



MINISTEREN

Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget  
Folketinget

Dato 28. september 2017  
J. nr. 2016-5643

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget har i brev af 20. marts 2017 stillet beskæftigelsesministeren følgende spørgsmål (ERU alm. del), som jeg hermed skal besvare for så vidt angår Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Eva Kjer Hansen (V).

**Spørgsmål nr. 83:**

”I forlængelse af ministerens besvarelse af 31. januar 2017 af ERU alm. Del – spørgsmål 54 bedes ministeren – eventuelt ved indhentelse af bidrag fra relevante ministerier – tilsende udvalget en oversigt over samtlige bekendtgørelser på alle ministerområder for den forrige regeringsperiode og frem til i dag – der implementerer erhvervsrettet EU-lovgivning, og oplyse i hvilke af disse bekendtgørelser, der efter regeringens opfattelse sker en overimplementering. For så vidt angår de bekendtgørelser, der efter regeringens opfattelse overimplementerer EU-lovgivningen, bedes for hvert enkelt bekendtgørelses vedkommende oplyst a) på hvilke områder og måder bekendtgørelsen efter regeringens opfattelse adskiller sig fra minimumskravene i EU-lovgivningen, b) begrundelserne for, at regeringen mener, at man er gået videre end minimumskravene i EU-reguleringen, c) på hvis foranledning/ønske, der er foretaget den efter regeringens vurdering pågældende overimplementering, d) den oprindelige vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige af implementeringen, e) den oprindelige vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. af implementeringen, f) den oprindelige vurdering af de administrative konsekvenser for borgerne af implementeringen, g) den oprindelige vurdering af de miljømæssige konsekvenser af implementeringen. Det bedes for hvert af punkterne d, e, f og g oplyst, om regeringen er enig i de oprindelige vurderinger af konsekvenserne af implementeringen. Hvis regeringen ikke er enig heri, bedes oplyst regeringens vurdering af konsekvenserne nævnt i punkt d, e, f og g for hvert enkelt bekendtgørelse. Hvis spørgsmålet ikke kan besvares inden for den normale 4 ugers frist, bedes oplyst, hvornår svaret kan forventes.”

**Svar:**

Jeg skal hermed besvare spørgsmålet for så vidt angår Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område.



Som det fremgår af vedlagte bilag (liste over bekendtgørelser, der implementerer erhvervsrettede EU-retsakter), er der på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område 113 bekendtgørelser, som implementerer erhvervsrettet EU-regulering. En besvarelse af ovenstående spørgsmål, hvorefter ministeriet for så vidt angår hvert enkelt af de 113 bekendtgørelser systematisk skal belyse

- a) på hvilke områder og måder bekendtgørelsen efter regeringens opfattelse adskiller sig fra minimumskravene i EU-lovgivningen,
- b) begrundelserne for, at regeringen mener, at man er gået videre end minimumskravene i EU-reguleringen,
- c) på hvis foranledning/ønske, der er foretaget den efter regeringens vurdering pågældende overimplementering,
- d) den oprindelige vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige af implementeringen,
- e) den oprindelige vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. af implementeringen,
- f) den oprindelige vurdering af de administrative konsekvenser for borgerne af implementeringen, og
- g) den oprindelige vurdering af de miljømæssige konsekvenser af implementeringen,

kan ikke lade sig gøre med de ressourcer og oplysninger, ministeriet råder over, ligesom der for de fleste bekendtgørelses vedkommende ikke foreligger skriftligt materiale, der vil kunne belyse spørgsmålene. Der er på den baggrund valgt følgende tilgang til besvarelsen af spørgsmålet:

1. Ministeriet har foretaget en høring af relevante aktører fra erhvervslivet på ministeriets område. Erhvervslivet er blevet bedt om at melde tilfælde af bebyrdende overimplementering tilbage til ministeriet. Hensigten er således at tage udgangspunkt i den overimplementering, som opleves i det daglige i erhvervslivet.
2. Ministeriet har i tillæg hertil foretaget en egen gennemgang af erhvervsrettede bekendtgørelser på ministeriets område med særlig fokus på at få belyst kendte tilfælde af overimplementering.
3. Endelig har ministeriet som nævnt udarbejdet vedlagte liste over bekendtgørelser på ministeriets område, som implementerer erhvervsrettet EU-lovgivning. Hermed er det muligt at få et samlet indblik i retsgrundlaget for national implementering på ministeriets område ved bekendtgørelser.

Det følger heraf, at det i sagens natur ikke kan udelukkes, at tilfælde af overimplementering ikke fremgår af besvarelsen. Men med inddragelsen af særligt aktører fra erhvervslivet er det ministeriets vurdering, at alle væsentlige eksempler på bebyrdende overimplementering belyses i besvarelsen.



### Ad 1. Høring af erhvervslivet

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har som nævnt foretaget en høring af erhvervslivet med henblik på at få identificeret, hvor man oplever problemer som følge af overimplementering. Følgende aktører er blevet hørt:

Advokatrådet, Akademisk Arkitektforening, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, ATP-Ejendomme, Autobranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, BAT-kartellet, Beredskabsstyrelsen, Billund Lufthavn, Boligselskabernes Landsforening, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen for bygningsagkyndige og energikonsulenter, Bryggeriforeningen, Bygherreforeningen, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Danske Busvognmænd, Dansk Taxi Råd, DAKOFA, Danmarks Lejerforeninger, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Autohjælp, Dansk Banegods, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Industri, Dansk Iværksætterforening (Børsen), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Kranforening, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Arkitektvirksomheder, Danske Biludlejere, Danske Boligadvokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Landskabsarkitekter, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maritime, Danske Motorcyklister, Danske Speditører, DB Cargo, De Danske Bilimportører, DI Byg, DONG, DTU Transport, Ejendomsforeningen Danmark, ERFA-gruppen Bilsyn, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Falck, FDL, FDM, Finansrådet, Forening for rådgivende ingeniører, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Forening for Energi og Udvikling, Forsikring og Pension, Forsvarets Køreskole, Forum for Bæredygtig Udvikling, Frie Danske Lastbilvognmænd, Grundejernes Investeringsfond, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet, International Transport Danmark, KL, Kommunekredit, Konstruktørforeningen, Københavns Lufthavne A/S, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsbyggefonden, Landsforening for Forsvarsadvokater, Landsforening af Polio og Trafik- og Ulykkesskadede, Lejernes Landsorganisation i Danmark, Midtjyske Jernbaner, Molslinjen A/S, Niras, Olie Gas Danmark, Partnerskabet for Brint og Brændselsceller, Politiforbundet i Danmark, Realkreditrådet, Rejsekort, Rejsearrangerer i Danmark, Rådet for Bæredygtig Trafik, SEAS NVE, SKAD, Sund & Bælt, Tekniq, Trafikselskaberne i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser, Veltek, Vindmølleindustrien, Vinduesindustrien og 3F.

Erhvervslivet er blevet bedt om at anføre konkrete bestemmelser/retsakter, belyse, hvori overimplementeringen består, samt evt. komme med input til, hvordan en mere hensigtsmæssig implementering kan gennemføres. Erhvervs-



livet har på den baggrund bidraget med følgende tilfælde af overimplementering:

### Kapitalkravet i forbindelse med godstilladelser

I henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, skal virksomheder, der ønsker at få udstedt en gods- eller buskørselstilladelse, råde over en egenkapital på mindst 9000 euro (ca. 67.500 kr.) for den første tilladelse og 5000 euro (ca. 37.500 kr.) for de efterfølgende tilladelser. I henhold til bekendtgørelse om godskørsel § 8, stk. 1, og bekendtgørelse om buskørsel § 9, stk. 1, skal danske gods- og busvirksomheder råde over en egenkapital på mindst 150.000 kr. for de to første tilladelser og 40.000 kr. for hver efterfølgende tilladelse. Der stilles således højere adgangskrav i Danmark end krævet. Dette rammer i særlig grad vejtransportvirksomheder, som kun har brug for én tilladelse.

På baggrund af en anbefaling fra Implementeringsrådet iværksatte det daværende Transport- og Bygningsministerium i 2016 et nabotjek af kapitalkravene for at sammenligne med de krav, som stilles i Polen, Holland og UK. Dette nabotjek supplerede et allerede gennemført nabotjek af reglerne i Tyskland og Sverige. Det kan på baggrund af de gennemførte sammenligninger konstateres, at Danmark som det eneste land har et væsentligt højere krav til virksomheders egenkapital, end hvad EU-reglerne foreskriver.

Det skal bemærkes, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ved flere lejligheder har forsøgt at afskaffe det danske særkrav, bl.a. i forbindelse med fremsættelse af forslag til ændring af lov om godskørsel i 2011. Forslaget om afskaffelse af det danske særkrav er dog ved disse lejligheder stødt på modstand fra dele af branchen, herunder DTL – Danske Vognmænd, og der har ikke kunnet samles et politisk flertal for afskaffelse af særkravet.

Regeringen vil gerne arbejde for at afskaffe det danske særkrav til virksomheders egenkapital og vil opfordre branchen til at støtte op om det.

### Ad 2. Ministeriets egen gennemgang

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets undersøgelse viser overimplementering i følgende tilfælde:

### Kørekortområdet

Direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 (3. kørekortdirektiv) fastsætter regler om kørekort. Direktivet er implementeret i kørekortbekendtgørelsen – bekendtgørelse nr. 815 af 21. juni 2017 om kørekort – der dog i visse tilfælde stiller strengere krav end, hvad der følger af kørekortdirektivets mindstekrav. Det gælder bl.a. for begrænsninger i kørekorts gyldighedsperiode, nationale



særkrav i forbindelse med erhvervsmæssig personbefordring på busområdet, visse helbredskrav for førere og køretøjer, der anvendes til øvelseskørsel og praktisk prøve, samt køretøjets udstyr.

De dele af kørekortbekendtgørelsen, som vurderes at være erhvervsrettet regulering, og hvor der er konstateret overimplementering, vil blive vurderet og håndteret i forbindelse med kommende ændringer af kørekortbekendtgørelsen. Det bemærkes, at ministeriet ikke har modtaget hørings svar fra erhvervslivet på dette område.

#### Det køretekniske område

På det køretøjstekniske område er der fastsat regler i diverse direktiver og ECE-regulativer. Området er meget teknisk, men der er en formodning om, at der kan være overimplementering i bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Der gennemføres på den baggrund i 2017 et nabotjek, hvor sammenlignelige landes implementering af de EF-regulativer og ECE-regulativer, der i Danmark er implementeret ved detailforskrifter for køretøjer, kortlægges. I denne udredning vil ligeledes indgå en afdækning af, om - og i så fald i hvilket omfang - der er sket overimplementering. Resultatet af nabotjekket skal forberede en eventuel tilretning af regelgrundlaget med henblik på effektiv og tidssvarende regulering.

#### Køre- og hviletidsområdet

Forordning 165/2014 (takografforordningen), artikel 24, stk. 3, litra a og b, indeholder bl.a. regler om, at der skal føres tilsyn med autoriserede installatørers og værksteders procedurer for håndtering af takografen mindst hvert andet år. Tilsynet skal blandet andet målrettes mod de trufne sikkerhedsforholdsregler og håndteringen af værkstedskort. De pågældende tilsyn kan foretages uden at gennemføre et besøg på stedet. Der skal endvidere foretages uanmeldte tekniske tilsyn hos autoriserede installatører og værksteder for at kontrollere de udførte kalibreringer, kontroller og installationer. Disse tilsyn skal årligt omfatte mindst 10 % af de autoriserede installatører og værksteder.

I henhold til § 4, stk. 1 og 2 i bekendtgørelse nr. 1484 af 13. december 2013 om autorisation af værksteder til udførelse af arbejder på takografer inden for vejtransport med senere ændringer, skal værkstedet en gang om året modtage tilsynsbesøg af en tilsynsvirksomhed, der er godkendt af Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen. Værkstedet sender den originale tilsynsrapport til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen senest 1 måned efter tilsynet. Værkstedet er endvidere forpligtet til at modtage tilsynsbesøg fra en tilsynsvirksomhed ud over det periodiske tilsyn, hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen beslutter dette.

Der er tale om overimplementering, idet forordningen alene kræver tilsyn mindst hvert andet år, mens de danske regler kræver, at der modtages tilsyns-



Besøg hvert år. Endvidere kan det overvejes, om der er tale om en overimplementering, når tilsynene i Danmark altid gennemføres ved et besøg på stedet, mens forordningen foreskriver, at de pågældende tilsyn – med undtagelse af de uanmeldte tekniske tilsyn – kan foretages uden at gennemføre et besøg på stedet. Der pågår et arbejde med at afklare, i hvilket omfang der er tale om overimplementering.

### Synsområdet

Der er fundet overimplementering i reglerne for syn af registreringspligtige motorredskaber samt af udlejningsbiler og skolevogne. Direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil indeholder ikke bestemmelser om syn af motorredskaber. Alligevel er der i synsbekendtgørelsens § 55, stk. 1 og 2, fastsat regler om, at registreringspligtige motorredskaber og personbiler til højst 9 personer, føreren medregnet, der benyttes til udlejning uden fører eller til øvelseskørsel, er underkastet periodisk syn første gang 1 år efter første registrering og derefter med 1 års mellemrum. Syn af registreringspligtige motorredskaber afskaffes pr. 1. januar 2018 i medfør af bekendtgørelse nr. 633 af 19. maj 2017 om ændring af bekendtgørelse af godkendelse og syn af køretøjer (synsbekendtgørelsen). Reglerne om syn af personbiler til udlejning og skolekørsel lempes pr. 1. januar 2018 i medfør af synsbekendtgørelsen til først at gælde fra tidspunktet 4 år efter første registrering, og derefter skal periodisk syn alene ske hvert andet år. Med afskaffelsen af syn af registreringspligtige motorredskaber og lempelsen af synsintervallet for udlejningsbiler og køreskolebiler, vil der ikke længere være tale om overimplementering.

### Vejtransport

I henhold til forordning 1071/2009, artikel 8, stk. 1, skal en transportleder i en gods- eller busvirksomhed dokumentere kundskaber inden for vejtransportområdet ved en skriftlig prøve. En medlemsstat kan pålægge en ansøger at gennemgå kursus forud for prøven. I medfør af bekendtgørelse om godskørsel § 9, stk. 1, og bekendtgørelse om buskørsel § 10, stk. 1, skal en transportleder i en gods- eller busvirksomhed gennemføre et vognmandskursus på 144 lektioner og bestå en skriftlig prøve. Det vil formentlig inden for rammerne af forordningen kunne lade sig gøre at tilrettelægge et mere lempeligt kursusforløb, men det bemærkes, at der heller ikke her er modtaget hørings svar fra erhvervslivet.

### Vejlovgivning

Direktivet om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation (EP/Rdir 2014/61 EU) er implementeret ved lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. for så vidt angår gravearbejder i vejarealer for offentlige veje og private fællesveje i byer og bymæssige områder. I medfør af vejloven er der udstedt bekendtgørelse



om gravearbejder i offentlige vejarealer og private fællesveje i byer og bymæssigt område (bekendtgørelse nr. 1650 af 16. december 2015), hvoraf der bl.a. fremgår et krav om koordinering af gravearbejder og mulighed for vilkår om samgravning. Kravene gælder for alle ledningstyper og ikke blot, som i direktivet, ledninger til højhastighedsnet.

Ønsket om bedre styring og koordinering af vej- og gravearbejder var en del af den politiske stemmeaftale om en ny vejlov og har til hensigt at være med til at forbedre fremkommeligheden. Eftersom hensynet til fremkommenlighed hviler på et nationalt ønske, der – bortset fra krav i direktivet om foranstaltninger for et reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation – ikke er EU-reguleret, kan der næppe være tale om overimplementering. Det er derfor ikke hensigten at ændre på måden, hvorpå direktivet er implementeret.

### Ad 3. Liste over erhvervsrettet lovgivning

Vedlagt er oversigt over bekendtgørelser på ministeriets område, som implementerer erhvervsrettet EU-lovgivning. De bekendtgørelser, som er omtalt i dette svar, er markeret i oversigten med en stjerne (\*).

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen