



TRANSPORTMINISTEREN

Transport- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 2. juni 2020
J. nr. 2020-4573

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Boligudvalget har i brev af 12. maj 2020 stillet mig følgende spørgsmål (L 151), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DF), Niels Flemming Hansen (KF) og Mette Thiesen (NB).

Spørgsmål nr. 3

Vil ministeren uddybe sin kommentar til høringssvaret fra AutoConsult, herunder bemærkningen om, at lovforslaget skulle bære præg af hastværk?

Svar:

Vedr. præg af hastværk

AutoConsult giver i deres andet høringssvar udtryk for, at lovforslaget bærer præg af hastværk og manglende overblik og opfordrer Transport- og Boligministeriet til, at der laves en samlet lovpakke indeholdende relevante bekendtgørelser i relation til synsloven, således at høringssparterne kan danne sig et samlet overblik over lovforslagets konsekvenser.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Det er ikke ministeriets opfattelse, at lovforslaget bærer præg af hastværk og manglende overblik.

Godkendelse af køretøjer m.v., herunder de køretøjstekniske regler, er et særdeles omfattende og komplekst område med mange køretøjstekniske specifikationer og krav. Lovforslaget er en rammelov med forenklet regelstruktur, der fastsætter de overordnede rammer inden for godkendelse af køretøjer m.v., herunder med bemyndigelsesbestemmelser til at fastsætte nærmere regler. Hensigten er, at bemyndigelsesbestemmelserne anvendes til at udarbejde køretøjsspecifikke bekendtgørelser, der indeholder tekniske krav, eller henviser til de tekniske krav i typegodkendelsesforordningerne.

Det har ikke været muligt at sende relevante bekendtgørelser i høring på samme tidspunkt som lovforslaget. De underliggende bekendtgørelser, der fastsætter supplerende bestemmelser om godkendelse af køretøjer m.v. og udpegelse som tekniske tjenester i henhold til de tre forordninger, er p.t. i offentlig høring.

Vedr. fleksibilitet ift. national individuel godkendelse



AutoConsult opfordrer i deres første høringssvar til, at der sikres tilstrækkelig fleksibilitet omkring godkendelse af individuelle køretøjer, hvilket vurderes at omfatte hovedparten af de køretøjer, der opbygges nationalt i Danmark, og dermed er af afgørende betydning for hjemmemarkedet. AutoConsult bemærker endvidere, at de respektive forordninger indeholder hjemler for nationale særregler, som ikke ses udnyttet i det fremlagte forslag til ændring af synsloven.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Med lovforslaget foreslås, at de køretøjstekniske krav som udgangspunkt følger typegodkendelsesforordningerne. Typegodkendelsesforordningerne rummer mulighed for, at medlemsstaten i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier i henhold til forordningerne 2018/858 (motorkøretøjer m.v.), 168/2013 (to- og trehjulede køretøjer m.v.) og 167/2013 (landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.) samt national individuel godkendelse i henhold til forordning 2018/858, kan fastsætte alternative krav, som har til formål at sikre et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdsikkerhed, og som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved typegodkendelsesforordningerne.

Tekniske tjenester foretager som udgangspunkt prøvninger og kontrol af køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Dog indeholder typegodkendelsesforordningerne i forhold til national godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier mulighed for, at fabrikanter i et begrænset omfang kan udføre prøvninger m.v. inden for udvalgte tekniske områder, hvor det vurderes hensigtsmæssigt.

Lovforslaget rummer mulighed for, at Færdselsstyrelsen ved gennemførelse af forordningerne kan fastsætte krav om, at fabrikanter i et begrænset omfang kan udføre prøvninger, erklæringer m.v. i stedet for tekniske tjenester. Samtidigt indføres muligheden i lovforslaget, hvorefter der også vil være mulighed for at fabrikanter i visse tilfælde selv kan foretage prøvninger, erklæringer m.v. i forbindelse med nationale godkendelsesordninger, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Eksempelvis national individuel godkendelse af en ny traktor eller ombygning af en traktor.

Fabrikanters adgang til at udføre prøvninger m.v. skal ses som et frivilligt alternativ til anvendelse af henholdsvis tekniske tjenester og tredjepartsorganer, som er udgangspunktet for dette lovforslag.

Vedr. akkreditering af tekniske tjenester

Endvidere anfører AutoConsult i deres første høringssvar, at udpegning af tekniske tjenester, jf. art. 73, stk. 2 og 4, i forordning 2018/858, kan foretages af den typegodkendende myndighed uden bistand af et akkrediteringsorgan. AutoConsult vurderer, at de nationale prøvningsinstanser i et stort omfang, og specielt individuelle godkendelser fuldt ud opfylder kravene til tekniske tjenester, som beskrevet i typegodkendelsesforordningerne, og at forslaget går videre end minimumskravene i EU-reguleringen.



Transport- og Boligministeriets kommentar

Det er korrekt, at forordning 2018/858 indeholder mulighed for, at myndigheden selv kan vurdere og overvåge de tekniske tjenester i stedet for et nationalt 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 håndtere opgaverne i forbindelse med vurdering og overvågning af tekniske tjenester. Disse omkostninger skulle i givet fald dækkes af virksomheder, der ansøger om udpegelse som teknisk tjeneste samt omkostninger i forbindelse med overvågning af etablerede tekniske tjenester.

Akkreditering af tekniske tjenester ved et nationalt akkrediteringsorgan, som i Danmark er DANAK, er det rette valg i forhold til at sikre den grad af kompetence, uvildighed og international troværdighed i de tekniske tjenesters arbejde, der forventes med typegodkendelsesforordningerne.

Vedr. økonomiske konsekvenser

AutoConsult anfører desuden, at det må forventes, at der for det enkelte køretøj vil ske en markant stigning i pris for godkendelse, og at det ikke findes sandsynliggjort, at der vil være nogen væsentlig besparelse at hente. Endvidere er det AutoConsults vurdering, at forslag om akkreditering vil medføre så store startomkostninger, at kun meget få virksomheder kan forventes at søge om godkendelse.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Med lovforslaget og inkorporeringen af de tre typegodkendelsesforordninger i dansk ret vil der fra 1. september 2020 være mulighed for, at samme type køretøjer, som i dag godkendes enkeltvist, vil kunne samles i én godkendelse. I sådanne tilfælde kan der være tale om en besparelse i godkendelsesomkostningerne, da fabrikanten ikke skal betale for hver enkelt godkendelse, men for én godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. For de køretøjer, der forsat skal godkendes enkeltvist, kan der være tale om en prisstigning.

I forhold til kommentaren om at akkreditering vil medføre så store startomkostninger, at kun meget få virksomheder kan forventes at søge om udpegelse oplyser Færdselsstyrelsen, at de er blevet kontaktet af flere virksomheder, der ønsker at etablere sig som teknisk tjeneste i Danmark, og som allerede i dag er udpeget i andre lande, er akkrediterede, eller som er i gang med at forberede sig på det. Derudover er der allerede i dag et stort antal tekniske tjenester etableret i andre europæiske lande, som servicere danske virksomheder, der sælger køretøjer til både det danske og det europæiske marked. Tekniske tjenester skal ikke være etableret og udpeget i Danmark for at kunne foretage vurderinger og prøvninger for danske fabrikanter og borgere, der ønsker at få prøvet køretøjer med henblik på godkendelse, så ministeriet er



ikke bekymret for, at det danske markeds behov for vurdering af køretøjer ikke skulle kunne løftes af de tekniske tjenester.

Endvidere kan der for synsvirksomhederne være tale om en forretningsmulighed ved at søge om udpegelse som teknisk tjeneste, og de vil i så fald kunne fortsætte med at varetage kontrolopgaver.

Vedr. tredjepartsorganer

AutoConsult anfører i deres andet høringssvar, at lovforslaget indfører to begreber (tekniske tjenester og tredjepartsorganer) for samme organ uden en egentlig beskrivelse af forskel ift. kompetencer, krav til kvalitetsledelsessystem og muligheder. Tredjepartsorganer anses her som en fælles betegnelse for tekniske tjenester og afledte funktioner. Endvidere fremfører AutoConsult, at prøvningsinstans, som beskrevet i bekendtgørelse nr. 594 af 26. maj 2016 om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område, som er fastsat med hjemmel i § 68 d i færdselsloven, opfylder i alt væsentligt definitionerne af "teknisk tjeneste" og "tredjepartsorgan" med den eneste væsentlige forskel, at prøvningsinstanser ikke er akkrediteret.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Tekniske tjenester er et anerkendt kontrolorgan, som i typegodkendelseforordningerne anvendes til verifikation af nye køretøjs overensstemmelse med de tekniske krav.

I forhold til afprøvning og kontrol af ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer, er der ikke tale om kontrol af et komplet køretøj. Derimod vil der ofte være tale om en eller få ændringer, der kan afprøves ved en tekniske tjeneste eller en tredjepartskontrol.

For ibrugtagne køretøjer importeret fra tredjelande vil tredjepartsorganet skulle sikre sig, at køretøjet har fået foretaget de relevante prøvninger eller alternative prøvninger, da køretøjet var nyt og vurdere om køretøjet stadig lever op til disse prøvninger. Tredjepartsorganet skal således ikke udføre samtlige prøvninger på et køretøj, der er importeret som brugt fra et tredjeland.

Der vil derfor være tale om mindre prøvningsområder i forhold til prøvningsområderne for nye køretøjer. Det har derfor været hensigten bag ordningen med tredjepartsorganer at etablere et alternativ til de anerkendte tekniske tjenester, som kan udpeges på baggrund af lempeligere krav end dem, der stilles til tekniske tjenester.

Færdselsstyrelsen har iværksat en proces med henblik på at afdække, hvordan ordningen for tredjepartskontrol skal etableres, herunder hvilke nærmere krav der skal stilles til tredjepartsorganet inden for rammerne af lovforslaget.

Det er ikke ministeriets vurdering, at prøvningsinstanser, som de kendes i dag, vil kunne udgøre et alternativ til de anerkendte tekniske tjenester. Der er dog



intet til hinder for, at eksisterende prøvningsinstanser forbereder sig på at leve op til kravene for at kunne blive udpeget som teknisk tjeneste.

Kravet om akkreditering ved det nationale akkrediteringsorgan har til hensigt at sikre, at den grad af kompetence, uvildighed og international troværdighed i de tekniske tjenesters arbejde, der kan forventes med typegodkendelsesforordningerne. Færdselsstyrelsen besidder ikke samme kompetenceniveau som det nationale akkrediteringsorgan, der skal til for at sikre tilstrækkelig vurdering og overvågning af de tekniske tjenester.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht