



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Datum 2020
1020-4573

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 23. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L151, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 29:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 23/6-20 fra Dansk Bilbrancheråd, jf. L 151 – bilag 22?

Svar:

Jeg konstaterer, at Dansk Bilbrancheråd i henvendelsen tilkendegiver, at køretøjsopbyggerne er "helt indstillet på", at Færdselsstyrelsen er godkendende myndighed. Det har Dansk Bilbrancheråd, så vidt det er ministeriet bekendt, ikke tidligere givet udtryk for.

Denne nye oplysning ser jeg sådan set meget positivt på, fordi det gør forskellene på det, som Dansk Bilbrancheråd ønsker i forhold til den foreslåede alternative model, og det som foreslås med lovforslaget som fremsat, endnu mindre.

Det er vigtigt for mig at understrege, at vi ikke med besvarelsen af spørgsmål nr. 25 konkluderer, at det juridisk er umuligt at tilrette alternative godkendelsesmodeller, herunder at benytte andre end tekniske tjenester til at kontrollere og afprøve komponenter, køretøjer mv. inden godkendelse i Færdselsstyrelsen.

Det er dog ministeriets vurdering, at rækkevidden af mulighederne for at undtage efter artikel 45 i forordning 858/2018 er uklar. Hertil kommer, at det følger direkte af ordlyden af artikel 45, at der alene kan undtages fra forordningens krav, herunder krav fastsat i retsakter opført i forordningens bilag II, såfremt der pålægges relevante alternative krav, der i videst mulige omfang svarer til det niveau, der er sikret ved forordningen.

I forhold til spørgsmålet om, hvorvidt synsvirksomhederne kan anvendes som tekniske tjenester, betyder det, at synsvirksomhederne i givet fald skal varetage opgaven som den enhed, der kontrollerer og afprøver en komponent, et køretøj mv. inden godkendelse i Færdselsstyrelsen på samme niveau, som en teknisk tjeneste ville have gjort det. Ønsker en synsvirksomhed at agere som teknisk tjeneste, skal den ligesom alle andre virksomheder, der ønsker at agere som tekniske tjeneste, således leve op til kravene for at blive udpeget. Kan en syns-



virksomhed leve op til kravene, er der ikke nogen hindring for, at den kan blive udpeget som teknisk tjeneste.

Som bekendt er vi i dansk ret forpligtet til at tilvejebringe det retlige grundlag for, at tekniske tjenester kan virke i Danmark. Det er vi, fordi der ikke er mulighed for at fravige forordningens krav om kontrol ved en teknisk tjeneste, når der skal udstedes fx EU-typegodkendelser. Hertil kommer, at Færdselsstyrelsen allerede har fået tilkendegivelser om, herunder også fra synsbranchen, at der er interesse for at etablere sig som tekniske tjenester i Danmark. Det er på den baggrund vurderingen, at det vil være helt uhensigtsmæssigt – når vi 1) under alle omstændigheder er forpligtet og 2) har kendskab til interesse for at åbne markedet for tekniske tjenester i Danmark – ikke også benytter os af de tekniske tjenester i de godkendelsesordninger, som skal gælde i Danmark.

Tilrettelægger vi først en alternativ godkendelsesproces på området for nationale, individuelle godkendelser af nye motorkøretøjer, så er vi inden for rammerne af forordningen nødt til at administrere to parallelle godkendelsesspor, idet vi som nævnt ikke kan komme uden om at tilvejebringe grundlaget for en godkendelsesproces inklusiv kontrol ved tekniske tjenester.

Med de tekniske tjenester åbnes et nyt marked i Danmark, som ovenikøbet har seriøse aktørers interesse. Det er kun i branchens egen interesse, at dette nye kommercielle marked trives med flest mulige aktører. Det sikrer konkurrence på priserne og geografisk spredning i landet.

Det er også på den baggrund, at jeg ved adskillige lejligheder under lovforslagets behandling har tilkendegivet, at Transport- og Boligministeriet og Færdselsstyrelsen vil tage et udstrakt hensyn til at tilpasse de nærmere regler til nationale forhold og så vidt muligt ikke bebyrde branchen unødigt. Det betyder f.eks. at der på en række områder vil blive mulighed for, at fabrikanterne selv kan dokumentere overensstemmelse med relevante tekniske krav og sende ansøgning og dokumentation herfor direkte til godkendelse i Færdselsstyrelsen uden uvildig tredjepartskontrol ved f.eks. en teknisk tjeneste.

Endelig skal jeg slå helt fast, at denne sag ikke drives af en politisk dagsorden om at gøre livet besværligt for branchen med tab af omsætning, tab af arbejdspladser, øgede udgifter for kommunerne m.v. som følgevirkninger, som Dansk Bilbrancheråd har anført i deres henvendelser.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht