



TRANSPORTMINISTEREN

Transport- og Boligudvalget  
Folketinget

Datum maj 2020  
1020-4573

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. 4**

Vil ministeren uddybe sin kommentar til høringssvaret fra Bilsynsbranchen, hvor det bl.a. bemærkes, at de administrative skærper ved de foreslåede godkendelsesprocesser i væsentligt omfang kan skade dansk konkurrenceevne unødigt?

#### **Svar:**

BilsynsBranchen anfører i deres første høringssvar, at de i lovforslaget tilsigtede administrative skærper i væsentligt omfang anses for at skade dansk konkurrenceevne unødigt og dermed både beskæftigelsen og nationaløkonomien, uden alt i alt at forbedre sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø.

Jeg har forståelse for, at der kan være udfordringer med at omstille sig de nye godkendelsesregler, og jeg er derfor også lydhør over for branchens bekymringer. Det er ikke ministeriets opfattelse, at dansk konkurrenceevne skades som følge af de nye godkendelsesregler. Det vil derimod være lettere at eksportere danske produkter, når det danske regelsæt bliver mere strømlinet med EU-regler.

Lovforslaget sikrer, at der for alle køretøjer stilles krav, der svarer til typegodkendelsesforordningerne, herunder med hensyn til emissions- og støjledning, og der kan derfor forventes en forbedring af miljøforholdene.

#### **Vedr. tekniske tjenester**

BilsynsBranchen påpeger endvidere, at kravet om verifikation af køretøjernes tekniske egenskaber ved en tekniske tjeneste ikke omfatter nationale individuelle godkendelser, og at de tekniske tjenester sagtens kunne udgøres af de i dag muliggjorte prøvningsinstanser uden at indføre omfattende yderligere krav til disse.

#### **Transport- og Boligministeriets kommentar**



Et af hovedprincipperne i typegodkendelsesforordningerne er, at tekniske tjenester skal verificere nye køretøjers overensstemmelse med de tekniske krav. For national individuel godkendelse, jf. forordning 2018/858, er der mulighed for at fastsætte alternative krav, som i videst mulig omfang svarer til det niveau, der er sikret ved forordningen.

Det er ikke ministeriets vurdering, at prøvningsinstanserne som de kendes i dag, kan udgøre et alternativ til de anerkendte tekniske tjenester. Prøvningsinstanserne er ikke akkrediterede, og prøvningsmetoderne er tilpasset til de nuværende danske regler. Det er dog Færdselsstyrelsens vurdering, at prøvningsinstanserne har gode forudsætninger for at opnå en akkreditering og dermed virke som tekniske tjenester også.

### **Vedr. tredjepartsorganer**

BilsynsBranchen anfører i deres andet høringssvar, at de finder det strengt nødvendigt for dansk bevarelse af arbejdspladser, konkurrenceevne, kompetencer og nationaløkonomi, at der også vil kunne udpeges tredjepartsorganer mhp. opnåelse af nationale individuelle godkendelser af nye køretøjer.


### **Transport- og Boligministeriets kommentar**

Det er ikke Transport- og Boligministeriets opfattelse, at bevarelse af arbejdspladser, konkurrenceevne, kompetencer og nationaløkonomi forudsætter, at der udpeges tredjepartsorganer til afprøvning og kontrol af et nyt køretøj, hvortil der ønskes en national individuel godkendelse.

Som det fremgår af lovforslaget er det hensigten, at der i en bekendtgørelse vil blive fastsat krav til tredjepartsorganerne. Der kan for eksempel være krav til de kompetencer, som tredjepartsorganerne skal være i besiddelse af, krav om overholdelse af internationale standarder samt krav om kvalitetsledelsessystemer, herunder krav om at kvalitetsledelsessystemet skal godkendes og løbende efterprøves af en form for kontrolinstans, som er godkendt af Færdselsstyrelsen.

Udpegelse som tredjepartsorgan vil på samme måde som udpegelse som teknisk tjeneste forudsætte visse etableringsudgifter, f.eks. i forbindelse med godkendelse og efterprøvelse af kvalitetsledelsessystemet og Færdselsstyrelsens udpegelse af tredjepartsorganet. Det vil derfor ikke være forventningen, at omkostningerne forbundet med etablering som tredjepartsorgan vil være væsentligt lavere, end omkostningerne forbundet med etablering som teknisk tjeneste.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht