



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dat juni 2020  
1020-4573

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L151, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Christian Schmidt (V).

**Spørgsmål nr. 25:**

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 18/6-20 fra Dansk Bilbrancheråd, jf. L 151 – bilag 18?

**Svar:**

Indledningsvist skal jeg kvittere for, at Dansk Bilbrancheråd ikke har indsigelser mod synsloven, som den foreligger med de af mig stillede ændringsforslag.

Dansk Bilbrancheråd efterspørger i deres henvendelse en garanti for,

i) at den alternative model, som store dele af branchens aktører har anvist, danner grundlag for de regler, der kommer til at virke for nationale, individuelle godkendelser efter den 31. december 2021,

ii) at Færdselsstyrelsen aktivt inddrager samtlige branchens aktører ved fastsættelse af det kommende regelsæt for nationale, individuelle godkendelser forud for udarbejdelse af de egentlige bekendtgørelser,

iii) at Færdselsstyrelsen undlader en overimplementering for ”nemheds skyld” og anvender de ressourcer, der allerede er i branchen, herunder hos synsvirk-somhederne, og

iv) at Færdselsstyrelsen iværksætter arbejdet hurtigst muligt, da der allerede nu skrives ordrer til levering efter 31. december 2021.

Jeg har forelagt henvendelsen for Færdselsstyrelsen, der oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Ad i)

Forordning 2018/858 fastsætter rammen for godkendelse af motorkøretøjer m.v. på tre forskellige niveauer, afhængigt af hvor mange køretøjer, der fremstilles. Den godkendende myndighed godkender køretøjer, systemer, kompo-



ninger og separate tekniske enheder i henhold til forordning 2018/858 og tilsvarende i forordning 168/2013 og 167/2013.

Det fremgår af artikel 6, stk. 1, at medlemsstaterne opretter eller udpeger deres egne godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndigheder. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om oprettelsen og udpegelsen af disse myndigheder. Det fremgår endvidere af artikel 7, stk. 1, at de godkendende myndigheder godkender kun køretøjer, systemer m.v., der stemmer overens med denne forordning. Godkendende myndighed er i forordningens artikel 3, nr. 36 defineret som den myndighed i en medlemsstat, der over for Kommissionen er udpeget af medlemsstaten, og som blandt andet har kompetence med hensyn til alle aspekter af typegodkendelsen af et køretøj m.v. eller af den individuelle godkendelse af et køretøj, og med hensyn til udstedelse eller inddragelse af eller afslag på godkendelsesattester.

Færdselsstyrelsen har i øvrigt spurgt myndighederne i Finland, Holland, Tyskland, Norge og Sverige om, hvem der udsteder godkendelse i forbindelse med en individuel godkendelse. Myndighederne i alle de nævnte lande har svaret, at det er myndigheden, der godkender nationale individuelle køretøjer.

De tre godkendelsesforordninger fastlægger samme specifikke tilgang til, hvordan køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder skal godkendes af relevante instanser i EU. Denne godkendelsesproces indeholder tre primære aktører:

- 1) En fabrikant, som fremstiller køretøjer, komponenter m.v.
- 2) En teknisk tjeneste, der foretager uvildige prøvninger af fabrikantens produkter
- 3) En myndighed, der bl.a. på baggrund af den tekniske tjenestes prøvninger af køretøjet, endeligt godkender køretøjet.

Forordning 2018/858, der erstatter direktiv 2007/46, fastsætter de harmoniserede regler og principper for typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og for de systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er beregnet til sådanne køretøjer, samt for individuel godkendelse af køretøjer med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer korrekt til fordel for virksomheder og forbrugere, og med henblik på at garantere en høj grad af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse. Det understøttes ved ovennævnte godkendelsesproces.

Det er ikke hensigten med lovforslaget eller ændringsforslaget at ændre på de harmoniserede regler og principper for godkendelse af køretøjer som beskrevet i forordningen.



En arbejdsgruppe nedsat af Dansk Bilbrancheråd foreslår en alternativ godkendelsesmodel. Det fremgår indledningsvist, at arbejdsgruppen ønsker et regelsæt til udstedelse af nationale individuelle godkendelser, med afsæt i artikel 45, stk. 1, til forordning 2018/858, samt de tilsvarende bestemmelser i forordning 168/2013 og 167/2013. Det skal hertil bemærkes, at der ikke findes tilsvarende bestemmelser i forordning 168/2013 og 167/2013, da nationale individuelle godkendelser, ikke er omfattet af disse forordninger. Arbejdsgruppen ønsker en alternativ vision/model, hvor køretøjer til brug i Danmark fortsat kan godkendes uden inddragelse af tekniske tjenester. Det skal hertil bemærkes, at dette også i nogle tilfælde vil være muligt efter 1. januar 2022.

Arbejdsgruppens vision/model vedrørende nationale individuelle godkendelser, tager afsæt i forordningens artikel 73 og er, at disse nationale individuelle godkendelser kan udstedes efter nærmere kontrol udført af en synsvirksomhed. Det antages, at der med visionen/modellen er lagt op til, at synsvirksomheden på baggrund af kontrollen skal træffe afgørelse om, hvorvidt køretøjet kan meddeles en national individuel godkendelse eller ikke.

Artikel 73 berører ikke, hvem der skal kontrollere eller godkende køretøjer. Artikel 73 omhandler vurdering og udpegelse af tekniske tjenester. Henset til arbejdsgruppens ønske om ikke at anvende tekniske tjenester, må det antages, at det er arbejdsgruppens vurdering, at artikel 73 muliggør, at de tekniske tjenester kan erstattes af synsvirksomheder. Denne vurdering er Færdselsstyrelsen ikke enig i. Det fremgår af artikel 73, at i de tilfælde, hvor vurderingen af den tekniske tjeneste foretages af den myndighed, der udpeger tekniske tjenester til at udføre prøvninger udelukkende for nationale individuelle godkendelser af køretøjer, jf. artikel 45, er myndigheden undtaget fra forpligtelsen til at udpege et fælles vurderingshold.

Med lovforslaget foreslås det, at vurderingen og overvågningen af de tekniske tjenester, i stedet for Færdselsstyrelsen, varetages af det nationale akkrediteringsorgan. Danmark er ikke et bilproducerende land, og Færdselsstyrelsen besidder ikke samme kompetenceniveau som det nationale akkrediteringsorgan. Det vil være uforholdsmæssigt dyrt og vanskeligt for Færdselsstyrelsen som myndighed at oppebære de nødvendige kompetencer og ressourcer for at kunne håndtere opgaverne i forbindelse med vurdering og overvågning af tekniske tjenester. Disse omkostninger skulle i givet fald dækkes af de virksomheder, der ansøger om udpegelse som teknisk tjeneste.

Efter Færdselsstyrelsens vurdering indeholder artikel 73 ikke mulighed for, at medlemsstaten kan undlade at udpege tekniske tjenester.

Arbejdsgruppen vurderer, at der kan blive behov for at indføre en mulighed for at hjemle prøvningsinstanser til brug for nationale individuelle godkendelser, herunder udstedelse af konformitetsdokumenter, udførelse af forskellige målinger, herunder i forhold til støj, emission, bremsevner m.v., ligesom også



tekniske vejkonsulenter kan spille en rolle i forbindelse med fabrikantens udarbejdelse af beregninger m.v. Det antages, at det er arbejdsgruppens vurdering, at inddragelse af prøvningsinstanser skyldes, at der er områder, hvor arbejdsgruppen vurderer, at fabrikanten ikke selv er i stand til at udarbejde dokumentation.

Det skal i relation hertil bemærkes, at der på nuværende tidspunkt kun er få godkendte prøvningsinstanser, som er en national ordning oprettet i Danmark, hvoraf nogle er godkendt på et meget afgrænset område. Under henvisning til svar på spørgsmål nr. 21 til L 151, kan fabrikanten, i forhold til national typegodkendelse af små serier og national individuel godkendelse, gøre brug af tekniske konsulenter på samme måde som i dag.

I øvrigt skal det bemærkes, at der vil være synsvirksomheder, der ser nye forretningsmuligheder i en udpegelse som teknisk tjeneste, ligesom synsvirksomhederne fortsat varetager opgaven med periodisk kontrol af køretøjer samt andre kontrolopgaver, f.eks. toldsyn. Derudover kan der henvises til svar på spørgsmål nr. 19 til L 151, hvoraf det fremgår, at der i vores nabolande og i øvrige europæiske lande er etableret et stort antal tekniske tjenester, der allerede i dag servicerer danske virksomheder, der sælger køretøjer til både det danske og det europæiske marked. Færdselsstyrelsen er blevet kontaktet af flere virksomheder, der ønsker at etablere sig som teknisk tjeneste i Danmark. Der er blandt andet tale om virksomheder, der allerede er udpeget eller akkrediteret i andre EU-lande.

Endvidere fremgår det af visionen/modellen, at modellen bygger på fabrikant-erklæringer. Hertil skal det bemærkes, at Færdselsstyrelsen forventer, at det i et omfang vil være muligt for fabrikanten at dokumentere overensstemmelsen med de tekniske krav i forhold til national individuel godkendelse. Da udmøntningen af de tekniske krav endnu ikke er påbegyndt, er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at angive det endelige omfang af de emneområder, hvor fabrikanten kan dokumentere køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Færdselsstyrelsen har til hensigt at invitere de branchespecifikke grupper til en dialog omkring det nærmere bekendtgørelsesarbejde, så snart det er muligt.

I svar på spørgsmål nr. 21 til L 151 er det gennemgået, hvor mange emneområder i forbindelse med et eksempel på et opbygget køretøj i sidste etape, jf. udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v., hvor opbyggeren selv kan dokumentere overensstemmelsen med de tekniske krav, eller hvor opbyggeren kan indhente dokumentation herfor, hvis der ikke ændres på det i forvejen EU-typegodkendte chassis. Det skal i den forbindelse præciseres, at der vil være tilfælde, hvor der er tale om komplekse ændringer i f.eks. bremses eller styretøjet, hvor det er nødvendigt at få køretøjet afprøvet ved en teknisk tjeneste. Der er også tilfælde, f. eks. ved ændring af lygternes placering, hvor det vurderes, at fabrikanten selv vil være i stand til at udarbejde den nødvendige dokumentation.



Det fremgår endvidere af modellen, som foreslået af arbejdsgruppen, at fabrikanten skal udarbejde et teknisk dossier, som medbringes ved synsvirksomheden i forbindelse med godkendelse i sidste etape. Det tekniske dossier skal af synsvirksomheden uploades i en fælles portal. Det skal hertil bemærkes, at med denne proces, hvor Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed ikke er involveret, kan Danmark som medlemsstat ikke opfylde sine forpligtelser om at forsyne en anden medlemsstat med en redegørelse for de tekniske krav, som køretøjet er godkendt på grundlag af, hvis køretøjet, der er nationalt individuelt godkendt i Danmark, ønskes registreret i en anden medlemsstat, jf. artikel 46, stk. 2. Derudover skal det bemærkes, at i henhold til artikel 45, stk. 6, skal den nationale individuelle godkendelsesattest for et godkendt køretøj, gives et unikt nummer i overensstemmelse med et harmoniseret nummereringssystem, der gør det muligt at identificere den medlemsstat, der meddelte godkendelsen, og de krav, som køretøjet opfylder. Kommissionen fastlægger det harmoniserede nummereringssystem for den nationale individuelle godkendelsesattest for køretøjer. Godkendelsesattesterne med det unikke nummer skal uploades i databasen ETAES, som kun de godkendende myndigheder har adgang til.

Færdselsstyrelsen vurderer således samlet set, at den foreslåede alternative model ikke vil være hensigtsmæssig.

#### *Ad ii)*

Færdselsstyrelsen har tidligere tilkendegivet overfor følgegruppen, at branchen også vil blive inddraget i næste fase, hvor bekendtgørelserne, som udmøntes med hjemmel i det oprindelige lovforslags § 1 e og 1 f, vil blive udarbejdet. Dette er også årsagen til, at der til følgegruppen er oprettet fire underliggende branchespecifikke grupper, alt efter hvilket område, der har medlemmernes fokusområde – motorkøretøjer m.v., jf. forordning 2018/858, to- og trehjulede køretøjer, jf. forordning 168/2013, landbrugs- og skovbrugskøretøjer, jf. forordning 167/2013 samt tekniske tjenester.

Samtidigt har Færdselsstyrelsen oplyst følgegruppen, at styrelsens primære fokus op med udgangen af juni 2020 har været at udarbejde de bekendtgørelser, der fastsætter supplerende bestemmelser til de tre forordninger, og som muliggør bl.a. udpegelse af tekniske tjenester, udstedelse af EU-typegodkendelser, national typegodkendelse af små serier, samt national individuel godkendelse af et bestemt motorkøretøj, med henblik på ikrafttrædelse 1. september 2020. Herefter vil det egentlig bekendtgørelsesarbejde i forhold til de øvrige godkendelsesordninger blive påbegyndt, hvorfor følgegruppen ikke allerede på nuværende tidspunkt er inviteret til møde. Efter sommer vil Færdselsstyrelsen invitere alle medlemmer individuelt til en direkte dialog, hvor de vil få mulighed for at få evt. usikkerheder afklaret og få afleveret alle deres idéer og forslag til de kommende bekendtgørelser.



*Ad iii)*

Som bekendt er national individuel godkendelse omfattet af forordning 2018/858. Godkendelsesrammen, herunder de tekniske krav til køretøjerne, er derfor bestemt ved forordningen.

Forordningen lægger op til, at en medlemsstat i forhold national individuel godkendelse kan undtage et køretøj fra forpligtelsen til at overholde et eller flere krav, forudsat at medlemsstaten har pålagt relevante alternative krav, der i videst mulige omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag II.

Tilsvarende formulering findes i artikel 42 om national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Undtagelsesmulighederne i henhold til artikel 42 er udnyttet ved førnævnte bekendtgørelsesudkast, hvori der er fastsat alternative krav. I relation hertil skal det igen bemærkes, at der for en del emneområder ikke er krav om afprøvning ved en teknisk tjeneste, men derimod er der alternative krav, som giver fabrikanten mulighed for selv at dokumentere det opbyggede køretøjs overensstemmelse med de tekniske krav.

Det er vurderingen, at der med lovforslaget søges at fastsætte alternativer til forordningens krav, hvor det vurderes muligt i forhold til nationale forhold. I øvrigt vurderes det ikke, at der er de overordnede store forskelle mellem forordningens godkendelsesproces og den alternative model som foreslået, bortset fra hvem der godkender køretøjet. Igen skal det understreges, at eftersom bekendtgørelsen, hvori der fastsættes alternative krav i forbindelse med national individuel godkendelse, endnu ikke er udarbejdet, er det ikke muligt for nuværende præcist at angive omfanget af fabrikantens muligheder for selv at dokumentere køretøjets overensstemmelse med kravene.

*Ad iv)*

Arbejdet omkring fastsættelse af alternative tekniske krav og afprøvningsmetoder i forhold til national individuel godkendelse, jf. artikel 45 i forordning 2018/858 samt de øvrige nationale godkendelsesordninger, der ikke er reguleret ved forordningerne, vil snarest muligt påbegynde. Færdselsstyrelsen tager straks efter sommerferien initiativ til at invitere branchen til drøftelser herom.

Ud over de fire områder, som Dansk Bilbrancheråd ønsker garantier for, jf. gennemgangen ovenfor, skal Færdselsstyrelsen knytte bemærkninger til visse øvrige forhold i henvendelsen fra Dansk Bilbrancheråd.

*Antal omfattede enheder og samarbejde med Færdselsstyrelsen*

Det fremgår af henvendelsen fra Dansk Bilbrancheråd, at der er afholdt tre møder mellem Færdselsstyrelsen og den nedsatte følgegruppe.



Det er korrekt, at der har været afholdt tre følgegruppemøder. Derudover har Færdselsstyrelsen afholdt to større informationsmøder for hhv. særligt opbyggerbranchen m.fl. og synsvirksomhederne samt et større informationsmøde om tekniske tjenester, hvor også DANAK deltog. Endvidere har Færdselsstyrelsen afholdt branchespecifikke møder om hhv. motorkøretøjer m.v., jf. forordning 2018/858, to- og trehjulede køretøjer, jf. forordning 168/2013, landbrugs- og skovbrugskøretøjer, jf. forordning 167/2013 samt tekniske tjenester. Tre af møderne har været afholdt som videomøder pga. nedlukningen i Danmark. På opfordring af følgegruppen har Færdselsstyrelsen takket ja til at besøge berørte virksomheder i branchen. Det første besøg er planlagt til 25. juni 2020, mens andet besøg, pga. nedlukningen i Danmark, er blevet udskudt til august/september 2020.

Færdselsstyrelsen er enig i, at følgegruppen har givet udtryk for bekymringer for de konsekvenser, som de nye godkendelsesprocesser vil medføre for branchen. Derudover har følgegruppen givet udtryk for, at der var behov for mere tid for branchen til at omstille sig de nye godkendelsesordninger. På den baggrund blev det oprindelige lovforslag justeret således, at alle regler om individuelle godkendelser først ville få virkning fra 1. januar 2022.

Det er korrekt, at forordningen finder direkte anvendelse og derfor er umiddelbar anvendelig. Når muligheden for at fastsætte alternative krav, jf. forordningens artikel 42 og 45, specifikt blev indført i lovforslaget, skyldes dette en hensyntagen til branchen om at tydeliggøre hensigten med at fastsætte alternative krav. Det har hele tiden været hensigten at udnytte forordningens muligheder til at fastsætte alternative krav i forhold til tekniske krav og afprøvningsmetoder.

I forhold til antallet af berørte enheder kan det oplyses, at Færdselsstyrelsen på det andet følgegruppemøde, afholdt den 20. januar 2020, fremlagde et estimat på, hvor mange godkendelser det forventes, at Færdselsstyrelsen fremadrettet skal udstedes, og hvor mange registreringssyn ved en synsvirksomhed, der som følge af udviklingen på området ikke længere skal gennemføres.

Det er vurderingen, at det drejer sig om 15.000-20.000 køretøjer. Vurderingen er baseret på data fra følgende databaser i Færdselsstyrelsen:

- E-Syn, der leverer data om alle syn, der foretages af synsvirksomhederne
- E-Tys, der leverer data om individuelle nationale godkendelser af tunge køretøjer





- Dokumentportalen der rummer oplysninger om, hvilket synsgrundlag et køretøj er godkendt på baggrund af.

På årsbasis foretages der samlet ca. 337.000 registreringssyn. Heraf ca. 161.000 registreringssyn af brugte biler, hvor en ny ejer ønsker bilen nysynet. Ca. 64.000 syn såkaldte toldsyn for værdifastsættelse af importerede brugte biler og ca. 112.000 registreringssyn. En stor andel af de ca. 112.000 registreringssyn vil bortfalde, da de vil være i strid med de tre godkendelsesforordninger. Det drejer sig f.eks. om

- importerede køretøjer, der i forvejen er typegodkendt, da importerede køretøjer har et gyldigt periodesyn fra et andet EU-land
- ejerskifte syn mellem ugifte samlevende
- montering af typegodkendt tilkoblingsanordning.

Færdselsstyrelsen opfordrede på mødet følgegruppen til at indsende oplysninger, som branchen måtte være i besiddelse af med henblik på vidensdeling og kvalificering af de fremlagte tal. Færdselsstyrelsen har ikke modtaget nogen oplysninger.

#### *Regler for nationale små serier*

Det fremgår endvidere af henvendelsen fra Dansk Bilbrancheråd, at de alternative krav, der er fastsat ved bekendtgørelse for national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, jf. artikel 42 i forordning 2018/858, på ingen måde er lempelige nok i forhold til at kunne overføres til individuelle køretøjer.

Færdselsstyrelsen kan anerkende Dansk Bilbrancheråds synspunkter om, at ikke to individuelle opbyggede køretøjer er ens. Det er heller ikke Færdselsstyrelsens vurdering, at der ikke fremadrettet vil være tilfælde, hvor køretøjer skal godkendes individuelt. Det er dog Færdselsstyrelsens opfattelse, at der for mange individuelle opbyggede køretøjer er tale om køretøjer i sidste etape, hvor første etape er et allerede EU-typegodkendt chassis. Færdselsstyrelsen vil gerne, som på følgegruppemøderne, opfordre opbyggerbranchen til at indsende eksempler på de unikke individuelle køretøjer, som Færdselsstyrelsen og opbyggerbranchen kan tage en dialog omkring med henblik på nærmere en drøftelse af, hvilke opbygninger der reelt set henhører under en individuel godkendelse, og hvilke opbygninger der kan samles i små serier, samt hvordan de tekniske krav kan tilpasses de særlige danske forhold.

De alternative tekniske krav og afprøvningsmetoder i forbindelse med nationale individuelle godkendelser er som bekendt endnu ikke fastsat. Som det fremgår af svar på spørgsmål nr. 21 til L 151, er det Færdselsstyrelsens forventning, at der vil blive fastsat alternative krav til individuelle køretøjer på linje med de alternative krav til køretøjer fremstillet i små serier, hvorefter ikke alle emne-





områder skal afprøves ved en tekniske tjeneste, da der vil være muligheder for, at fabrikanten selv kan kontrollere visse emneområder. Hermed ikke sagt, at samtlige alternative krav for national typegodkendelse af små serier uden nærmere overvejelser overføres til individuelle godkendelser. De alternative krav for national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier vil danne grundlag for det videre arbejde med de alternative krav til nationale individuelle køretøjer. Færdselsstyrelsen har noteret sig Dansk Bilbrancheråds synspunkter og vil se frem til en konstruktiv dialog omkring de alternative krav sammen med branchen i forbindelse med det forestående bekendtgørelsesarbejdet.

#### *Opbygning uden for typegodkendelsen*

Det fremgår af henvendelsen fra Dansk Bilbrancheråd, at der (næsten) altid sker en ændring af den eksisterende typegodkendelse. Færdselsstyrelsen skal hertil bemærke, at på baggrund af Færdselsstyrelsens branchekendskab og de ca. 5.600 godkendelseserklæringer, som Færdselsstyrelsen årligt udsteder, er det Færdselsstyrelsens vurdering, at en stor andel af de godkendelser, der udstedes, kan samles i én national typegodkendelse af små serier, da det er muligt at få meddelt en national typegodkendelse af en køretøjstype med mange forskellige varianter.

Færdselsstyrelsen har på følgegruppemøde fremlagt, hvordan flere køretøjsgodkendelser kan samles i én national typegodkendelse af små serier, ligesom branchen stillede konkrete spørgsmål til, hvilke varianter der kan omfattes af en godkendelse i små serier. I forlængelse heraf opfordrede Færdselsstyrelsen følgegruppen til at indsende eksempler på unikke opbygninger, der ikke kan samles i en national typegodkendelse i små serier med henblik på vidensdeling.

Færdselsstyrelsen kan endvidere oplyse, at der er eksempler på ændringer af det EU-typegodkendte chassis, hvor enten den tekniske tjeneste eller fabrikanten skal kontrollere den aktuelle ændring. Fastsættelse af de alternative krav i forbindelse med national typegodkendelse af små serier, jf. nævnte bekendtgørelsesudkast, udspringer af de alternative krav, som er fastsat ved forordningen i forhold til EU-typegodkendelse af små serier. Er der tale om ændringer i f.eks. køretøjets motor, bremses, styretøj, er der krav om anvendelse af tekniske tjenester. Er der tale om ændringer af f.eks. lygters placering i forhold til det EU-typegodkendte chassis foreslås det ved bekendtgørelsesudkastet, at dokumentationen herfor kan udfærdiges af fabrikanten.

#### *Fremsendte fakturaer*

Det fremgår af henvendelsen fra Dansk Bilbrancheråd, at de fremsendte fakturaer fra tyske tekniske tjenester har til formål at indikere omkostningerne til de danske tekniske tjenester. Færdselsstyrelsen skal henvise til svar på spørgsmål nr. 21 til L 151, hvoraf det fremgår, at det ved bilag til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. er foreslået, at fabrikanten selv forestår og dokumenterer prøvningen af de to emneområder, som er blevet afprøvet af de tyske tekniske tjenester. Der forventes ikke sådanne krav i forhold til godken-



delse af individuelle køretøjer, hvorfor danske køretøjsopbyggere ikke vil få sådanne udgifter.”

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht