



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 17. juni 2020
J. nr. 2020-4573

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (L151), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 21:

Vil ministeren kommentere talepapiret fra Dansk Bilbranceråds foretræde for udvalget 16/6-20 om implementeringen af forordning nr. 858/2018, jf. L 151 – bilag 13?

Svar:

Det fremgår af talepapiret, at det totale antal enheder, der omfattes af den nye synslov, udgør 200.000 køretøjer. Det skal hertil bemærkes, at det for en stor andel køretøjer betyder, at køretøjerne ikke skal godkendes af Færdselsstyrelsen. Det vil f.eks. være syn af køretøjer, hvor køretøjssejer ønsker at få registreret en anden dato i forbindelse med indkaldelse til periodisk syn, hvilket kan være tilfældet i forbindelse med køb af brugt bil, hvor køber gerne vil have en nysynet bil. Disse syn anses i dag som værende et registreringssyn, og er en væsentlig del af de 200.000 køretøjer, der refereres til. Der kan desuden være tale om omregistrering af køretøjer i forbindelse med overdragelse af et køretøj mellem samlevende, eller montering af en tilkoblingsanordning, som er godkendt af fabrikanten, der indestår for, at det pågældende anhængertræk kan monteres på køretøjet.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der samlet set for alle køretøjstyper - nye som ibrugtagne - vil være tale om 15.000-20.000 køretøjer, der skal afprøves forud for Færdselsstyrelsens godkendelse. Det skal påpeges, at denne afprøvning ikke i alle tilfælde betyder, at køretøjet skal forbi en teknisk tjeneste, da der er tekniske emneområder, som fabrikanten alene kan dokumentere.

Det fremgår endvidere af talepapiret, at det er et ønske, at man udnytter de fleksible muligheder, der ligger i forordningens artikel 45 om alternative krav til nationale individuelle godkendelser, hvilket indtil nu ikke har været i Færdselsstyrelsens interesse. Det skal hertil bemærkes, at dette ikke er korrekt. Lovforslaget er ved den supplerende høring blevet præciseret således, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 om national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier og artikel 45 om national individuel godkendelse af et køretøj. Ligeledes er det blevet



præciseret, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om visse tekniske emneområder, hvor fabrikanten selv kan udføre prøvninger og udstede erklæringer, der dokumenterer køretøjernes overensstemmelse med de relevante tekniske krav.

Disse muligheder for at fastsætte alternative krav har Færdselsstyrelsen udnyttet ved udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. og tilsvarende ved udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v. samt udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugskøretøjer m.v. I de tre udkast er der vedhæftet et bilag, som indeholder alternative tekniske krav til køretøjer, som fremstilles i små serier. Færdselsstyrelsen oplyser, at der for hele lastbiler, hvortil der ansøges om national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, er 62 emneområder, der på den ene eller anden måde skal kontrolleres. Når der er tale om opbyggede køretøjer i sidste etape, f.eks. en lastbil, vil det typisk forholde sig således, at køretøjet under de første trin af opbygningen har fået kontrolleret 47 emneområder. Det betyder for opbyggeren i sidste trin, at der er 15 emneområder tilbage, hvorefter opbyggeren selv kan dokumentere overensstemmelse med de tekniske krav, eller hvor opbyggeren indhenter dokumentation herfor. I sådanne tilfælde vil der ikke være behov for, at en teknisk tjeneste skal kontrollere og afprøve køretøjet. Det er dog under forudsætning af, at opbyggeren ikke ændrer på noget, som allerede er typegodkendt. Såfremt der f.eks. ændres på udstødningssystemet, vil en teknisk tjeneste skulle udføre en ny støjmåling. Såfremt de mindre opbyggervirksomheder ikke selv er i besiddelse af personale, der er i stand til at dokumentere disse emneområder, kan opbyggervirksomhederne købe sig til denne ydelse ved én af de etablerede tekniske konsulenter, der allerede i dag hjælper de mindre virksomheder med dokumentation i forhold ansøgning om individuel godkendelse; de såkaldte godkendelseserklæringer. I forlængelse heraf skal det bemærkes, at det langt fra i alle tilfælde i forbindelse med en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, vil være påkrævet, at en teknisk tjeneste dokumenterer køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav.

I forhold til national individuel godkendelse af et bestemt køretøj skal det bemærkes, at gældende regler videreføres efter 1. september 2020, indtil det forventes, at den nye godkendelsesordning træder i kraft 1. januar 2022. De tekniske krav til individuelle køretøjer er derfor endnu ikke udarbejdet. Det er dog Færdselsstyrelsens forventning, at der vil blive fastsat alternative krav på linje med de alternative krav til national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Det vil således heller ikke være tilfældet for national individuel godkendelse, at alle emneområder skal kontrolleres ved en teknisk tjeneste. Er der på et nyt opbygget køretøj ikke i forvejen EU-typegodkendelse af chassis m.v., er det klart, at køretøjet skal afprøves af et uvildig tredjepartsorgan, der har kompetencerne til at kontrollere køretøjet for at sikre, at køretøjet er fremstillet i overensstemmelse med de relevante krav. Der er på det grundlag en klar forventning om, at mulighederne for at undtage fra forordningens krav i relation



til national individuel godkendelse, jf. artikel 45, udnyttes. Det vil dog ske inden for rammerne af forordningens artikel 45, som fastlægger, at medlemsstaterne skal pålægge alternative krav for de områder, der undtages fra forordningen. Man kan således ikke undtage en fabrikant for at skulle opfylde krav.

Det fremgår endvidere af talepapiret, at der ikke findes tekniske tjenester i Danmark, og at visse test af køretøjer er blevet gennemført i Tyskland. Jeg skal hertil bemærke, at det er korrekt, at der ikke er udpeget tekniske tjenester i henhold til forordning 2018/858 eller direktiv 2007/46. Det skyldes, at regelgrundlaget i dansk ret ikke er til stede i dag. Derudover har Færdselsstyrelsen oplyst mig, at styrelsen er blevet kontaktet af flere virksomheder, der ønsker at etablere sig som teknisk tjeneste i Danmark, og at der blandt andet er tale om virksomheder, der allerede er udpeget eller akkrediteret i andre EU-lande. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at omkostningerne til en teknisk tjeneste for en gennemsnitlig lastbilsopbygning vil stige mellem 50.000-300.000 kr. Der er som bekendt endnu ikke er udpeget tekniske tjenester i Danmark, der kan oplyse om virksomhedens priskatalog, men som det fremgår af mit svar til TRU spørgsmål 15, vil udgifterne kunne variere og vil naturligvis afhænge af, hvilket og hvor mange tekniske emneområder, der skal behandles af den tekniske tjeneste. Men som tidligere nævnt, vil der i forhold til en lang række emneområder ikke være krav om prøvning ved en teknisk tjeneste for en national færdiggørelse af et køretøj i sidste etape.

I forhold til kommentaren om gennemførelse af test omkring godssikring med tyske TÜV som teknisk tjeneste, kan det oplyses, at krav om godssikring i forhold til gældende standard ikke er en del af kravene i forbindelse med hverken national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier eller forventes at ville blive det i forhold til national individuel godkendelse.

Dansk Bilbrancheråd har vedlagt talepapiret en faktura fra den tekniske tjeneste TÜV-Nord, der har været i Danmark for at foretage prøvning i forhold til de tyske nationale regler for individuel godkendelse af en dansk skraldebil. Færdselsstyrelsen har oplyst mig, at de formoder, at fakturaen vedrører en dansk opbyggers salg til det tyske marked, da prøvningen er sket i henhold til de tyske nationale regler. Der er oven på fakturaen beskrevet, at fakturaen kun omhandler montering af lygter samt prøvning af masse og dimensioner. Øvrige krav er omhandlet af EU-typegodkendelser. Det fremgår af fakturaen, at det har kostet ca. kr. 29.000 at få den tekniske tjeneste til at prøve køretøjet. Af de kr. 29.000 er ca. kr. 10.500 fakturering for selve prøvningen og kontortid i forbindelse med skrivning af testrapporten. Det resterende beløb dækker udgifter til transport, hvilket vil bortfalde, når tekniske tjenester er etablerede i Danmark.

Det skal hertil bemærkes, at det i bilag til udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. er foreslået, at fabrikanten selv kan forestå og dokumentere prøvningen af disse to emneområder. Som tidligere nævnt forventes det, at der vil blive fastsat alternative krav til individuel godkendelse



af køretøjer på linje med de alternative krav til national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Danske køretøjsopbyggere vil derfor ikke få udgifter til sådanne prøvninger, da der ikke forventes at være krav herom i forhold til godkendelse af individuelle køretøjer.

Skraldebiler bygges ofte ens set i typegodkendelsessammenhæng. Det betyder, at sådanne køretøjer med fordel kan godkendes som en national lille serie. Denne nationale lille serie vil, jf. forordningens artikel 43, stk. 3, kunne anvendes i en anden medlemsstat, medmindre medlemsstaten har rimelig grund til at antage, at de relevante alternative krav, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke svarer til dens egne krav.

Det samme vil i øvrigt være gældende for en dansk individuel godkendelse, jf. forordningens artikel 46, stk. 3. Det må antages, at de nye metoder for både national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier og national individuel godkendelse vil simplificere og øge muligheden for eksport, da dokumentationsprocessen vil ligne den proces, der anvendes i andre EU-lande.

I forhold bemærkningerne i talepapiret om vægt og dimensioner og mulighederne for godkendelse af køretøjer i Danmark, vil jeg understrege, at der gælder bestemte krav til køretøjer, når de skal have en EU-typegodkendelse og alternative krav, når de skal godkendes efter de danske nationale regler med henblik på ibrugtagning eller markedsføring i Danmark. Som det også fremgår af bilaget til det udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v., betyder det, at det også efter 1. september 2020 vil være muligt at få godkendt køretøjer med de vægte og dimensioner, som det allerede i dag er muligt at få godkendt. Det kunne f.eks. være, hvis køretøjet er godkendt i Danmark i henhold til de nationale krav til vægt og dimensioner, som fremgår af nævnte bekendtgørelse, hvor de nationale danske krav tillader højere totalvægte og køretøjshøjder, end det er tilfældet i de fleste EU-lande.

Det fremgår afslutningsvist af talepapiret, at branchen gerne ser fabrikantansvar med fabrikanterklæringer og teknisk dossier som dokumentation og kontrol af opbygningerne i en opgraderet synsvirksomhed. I høringsnotat til lovforslaget fremgår det, at det er vurderingen, at forslaget om en alternativ national godkendelsesordning af motorkøretøjer, som omfattet af forordning 2018/858, der baserer sig på fabrikantens egenkontrol og et kompetenceløft i synsvirksomhederne, ikke vil sikre samme høje niveau, som den godkendelsesordning, der følger af forordningen. Ved fravigelse af forordningens krav i henhold til artikel 42 og 45 skal det sikres, at de alternative krav sikrer et tilsvarende niveau i forhold til det niveau, som er etableret ved forordningen. Jeg vil gerne understrege, at kontrollen ved en teknisk tjeneste ikke kan erstattes af et fabrikantansvar eller kontrol ved en synsvirksomhed, men jeg skal samtidigt bemærke, at det i forhold til national individuel godkendelse forventes at være et fåtal af emneområder, der skal kontrolleres ved en teknisk tjeneste.



Side 5/5

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht