

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS20000-00265

Høringsnotat til bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v.

Færdselsstyrelsen har den 19. maj 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelse har ligeledes været offentliggjort på høringssportalen.

Høringsfristen udløb den 16. juni 2020.

Følgende organisationer har indsendt høringssvar: AutoConsult, BilsynsBranchen.dk, Motorhistorisk Samråd og SKAD.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører bekendtgørelsen, indgår ikke i notatet.

1. Brancheinddragelse

BilsynsBranchen.dk anfører, at synsvirksomhederne er blevet udelukket fra at deltage i de af bekendtgørelsesudkastene omhandlede godkendelsesprocesser.

AutoConsult finder det kritisabelt, at Færdselsstyrelsen ikke er gået i dialog med den nedsatte følgegruppe om den kæmpe opgave det er at implementere så gennemgribende ændringer på hele det køretøjstekniske område.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig ovenstående bemærkninger og kan oplyse, at Færdselsstyrelsen p.t. er ved at planlægge det forestående arbejde med at fastsætte af nye rammer for godkendelse af individuelle køretøjer, herunder inddragelse af branchen.

Det kan endvidere oplyses, at det ikke er Færdselsstyrelsens opfattelse, at der med denne bekendtgørelse – og de to andre bekendtgørelser, der bl.a. fastsætter supplerende bestemmelser og typegodkendelse af hhv. landbrugskøretøjer og motorkøretøjer – gennemføres gennemgribende ændringer på det køretøjstekniske område, idet der er tale om nye godkendelsesmuligheder. Hvis disse muligheder ikke ønskes udnyttet, kan individuelle køretøjer fremstilles og godkendes som i dag.

2. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

AutoConsult anfører, at bekendtgørelsesudkastet lægger op til forskellige tekniske krav for køretøjer i uendelig serie, køretøjer i små serier og køretøjer som godkendes individuelt, og at godkendelsesprocesserne vil blive væsentlige mere kompliceret for den gennemsnitlige køretøjsopbygger, der oftest opbygger motorcykler med specielle detaljer for at tilfredsstille kundens ønsker.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at bekendtgørelsen ikke vil medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser, som overstiger bagatelgrænsen på 10 mio. kr.

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at bekendtgørelsesudkastet ikke regulerer godkendelse af individuelle køretøjer. Reglerne om godkendelse af individuelle køretøjer er endnu ikke udarbejdet, men det forventes, at det nye regelsæt vil træde i kraft pr. 1. januar 2022.

For de virksomheder, der alene fremstiller individuelle køretøjer, vil bekendtgørelsen ikke medføre nye krav.

3. Agil regulering

AutoConsult vurderer, at den foreslåede godkendelsesprocedure med omfattende krav til test og test-rapporter vil have en væsentlig negativ indflydelse på virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at bekendtgørelsesudkastet ikke vil påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier, idet der kan ansøges om typegodkendelse af køretøjer, hvori der indgår nye teknologier, jf. artikel 40 i forordning 168/2013.

4. Høringsfrist

AutoConsult finder høringsperioden for urimelig kort (kun 15 dage), henset til begrænsninger på grund af Corona-virus og flere helligdage.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at høringsfristen har været fastsat til 4 uger, hvilket er Færdselsstyrelsens almindelige høringsfrist.

5. Ugennemskueligt regelsæt

Motorhistorisk Samråd påpeger, at regelsættet er ugennemskueligt, og det er for Motorhistorisk Samråd uvist, hvorvidt reglerne får virkning for medlemmernes køretøjer. Desuden ønsker Motorhistorisk Samråd historiske køretøjer undtaget fra bekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne om, at regelsættet virker uigennemskueligt. En forordning er umiddelbart gældende og skal ikke indføres i dansk ret, men det kan være nødvendigt at foretage visse gennemførelsesforanstaltninger. Dette bekendtgørelsesudkast supplerer forordningen og indeholder bl.a. administrative bestemmelser i forhold til selve ansøgningsprocessen, strafbestemmelser og alternative tekniske krav og afprøvningsmetoder i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer i små serier. Bekendtgørelsen kan derfor ikke stå alene, men skal læses i sammenhæng med forordning 168/2013.

Derudover kan Færdselsstyrelsen oplyse, at historiske køretøjer ikke er omfattet af bekendtgørelsen, idet bekendtgørelsen finder anvendelse på nye køretøjer, som fremstilles i ubegrænsede og små serier.

6. Sammenhæng til andre bekendtgørelser

AutoConsult anfører, at de alternative krav for nationale individuelle godkendelser af køretøjer, som fremstilles i små serier, opleves som særdeles omfattende ændringer (skærper) i forhold til gældende regler, som f.eks. detailforskrifter for køretøjer, bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v., bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport m.v.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsesudkastet ikke finder anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer, og at bekendtgørelsesudkastet derfor ikke påvirker de i høringssvaret nævnte bekendtgørelser.

Bekendtgørelsesudkastet fastsætter supplerende bestemmelser til forordning 168/2013, der fastsætter de administrative og tekniske krav i forbindelse med EU-typegodkendelse og national typegodkendelse af små serier.

Det skal bemærkes, at regelsættet om godkendelse af individuelle køretøjer ikke er udarbejdet, men det er forventningen, at det nye regelsæt vil træde i kraft pr. 1. januar 2022.

7. Begreber og definitioner

AutoConsult anmoder om en redegørelse af, hvad der forstås ved et "nyt" køretøj. Ligeledes savnes en generel henvisning til definitioner, jf. forordningen, så der undgås forvirring omkring de juridiske personer/enheder. Endvidere anfører AutoConsult, at der mangler en definition af "den erhvervsdrivende", som i denne bekendtgørelse kan blive pålagt en ikke ubetydelig udgift, og at definitionen før følge definitionen i forordningen. Endeligt anser AutoConsult det som væsentligt uheldigt, at færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter og koder for karrosseri som forordning 168/2013.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forordning 168/2013 ikke definerer anvendelsesområdet i forhold til "nye køretøjer". Forordningen fastsæt-

ter dog de administrative og tekniske krav til nye køretøjer, komponenter m.v. med henblik på at køretøjer m.v. markedsføres, ibrugtages eller registreres. Markedsføring, ibrugtagning og registrering er defineret i forordningens artikel 3.

I forhold til anvendelse af definitioner kan det oplyses, at forordning 168/2013 er umiddelbart gældende og ikke skal indføres i dansk ret. Det betyder, at det er forordningens definitioner, der er gældende, og at definitionerne af lovtekniske grunde ikke indføres i bekendtgørelsen.

I forhold til at færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter er Færdselsstyrelsen opmærksom på forskellene mellem køretøjsklasserne i de tre godkendelsesforordninger samt synsloven og køretøjsdefinitionerne i færdselsloven. Det skal samtidigt bemærkes, at synsloven angår godkendelse og syn af køretøjer, mens færdselsloven i hovedsagen er en adfærdslov.

8. Alternative krav til individuelle køretøjer

AutoConsult anfører, at der savnes mulighed for, at køretøjer der godkendes individuelt, som alternativ kan opfylde kravene for køretøjer fremstillet i små serier, jf. § 6, stk. 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsesudkastet ikke finder anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer. Bekendtgørelsesudkastet fastsætter supplerende bestemmelser til forordning 168/2013, der fastsætter de administrative og tekniske krav i forbindelse med EU-typegodkendelse og national typegodkendelse af små serier.

Det skal bemærkes, at regelsættet om godkendelse af individuelle køretøjer ikke er udarbejdet, men det er forventningen, at det nye regelsæt vil træde i kraft pr. 1. januar 2022.

9. Dispensationskrav i forhold til restkøretøjer

AutoConsult anfører, at det vil være ønskeligt, hvis det beskrives efter hvilke kriterier, der dispenseres, således at den nationale håndtering af området er klart for enhver.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at en afgørelse om dispensation træffes på baggrund af en konkret og individuel vurdering af den enkelte sag, og at det derfor ikke er muligt på forhånd, at fastsætte de kriterier, der kan dispenseres fra.

10. Virk

AutoConsult opfordrer til at tillade, at ansøgninger kan indsendes via e-mail, indtil blanketten er tilgængelig på Virk og ved nedbrud i Virk, ligesom Færdselsstyrelsen opfordres til at sikre, at systemet kan håndtere tilstrækkelige store datamængder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at blanketterne er tilgængelige på Virk fra den 1. september 2020. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at der skulle være problemer med nedbrud i Virk.

Det skal endvidere bemærkes, at Færdselsstyrelsen har sikret sig, at systemerne kan håndtere store datamængder. Der er etableret løsninger, der sikrer, at virksomheder kan uploade store datamængder.

11. Omsætning og ibrugtagning af dele og udstyr der udgør en alvorlig risiko

BilsynsBranchen.dk anfører, at formuleringen af bestemmelsen, (i de tre udkast til bekendtgørelser om godkendelser af køretøjer) om markedsføring og ibrugtagning af dele og udstyr, der udgør en alvorlig risiko, har fået en uheldig ordlyd, der desværre uden en fortolkning vil kunne opfattes som uansvarlig, hvis hensigten ikke præciseres i stil med forslaget fra BilsynsBranchen.dk.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bestemmelsens ordlyd er gengivet direkte fra de enkelte forordninger. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at en ændring af denne ordlyd vil kunne medføre en utilsigtet fortolkning af bestemmelsens formål.

12. Klageadgang

Færdselsstyrelsen kan orientere om, at det ved lov om godkendelse og syn af køretøjer er bestemt, at afgørelser, som træffes efter loven eller i medfør af loven, ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, hvilket ligeledes fremgår af bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang. På den baggrund fjernes bestemmelsen om klageadgang fra denne bekendtgørelse.

13. Tekniske krav, bilag 1-3

Færdselsstyrelsen kan orientere om, at der ikke er indsendt bemærkninger til de tekniske krav i bilagene til bekendtgørelsesudkastet.

Der skal dog gøres opmærksom på, at kravene i forhold til støjmåling er blevet justeret på baggrund af ændringer til bilag til bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. De i bilagene fastsatte krav til støjmåling er fastsat på baggrund af de alternative krav EU-individuel godkendelse af lette køretøjer, jf. forordning 2018/858, og indsat i dette bilag, hvor det er relevant for to- og trehjulede køretøjer.

For individuel EU-godkendelse af en personbil eller varebil, er det muligt at anvende en alternativ prøvebane, såfremt der foretages en korrelationsprøve. Færdselsstyrelsen vil udnytte denne mulighed for national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier. Ved EU-individuel godkendelse tillades ligeledes en forøgelse af støjniveauet på 1 decibel. Færdselsstyrelsen har ved en fejl kopieret alle alternative krav for individuel EU-typegodkendelse og ikke kun kravene til prøvebanen. Fejlen er rettet i bilag til denne bekendtgørelse samt bilag til bekendtgørelse

om godkendelse af nye motorkøretøjer samt bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer.