



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 2. februar 2009
Dok.id 778024
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 18/12 2008 stillet mig følgende spørgsmål 264 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Poul Andersen (S).

Spørgsmål nr. 264:

Ministeren bedes, som uddybning af besvarelsen af TRU alm. del - spm. 157, oplyse:

- Hvem var EU direktivet sendt i høring til hos?
- Hvilke høringsparter frarådede implementeringen?
- På hvilken baggrund frarådede Færdselsstyrelsen ministeren at implementere EU-direktivet?
- Hvem er høringsberettiget (navne) og vil få tilsendt forespørgselen om indførelse af EU-direktivet i denne høringsrunde?
- Hvornår iværksættes høringen og hvornår kan det forventes, at ministeren vil forelægge en indstilling?
- Færdselsstyrelsens og ministerens indstillinger bedes oversendt til udvalget, når de foreligger.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der administrerer de tekniske krav om køretøjer i Danmark. Færdselsstyrelsen har svaret følgende:

"Bemyndigelsen til at fastsætte de tekniske regler om køretøjer er, jf. Færdselslovens § 134 a og Transportministeriets bekendtgørelse af 19. december 2006, uddelegeret til Færdselsstyrelsen. Det er således ikke transportministeren, der direkte fastsætter de tekniske regler for køretøjer.

Direktiv 94/20/EF om tilkoblingsanordninger er et optionelt direktiv. Det betyder, at medlemsstaterne ikke pålægges at indføre krav om, at – i dette tilfæl-



de – tilkoblingsanordninger skal være e-godkendte. Men det medfører dog, at medlemsstaterne ikke må nægte godkendelse af køretøjer på grund af tilkoblingsanordningen, når tilkoblingsanordningen er e-godkendt.

Den danske implementering i 1994 skete med henvisning til § 44, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 154 om køretøjers indretning og udstyr m.v., der lyder: "Et køretøj og udstyr til køretøjer kan ikke nægtes godkendt under henvisning til, at det ikke opfylder danske bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr, såfremt køretøjet, henholdsvis udstyret er godkendt i henhold til et EF-direktiv med modsvarende bestemmelser."

I 1999 påtænkte Færdselsstyrelsen imidlertid at skærpe de nationale krav således, at tilkoblingsanordninger fremover skulle være e-godkendte. Et forslag herom blev sendt i høring. Der var i den forbindelse bl.a. en række indvendinger relateret til, at det ville blive dyrt for danske virksomheder. Færdselsstyrelsen valgte derfor at undlade at indføre krav om e-godkendelse af tilkoblingsanordningerne.

Hvem var EU-direktivet sendt i høring til?

Forslaget om at indføre krav om e-godkendelse af tilkoblingsanordninger blev sendt i høring til:

AUTIG, Brancheforeningen af leverandører af aksler og bremsekomponenter i Danmark, Campingbranchen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Industri, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Teknologisk Institut, Tåstrup, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, De Danske Bilimportører, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Anhængertræk-producenter i Danmark, Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Landbrugsmaskinbranchens Fællesråd, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, Specialarbejderforbundet i Danmark og Statens Bilinspektion, Hovedkontoret.

Der indkom dertil uopfordret et høringssvar fra firmaet Søger & Søn ApS, der seriefremstiller ladopbygninger og monterer tilkoblingsanordninger.

Hvilke høringssparter frarådede implementeringen?

Følgende høringssparter havde indvendinger mod at indføre krav om e-godkendelse af tilkoblingsanordninger:



- AUTIG repræsenterede bl.a. de danske producenter, Brink og Brenderup Anhængertræk. AUTIG videresendte disse producenters svar, hvor de udtrykte bekymring for omkostningerne ved at skulle e-godkende tilkoblingsanordninger til biler af eksisterende typer. De ønskede grundlæggende dispensation til montering af ikke-e-godkendte tilkoblingsanordninger på disse biltyper, indtil de udgik af produktion.
- Foreningen af Danske Vognfabrikker fandt, at afprøvning af tilkoblingsanordninger ville give danske producenter store problemer på grund af produktion i enkeltstyk med kundetilpasset mål og udførelser. Resultatet ville blive, at man måtte indkøbe trækstænger m.v. fra store producenter, uden mulighed for individuelle løsninger.
- Statens Bilinspektion påpegede et kontrolproblem, idet det kan være umuligt at konstatere, om en trækbjælke på en lastbil er originalmonteret fra bilfabrikken (sådanne er nemlig i direktivet undtaget fra krav om e-godkendelse), eller om det er en "ulovlig" (ikke-e-godkendt) trækbjælke, som et firma har eftermonteret.
- Søger & Søn ApS påpegede, at krav om e-godkendelse ville medføre en meget stor ekstraudgift for køretøjer med specialopbygning, som de laver mange af.
- Færdselsstyrelsen har selv været opmærksom på, at et krav ville medføre, at alle de parallelimporterede amerikanske biler ikke ville kunne få monteret tilkoblingsanordning, da der ikke bliver e-godkendt tilkoblingsanordninger til biler, der ikke er tiltænkt det europæiske marked.

På hvilken baggrund frarådede Færdselsstyrelsen ministeren at implementere EU-direktivet?

Vedrørende implementering og transportministerens rolle heri henvises til indledningen.

På grund af de ovenfor nævnte indvendinger valgte Færdselsstyrelsen at undlade at indføre krav om e-godkendelse af tilkoblingsanordninger. En del af de tidligere indvendinger er imidlertid nu ikke længere aktuelle, og Færdselsstyrelsen har da også i forbindelse med indførelse af de nye modulvognog givet tilsagn om, at der vil blive udsendt en fornyet høring om et forslag om at indføre krav om, at tilkoblingsanordninger på nye køretøjer fremover skal være e-godkendte.



Hvem er høringsberettiget (navne) og vil få tilsendt forespørgelsen om indførelse af EU-direktivet i denne høringsrunde?

Det vil være de samme organisationer, som nævnt ovenfor, der vil blive hørt. I nogle tilfælde vil der være sket ændringer, som vil medføre, at nye organisationer vil blive hørt. F.eks. er udførelsen af syn blevet privatiseret, og derfor vil der bl.a. være nogle nye organisationer for de nye, private synsvirksomheder, som vil blive hørt.

Hvornår iværksættes høringen og hvornår kan det forventes, at ministeren vil forelægge en indstilling?

Høringen forventes iværksat i februar, hvorefter Færdselsstyrelsen vil træffe beslutning om eventuelt nye regler.

Færdselsstyrelsens og ministerens indstillinger bedes oversendt til udvalget, når de foreligger.

Som det fremgår af ovenstående, vil der efter almindelig praksis ikke blive udarbejdet indstillinger, men Færdselsstyrelsen vil direkte udstede de eventuelt nye regler.

Der skal afslutningsvis igen fremhæves, at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til, at revnede eller bøjede trækstænger har været årsag til færdselsuheld.”

Jeg kan henholde mig til Færdselsstyrelsens udtalelse, og jeg vil orientere udvalget om Færdselsstyrelsens konklusion.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed