



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
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 26. maj 2020 stillet mig følgende spørgsmål (L 151), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 5

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 20. maj 2020 fra Landbrug & Fødevarer m.fl. vedrørende godkendelse og syn af køretøjer, jf. L 151 - bilag 8?

Svar:

EU-typegodkendelse for alle påhængskøretøjer

Landbrug og Fødevarer anfører i deres henvendelse, at Havarikommisionen for Vejtrafikulykker har dokumenteret, at der ikke er sikkerhedsmæssig dokumentation for, at der forekommer ulykker med påhængskøretøjer og traktorer, som skyldes konstruktive fejl eller manglende vedligehold. Landbrugs- og fødevarerbranchen er derfor uforstående over for behovet for at indføre nationale særregler på området. Landbrug og Fødevarer m.fl. anmoder om transportministerens begrundelse for, hvorfor transportministeren vil indføre EU-typegodkendelse af alle påhængskøretøjer (efter forordning 167/2013) i større omfang end forordningen kræver. Landbrug og Fødevarer understreger, at 167/2013 ikke hænger sammen med forordning 858/2018.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Det er ikke korrekt, at alle påhængskøretøjer skal have tildelt en EU-typegodkendelse efter forordning 167/2013. Kravet om EU-typegodkendelse af påhængskøretøjer gælder for de påhængskøretøjer, der fremstilles i ubegrænsede serier. Det vil sige, at et enkelt opbygget påhængskøretøj skal være individuel godkendt i henhold til en national godkendelsesordning, som det fremgår af lovforslaget. Det er forventningen, at den nationale godkendelsesordning for individuelle godkendelser træder i kraft 1. januar 2022.

Det bemærkes, at alle medlemsstater er forpligtet til at kunne udstede EU-typegodkendelser af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i henhold til forordning 167/2013.

Individuelle godkendelser

Landbrug og Fødevarer anfører i deres henvendelse, at det heller ikke er et krav i forordning 167/2013, at individuelle køretøjer eller små serier skal gennem en national godkendelsesproces. I lyset af at der ikke har været konstruktive ulyk-



ker med disse køretøjer anmoder Landbrug og Fødevarer transportministeren redegøre for behovet for disse nationale særregler? Branchen stiller sig uforstående overfor, at det jf. høringsnotatet ikke betyder noget økonomisk for producenterne og brugerne, hvis der indføres krav om en dokumentation fra en akkrediteret teknisk tjeneste samt en efterfølgende kontrol af Færdselsstyrelsen.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Forordning 167/2013 gælder for EU-typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der fremstilles i ubegrænsede serier og national typegodkendelse af køretøjer, der fremstilles i små serier.

Forordningen har som bekendt direkte virkning i medlemsstaterne. Det indebærer, at f.eks. kravene til de erhvervsdrivendes forpligtelser, kravene til tekniske tjenester og de tekniske krav fremgår af typegodkendelsesforordningerne.

For så vidt angår national typegodkendelse kan en medlemsstat dog fritage for en eller flere af forordningens krav, forudsat at medlemsstaten specificerer alternative krav, som sikrer et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i højest mulig grad svarer til det niveau, der er sikret ved forordningen. Færdselsstyrelsen har den 19. maj 2020 sendt et udkast til bekendtgørelse om godkendelse af landbrugs- og skovbrugskøretøjer i offentlig høring. Bekendtgørelsesudkastet indeholder supplerende bestemmelser om f.eks. ansøgningsprocedure, sprogkrav og fastsætter endvidere alternative krav i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, hvor det vurderes hensigtsmæssigt.

I forhold til individuel godkendelse af et landbrugskøretøj er det korrekt, at forordning 167/2013 ikke finder anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer. Det fremgår dog af forordning 167/2013, at Kommissionen senest den 31. december 2022 skal fremlægge mulighederne for at inkludere individuelle godkendelse af landbrugskøretøjer i forordningen på grundlag af harmoniserede krav. Det forhold, at forordning 167/2013 ikke finder anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer, betyder dog ikke, at der ikke må fastsættes tekniske og administrative krav til enkelte landbrugskøretøjer. Det er derimod op til de enkelte medlemsstater selv at fastsætte en ordning for individuelle køretøjer.

Forordningerne regulerer alene godkendelse af nye køretøjer, hvorfor godkendelse af ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer ikke er omfattet. Med lovforslaget foreslås det at etablere en national godkendelsesordning, hvorefter kontrollen med sådanne køretøjer foretages af et tredjepartsorgan, der uafhængigt og upartisk kan sikre, at de konstruktive ændringer, der er foretaget på et køretøj, og som medfører, at køretøjets oprindelige godkendelse bortfalder, er udført i overensstemmelse med de tekniske krav, der skal sikre, at køretøjet efter ombygningen er i en miljømæssig og trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig stand, således at køretøjet ikke efterfølgende udgør en fare.



Det foreslås, at der indrettes en godkendelsesproces for køretøjer, som ikke er omfattet af forordningen, men som flugter med den godkendelsesproces, der følger af de tre forordninger 167/2013, 168/2013 og 2018/858. Det vil sige, at der vil være samme tredelte proces, hvor 1) en fabrikant fremstiller køretøjer, 2) et uvildigt teknisk tredjepartsorgan/teknisk tjeneste afprøver køretøjer, og 3) en kompetent myndighed, der udsteder en endelig godkendelse. Ved at indrette de nationale godkendelsesprocesser efter EU-reglerne opnås en ensartet og mere overskuelig proces til gavn for såvel branchen som afprøvende instanser og godkendelsesmyndigheden. Samtidig sikres også det bedste mulige grundlag for at understøtte trafikikkerheden og miljøet, da både nye køretøjer og brugte køretøjer med konstruktive ændringer, hvad enten køretøjet er omfattet af EU-reglerne eller nationale regler, bliver kontrolleret og godkendt af instanser med samme faglige kompetencer.

I dag er der ingen kontrol eller godkendelse af individuelle påhængskøretøjer til traktorer, som fremstilles i Danmark. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at køretøjer som færdes på det offentlige vejnet og dermed er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde skal kontrolleres og godkendes med henblik på at understøtte trafikikkerheden og miljøet. For alle køretøjer – uanset om der fremstilles flere køretøjer af samme slags eller om der kun fremstilles et enkelt køretøj – er der behov for, at en uafhængig tredjepart foretager en kontrol af, om køretøjerne er i overensstemmelse med de relevante tekniske krav, og at køretøjerne godkendes ved en kompetent myndighed.

På flere udvalgte tekniske emneområder, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, vil det være muligt for fabrikanten selv at udføre prøvninger m.v. af køretøjer. Det gælder f.eks. belsningsanlæg, typeplade, vægt og dimensioner samt styrke af bagkofanger. Fabrikanters adgang til at udføre prøvninger m.v. skal ses som et frivilligt alternativ til anvendelse af tekniske tjenester. I forhold til national individuel godkendelse af et ibrugtaget landbrugskøretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, vil der ikke blive tale om, at alle efterfølgende ændringer på et allerede godkendt landbrugskøretøj skal godkendes. Der vil tale om ændringer over en bagatelgrænse, hvor det vurderes, at der er behov for kontrol og godkendelse af ændringerne, for at sikre, at køretøjet efter ombygningen er i en miljømæssig og trafikikkerhedsmæssig forsvarlig stand, således at køretøjet ikke efterfølgende udgør en fare.

Krav om dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav og Færdselsstyrelsens efterfølgende behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer vil medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, som dog ikke vurderes at være over bagatelgrænsen på henholdsvis 4 mio. kr. for administrative konsekvenser og 10 mio. kr. for øvrige efterlevelseseffekter.

Pr. 1. september 2020 bliver det muligt at få udstedt en EU-typegodkendelse af landbrugskøretøjer der fremstilles i ubegrænsede serier eller national typegod-



kendelse af landbrugskøretøjer, der fremstilles i små serier. Det vil sige, at der i dag ikke udstedes sådanne godkendelser, hvorfor der ikke er et egentligt sammenligningsgrundlag, og det derfor er vanskeligt at anføre, hvor mange godkendelser Færdselsstyrelsen vil skulle behandle.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser m.v.

Landbrug og Fødevarer m.fl. anmoder i deres henvendelse transportministeren om at redegøre for de administrative, erhvervsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser ved at indføre de i § 1 a. typegodkendelser for landbrugskøretøjer, der ellers ikke er omfattet af EU-krav om typegodkendelser.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Lovforslagets § 1 a omhandler motorkøretøjer m.v., som omfattet af forordning 2018/858, hvorfor det lægges til grund, at der menes en henvisning til lovforslagets § 1 c om traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, som omfattet af forordning 167/2013.

Det er ikke et krav, at alle landbrugskøretøjer fremadrettet skal have en EU-typegodkendelse. F.eks. vil en ibrugtaget traktor med konstruktive ændringer eller et nyopbygget påhængskøretøj ikke være omfattet af typegodkendelsesreglerne. Sådanne køretøjer vil på sigt omfattes af reglerne om national individuel godkendelse af et bestemt køretøj.

De samlede omkostninger ved indførelse af nye godkendelsesordninger er ikke muligt at angive. Omkostningerne ved fremstilling af køretøjerne, herunder afprøvningen ved tekniske tjenester, er uden for Transport- og Boligministeriets område, da det er de tekniske tjenester selv, der fastsætter prisen for udførelse af de enkelte prøvninger og kontroller.

I forhold til omkostningerne ved Færdselsstyrelsens godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder er det p.t. vurderingen, at det vil tage i gennemsnit 10 timer at behandle en ansøgning om national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Med lovforslaget foreslås en gebyrfinansiering med en timepris på mellem 700 og 1.000 kr. Behandlingen af en ansøgning om national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier skønnes på den baggrund at koste 7-10.000 kr. Sagsbehandlingstiden i forhold til en godkendelse vil dog afhænge af kompleksiteten og omfanget af den enkelte sag, hvorfor gebyret i sagens natur kan variere.

Brancheinddragelse

”Med henvisningen til § 1 a i lovforslaget anmoder Landbrug og Fødevarer m.fl. transportministeren om, at oplyse i hvilket omfang de berørte brancher vil blive inddraget i udformningen af regelsættet for typegodkendelser.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Reglerne om EU-typegodkendelse af køretøjer fremstillet i ubegrænset serier og national typegodkendelse af køretøjer, som fremstilles i små serier, er fastsat



i forordning 167/2013 på samme måde som forordning 168/2013 om to- og trehjulede køretøjer samt forordning 2018/858 om motorkøretøjer. Forordningerne har direkte virkning i medlemsstaterne. Det indebærer, at f.eks. kravene til de erhvervsdrivendes forpligtelser, kravene til tekniske tjenester og de tekniske krav fremgår direkte af typegodkendelsesforordningerne.

For så vidt angår national typegodkendelse kan en medlemsstat fritage for en eller flere af forordningens krav, forudsat at medlemsstaten specificerer alternative krav, som sikrer et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i højest mulig grad svarer til det niveau, der er sikret ved forordningen. Færdselsstyrelsen har den 19. maj 2020 udsendt et udkast til bekendtgørelse om godkendelse af landbrugs- og skovbrugskøretøjer i offentlig høring. Bekendtgørelsesudkastet indeholder supplerende bestemmelser om f.eks. ansøgningsprocedure, sprogkrav og fastsætter endvidere alternative krav i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, hvor det vurderes hensigtsmæssigt.

Det er hensigten, at reglerne om national individuel godkendelse af et nyt landbrugskøretøj og reglerne om national individuel godkendelse af et ibrugtaget landbrugskøretøj med konstruktive ændringer, eller som importeres fra et tredjeland, træder i kraft fra 1. januar 2022 af hensyn til branchens omstillingsmuligheder.

For at opdatere reglerne om godkendelse af køretøjer, herunder de tekniske krav, har Færdselsstyrelsen iværksat et projekt, hvis formål dels har været at gennemføre de relevante forordninger og dels at revidere og modernisere reglerne på det køretøjstekniske område. Som en del af projektet har Færdselsstyrelsen nedsat en følgegruppe med tilhørende undergrupper, som består af repræsentanter fra branchen, således at der er en undergruppe til forordning 2018/858 om motorkøretøjer, forordning 168/2013 om to- og trehjulede køretøjer, forordning 167/2013 om landbrugs- og skovbrugskøretøjer samt en undergruppe om tekniske tjenester.

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen vil fortsætte dialogen og inddrage følgegruppen og de tilhørende undergrupper i forhold til det videre arbejde med de nationale godkendelsesordninger.

Periodisk syn af landbrugskøretøjer

Under henvisning til bemyndigelsesbestemmelsen i lovforslaget § 2, stk. 1, anmoder Landbrug og Fødevarer m.fl. transportministeren om at bekræfte, at man ikke et på senere tidspunkt vil underlægge landbrugskøretøjer krav om periodisk syn?

Transport- og Boligministeriets kommentar



§ 2, stk. 1, i den gældende synslov, fastsætter regler om, hvilke køretøjer Færdselsstyrelsen kan indkalde til periodisk syn. Køretøjstyperne er under løbende udvikling, og de definitioner, der fremgår af synsloven i dag, er ikke i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i EU. Bestemmelsen foreslås ændret til en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren har mulighed for løbende at kunne tilpasse periodesynsreglerne til de relevante køretøjstyper. Der kan dog være et behov for at foretage enkelte tilpasninger og præciseringer for sikre overensstemmelse mellem køretøjstyperne og definitionerne, ligesom det ikke kan udelukkes, at EU-reglerne om periodisk kontrol udvides til at omfatte andre køretøjstyper end dem, der er omfattet af reglerne i dag.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht