 68, som giver mulighed for ge- nerelt at fastsætte bestemmelser om tekniske krav til køretø- jer, udstyr og tilbehør hertil samt til sikkerhedsudstyr for tra- fikanter, jf. afsnit 3.1.1. ovenfor.

#### 3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der findes i dag 6 nationale prøvningslaboratorier, der an- ses for anerkendte til at udføre prøvninger, der kan lægges til grund for synsvirksomhedernes syn og godkendelse af et køretøj.

Der er ikke fastsat nærmere regler om udpegningen og de kriterier, der har ligget til grund for udpegningen. Prøv- ningsinstanser omfatter organer, der skal kunne udføre prøv- ninger på det køretøjstekniske område i tilfælde af, at der f.eks. er sket ombygning af et køretøj, og hvor det er nød- vendigt, at der sker en afprøvning af f.eks. emission, støj, køretekniske egenskaber mv.

En prøvningsinstans har ikke som sådan en godkendende myndighedsrolle, men står inde for fagligheden i de erklæ- ringe, som den udsteder. Prøvningsinstanser kan i stedet tilvejebringe tilstrækkeligt kvalificeret teknisk grundlag, der beskriver et givet køretøjs eller udstyrs evne til at leve op til de køretøjstekniske krav, der skal være opfyldt for, at et kø- retøj kan godkendes ved syn.

Det er således synsvirksomhederne, der i medfør af regler- ne i synsloven endeligt godkender køretøjet. Det tekniske godkendelsesgrundlag kan tilvejebringes af en prøvningsin- stans, men kan også tilvejebringes som en erklæring fra f.eks. køretøjsfabrikanten.

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at der er behov for at indføre mere præcise regler om de krav, der stilles til prøvningsinstanser, herunder til ansøgningsprocessen og betingelserne for udpegningen.

Det foreslås derfor, at der gives transport- og bygningsministeren bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om prøvningsinstanser, herunder bestemmelser om det tilsyn, der skal føres med prøvningsinstanser. Der henvises til forslaget § 1, nr. 8 (forslaget til færdselslovens § 68 d).

Det forventes, at bestemmelsen vil blive udnyttet til at fastsætte krav om, at en prøvningsinstans skal have et kvalitetsstyringssystem. Dermed sikres det, at prøvningerne udføres i lyset af et krav om ensartethed.

Det er vurderingen, at hovedparten af de virksomheder, der varetager opgaver som anerkendte prøvningslaboratorier i dag, allerede har et kvalitetsstyringssystem, der kan finde anvendelse, og at bestemmelsen derfor ikke vil indebære yderligere krav for disse virksomheder. Der vil imidlertid blive fastsat en overgangsperiode, hvor de virksomheder, der i dag anses for anerkendte prøvningslaboratorier, får mulighed for at indrette sig på de nye krav.

Det er ikke hensigten, at der i reglerne om prøvningsinstanser skal være mulighed for administrativt at tilbagekalde godkendelsen, hvis der f.eks. er begået et strafbart forhold som led i udførelsen af virksomheden som prøvningsinstans. Som eksempel på et strafbart forhold kan nævnes forfalskning af dokumenter, der lægges til grund for prøvningen. En eventuel rettighedsfrakendelse vil alene kunne ske efter straffelovens bestemmelser herom.

De regler, der vil blive fastsat i medfør af den foreslåede hjemmel, vil således alene kunne føre til bortfald af godkendelsen, hvis betingelserne for godkendelsen ikke længere er opfyldt. Det vil svare til, at virksomheden, såfremt den ansøgte under de senere opståede forudsætninger, ikke ville kunne opnå godkendelsen.

Da prøvningen kan danne grundlag for godkendelsen af køretøjet, er det nødvendigt, at der er tillid til, at prøvningsinstanser til enhver tid kan udføre ensartet arbejde på en ensartet måde og med den fornødne kvalitet. Der vil derfor i medfør af de foreslåede regler blive fastsat regler om, at virksomheden skal underrette Trafik- og Byggestyrelsen om forhold, der kan have betydning for godkendelsen som prøvningsinstans.

### *3.3. Ændringer af færdselslovens bemyndigelsesbestemmelser som følge af ressortomlægningen*

Ved kongelig resolution af 28. juni 2015 er det bestemt, at sager vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed samt sager vedrørende færdselsadfærd overføres fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet.

Ressortomlægningen indebærer nærmere, at færdselsloven samt opgaver og regelfastsættelse om færdsel, færdselsadfærd, færdselssikkerhed og køre- og hviletid overføres fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet.

Ressortomlægningen har bl.a. betydning for udformningen af en række af de bemyndigelsesbestemmelser, der findes i færdselsloven. Bemyndigelsesbestemmelser, der knytter sig til opgaver og regelfastsættelse om færdsel, færdselsadfærd, færdselssikkerhed og køre- og hviletid, overføres fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet, mens bemyndigelsesbestemmelser, der knytter sig til politiets faktiske virksomhed, fortsat henhører under Justitsministeriet. Lovforslagets § 1, nr. 1-7, er udformet i overensstemmelse hermed.

Lovforslagets § 1, nr. 1-7, indeholder således en række ændringer, som alle er konsekvenser af ressortomlægningen uden dog at kunne siges at være en umiddelbar følge heraf.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

De foreslåede regler om øget produkttilsyn forventes at medføre et begrænset øget ressourcetræk i Trafik- og Byggestyrelsen, der varetager tilsynsopgaven. Hertil kommer udgifter til eventuelle test-udførsler, hvor Trafik- og Byggestyrelsen betaler omkostningerne. Et produkt vil kun blive udtaget til test, hvis der er en begrundet formodning om, at det ikke lever op til kravene. Viser det sig, at produktet trods en sådan formodning lever op til kravene, vil Trafik- og Byggestyrelsen bære omkostningerne i forbindelse med testen. I modsat fald vil den erhvervsdrivende bære omkostningerne.

Det forventes, at denne type af sager vil være af meget begrænset omfang. Det forventes, at omkostningerne for staten i den forbindelse vil ligge på mellem 0 – 100.000 kr. pr. år. Der henvises i øvrigt til afsnittet om økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Præciseringen af reglerne om prøvningsinstanser forventes at ville medføre et begrænset øget ressourcetræk i Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med selve godkendelsen og det løbende tilsyn med, at prøvningsinstansen til stadighed lever op til kravene. Det forventes, at ikke mere end 10 virksomheder ønsker at varetage opgaver som prøvningsinstans, og at tidsforbruget i forbindelse med sagsbehandlingen for det offentlige i gennemsnit vil udgøre 10 timer årligt pr. virksomhed.

Omkostningerne vil kunne afholdes inden for Trafik- og Byggestyrelsens egen ramme.

Forslaget skønnes i øvrigt at få meget begrænsede administrative konsekvenser for Trafik- og Byggestyrelsen.

Lovforslaget indebærer ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner eller regioner.

#### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Forslaget skønnes alene at have begrænsede direkte negative økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Med forslaget indføres en bemyndigelse til, at Trafik- og Byggestyrelsen kan få foretaget test af et produkt, hvis producent eller forhandler ikke kan fremskaffe fornøden dokumentation for produktets lovlighed, herunder hvis Trafik- og

Byggestyrelsen har grundlag for at formode, at den dokumentation, der fremlægges, ikke er korrekt.

Det forventes, at testprisen i gennemsnit vil ligge på 40.000 kr. pr. test. Der forventes udført 0 – 10 tests årligt, og at de vil blive udtaget blandt erhvervsdrivende, der enten fabrikkerer, importerer eller distribuerer produkter på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Det er ikke muligt på forhånd at definere, inden for hvilke produktgrupper, der konkret forventes udtaget produkter til test. Det vil afhænge af beskaffenheden af de produkter, der efterses i forbindelse med et tilsyn.

I 75 procent af tilfældene forventes der at være grundlag for at pålægge den erhvervsdrivende omkostningerne. Årligt forventes omkostningerne således ikke at overstige 300.000 kr.

I forbindelse med en præcisering af de krav, der stilles til virksomhederne, der ønsker at virke som prøvningsinstanser, skal virksomhederne ved ansøgningen om at blive godkendt til at udføre eller få udført prøvninger etablere et kvalitetsstyringssystem.

Det forventes, at et begrænset antal virksomheder (max 10) vil have et ønske om at kunne udføre eller få udført prøvninger eller at føre tilsyn med prøvningsinstanser. Flere af disse virksomheder skønnes allerede at leve op til kravet om at have et kvalitetsstyringssystem og vil dermed ikke have væsentlige omkostninger herved. Antages det imidlertid, at ingen opfylder de betingelser, der skal til for at blive udpeget, skønnes de samlede erhvervsøkonomiske omstillingskonsekvenser, der udgøres af etablering af et kvalitetsstyringssystem, ikke at overstige 1.275.000 kr., svarende til 127.500 kr. pr. virksomhed.

Dertil kommer de løbende omkostninger til bl.a. opfølgning på afvigelser og afrapportering i forhold til kvalitetsstyringssystemet. Det skønnes, at de samlede årlige løbende erhvervsøkonomiske omkostninger for prøvningsinstanser ikke vil overstige 150.000 kr. samlet set.

Det skønnes endvidere, at der vil være begrænsede erhvervsadministrative konsekvenser som følge af forslaget.

Tidsforbruget i forbindelse med dokumentation af overholdelse af produktkravene forventes således samlet set ikke at ville overstige 25 timer årligt.

Derudover vil den del af forslaget, der vedrører prøvningsinstanser, medføre en pligt for virksomhederne til årligt at afrapportere i forhold til fortsat overholdelse af kravene for at kunne opretholde udpegningen. Det skønnes umiddelbart, at det samlede timeforbrug til årlig afrapportering for de involverede virksomheder ikke vil overstige 10 timer pr. virksomhed.

#### 6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### 7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### 8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/29/EF af 11. maj 2005 om virksomhedernes urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre markeds og om ændring af Rådets direktiv 84/450/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF, 98/27/EF og 2002/65/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004, (direktivet om urimelig handelspraksis) i dansk ret.

Direktivet er allerede gennemført i bl.a. lov om markedsføring. Det foreslås med lovforslaget, at der indsættes en særlig bestemmelse om vildledning i færdselslovens regler om markedsovervågning.

#### 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 22. oktober til den 23. november 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Østre og Vestre Landsret, Samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Bilbranchen, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITD, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C. A. T), Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Agroindustri, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bil-Forhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kranforening, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Standard, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Cykelhandlere, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister, Danske Speditører, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, GAFSAM, Håndværksrådet, Industriens Uddannelser, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Maskinleverandørerne, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykel-Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, NOAH-Trafik, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Karosseriopbyggere og Autooprettere i Danmark, SKAD, Teknologisk Institut, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark og Transporterhvervets Uddannelsesråd.

## 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen væsentlige udgifter	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning	Samlet set forventes de årlige omkostninger for den del af forslaget, der vedrører markedskontrol med udstyr til køretøjer ikke at overstige 300.000 kr. For så vidt angår den del af forslaget, der vedrører prøvningsinstanser skønnes de samlede etableringsudgifter ikke at overstige 1.275.000 kr., mens de årlige vedligeholdelses omkostninger samlet set ikke skønnes at overstige 150.000 kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/29/EF af 11. maj 2005 om virksomhedernes urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre marked og om ændring af Rådets direktiv 84/450/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF, 98/27/EF og 2002/65/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004. Direktivet er allerede gennemført i bl.a. lov om markedsføring. Det foreslås med lovforslaget, at der indsættes en særlig bestemmelse om vildledning i færdselslovens regler om markedsovervågning.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1-7

Ved kongelig resolution af 28. juni 2015 er det bestemt, at sager vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed samt sager vedrørende færdselsadfærd overføres fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet.

Ressortomlægningen indebærer nærmere, at færdselsloven samt opgaver og regelfastsættelse om færdsel, færdselsadfærd, færdselssikkerhed og køre- og hviletid overføres fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet.

Ressortomlægningen får betydning for udformningen af en række af de bemyndigelsesbestemmelser, der findes i færdselsloven. Bemyndigelsesbestemmelser, der knytter sig til opgaver og regelfastsættelse om færdsel, færdselsadfærd, færdselssikkerhed og køre- og hviletid, overføres fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet, mens bemyndigelsesbestemmelser, der knytter sig til politiets faktiske virksomhed, fortsat henhører under Justitsministeriet.

Lovforslagets § 1, nr. 1-7, indeholder en række ændringer, som alle er konsekvenser af ressortomlægningen uden dog at kunne siges at være en umiddelbar følge heraf. Navnlig indsættes der i en række tilfælde pligt til forhandling med Justitsministeriet forud for udstedelse af visse administrative forskrifter, jf. lovforslagets § 1, nr. 3 og 4. Derudover ændres en række af forhandlingsbestemmelserne, således at transport- og bygningsministeren fremover kan udstede forskrifter i henhold til bemyndigelse uden forhandling med justitsministeren, jf. lovforslaget § 1, nr. 1, 2, 5, 6 og 7.

Til grund for ændringen ligger, at Transport- og Bygningsministeriet nu er ressortministerium for regulering af sager af færdselsmæssig karakter, og at transport- og bygningsministeren derfor bør fastsætte de nærmere administrative regler herom. Justitsministeriet bør dog involveres i forhandlinger om regulering af administrative politimæssige anliggender, ligesom spørgsmål vedrørende straffeprocessuelle forhold fortsat bør reguleres af Justitsministeriet.

De sproglige ændringer af lovteksten, som er en umiddelbar følge af ressortomlægningen, medtages derimod ikke i lovforslaget, da de indholdsmæssigt er gennemført ved ovennævnte kongelige resolution. De nødvendige konsekvensrettelser i lovteksten vil blive medtaget i førstkomende lovbekendtgørelse af færdselsloven, således at »ju-



stitsministeren« og »transportministeren« (og deraf afledte ord) erstattes af »transport- og bygningsministeren« (og deraf afledte ord) i følgende af lovens nugældende bestemmelser:

§ 3, stk. 2, § 4, stk. 2, § 5, stk. 5, § 7, stk. 1-3, § 14, stk. 4, § 28, stk. 4, § 29, stk. 4, § 31, stk. 2, § 32, stk. 3, § 33 a, stk. 2, § 34, § 35, stk. 2, § 44, stk. 4, 1. pkt., § 46, stk. 2, § 49, stk. 5, 50, stk. 3, § 51, stk. 8, § 54, stk. 1, § 56, stk. 5, § 56 a, stk. 1-2, § 56 b, § 57, stk. 1-2, § 59, stk. 2-3, § 59 a, stk. 1 og 3, § 60 e, § 61, § 63, stk. 5, § 64, stk. 5, § 66, stk. 1, nr. 4, stk. 2 og 6, § 68, § 69, § 70, stk. 3-4, § 70 a, § 79, § 80, stk. 3-4, § 80 a, stk. 5-6, § 80 b, stk. 3, § 81, stk. 5, § 81 a, stk. 1, § 82, stk. 4-7, § 84, stk. 1, § 85, stk. 1, § 86, stk. 2, 1. pkt., § 86 a, stk. 1-4, § 87, stk. 3, 88 a, § 89, stk. 2-3, 90, stk. 2, 91, stk. 2, § 92 c, stk. 3 og 5, § 92 d, stk. 1-2, § 92 e, stk. 1 og stk. 3-4, § 93, § 94, § 95, stk. 1 og 3-4, § 96, stk. 2, § 100, stk. 2, § 105, stk. 1 og stk. 3-4, § 107, stk. 1-2, § 109, stk. 2 og 4, § 115 a, stk. 1 og stk. 3-4, § 115 b, § 122 a, stk. 1 og 4, § 122 c, stk. 2, § 124 c, stk. 7, § 124 i, § 124 q, § 130, stk. 1, § 132 a, stk. 4-5 og stk. 10-11, § 134, stk. 3, § 134 a, stk. 1, § 134 c, § 139, stk. 2, § 140, stk. 2 og § 141.

Til nr. 8

Ifølge færdselslovens § 68, stk. 2, kan transport- og bygningsministeren forbyde salg og markedsføring af køretøjer samt udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og af personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer, hvis produktkravene hertil ikke er opfyldt. Det samme gør sig gældende i medfør af § 81 a, nr. 3, for så vidt angår personligt sikkerhedsudstyr til andre trafikanter. Loven indeholder således ikke regler, der hjemler andre former for indgreb overfor produkter, der ikke lever op til de gældende produktkrav, herunder indgreb som påbud i forbindelse med udførelse af markedsovervågningsopgaver.

Det følger af den foreslåede § 68 a, stk. 1, at transport- og bygningsministeren ligesom hidtil fører tilsyn med, at produktkravene overholdes. Tilsynet kan udføres såvel proaktivt som reaktivt, og kan ske ved fysisk fremmøde eller i form af dokumentkontrol eller lignende.

Det foreslås i § 68 a, stk. 2 at præcisere, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af EU-retsakter om produkttilsyn med produktkrav, herunder mærkningskrav, på det køretekniske område samt på området for sikkerhedsudstyr til trafikanter.

Fremtidige bestemmelser på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, der vedrører markedsovervågning, vil således kunne gennemføres ved udstedelse af en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bestemmelse.

Den foreslåede § 68, stk. 3, indeholder en bemyndigelse til, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilsynet med overholdelsen af de produktkrav, herunder mærkningskrav, der allerede i dag findes i bestemmelser om køretøjer, udstyr eller tilbehør hertil og personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter samt bestemmelser, der skal gennemføre EU-retsakter inden for området.

Bestemmelsen forventes særligt udmøntet i regler om udførelse af tilsynet, herunder eventuelt muligheden for at indhente sagkyndig bistand i forbindelse med test af udtagne produkter til kontrol. Derudover vil bestemmelsen kunne udmøntes i regler om udtagning af prøveeksemplarer og om undersøgelser heraf.

Det forventes ikke, at bestemmelsen om udtagelse af produkter til afprøvning og undersøgelse vil skulle anvendes ofte. Den kontrol, der er relevant for produkter omfattet af forslaget, vil som regel kunne ske på stedet og på baggrund af relevant dokumentation. De nærmere regler for afprøvning vil blive fastsat ved bekendtgørelsen.

Det fremgår af den foreslåede § 68 a, stk. 4, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler, der pålægger en erhvervsdrivende at afholde samtlige udgifter i forbindelse med stikprøvekontrol omfattet af bestemmelser udstedt i medfør af stk. 3. Transport- og bygningsministeren kan endvidere fastsætte regler, der pålægger en erhvervsdrivende at refundere myndighedens udgifter til produkter, der er indkøbt i detailhandlen som led i tilsynet efter bestemmelser udstedt i medfør af stk. 3. Som erhvervsdrivende efter bestemmelserne i §§ 68 a - 68 c anses fabrikanten, dennes repræsentant, importøren eller distributøren af et køretøj, af udstyr eller tilbehør hertil samt importøren eller distributøren af personligt sikkerhedsudstyr for trafikanter, der som led i en handelsvirksomhed ved levering med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse mod eller uden vederlag har gjort køretøjer, udstyrsdele eller tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter tilgængeligt på markedet.

Det er hensigten, at bestemmelsen vil blive udmøntet i regler om, at virksomheden i tilfælde, hvor et prøveeksemplar udtages, og hvor undersøgelsen viser, at produktet er i overensstemmelse med reglerne, ikke skal betale for produktet og undersøgelsen. Er produktet ikke i overensstemmelse med reglerne, vil virksomheden være ansvarlig for at afholde udgifterne i forbindelse med udtagning og afprøvning.

Begrebet erhvervsdrivende anvendes i overensstemmelse med den gældende definition i reglerne om produkttilsyn. Der er tale om en samlebetegnelse, der dækker over såvel fabrikanten, dennes repræsentant, importøren eller distributøren af et køretøj, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

Samtlige erhvervsdrivende vil således kunne blive mødt med krav, der relaterer sig til udlevering af dokumenter som led i et produkttilsyn. Det vil i forbindelse med et tilsyn skulle overvejes, om dialog eller et eventuelt påbud skal rettes mod den erhvervsdrivende, der forhandler produktet, eller mod importøren.

Det fremgår af den foreslåede § 68 b, stk. 1, at transport- og bygningsministeren som noget nyt kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit indhenter og udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for en vurdering af, om et produkt lever op til de produktkrav, herunder mærk-

ningskrav, der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, og i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer og udstyr hertil samt om personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

De oplysninger og dokumenter, der vil være omfattet, er typisk prøvningsrapporter, typegodkendelsesdokumentation, overensstemmelseserklæringer og anden tilsvarende dokumentation.

Det forventes, at en stor del af tilsynet netop vil ske ved dokumentkontrol. Det kan f.eks. være kontrol af dokumentation for korrekt mærkning af et produkt. Efter bestemmelsen kan dokumentationsmaterialet foreligge på papir, elektronisk form eller på andet medie.

Hvis den, der påbydes at udlevere relevant materiale, ikke er i besiddelse af materialet, vil vedkommende være nødt til at rette henvendelse til et tidligere led i omsætningskæden med henblik på at få materialet udleveret. Vedkommende kan dog også bede om, at materialet sendes direkte til tilsynsmyndigheden, hvis dette konkret skønnes mere hensigtsmæssigt.

Den erhvervsdrivende kan blive pålagt at fremsende oplysningerne inden for en frist, der vil blive fastsat på baggrund af omstændighederne i den konkrete sag.

Det foreslås med § 68 b, stk. 2, at der i tilfælde af, at produktkrav ikke overholdes, kan udstedes et påbud om at bringe produkterne i forskriftsmæssig stand inden for en frist, der vil blive fastsat på baggrund af omstændighederne i den konkrete sag.

Det gælder også, hvis f.eks. et produkt uretmæssigt er mærket med CE-mærkning, e- eller E-mærkning, hvor den forskriftsmæssige stand også vil kunne omfatte fjernelse af mærket. Dette vil eventuelt kunne kombineres med et påbud efter den foreslåede bestemmelse i § 68 b, stk. 4, hvis der f.eks. er tale om et produkt, der er påtænkt anvendt som udstyr eller tilbehør i et e-mærket køretøj, men hvor produktet ikke er typegodkendt og dermed ikke må anvendes i køretøjet på færdselslovens område.

I de tilfælde, hvor det i forbindelse med et tilsynsbesøg konstateres, at en lang række produkter ikke lever op til mærkningskravene og dermed ulovligt er sat til salg i detailledet, vil det kunne være relevant at gribe ind med et påbud om straks at trække produkterne tilbage fra markedet med henblik på, at den erhvervsdrivende kan drage omsorg for, at de lovliggøres.

I sjældne tilfælde kan der være behov for at pålægge den erhvervsdrivende at tilbagekalde et produkt med henblik på at udbedre ulovlige forhold eller ombytte produktet.

Ifølge den foreslåede § 68 b, stk. 3, kan transport- og bygningsministeren påbyde en erhvervsdrivende, der har gjort et køretøjsteknisk produkt eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, der ikke opfylder gældende mærkningskrav, tilgængeligt på markedet, straks og effektivt at trække produktet tilbage fra markedet. Transport- og bygningsministeren kan endvidere, hvis det skønnes nødvendigt, påbyde den erhvervsdrivende, der har gjort et ulovligt køretøjsteknisk produkt eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter tilgæn-

geligt på markedet, at tilbagekalde det fra erhververen, indtil det ulovlige forhold er bragt til ophør.

Den foreslåede § 68 b, stk. 3, muliggør henholdsvis tilbagetrækning fra markedet og tilbagekaldelse fra den, der har erhvervet produkterne.

Ved påbud om tilbagetrækning skal den erhvervsdrivende alene foretage handlinger med henblik på at begrænse det fremtidige salg, markedsføring m.v. af produktet, mens den pågældende ved påbud om tilbagekaldelse skal foretage handlinger med henblik på at få allerede leverede produkter leveret tilbage fra erhververen. Definitionerne af tilbagetrækning og tilbagekaldelse svarer således til produktsikkerhedslovens definitionsbestemmelser.

Det forventes, at muligheden for at udstede påbud om tilbagetrækning vil blive anvendt i forbindelse med tilsynsbesøg, hvor det skønnes nødvendigt og proportionalt for at forhindre salg af produkterne, mens det eventuelt undersøges nærmere, om det vil være muligt at lovliggøre dem og dermed på ny gøre dem tilgængelige på markedet.

Muligheden for tilbagekaldelse forventes at blive anvendt i mere begrænset omfang. Kun hvis det skønnes nødvendigt, at produkterne ikke anvendes, før eventuelle ulovligheder ved produkterne er berigtiget, vil et påbud om tilbagetrækning fra markedet være proportionalt. Vurderingen af, om det er nødvendigt at udstede et tilbagekaldelsespåbud, beror bl.a. på trafiksikkerhedsmæssige hensyn samt hensynet til tilliden til, at de produkter, der gøres tilgængelige på markedet, også lever op til de gældende produktkrav.

Hvis der er tale om farlige produkter, vil produktsikkerhedslovens regler om tilbagetrækning og tilbagekaldelse kunne finde anvendelse, uanset om der er udstedt et forudgående påbud om at lovliggøre forholdet.

Den foreslåede § 68 b, stk. 4, vedrører forbud mod vildledende markedsføring. Bestemmelsen omhandler alene det forhold, at der gives vildledende eller urigtige angivelser eller udelades væsentlige informationer om den lovlige erhvervelse eller anvendelse af køretøjstekniske produkter samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, såfremt dette er egnet til mærkbart at forvride forbrugernes eller andre erhvervsdrivendes økonomiske adfærd. Spørgsmål om f.eks. anprisningsforhold og priser vil således fortsat være spørgsmål, der reguleres i markedsføringsloven og varetages af Forbrugerombudsmanden.

Bestemmelsen gennemfører artikel 6 og 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/29/EF af 11. maj 2005 om virksomhedernes urimelige handelspraksis over for forbrugere på det indre marked og om ændring af Rådets direktiv 84/450/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF, 98/27/EF og 2002/65/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004.

I overensstemmelse med direktivets terminologi stilles der krav om, at den erhvervsdrivendes handlinger skal være egnet til mærkbart at forvride erhververens økonomiske adfærd.

Ved vurderingen af, hvorvidt en angivelse er egnet til at vildlede forbrugeren, vil der blive taget udgangspunkt i en

gennemsnitsforbruger, således som denne opfattes af EU-Domstolen i forbindelse med fortolkning af de gældende reklamedirektiver. En gennemsnitsforbruger anses i den forbindelse som udgangspunkt som en, under hensyntagen til sociale, kulturelle og sproglige forhold, almindelig oplyst, rimeligt opmærksom og velunderrettet person.

I erhvervsforhold vil vurderingen tage udgangspunkt i, hvordan en erhvervsdrivende i samme situation typisk vil opfatte markedsføringen.

En erhvervsdrivende må ikke anvende vildledende eller urigtige angivelser i markedsføringen som f.eks. faktisk forkerte oplysninger, usande påstande eller forkerte betegnelser for de produkter, som udbydes. Vildledningen kan berøre et eller flere elementer i markedsføringen.

Som eksempel kan nævnes markedsføring af et produkt på det køretøjstekniske område, hvor produktet ikke i sig selv er ulovligt, men hvor produktet kun under visse omstændigheder lovligt kan anvendes i køretøjer på færdselslovens område.

Oplysningen kan både have betydning for, om køretøjet kan godkendes ved syn, og om køretøjet f.eks. i forbindelse med vejsidekontrol vil blive betragtet som lovligt. Hvis produktet f.eks. foreslås anvendt til et køretøj, der er e-mærket, men produktet ikke selv er e-mærket, vil produktet ikke lovligt kunne anvendes i køretøjet på færdselslovens område.

Det er i øvrigt efter bestemmelserne ikke tilladt at afgive urigtige udsagn om resultaterne af afprøvning eller kontrol af varen eller produktet eller om behovet for eftersyn, reservedele, udskiftninger eller reparationer.

Det er ligeledes ikke tilladt, hvis en erhvervsdrivende på en vildledende eller urigtig måde anvender erklæringer eller symboler, som direkte eller indirekte indikerer, at produktet opfylder de betingelser, der knytter sig til mærket.

Det foreslåede § 68 b, stk. 4, indeholder i overensstemmelse med ovennævnte direktivs artikel 7 et forbud mod vildledende udeladelser. Udeladelse af oplysning om, at produktet kun lovligt kan anvendes i visse situationer, vil være i strid med bestemmelsen, hvis udeladelsen har haft en afgørende indflydelse på erhververens økonomiske adfærd.

Det følger endvidere af det foreslåede § 68 b, stk. 4, at transport- og bygningsministeren kan påbyde en erhvervsdrivende at oplyse om væsentlige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af køretøjstekniske produkter samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

Oplysningerne omfatter som udgangspunkt oplysninger om forudsætningerne for produkternes lovlige anvendelse. Det kan f.eks. være oplysningen om, at udstyrs- og tilbehørsdele, der ikke er e-mærkede, ikke må anvendes i e-mærkede køretøjer, der er tiltænkt anvendelse på færdselslovens område.

Oplysning kan enten ske ved mærkning på de enkelte produkter, ved produkterne, der udbydes til salg, eller ved opslag eller lignende i butikken. Er der tale om information ved opslag, skal det ske på steder, hvor den, der køber produkterne, vil kunne få øje på informationerne.

Efter forslaget til § 68 b, stk. 5, kan transport- og bygningsministeren kræve, at den, der har fået et tilbagetræknings- eller tilbagekaldelsespåbud eller et påbud om at oplyse om et produkts anvendelse, oplyser myndigheden om, hvordan påbuddet er efterkommet og effekten heraf.

Bestemmelsen skal sikre, at myndigheden kan kræve de nævnte oplysninger uden nødvendigvis at foretage et fysisk tilsynsbesøg. Sædvanligvis vil kravet om oplysninger blive stillet som et led i påbuddet.

Oplysningerne er væsentlige for myndighedens vurdering af, om påbuddet er behørigt efterkommet. Det vil f.eks. sige, om der er givet behørig information om lovlig anvendelse eller erhvervelse, og om den tilbagekaldelse, der er foretaget, er tilstrækkeligt effektiv.

Skønner myndigheden, efter at have fået informationer om, hvordan påbuddet er efterkommet, at påbuddet ikke er efterkommet i tilstrækkelig grad, vil myndigheden herefter kunne vurdere, om det vil være relevant at anmelde forholdet til politiet.

Hvis tilsynsmyndighedens påbud efter § 68 b ikke efterkommes, gælder det i alle tilfælde, at modtageren af påbuddet vil kunne straffes med bøde i medfør af de almindelige regler herom i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 3.

Den gældende færdselslov rummer ikke bestemmelser, der gør det muligt i forbindelse med markedsovervågning af produkter på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter at få adgang til erhvervslokaler for at udføre tilsyn.

Det foreslås derfor med § 68 c at give mulighed for, at tilsynsmyndigheden kan få adgang til erhvervslokaler med henblik på at føre tilsyn med at reglerne overholdes. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til relevant materiale, uanset om det findes på papir eller i en elektronisk version. Ved relevant materiale forstås materiale, der har en relation til den kontrol, der udføres. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem kontrollen udføres, at afvise at udlevere eller give adgang til relevant materiale, fordi det alene findes i elektronisk form.

Myndigheden har alene adgang til ikke offentligt tilgængelige lokaler for at føre tilsyn, hvis det skønnes nødvendigt. Om det er nødvendigt at udtage produkterne fra ikke offentligt tilgængelige lokaler, beror bl.a. på, om tilsynsmyndigheden vil kunne få et tilstrækkeligt retvisende billede af markedet, hvis der kun udtages produkter fra offentligt tilgængelige lokaler.

Derudover indgår en vurdering af, om det er muligt at skaffe produkterne på anden måde, om det er nødvendigt, at myndigheden selv kan udvælge de produkter, der ønskes udtaget til stikprøvekontrol, eller om det er tilstrækkeligt, at den erhvervsdrivende udvælger og eventuelt fremsender et produkt.

Konkret vil det f.eks. kunne være nødvendigt at få adgang til ikke-offentligt tilgængelige lokaler, hvis myndigheden ikke kan foretage et effektivt tilsyn, fordi de tilgængelige produkter, ikke gør det muligt at udtage repræsentative produkter til test, f.eks. fordi et givet produkt kun findes i butikken

i begrænsede eksemplarer, eller fordi de produkter, der udtages, stammer fra samme parti.

Bestemmelsen vil endvidere kunne finde anvendelse i forhold til internetbutikker og butikker, der sælger via postordre o. lign., og hvor produkterne ikke kan udtages til test i offentligt tilgængelige butikslokaler. Såfremt internetbutikken drives fra privatboligen, vil adgang dog alene kunne ske til de dele af boligen, der anvendes til erhvervsformål.

Det forudsættes, at bestemmelsen administreres i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 442 af 6. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter og det strafferetlige forbud mod selvinkriminering. Efter § 18 i lov nr. 442 af 6. juni 2004 er det hovedreglen, at en part skal underrettes, inden et tvangsindgreb finder sted.

Der eksisterer dog en mulighed for at fravige denne hovedregel, såfremt øjemedet med tvangsindgrebets gennemførelse ville forspildes, hvis forudgående underretning skulle gives. Denne undtagelse tager først og fremmest sigte på tilfælde, hvor en myndighed foretager tvangsindgreb som led i sin kontrol- eller tilsynsvirksomhed.

Tilsynsbesøg kan således foretages uvarslet, hvis det i det konkrete tilfælde efter en konkret vurdering må antages, at øjemedet ville blive forspildt, såfremt der skete forudgående varsling, f.eks. hvis der på grund af tidligere erfaringer med en part er grund til at antage, at den pågældende vil bortskaffe de effekter mv., der ønskes kontrolleret. Varsling vil også kunne undlades i tilfælde, hvor det generelt må antages, at øjemedet ville blive forspildt, såfremt den pågældende virksomhed er advaret forinden.

Anerkendelsen af prøvningslaboratorier er hidtil sket på grundlag af færdselslovens § 68, som giver mulighed for generelt at fastsætte bestemmelser om tekniske krav til køretøjer, udstyr og tilbehør hertil samt til sikkerhedsudstyr for trafikanter

Den foreslåede § 68 d, stk. 1, indeholder en bemyndigelse til, at transport- og bygningsministeren nu kan fastsætte nærmere regler om prøvningsinstanser. Begrebet prøvningsinstanser omfatter de anerkendte prøvningslaboratorier, der allerede i dag anvendes inden for det køretøjstekniske område, og som er afledt af de EU-retlige regler om typegodkendelse.

Det forventes, at bemyndigelsen vil blive udmøntet i regler, der sætter rammerne for prøvningsinstansernes varetagelse af prøvningsopgaver, herunder reglerne for selve godkendelsen som prøvningsinstans. I de tilfælde, hvor en prøvningsinstans ikke selv har kompetencen til at varetage visse dele af de prøvninger, der er nødvendige, vil reglerne beskrive de krav, der vil blive stillet til underleverandøren i den forbindelse.

En prøvningsinstans får med godkendelsen mulighed for at tilbyde f.eks. prøvning af et ombygget køretøj forud for godkendelse ved syn. Prøvningsinstansen udøver ikke forvaltningsretlige opgaver og varetager dermed heller ikke opgaver på vegne af staten. Det gør derimod synsvirksomhe-

den, der kan lægge prøvningsrapporten til grund for udførelsen af syn og godkendelse af et ombygget køretøj.

Der vil i reglerne blive fastsat krav til den faglige tekniske kompetence, virksomhedens vilje og evne til at kende og efterleve de gældende regler på området. Derudover vil der blive fastsat regler om, at virksomheden skal være forsikret i forhold til varetagelse af opgaver som prøvningsinstans, og om, at virksomheden ikke må være under konkurs eller rekonstruktionsbehandling eller have andet end uvæsentlig gæld til det offentlige. Der vil ikke blive fastsat krav om, at virksomheden skal have en vis egenkapital, for at den kan søge om godkendelse som prøvningslaboratorium.

Der vil endvidere blive fastsat krav om, at virksomheden skal have et kvalitetsstyringssystem. Det forventes, at systemet skal svare til de krav, der stilles i DS/EN ISO 9001:2008 eller DK/EN ISO/IEC 17020:2005. Der vil imidlertid ikke blive stillet krav om, at kvalitetsstyringssystemet skal være certificeret i henhold til de nævnte standarder. Dog forventes det, at en del af de virksomheder, der vælger at søge om at blive udpeget som prøvningsinstans, vil være certificeret i henhold til standarden og dermed allerede have professionelle erfaringer med at varetage sådanne opgaver.

Derudover vil der blive fastsat regler om ansøgningsprocessen, herunder det materiale, der er nødvendigt, for at den myndighed, der skal godkende ansøgningen, kan vurdere, om ansøgeren har de fornødne kompetencer til rådighed og i øvrigt opfylder kravene for udpegningsen.

Der vil endvidere blive fastsat regler om opsigelse og bortfald af godkendelsen og de betingelser, der skal være til stede, for at den udpegende myndighed kan tilbagekalde udpegningsen.

Med § 68 d, stk. 2, foreslås det, at transport- og bygningsministeren får beføjelse til at fastsætte regler om det tilsyn, der skal føres med prøvningsinstanserne. Transport- og bygningsministeren kan henlægge tilsynet med prøvningsinstanserne til en privat virksomhed.

Hvis det besluttet, at tilsynet med prøvningsinstanserne skal henlægges til en privat virksomhed, fastsætter transport- og bygningsministeren de nærmere bestemmelser herom.

Reglerne vil bl.a. indeholde krav til kontrolinstansens kompetence, økonomi samt vilje og evne til at udføre kontrollen med prøvningsinstanserne i overensstemmelse med godkendelsen. Der kan stilles krav om, at en kontrolinstans skal have et kvalitetsstyringssystem samt kvalitetsstyringssystemets beskaffenhed. Der kan endvidere fastsættes regler om bortfald, suspension og tilbagekaldelse af en godkendelse, hvis betingelserne for at opretholde godkendelsen ikke længere er til stede.

Der henvises i øvrigt i det hele til pkt. 3.1.2 og 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås af lovtekniske årsager, at den gældende bestemmelse i § 68 a, om at transport- og bygningsministeren fastsætter bestemmelser om privates adgang til at blive autoriserede til at installere, justere, plombere og kontrollere hastighedsbegrænsere i biler og kan herunder fastsætte regler

om, at det tilkommer private at afgive indstilling om, hvem der bør autoriseres, ophæves og i stedet indsættes som § 68 e.

Forslaget medfører ikke indholdsmæssige ændringer i bestemmelsen, som affattet ved § 1, nr. 16 i lov nr. 98 af 2. september 1994 om ændring af færdselsloven, vægtafgiftsloven og lov om afgift af ansvarsforsikringer af motorkøretøjer mv. og ændret ved § 1, nr. 22 i lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af færdselsloven og pasloven. Der henvises derfor om den nævnte bestemmelse i færdselslovens § 68 e i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 16, i lovforslag nr. L 90 af 24. november 1993 og bemærkningerne til § 1, nr. 22, i lovforslag nr. 153 af 13. april 2005.

#### *Til § 2*

Efter det foreslåede *stk. 1* vil forslagens § 1, nr. 1-7, træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende. Baggrun-

den herfor er, at der alene er tale om tekniske ændringer af færdselsloven som følge af, at sager vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed er overført fra Justitsministeriet til Transport- og Bygningsministeriet.

Det foreslås i *stk. 2*, at forslagens § 1, nr. 8, (forslag til færdselslovens §§ 68 a-68 e) træder i kraft den 1. juli 2016. For at give virksomhederne mulighed for at omstille sig til nye regler, har regeringen således besluttet, at alle nye love og bekendtgørelser, der har direkte konsekvens for erhvervslivet, som hovedregel skal træde i kraft enten den 1. januar eller den 1. juli.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret bl.a. ved lov nr. 372 af 14. april 2014, lov nr. 457 af 14. maj 2014, lov nr. 1494 af 23. december 2014 og senest ved lov nr. 154 af 18. februar 2015, foretages følgende ændringer:

#### § 32 a. ---

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren nærmere bestemmelser om krav til lyd- og lyssignaler på letbanekøretøjer.

**§ 52 b.** Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om særlige forhold for letbaner, herunder om tekniske krav til letbaner, ansvarsforsikring og krav til førere af letbanekøretøj.

**§ 35.** Er køretøj i lygtetændingstiden standset eller parke- ret på vej, skal køretøjets positionslys (parkeringslys), bag- lygter og nummerpladebelysning holdes tændt. Justitsmini- steren kan efter forhandling med transportministeren fast- sætte bestemmelser om, at også andre lygter end dem, der er nævnt i 1. pkt., skal eller kan holdes tændt.

#### *Stk. 2-3.* ---

*Stk. 4.* Er et motordrevet køretøj, hvis længde og bredde ikke overstiger henholdsvis 6 m og 2 m, parkeret langs ve- jens kant i tættere bebygget område, behøver kun positions- lys (parkeringslys) og baglygte med vejens midte at være tændt, medmindre køretøjet er tilkoblet andet køretøj. Ju- stitsministeren kan efter forhandling med transportministe- ren fastsætte bestemmelser om, at der i stedet kan anvendes særlig sidelygte.

#### *Stk. 5.* ---

#### § 43. ---

#### *Stk. 2-7.* ---

*Stk. 8.* Justitsministeren kan efter forhandling med trans- portministeren, hvor forholdene taler herfor, fastsætte en hø- jere hastighedsgrænse end de i stk. 1-5 nævnte, gældende for særlige køretøjstyper, såfremt færdselssikkerhedsmæssige eller køretøjstekniske grunde ikke taler derimod.

#### § 55 a. ---

*Stk. 2.* Justitsministeren kan efter forhandling med trans- portministeren fastsætte nærmere regler om brug af andet te- leudstyr, og lignende under kørsel.

**§ 83.** Justitsministeren kan efter forhandling med trans- portministeren fastsætte sikkerhedsbestemmelser vedrørende befordring af personer.

**1.** I § 32 a, stk. 2, og § 52 b ændres »Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren« til: »Transport- og bygningsministeren fastsætter«

**2.** I § 35, stk. 1, 2. pkt., og stk. 4, 2. pkt. § 43, stk. 8, § 55 a, stk. 2, og § 83 ændres »Justitsministeren kan efter forhand- ling med transportministeren« til: »Transport- og bygnings- ministeren kan«.

**§ 37. ---***Stk. 1. ---*

*Stk. 2.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelse af motionsløb for cyklister.

*Stk. 3-6. ---*

*Stk. 7.* Justitsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om afgørelser efter stk. 3 og 6 og om adgangen til at påklage disse afgørelser, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for anden administrativ myndighed. Justitsministeren kan endvidere efter forhandling med transportministeren fastsætte nærmere bestemmelser om politiets godkendelse af baner til motorløb omfattet af stk. 3, nr. 4, og stk. 6, og om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af publikum og løbsdeltagere ved disse motorløb.

**§ 44. ---***Stk. 1-3. ---*

*Stk. 4.* Justitsministeren kan fastsætte regler om kørsel med motordrevne køretøjer på motorvej efter stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling for politiets assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådan kørsel.

**§ 84. ---***Stk. 1-2. ---*

*Stk. 3.* Justitsministeren kan for transportere, der efter de bestemmelser, der fastsættes i medfør af stk. 1, kun kan gennemføres efter forud indhentet tilladelse fra politiet, fastsætte bestemmelser om betaling af gebyr for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved sådanne transporters gennemførelse.

**§ 85. ---***Stk. 1-2. ---*

*Stk. 3.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af transportere, der kræver tilladelse efter stk. 2.

**§ 118 c. ---***Stk. 1-8. ---*

*Stk. 9.* Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om behandlingen af sager omfattet af stk. 1, herunder om brug af digitale kommunikationsmidler.

**§ 122.** Justitsministeren kan bestemme, at det inden for bestemte områder overdrages særlige parkeringskontrollører, der ansættes under politiet, helt eller delvist at varetage kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om parkeringskontrollørernes virksomhed.

**§ 123. ---***Stk. 1-4. ---*

*Stk. 5.* Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse

**3.** I § 37, stk. 2 og 7, 1. pkt., § 44, stk. 4, 2. pkt., § 84, stk. 3, § 85, stk. 3, § 118 c, stk. 9, § 122, 1. pkt., § 123, stk. 5, og § 124 ændres »Justitsministeren« til: »Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren«.

af den i stk. 3 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

**§ 124.** Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 3 og 4.

**§ 37. ---**

*Stk. 1-4. ---*

*Stk. 5.* Justitsministeren fastsætter bestemmelser om betaling for eventuel politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet under afviklingen af de i stk. 1-3 nævnte løb.

*Stk. 6-7. ---*

**§ 86. ---**

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter bestemmelser om blokvognskørsel. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af sådanne transporter.

**§ 122.** Justitsministeren kan bestemme, at det inden for bestemte områder overdrages særlige parkeringskontrollører, der ansættes under politiet, helt eller delvist at varetage kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om parkeringskontrollørernes virksomhed.

**§ 40.** Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren og i samråd med miljøministeren, efter indstilling fra de kommunale myndigheder, fravige reglerne i kapitlerne 2, 3 og 4 i det omfang, det er nødvendigt for i lokalområder at fremme en hensigtsmæssig trafiksanering.

**§ 43. ---**

*Stk. 1-8. ---*

*Stk. 9.* Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan justitsministeren efter forhandling med transportministeren træffe bestemmelser om udførelse af forsøg med højere hastigheder på motorveje for de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer.

*Stk. 10. ---*

**§ 43. ---**

*Stk. 1-9. ---*

*Stk. 10.* Transportministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at en bus må køre med op til 100 km i timen, jf. stk. 1, 2. pkt.

**§ 47. ---**

*Stk. 1-2. ---*

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om brug af tavlevogn og anden afmærkning ved fjernelse af et køretøj og ved udførelse af reparation på stedet.

**4.** I § 37, stk. 5, § 86, stk. 2, 2. pkt. og § 122, 2. pkt., ændres »Justitsministeren fastsætter« til: »Transport- og bygningsministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren«.

**5.** I § 40, ændres »Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren og« til: »Transport- og bygningsministeren kan«

**6.** I § 43, stk. 9 ændres »kan justitsministeren efter forhandling med transportministeren« til: » kan transport- og bygningsministeren«.

**7.** I § 43, stk. 10, § 47, stk. 3 og § 50, stk. 2, 2. pkt., ændres »Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren« til: »Transport- og bygningsministeren kan«



### § 50. ---

*Stk. 2.* På en cykel må ikke befordres flere personer, end den er beregnet til. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om transport af børn på cykel og personer i påhængsvogn (cykelanhænger) eller sidevogn, herunder regler om indretning af passagerers siddeplads og om cyklistens alder.

*Stk. 3.* ---

**§ 68 a.** Transport- og bygningsministeren fastsætter bestemmelser om privates adgang til at blive autoriserede til at installere, justere, plombere og kontrollere hastighedsbegrænsere i biler og kan herunder fastsætte regler om, at det tilkommer private at afgive indstilling om, hvem der bør autoriseres.

**8. § 68 a** ophæves, i stedet indsættes:

#### »Produkttilsyn

**§ 68 a.** Transport- og bygningsministeren fører tilsyn med overholdelse af produktkrav på det køretøjstekniske område, samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om gennemførelsen eller anvendelsen af EU-regler om produkttilsyn med produktkrav, herunder mærkningskrav, på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om tilsynet med overholdelsen af de produktkrav, herunder mærkningskrav, i bestemmelser, der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, og i Den Europæiske Unions forordninger på det køretøjstekniske område samt på området for personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Bestemmelserne kan indeholde regler om udførelse af tilsynet, udtagning af prøveeksemplarer og undersøgelser som led i tilsynet.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler, der pålægger en erhvervsdrivende at afholde samtlige udgifter i forbindelse med stikprøvekontrol omfattet af bestemmelser udstedt i medfør af stk. 3. Transport- og bygningsministeren kan endvidere fastsætte regler, der pålægger en erhvervsdrivende at refundere myndighedens udgifter til produkter, der er indkøbt i detailhandlen som led i tilsynet efter bestemmelser udstedt i medfør af stk. 3. Som erhvervsdrivende efter bestemmelserne i §§ 68 a - 68 c anses fabrikanten, dennes repræsentant, importøren eller distributøren af et køretøj, af udstyr eller tilbehør hertil samt importøren eller distributøren af personligt sikkerhedsudstyr for trafikanter, der som led i en handelsvirksomhed ved levering med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse mod eller uden vederlag har gjort køretøjer, udstyrsdele eller tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter tilgængeligt på markedet.

**§ 68 b.** Transport- og bygningsministeren kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for en vurdering af, om et produkt lever op til de produktkrav, herunder mærkningskrav,

der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, og i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer og udstyr hertil samt om personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren kan påbyde en erhvervsdrivende at bringe et forhold, der ikke opfylder de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i regler udstedt i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, og i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer og udstyr hertil samt om personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, i orden inden for en given frist.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren kan pålægge en erhvervsdrivende, der har gjort et køretøjsteknisk produkt eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, der ikke opfylder gældende mærkningskrav, tilgængeligt på markedet, straks og effektivt at trække produktet tilbage fra markedet. Transport- og bygningsministeren kan endvidere, hvis det skønnes nødvendigt, påbyde en erhvervsdrivende, der har gjort et ulovligt køretøjsteknisk produkt eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter tilgængeligt på markedet at tilbagekalde det fra erhververen, indtil det ulovlige forhold er bragt til ophør.

*Stk. 4.* En erhvervsdrivende må ikke anvende vildledende eller urigtige angivelser eller udelade væsentlige informationer om den lovlige erhvervelse eller anvendelse af køretøjstekniske produkter og personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter, såfremt dette er egnet til mærkbart at forvride forbrugernes eller andre erhvervsdrivendes økonomiske adfærd. Transport- og bygningsministeren kan påbyde den erhvervsdrivende at oplyse om væsentlige informationer eller påbyde ophør med angivelse af vildledende informationer i forbindelse med salg og markedsføring af produktet.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren kan kræve, at den erhvervsdrivende, der har fået et påbud i medfør af § stk. 3 eller stk. 4, 2. pkt., oplyser overfor transport- og bygningsministeren, om påbuddet er efterkommet og effekten heraf.

**§ 68 c.** Transport- og bygningsministeren eller den offentlige myndighed, der bemyndiges hertil har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger samt dokumenter, der vedrører de produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i såvel papirform m.v. samt materiale som, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav i regler, der er fastsat i medfør af § 31, stk. 2, § 50, stk. 2, § 68, stk. 1, § 68 a, stk. 2, § 81 a, nr. 1, om køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter og i Den Europæiske Unions forordninger om køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

*Prøvningsinstanser*

**§ 68 d.** Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om prøvningsinstanser inden for det køretøjs-tekniske område, herunder om brug af prøvningsinstanserne. Bestemmelserne kan blandt andet indeholde krav til ansøgningsprocessen, ansøgningsmaterialet og ansøgers kompetence, økonomi samt virksomhedens vilje og evne til at drive virksomheden i overensstemmelse med godkendelsen. Der kan i bestemmelserne stilles krav om, at en prøvningsinstans skal have et kvalitetsstyringssystem samt kvalitetsstyringssystemets beskaffenhed. Der kan endvidere fastsættes bestemmelser om bortfald, suspension og tilbagekaldelse af en godkendelse, hvis betingelserne for at opretholde godkendelsen ikke længere er til stede.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om tilsynet med prøvningsinstanserne. Transport- og bygningsministeren kan henlægge tilsynet med prøvningsinstanserne til en privat virksomhed. Henlægges tilsynet til en privat virksomhed, fastsætter ministeren de nærmere bestemmelser herom.

**§ 68 e.** Transport- og bygningsministeren fastsætter bestemmelser om privates adgang til at blive autoriserede til at installere, justere, plombere og kontrollere hastighedsbegrænsere i biler og kan herunder fastsætte regler om, at det tilkommer private at afgive indstilling om, hvem der bør autoriseres.«

**§ 2**

*Stk. 1.* § 1, nr. 1-7, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* § 1, nr. 8, træder i kraft den 1. juli 2016