

Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål A til L151

Samrådsspørgsmål A

Vil ministeren mundtligt redegøre for sine svar på L 151 – spørgsmål 21, 22, 23 og 25 og vil ministeren lave en skriftlig udtalelse til brug for udvalgets tillægsbetænkning, som betrykker udvalget i, at branchen og Folketingets partier inddrages i forbindelse med udarbejdelse af de nationale godkendelsesordninger?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Christian Schmidt (V).

Det talte ord gælder

Indledning

Tak for ordet og for lejligheden til at deltage i dette samråd om lovforslag nr. 151 om nye godkendelsesregler for køretøjer i Danmark.

Lovforslaget må siges at høre til i kategorien over de mere teknisk tunge og komplicerede lovforslag. Jeg kan derfor sagtens forstå, at udvalget har behov for at stille spørgsmål og få sagen oplyst grundigt.

Det er også baggrunden for, at ministeriet sammen med Færdselsstyrelsen har bestræbt sig på at besvare alle spørgsmål, uanset at mange af dem er stillet meget sent med meget korte frister.

De mange spørgsmål er også baggrunden for, at jeg i torsdags gav alle ordførerne lejlighed til at få en teknisk gennemgang af lovforslaget og stille spørgsmål.

Og så vil jeg indledningsvist også bemærke, at jeg har været meget lydhør over for de tilbagemeldinger, som vi har fået fra branchen og ordførerne under såvel lovforslagets offentlige høringer som under Folketingets behandling af lovforslaget.

Jeg skal bemærke, at lovforslaget blev justeret i lyset af høringssvarene fra den første offentlige høring, hvor vi bl.a. tydeliggjorde grundlaget for at udnytte typegodkendelsesforordningernes muligheder for at stille alternative krav. Ligesom vi i forhold til de nationale godkendelsesregler for ibrugtagne køretøjer introducerede de uvildige tredjepartsorganer, som efter hensigten skal erstatte de tekniske tjenester, og operere under mere lempelige krav.

Efter lovforslagets fremsættelse har jeg fremsat ændringsforslag, som betyder, at hele den nationale godkendelsesramme tages ud, således at vi med L 151 alene inkorporerer de tre typegodkendelsesforordninger i dansk ret.

Herefter udestår den nærmere tilrettelæggelse af de nationale godkendelsesregler, som Færdselsstyrelsen i dialog med branchen vil gå i gang med at udarbejde, inden jeg efter planen i åbningsugen 2021 fremsætter et nyt lovforslag herom.

I min optik har processen omkring L 151 været et virkelig godt eksempel på, hvordan det danske folkestyre arbejder, og hvordan det i høj grad er muligt at præge og påvirke nye regler, inden de vedtages.

Jeg har ikke grundlag for at mene andet, end at denne ånd selvfølgelig også vil præge det kommende arbejde med den nationale godkendelsesramme. Det vil jeg i hvert fald gøre mit til.

Inden jeg vender tilbage til det kommende arbejde med de nationale godkendelsesregler, vil jeg i overensstemmelse med samrådsspørgsmålet kort knytte nogle mundtlige bemærkninger til mine besvarelser af udvalgets spørgsmål nr. 21, 22, 23 og 25.

Mundtlig redegørelse for TRU 21

I forhold til at udnytte de muligheder, der er i forordningens artikel 45, er det hensigten at fastsætte alternativer til køretøjstekniske krav og afprøvningsmetoder.

Dog ser jeg ikke, at vi kan overføre selve godkendelseskompetencen fra den godkendende myndighed til andre aktører. Jeg ser heller ikke, at vi kan undlade at udpege tekniske tjenester til prøvning af individuelle motorkøretøjer, hvor fabrikanten ikke selv kan dokumentere køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav.

Jeg ser dog visse overordnede ligheder mellem den foreslåede alternative model for national individuel godkendelse, og den

godkendelsesordning som forordning 2018/858 og lovforslaget danner rammen om;

- Fabrikanten kan i et vist omfang selv dokumentere køretøjets overensstemmelse.
- Fabrikanten kan benytte sig af tekniske konsulenter.
- Der er en uvildig tredjepartskontrol af visse tekniske områder – som i forordningen er tekniske tjenester.

Spørgsmålet om hvor meget og hvilke emneområder – der i forbindelse med en national individuel godkendelse – skal afprøves ved en teknisk tjeneste, vil blive fastlagt i dialog med branchen, ved bekendtgørelsesarbejdet.

Mundtlig redegørelse for TRU 22 og 23

I forhold til udvalgets spørgsmål om de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet ved de nye tekniske tjenester vil jeg redegøre samlet for svarene på spørgsmål nr. 22 og 23.

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger og af svarene på fx spørgsmål nr. 2 og 5, er det vanskeligt at sige noget fast om prisniveauet hos de kommende tekniske tjenester i Danmark. Og dermed om de økonomiske konsekvenser for de aktører i branchen, som skal købe ydelser hos de tekniske tjenester.

Det skyldes, at de tekniske tjenester vil være kommercielle aktører, som sætter prisen for deres ydelser i et frit marked i konkurrence med hinanden. Det vil ikke være sådan, at Færdselsstyrelsen fastsætter en prisliste, som de tekniske tjenester skal benytte sig af.

Hertil kommer, at der vil være stor variation i, hvad man skal have en teknisk tjeneste til at afprøve. Det kan være alt lige fra en enkelt komponent til et køretøj til et helt nyopbygget køretøj. Det vil prisen hos den tekniske tjeneste i sagens natur også afspejle.

Men jeg har fuld forståelse for branchens behov for at få nøjagtige oplysninger om det. Dette er også baggrunden for, at Færdselsstyrelsen i svarene på udvalgets spørgsmål har forsøgt at give nogle indikationer på det.

Som udvalget også kan læse i svarene, så tages der forbehold for de forhold, som jeg også har nævnt her, når der er afgivet oplysninger om skønnet pris hos de tekniske tjenester. Det samme gælder i øvrigt oplysninger om den forventede sagsbehandlingstid og prisen herfor, når Færdselsstyrelsen skal godkende køretøjer.

Mundtlig redegørelse for TRU 25

I Dansk Bilbrancheråds seneste henvendelse giver de udtryk for, at der er uoverensstemmelser mellem Transportministeriets opfattelse, herunder Færdselsstyrelsen, og Dansk Bilbrancheråds opfattelse. Det kan jeg konstatere, at der er. Jeg har dog kun en interesse i, at vi når til samme forståelse.

Uoverensstemmelserne skyldes formentligt misforståelser, og det forhold, at det alene er den overordnede ramme for national individuel godkendelse, der fastsættes med lovforslaget – og ikke alle detaljerne. Det har ikke været muligt at give det fulde billede af kravene til national individuel godkendelse i alle sine enkeltheder.

Jeg har fuld forståelse for, at man i virksomhederne har et behov for at kende det præcise regelgrundlag, som man skal drive sin virksomhed ud fra. Det præcise regelgrundlag er dog ikke muligt at inkorporere i et lovforslag på et så teknisk tungt område.

Krav om 4 garantier fra Dansk Bilbrancheråd og Venstre

I forhold til ønsket om, at jeg skal afgive garantier i forhold til det kommende regelarbejde frem mod 1. januar 2022, så vil jeg helt indledningsvist sige, at man ikke skal være involveret i dansk politik ret lang tid, før man lærer at være forsigtig med at

afgive garantier. Så lad mig slå fast med det samme – garantier kommer der ikke.

Jeg noterer mig helt indledningsvist med tilfredshed, at Dansk Bilbrancheråd i deres seneste henvendelse til udvalget tilkendegiver, at rådet ikke har indsigelser mod lovforslaget, som det foreligger nu inklusiv mit seneste ændringsforslag.

Herudover ønsker Dansk Bilbrancheråd, at jeg helt specifikt skal garantere 4 forhold:

- 1) At den alternative godkendelsesmodel, som Dansk Bilbrancheråd har foreslået, skal lægges til grund for nationale, individuelle godkendelser efter 31. december 2021.
- 2) At Færdselsstyrelsen aktivt inddrager samtlige aktører i branchen i arbejdet, inden udstedelse af bekendtgørelser.
- 3) At Færdselsstyrelsen ikke overimplementerer og udnytter de ressourcer, der allerede findes i branchen, herunder i synsvirkksomhederne.
- 4) At Færdselsstyrelsen iværksætter arbejdet hurtigst muligt henset til, at der allerede nu skrives ordrer ud til levering efter 31. december 2021.

Hans Christian Schmidt har ved spørgsmål nr. 26-28 til L 151 bedt mig om at sikre samme forhold.

Jeg kan først og fremmest henvide til min besvarelse af spørgsmål nr. 25 til L 151, hvor der er redegjort for disse fire forhold. Men lad mig bare knytte enkelte bemærkninger til de fire punkter her også.

Ad. 1) Den alternative model

I forhold til den foreslåede alternative godkendelsesmodel fra Dansk Bilbrancheråd har jeg bedt Færdselsstyrelsen om at forholde sig til modellen, dels i forhold til kravene i forordning 858 fra 2018 om motorkøretøjer, men også dels i forhold til sammenhængen med de godkendelsesprocedurer, som vi i øvrigt i Danmark skal efterleve og administrere.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål nr. 25 til L 151, så er der for det første visse juridiske udfordringer ved at anvende den foreslåede alternative model, herunder følgende:

- Medlemsstaterne udpeger de kompetente godkendende myndigheder, som i Danmark er Færdselsstyrelsen
- De godkendende myndigheder godkender køretøjer, komponenter m.v. der stemmer overens med forordningen

- Den godkendende myndighed er ansvarlig for alle aspekter af typegodkendelsen af et køretøj eller af den individuelle godkendelse af et køretøj
- Færdselsstyrelsen skal udpege tekniske tjenester
- Kun de godkendende myndigheder har adgang til den database, hvor de godkendelser som myndigheden udsteder, skal uploades

Hertil kommer, at der er en række forhold, som klart taler for så vidt muligt at benytte den samme godkendelsesproces for alle typer af køretøjer:

- Efter de tre typegodkendelsesforordninger er det ikke muligt at fravige, at der skal være mulighed for kontrol ved en teknisk tjeneste eller kravet om en myndighedsgodkendelse i Danmark, når der skal gives EU-typegodkendelser.

Det betyder, at der – uanset hvad vi i øvrigt tilrettelægger af alternativer på det nationale område – skal tilvejebringes det retlige grundlag for, at tekniske tjenester kan fungere i Danmark, samt for at køretøjer endeligt godkendes af en myndighed, dvs.

Færdselsstyrelsen.

Når vi alligevel skal have disse muligheder i dansk ret med alt, hvad det medfører af krav til regler, administration, kompetencer, vejledning osv., kan man lige så godt benytte sig af det og bruge det samme system på andre områder også.

Jeg skal i den forbindelse bemærke, at alle vores nærmeste nabolande benytter deres godkendelsesmyndighed til EU-typegodkendelser til nationale godkendelser også.

- I dag findes der tre prøvningsinstanser til at afprøve køretøjer og komponenter, hvoraf en kun arbejder med motorcykler og en anden kun arbejder med luftforureningsmålinger m.v.

Ved at give mulighed for at virke som teknisk tjeneste i Danmark åbnes et marked, som slet ikke findes i dag. Færdselsstyrelsen har fået flere tilkendegivelser fra aktører, som har vist interesse for at virke i Danmark som teknisk tjeneste.

Flere aktører vil ikke kun give mere konkurrence på priserne, men vil også give en større geografisk spredning på tekniske tjenester, som vil gøre det nemmere for fabrikanterne at få afprøvet køretøjer og komponenter.

Lad mig også i den forbindelse understrege, at der ikke er noget til hinder for, at synsvirksomhederne fungerer som tekniske tjenester, forudsat at de opfylder kravene herfor.

- Der vil i vidt omfang blive tilvejebragt mulighed for, at fabrikanterne på udvalgte områder selv dokumenterer overholdelse med, at et køretøj eller komponent opfylder relevante tekniske krav.

I sådanne tilfælde kan fabrikanten – uden at gå til en teknisk tjeneste – sende ansøgning og dokumentation direkte til Færdselsstyrelsen med henblik på at få en godkendelse. I dag er der i de fleste tilfælde krav om, at et køretøj bringes til en synsvirksomhed med henblik på at gennemgå et registreringssyn.

Denne mulighed har Færdselsstyrelsen allerede

indarbejdet i de bekendtgørelser, som netop har været i høring, og som skal træde i kraft med lovforslaget ift. den 1. september 2020. Og det vil Færdselsstyrelsen også have fokus på at udnytte i det kommende bekendtgørelsesarbejde frem mod den 1. januar 2022.

- Og endelig er det forventningen, at ensartede godkendelsesprocesser er nemmere at forstå og anvende for såvel branchen som de tekniske tjenester og myndighederne.

Begynder vi først at indrette særlige godkendelsesprocedurer for visse køretøjstyper, så vil vi med rette blive mødt med særkrav på alle områder, hvormed reglerne og administrationen heraf hurtigt bliver uoverskuelige – også for branchen.

Jeg påstår ikke, at den godkendelsesproces, der følger af de tre typegodkendelsesforordninger er perfekt. Jeg konstaterer bare, at vi i overensstemmelse med vores EU-retlige forpligtelser skal have den i dansk ret til EU-typegodkendelser, uanset om vi kan lide det eller ej. Derfor er det også mest hensigtsmæssigt så vidt muligt at benytte sig af den i det omfang, vi skal have godkendelsesregler på andre områder også.

Så jeg vil ikke garantere eller give tilsagn om at sikre, at den alternative model, som Dansk Bilbrancheråd har foreslået, vil danne grundlag for det kommende bekendtgørelsesarbejde frem mod 1. januar 2022. Men jeg kan forsikre udvalget om, at ministeriet og Færdselsstyrelsen vil have intensivt fokus på at tilpasse bekendtgørelserne nationale forhold, og at det er målsætningen, at de nye regler så vidt muligt ikke skal bebyrde branchen unødigt.

Ad. 2) Inddragelse af branchen

For så vidt angår ønsket om, at Færdselsstyrelsen inddrager samtlige aktører i branchen, inden bekendtgørelserne udstedes frem mod 1. januar 2022, kan jeg sige, at det hele vejen igennem har været intentionen – også før mit ændringsforslag, hvorefter den nationale godkendelsesramme blev taget ud af lovforslaget.

Jeg kan oplyse, at Færdselsstyrelsen straks efter sommerferien vil tage initiativ til at invitere branchen til drøftelser om de bekendtgørelser, der efter planen skal udstedes pr. 1. januar 2022.

Jeg vil dog for en ordens skyld tillade mig på Færdselsstyrelsen vegne at lægge til grund, at der ikke er en forventning om, at samtlige aktører – forstået som hver enkelt opbygger,

maskinværksted m.fl. – kan komme i direkte dialog med styrelsen. Vi lægger til grund, at branchen lader sig repræsentere ved brancheorganisationer eller enkelte store aktører, således at dialogen også i praksis kan faciliteres.

Ad. 3) Undlade overimplementering

I forhold til spørgsmålet om at undlade overimplementering vil jeg gerne meget klart tilkendegive over for udvalget, at ministeriet og Færdselsstyrelsen vil have intensivt fokus på at tilpasse de bekendtgørelser, som skal udstedes pr. 1. januar 2022, nationale forhold, og at det er en klar målsætning for det arbejde, at de nye regler så vidt muligt ikke skal bebyrde branchen unødigt.

I forhold til spørgsmålet om at udnytte de ressourcer, som allerede findes i branchen, er det netop hensigten på en række områder at lade fabrikanterne stå for at dokumentere overensstemmelse med relevante alternative krav selv. I stedet for som i dag at køre til en synshal for at gennemføre et registreringssyn. Endelig er der – som også tidligere nævnt – intet til hinder for, at synsvirksomhederne udnytter deres kompetencer og faglige forudsætninger på køretøjsområdet til at kunne fungere som tekniske tjenester.

Ad. 4) Hurtig iværksættelse af regelarbejdet

Endelig er der ønske om, at Færdselsstyrelsen hurtigst muligt iværksætter dialogen med branchen om arbejdet med at udarbejde de bekendtgørelser, som skal udstedes pr. 1. januar 2022. Som jeg allerede har nævnt, tager Færdselsstyrelsen straks efter sommerferien initiativ til at invitere branchen til drøftelser om arbejdet.

Tekst til tillægsbetænkning

Jeg bidrager på den baggrund gerne med en udtalelse til udvalgets tillægsbetænkning, som jeg for en ordens skyld vil læse højt her:

”Udtalelse fra transportministeren

Reglerne om godkendelse af køretøjer m.v. trænger til en ganske omfattende opdatering i dansk ret. Dette efterslæb, herunder særligt med hensyn til inkorporering af de to typegodkendelsesforordninger fra 2013, stiller særlige krav til den hjemlige branches omstillingsparathed samt mulighed for at få indblik i og overblik over den nærmere udmøntning ved bekendtgørelser.

Derfor tilrettelægges den resterende del af det lovforberedende arbejde sådan, at Færdselsstyrelsen i dialog med branchen begynder med at drøfte og udarbejde bekendtgørelser om

nationale, individuelle motorkøretøjer, jf. § 1 a, stk. 1, nr. 5, i L 151 som fremsat, samt bekendtgørelser for nationale godkendelsesordninger uden for de tre typegodkendelsesforordningers anvendelsesområde.

Herefter fremsættes efter planen i åbningsugen 2021 et nyt lovforslag om den nationale godkendelsesramme inklusiv de bemyndigelsesbestemmelser, som bekendtgørelserne skal udstedes efter.

Arbejdet med disse bekendtgørelser frem mod 1. januar 2022 afvikles under følgende retningslinjer og forudsætninger:

- Uanset at godkendelsesprocedurerne vil være inspireret af den godkendelsesprocedure, der følger af de tre typegodkendelsesforordninger, vil der blive taget udstrakt hensyn til at tilpasse bekendtgørelserne til nationale forhold og til så vidt muligt ikke at bebyrde branchen unødigt*
- Færdselsstyrelsen vil straks efter sommerferien 2020 tage initiativ til at inddrage branchen med henblik på drøftelser om indholdet af bekendtgørelserne.”*

Jeg sørger for, at udvalget modtager udtalelsen hurtigst muligt efter samrådet i dag.

Invitation til TRU til at deltage i regelarbejdet

Endelig må jeg forstå på samrådsspørgsmålet, at Folketingets partier også ønskes inddraget i det forestående bekendtgørelsesarbejde med nationale godkendelsesregler mv. frem mod 1. januar 2022. Jeg kan forsikre udvalget om, at der er en åben invitation for alle ordførerne til at deltage i Færdselsstyrelsens møder med branchen, hvis der måtte være ønske om det. Giv besked til mit ministersekretariat, så sørger vi for at videreformidle kontaktoplysninger.

Vi kan også arrangere tekniske gennemgange af bekendtgørelsesudkastene, hvis der måtte være ønske om det, inden jeg fremsætter et nyt lovforslag i folketingssamlingen 2021/22. Ligesom jeg og ministeriet selvfølgelig står rådighed for jeres eventuelle spørgsmål undervejs.

Tak for ordet.

