

## HØRINGSNOTAT

Dato  
J. nr. 2015-5349

### **Høringsnotat vedrørende L 83 – forslag til lov om ændring af færdselsloven (udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser)**

Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser) har været sendt i høring fra den 22. oktober til den 23. november 2015. Desuden har lovudkastet været offentligt tilgængeligt på høringsportalen borger.dk i hele høringsperioden.

Formålet med lovforslaget er 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.

#### **1. Høringen**

Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser) har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, Samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranschen 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.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Høringssvarene gennemgås alene i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

### **1.1 Generelle bemærkninger til lovudkastet**

**ERFAgruppen-bilsyn** hilser forslaget velkomment, idet man er enig i, at der er behov for at kunne indføre nærmere regler for krav til de prøvningsinstanser, som ønsker at være ansvarlige for at udføre visse prøvninger af køretøjer til brug ved godkendelse og syn.

**Rådet for Sikker Trafik (RST)** udtaler generel tilfredshed med forslaget, idet RST finder, at det er af afgørende betydning, at virksomheder og forbrugere kan have tillid til, at de produkter, som bringes i omsætning på det danske marked, lever op til de nødvendige og gældende produktkrav. Det er RST's opfattelse, at forslagets gennemførelse åbenlyst vil kunne bidrage til at højne trafikikkerheden i Danmark.

### **1.2. Produkttilsyn – køretøjer, udstyr og tilbehør**

**Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen (AK)** udtrykker generelt tilfredshed med, at der med lovforslaget sættes øget fokus på trafikikkerheden. AK anbefaler dog, at det præciseres i lovtæksten, at reservedele til skadede biler omfattes af kontrolmuligheden ved fremlæggelse af relevant dokumentation.

*Det fremgår af forslagets § 68 a, stk. 1, at transport- og bygningsministeren fører tilsyn med, at produktkravene, herunder krav om mærkning, på det køretøjstekniske område, overholdes.*



*En række reservedele til køretøjer er omfattet af krav om e-mærkning. Det gælder blandt andet bremseskiver, udstødningsdele, lygter mv. Sådanne produkter skal leve op til nærmere fastsatte krav.*

*e-mærket er dokumentation for, at produktkravene er overholdt, og disse produkter er derfor omfattet af produkttilsynet, og de foreslåede regler hjemler således kontrol med, om disse typer af produkter lever op til kravene.*

*Produkter, der ikke er underlagt regler, der indeholder produktkrav, er ikke underlagt tilsyn. Hvis der i forbindelse med udbedring af skader på en bil anvendes jerndelev (f.eks. en vange), der ikke er underlagt produktkrav, vil disse produkter således ikke være omfattet af tilsynet. Det skyldes, at der ikke er nogen produktkrav at holde produktets kvalitet op imod, og dermed er der heller ikke nogen regler, der ikke overholdes.*

*Selve køretøjet vil være omfattet af det helt overordnede krav i færdselslovens § 67, om at køretøjet skal være indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare og ulempe for andre. Viser det sig efterfølgende, at et køretøj ikke er i en sådan stand, kan ejeren af køretøjet straffes med bøde.*

*Hvis der i Danmark fastsættes tekniske krav til reservedele til biler, der ikke er omfattet af de gældende regler om produktkrav, vil dette udgøre en teknisk handelshindring baseret på ikke diskriminerende danske regler. Sådanne regler kan kun indføres i dansk ret, hvis det kan begrundes i tvingende almenne hensyn, herunder blandt andet beskyttelsen af menneskers sundhed.*

*Det vurderes ikke, at danske trafikanter, set i forhold til trafikanter i andre europæiske lande, er mere sårbare, fordi det er muligt at anvende ikke e-mærkede jernelementer i forbindelse med reparation af skadede køretøjer. Det vil således ikke på dette område være muligt fastsætte nationale produktkrav, da sådanne produktkrav ville være i strid med EU-retten.*

*Forslaget rummer i § 68 b, stk. 2, mulighed for at påbyde en erhvervsdrivende at bringe et ulovligt forhold i orden inden for en given frist. Det gælder også i forhold til forhandling af reservedele, der er omfattet af produktkrav. Produkttilsynet kan udføres hos samtlige led i omsætningskæden. Det vurderes på den baggrund, at forslaget med fornøden klarhed omfatter såvel køretøjer, udstyr og tilbehør, og dermed også reservedele, når der for disse er fastsat nærmere definerede produktkrav, herunder mærkningskrav.*

*Transport- og Bygningsministeriet finder det derfor ikke muligt at præcisere rækkevidden af de produkter, der omfattes af forslaget, yderligere.*

**Forbrugerombudsmanden** har foreslået enkelte præciseringer i den del af forslaget, der vedrører vildledende eller urigtige angivelser om køretøjstekniske produkter. Det foreslås blandt andet, at muligheden for at påbyde at give rele-



vante informationer udvides, så det også bliver muligt at påbyde at ophøre med at give vildledende informationer.

Side 4/6

*Transport- og Bygningsministeriet finder det hensigtsmæssigt at tilføje muligheden for også at påbyde en erhvervsdrivende at ophøre med at give vildledende oplysninger, da det vil bidrage til at forbedre det grundlag, som forbrugeren eller andre erhvervsdrivende træffer beslutning om erhvervelse ud fra.*

*De af Forbrugerombudsmanden foreslåede præciseringer er indarbejdet i forslaget.*

**Motorhistorisk Samråd** indstiller, at man i vejledningen om syn af køretøjer bibeholder reglerne om seleforankringer for køretøjer ældre end 1. april 1980.

*De foreslåede regler om produkttilsyn vedrører ikke som sådan syn, men alene de produkter, der sælges og markedsføres.*

*Høringssvaret fra Motorhistorisk Samråd fører ikke til ændringer i forslaget.*

### **1.3. Prøvningsinstanser**

**Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen (AK)** hilser forslaget velkomment, da det skaber øget gennemsigtighed på området og giver bedre vilkår for konkurrence blandt aktørerne. For at styrke gennemsigtigheden yderligere foreslår AK, at ordningen indrettes således, at virksomhederne godkendes til at udføre prøvninger inden for visse kategorier af køretøjer.

*Med forslaget får de virksomheder, der ønsker at udføre prøvninger på køretøjsområdet, mulighed for at søge om at blive godkendt til at udføre prøvningerne. Der kan være variationer blandt ansøgerne i forhold til de områder, de ønsker at udføre prøvninger på.*

*Nogle virksomheder forventes således at ønske at udføre prøvninger på støjområdet, mens andre forventes at ville udføre prøvninger på udledningsområdet. Det forventes ikke, at en virksomhed nødvendigvis vil have kompetence og mulighed for at udføre alle relevante typer af prøvninger i forhold til én køretøjstype.*

*På den baggrund skønnes en kategoriinddeling som den anbefalede ikke at være hensigtsmæssig. De nærmere regler for ordningen vil blive præciseret i forbindelse med den bekendtgørelse, der udstedes som opfølgning på lovforslaget.*



*Transport- og Bygningsministeriet finder derfor ikke grundlag for at ændre lovforslaget.*

Side 5/6

**Motorhistorisk Samråd** anfører i sit høringssvar, at prøvningsinstanserne ikke bør erstatte de almindelige synshaller i forbindelse med syn, ligesom reglerne ikke bør udformes således, at synsvirksomhederne som følge af manglende viden om veterankøretøjer pr. automatik sender et veterankøretøj videre til de særlige prøvningsinstanser.

*Hjemlen til at udstede regler om prøvningsinstanser vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, hvor kravene til prøvningsinstanserne bliver beskrevet.*

*De opgaver, prøvningsinstanserne skal udføre, ændres ikke i forhold til den beskrivelse af opgaver, der allerede i dag varetages af prøvningsinstanser. Der er således ikke i reglerne lagt op til, at prøvningsinstansernes opgavevaretagelse på nogen måde skal erstatte de opgaver, der varetages af synshallerne.*

*Høringssvaret fra Motorhistorisk Samråd fører derfor ikke til ændringer i forslaget.*

**AutoConsult** anfører i sit høringssvar, at de anslåede udgifter til kvalitetsstyringssystemer og vedligeholdelse heraf er noget undervurderet. AutoConsult har tidligere overvejet akkreditering på området, men har på grund af de høje omkostninger forbundet hermed undladt at søge om akkreditering. AutoConsult anfører endvidere, at der udføres så forholdsvis få test på området i Danmark, at det derfor formentlig vil være svært at drive forretning på området, når udgifterne til etablering af et kvalitetsstyringssystem er meget høje.

Endelig bemærker AutoConsult, at muligheden for at henlægge tilsynet med prøvningsinstanserne til en privat virksomhed vurderes at blive en dyr løsning, henset til det begrænsede antal prøvninger, der foretages på årsbasis. Særligt hvis det er DANAK, der skal foretage kontrollen, vurderer AutoConsult, at det vil være meget omkostningstungt.

*Der er med lovforslaget ikke tale om en etablering af en ordning, hvor virksomhederne skal være akkrediteret til at foretage prøvninger. Det vil således ikke blive DANAK, der eventuelt får tillagt opgaven som tilsynsførende med godkendte prøvningsinstanser. Som det også anføres af AutoConsult, vurderes dette at være for dyr en løsning set i forhold til det samlede antal prøvninger, der forventes udført i Danmark.*

*Vurderingen af omkostningsniveauet er dels baseret på, at flere af virksomhederne allerede har et kvalitetsstyringssystem eller noget tilsvarende, som kan danne grundlag for ansøgningen om godkendelse som prøvningsinstans,*



men rummer også en vurdering af omkostningsniveauet for den virksomhed, der ikke allerede har et kvalitetsstyringsystem.

Transport- og Bygningsministeriet er opmærksom på, at der er tale om en forholdsvis begrænset population på området. Hvis ordningen skal kunne fungere, er der behov for nøje at balancere hensynet til prøvningernes kvalitet og de krav, der stilles til de udførende virksomheder. Det er netop det, der har været hensigten med ordningen.

Der vil i foråret 2016 blive udstedt en bekendtgørelse, der beskriver de nærmere krav til ordningen. Der vil i den forbindelse også blive taget stilling til, hvilke krav der skal stilles, hvis tilsynet med prøvningsinstanserne henlægges til en privat virksomhed.

Høringssvaret fra AutoConsult fører ikke til ændringer i forslaget.

#### **1.4. Sanktionsniveau**

**Forbrugerrådet TÆNK (FBR)** er overordnet positiv over for forslaget. Det anføres dog, at det i forslaget bør præciseres, at sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. FBR foreslår, at man beskriver den mulighed, der også findes i markedsføringsloven, hvorefter man kan udstede bøder som en procentsats af den fortjeneste, der er opnået ved salg af produktet. Ligeledes anbefaler FBR, at der skal ske en skærpelse af sanktionsmulighederne, hvis samme person gentagne gange overtræder loven.

Det fremgår af lovforslaget, at undladelse af at efterkomme et påbud kan straffes med bøde. Der er ikke i den forbindelse sket en ændring af straffehjemlen i færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 3.

Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 (med senere ændringer) indeholder vejledende takster for bødepåstande i sager om overtrædelse af færdselslovens regler.

Baggrunden for udsendelse af meddelelsen var vedtagelsen af lov nr. 475 af 31. maj 2000 om ændring af færdselsloven (bødefastsættelse), hvor der blev fastsat nærmere regler om udmålingen af bøder for overtrædelse af færdselsloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt at følge udviklingen på området, før der evt. kan foretages en præcisering.

FBR's høringssvar giver således ikke grundlag for at ændre forslaget.