



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. 2

Vil ministeren uddybe sin kommentar til høringssvaret fra Landbrug & Fødevarer? Ministeren bedes særligt, men ikke udelukkende, tage udgangspunkt i spørgsmålet om det tidsmæssige aspekt i at kunne opfylde lovens nye krav til godkendelser, hvorvidt der er tale om en overimplementering i forhold til godkendelser af landbrugets køretøjer og herunder, om ministeren ser en mulighed for justeringer og fleksibilitet i kravene til godkendelse af landbrugets køretøjer.

Svar:

Vedr. spørgsmålet om overimplementering

Landbrug og Fødevarer anfører i deres første høringssvar, at der på området for landbrugskøretøjer er tale om en overimplementering af den relevante EU-forordning, da forordningen ikke omfatter individuelle godkendelser af køretøjer, og at reglerne bør fortsætte, som de er nu. Landbrug og Fødevarer fastholder i andet høringssvar, at det ikke er et krav i forordningen, at individuelle køretøjer skal igennem en national godkendelsesproces, og at det anses for så voldsomt bebyrdende, at det vil kunne lukke produktionen af individuelle køretøjer, da omkostningerne kun kan fordeles på ét køretøj – og ikke på flere som små serier eller EU-type-serier som forordningen kræver skal gennem teknisk tjeneste. En sådan omkostning på individuelle køretøjer, der vil skulle gennem en teknisk tjeneste for godkendelse i Danmark, kan ikke honoreres.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Det er korrekt, at forordningen om landbrugs- og skovbrugskøretøjer (167/2013) ikke finder anvendelse på national individuel godkendelse af et enkelt køretøj. Der er derfor behov for at regulere området nationalt. Det anses ikke for overimplementering at indrette supplerende nationale godkendelsesprocesser efter EU-godkendelsesprocesserne. Nationale krav, der tager udgangspunkt i forordningens krav, er den trafiksikkerhedsmæssige bedste løsning, så der gælder samme grad af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse for alle landbrugs- og skovbrugskøretøjer. Men det er klart, at de nationale ordninger inden for den målsætning så vidt muligt skal indrettes på en måde, som



ikke bebyrder de danske erhverv unødigt. Denne ramme er ministeriet og Færdselsstyrelsen helt opmærksomme på i det forestående arbejde med at fastlægge de nationale ordninger.

Vedr. spørgsmålet om forceret lovændring

Landbrug og Fødevarer giver i deres første høringssvar udtryk for, at de er bekymret for at ændre synsloven, når der er mange ubekendte og spørgsmål. Landbrug og Fødevarer er endvidere nervøse for, at der med lovforslaget sættes nogle rammer, som Landbrug og Fødevarer ikke helt kan gennemskue konsekvenserne af, fordi meget af indholdet fortsat er ukendt. Blandt andet ift. de tekniske tjenester, den kommende procedure, omkostninger m.v. Endvidere anser Landbrug og Fødevarer det ikke for rimeligt, at så omfattende regelændringer på området for landbrugskøretøjer hastes igennem pga. en dato, der ikke inkluderer dette erhverv, og at mange ting ikke er klar endnu, og at det kan være svært at se, hvordan det skal være klar til den 1. september 2020.

Transport- og Boligministeriets kommentar

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 også bemyndigelsesbestemmelser til på en række områder 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.

Godkendelsesreglerne er i vidt omfang reguleret ved de tre typegodkendelsesordninger, som er omtalt i lovforslaget. Forordninger har 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.

De to typegodkendelsesforordninger om to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer er fra 2013 og burde allerede nu være inkorporeret i Danmark. Der er behov for en gennemgribende oprydning på godkendelsesområdet, som desværre på regelfronten har været forsømt gennem en længere årrække.

Den 1. september 2020 finder den ny forordning fra 2018 om godkendelse af motorkøretøjer anvendelse i Danmark, hvilket er baggrunden for, at denne tidsramme benyttes som en oplagt lejlighed til en generel opdatering af de danske regler og godkendelsesprocesser.

Branchen har i høringssvarene og over for Færdselsstyrelsen givet udtryk for bekymring for, om det er muligt at nå at indføre nye ordninger for individuel godkendelse af et enkelt køretøj inden den 1. september 2020, hvor lovforslaget træder i kraft. Det har regeringen lyttet til og har på den baggrund besluttet at ændre lovforslaget i forhold til høringsversionen, så transportministeren kan



fastsætte ikrafttrædelsestidspunkter for national individuel godkendelse af et køretøj, som ligger senere end 1. september 2020. Det er forventningen, at alle nye godkendelsesordninger kommer til at gælde i Danmark senest den 1. januar 2022, hvormed branchen får tid til at omstille sig.

Vedr. ensretning af processer for alle køretøjer

Landbrug og Fødevarer angiver i deres første høringssvar, at de er bekymret for, at rammen for gennemførelse af de tre typegodkendelsesforordningerne er valgt pga. forordning om motorkøretøjer, som overordnet set favner autobran-chen, og at landbrugserhvervet og agroindustrien kan blive påvirket væsentligt negativt, fordi disse skæres over én kam med autobran-chen og rammerne for forordningen om motorkøretøjer.

Transport- og Boligministeriets kommentar

Regelgrundlaget for godkendelse af køretøjer, herunder de køretøjstekniske krav, har udviklet sig gradvist med udviklingen af EU's rammebestemmelser om godkendelse af køretøjer, systemer m.v. og er ikke i tilstrækkelig grad opda-teret i dansk ret. Der er derfor behov for en gennemgribende oprydning og op-datering på godkendelsesområdet.

Godkendelsesreglerne er i vidt omfang baseret på de tre EU-typegodkendelsesforordninger. Det betyder, at nogle køretøjer vil være omfat-tet af EU-godkendelsesordninger, og andre køretøjer vil være omfattet af nati-onalt fastsatte godkendelsesordninger. Konsekvensen er, at reglerne på områ-det hurtigt bliver tunge og komplicerede, hvis de ikke så vidt muligt er ensarte-de og overskuelige for såvel branchen som myndighederne.

Med de tre typegodkendelsesforordninger fastlægges samme specifikke tilgang til, hvordan køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder skal godkendes af relevante instanser i EU. Denne godkendelsesproces indeholder tre primære aktører:

- 1) En fabrikant, som fremstiller køretøjer eller komponenter m.v. hertil,
- 2) en teknisk tjeneste, der foretager uvildige prøvninger af fabrikantens produkter, og
- 3) en myndighed, som på baggrund af den tekniske tjenestes prøvninger endeligt godkender køretøjet.

I forhold til godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af de tre typegod-kendelsesforordninger, vil det være op til de enkelte medlemsstater at fastsætte nationale godkendelsesordninger. Det foreslås med lovforslaget, at der indret-tes en godkendelsesproces, som flugter med den godkendelsesproces, der følger af forordningerne. Det vil sige, at der vil være samme ovennævnte, tredelte proces, hvor en fabrikant fremstiller køretøjer, et uvildigt tredjepartsorgan af-prøver køretøjer, og Færdselsstyrelsen der udsteder en endelig godkendelse.

Det er væsentligt, at køretøjer, der skal køre på det danske vejnet, er blevet afprøvet og godkendt af uvildige instanser. På den måde sikres det, at køretø-



jerne opfylder alle relevante tekniske krav og understøtter en bedre trafik-sikkerhed og et bedre miljø i Danmark.

Vedr. økonomiske konsekvenser

Landbrug og Fødevarer anfører, at der intet står i lovforslaget om, hvad det vil koste med de nye processer for landbrugskøretøjerne, særligt ikke den overimplentering man vil få ift. individuelle køretøjer.

Transport- og Boligministeriets kommentar

De samlede omkostninger for godkendelse af landbrugskøretøjer er ikke muligt at beregne, idet en opgørelse af omkostningerne ved fremstilling af køretøjerne eller den tekniske gennemgang ved en teknisk tjeneste er uden for Færdselsstyrelsens rækkevidde. De tekniske tjenester fastsætter selv prisen for udførelse af de enkelte prøvninger og kontroller.

I forhold til omkostningerne ved Færdselsstyrelsens behandling af en ansøgning om godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder er det på nuværende tidspunkt vurderingen, at det vil tage i gennemsnit 10 timer at behandle en ansøgning om national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Sagsbehandlingstiden i forhold til en godkendelse afhænger af kompleksiteten og omfanget af den enkelte sag.

Vedr. periodisk syn

Landbrug og Fødevarer ønsker ved første og andet høringssvar at fastholde den nuværende faste definition af, hvilke køretøjer der omfattes af registrering og periodisk syn, i stedet for ændringen til en bemyndigelse, da det giver ministeren kompetence til at fastsætte, hvem det bør være.

Transport- og Boligministeriets kommentar

§ 2, stk. 1, i den gældende synslov, fastsætter regler om, hvilke køretøjer Færdselsstyrelsen kan indkalde til syn. Køretøjstyperne er under løbende udvikling, og de definitioner, der fremgår af synsloven i dag, er ikke sammenfaldende 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.

I forhold til, hvilke køretøjer der omfattes af registreringspligt, henhører sådanne spørgsmål under Skatteministeriets ressort.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht