



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 11. juni 2020
J. nr. 2020-4573

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (L 151), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra (MF) Hans Christian Schmidt (V).

Spørgsmål nr. 13:

Vil ministeren uddybe, hvorfor den alternative godkendelsesmulighed, jf. forslag til § 1 e, stk. 2, kun skal gælde for brugte køretøjer, jf. § 1 f, stk. 1, nr. 3-6 og ikke tilsvarende for nye køretøjer, jf. § 1 a, stk. 1, nr. 5 (national individuel godkendelse)? Ministeren bedes særligt forholde sig til, hvilke bestemmelser i forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer m.v., som ministeren anser for at forhindre anvendelsen af den alternative godkendelsesprocedure til nationale individuelle godkendelser af nye køretøjer. Ministerens opmærksomhed henledes på, at der i høringsnotatet ikke gives nogen nærmere forklaring på, hvorfor denne mulighed i lovforslaget er afgrænset til de i § 1 f, stk. 1, nr. 3-6, nævnte køretøjer, udover at det er ministeriets vurdering, at alle nye køretøjer – uanset om der er tale om et eller flere af samme køretøjer – skal kontrolleres ved en teknisk tjeneste, således at godkendelsesprocessen for nye køretøjer er det samme.

Svar:

Jeg skal indledningsvist gøre opmærksom på, at der ikke er en "alternativ" godkendelsesmulighed, jf. lovforslagets § 1 e, stk. 2. Køretøjer, som omfattet af § 1 f, omhandler bl.a. ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer, som skal godkendes af Færdselsstyrelsen (som godkendende myndighed) på baggrund af en uvildig tredjepartskontrol, som foretages af et tredjepartsorgan. Tilsvarende skal nye køretøjer, som er omfattet af §§ 1 a- 1 c, godkendes af Færdselsstyrelsen på baggrund af et uvildigt tredjepartsorgan, som foretages af en teknisk tjeneste. Både de tekniske tjenester og tredjepartsorganerne skal udpeges af Færdselsstyrelsen. Med lovforslaget foreslås samme godkendelsesproces for alle køretøjer.

Det fremgår af art. 67, stk. 1, i forordning 2018/858, at den typegodkendende myndighed har ansvaret for vurdering, udpegelse, notifikation og overvågning af tekniske tjenester. Desuden fremgår det af samme bestemmelse, at myndigheden kan beslutte, at vurderingen og overvågningen af tekniske tjenester skal foretages af et nationalt akkrediteringsorgan.



Forordning 2018/858 indeholder således mulighed for, at en myndighed selv kan vurdere og overvåge de tekniske tjenester. Færdselsstyrelsen besidder dog ikke samme kompetenceniveau som det nationale akkrediteringsorgan, og det forventes, at det vil kræve forholdsmæssigt store ressourcer og omkostninger at opnå og opretholde den nødvendige viden og rette kompetencer til at løfte denne opgave i styrelsen. Det er derfor vurderingen, at akkreditering af tekniske tjenester ved det nationale 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 forordningen.

Det fremgår af art. 67, stk. 2, 3. afsnit, i forordning 2018/858, at aktiviteter i forbindelse med vurdering og overvågning af tekniske tjenester, der kun beskæftiger sig med nationale individuelle godkendelser meddelt i overensstemmelse med art. 45 eller med nationale typegodkendelser af køretøjer fremstillet i små serier meddelt i overensstemmelse art. 42, er undtaget fra peerevaluering.

Det fremgår således af forordning 2018/858, at det er tekniske tjenester, der kontrollerer alle køretøjer, som omfattes af forordningen, forud for myndighedens godkendelse af køretøjerne, herunder kontroller i forbindelse med national individuel godkendelse.

I forhold til tredjepartsorganer er det hensigten at udpege tredjepartsorganer til mindre prøvningsområder og ud fra lempeligere krav end dem, der stilles til tekniske tjenester. Ordningen med tredjepartsorganer bygger på tilsvarende principper som tekniske tjenester. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det er hensigten, at der i en bekendtgørelse vil blive fastsat regler om krav til f.eks. kompetencer, overholdelse af standarder, anvendelse af kvalitetsledelsessystemer, herunder krav om godkendelse og efterfølgende afprøvning af kvalitetsledelsessystemet ved en form for kontrolinstans, som er udpeget af Færdselsstyrelsen. Endvidere fremgår det, at det er hensigten, at der fastsættes regler om vurdering og overvågning af tredjepartsorganerne, herunder at enten Færdselsstyrelsen eller en instans, som bemyndiget hertil af Færdselsstyrelsen, skal foretage vurdering og overvågning af tredjepartsorganerne. Det er ikke med lovforslaget fastsat, hvilke tredjepartsorganer der kan foretage de specifikke prøvninger, kontroller m.v. af f.eks. ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer.

Hensigten med tredjepartsorganer er, at disse kan udpeges til prøvning af ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer, eller ibrugtagne køretøjer som er importeret fra et tredjeland, med henblik på at sikre, at køretøjet er i overensstemmelse med de tekniske krav. Det kan f.eks. være køretøjer, hvorpå der allerede er en typegodkendelse eller en individuel godkendelse, men som ombygges, således at køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin godkendelse. De prøvninger m.v., et tredjepartsorgan i disse tilfælde skal gen-



nemføre, vil ikke være nær så komplicerede og omfattende, som de prøvninger m.v. en teknisk tjeneste vil skulle udføre på et nyt opbygget køretøj eller et unikt fremstillet køretøj.

Jeg skal dog gøre opmærksom på bemærkningerne til § 1 a, stk. 2, § 1 b, stk. 2 og § 1 c, stk. samt § 1 e, stk. 4, hvorefter der kan fastsættes regler om, at fabrikanter kan udføre prøvninger og udstede erklæringer for køretøjers overholdelse af de relevante tekniske krav.

I henhold til art. 45, stk. 1, i forordning 2018/858, kan medlemsstaterne beslutte at undtage et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej, fra forpligtelsen til at overholde en eller flere af denne forordnings krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag II, forudsat at disse medlemsstater har pålagt relevante alternative krav. Alternative krav er i forordningens art. 3, nr. 55, defineret som administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag II.

Det er på baggrund af ovenstående vurderingen, at ordningen med tredjepartsorganer, som udpeges til mindre prøvningsområder og ud fra lempeligere krav, ikke kan sikre samme høje niveau, som kræves efter forordning 2018/858, hvorfor tredjepartsorganer ikke kan anvendes til verifikation af nye køretøjers overensstemmelse med de tekniske krav.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht