



Dato 19. april 2017
J. nr. 2017 - 1852

Samlenotat til tidlig forelæggelse/generel indstilling på FEU den 21. april 2017

Rådsmødet (konkurrenceevne - industri og indre marked) den 29. maj 2017

Bidrag til SAMLENOTAT



Indhold

Side 2/28

Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (forordning om typegodkendelser og markedsovervågning)..... **Fejl! Bogmærke er ikke defineret.**



**Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markeds-
overvågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af
systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne
køretøjer (forordning om typegodkendelser og markedsovervåg-
ning)**

KOM(2016) 31 final

Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i margenen. Hvis kun enkelte ord eller
passager er ændret i et afsnit, er disse desuden markeret med fed.

1 Resumé

*Europa-Kommissionen fremsatte den 27. januar 2016 et forslag til en ny for-
ordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og på-
hængskøretøjer dertil. Det overordnede formål med forslaget til en ny forord-
ning er at styrke den nuværende lovgivningsramme for typegodkendelse,
navnlig gennem indførelsen af bestemmelser om markedsovervågning.*

*Et nøgleelement i forslaget er, at markedsovervågningen udført af de natio-
nale myndigheder skal omfatte en verifikationsprøvning og -inspektion af
overholdelsen af typegodkendelsesreglerne for køretøjer, der er bragt i om-
sætning.*

*Derudover skal Kommissionen tilrettelægge og udføre eller kræve, at der ud-
føres en verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen af typegodken-
delsesreglerne, der er uafhængig af de aktiviteter, der gennemføres af med-
lemsstaterne.*

*Desuden skal prøvningsinstansernes uafhængighed over for fabrikanterne
sikres ved at, medlemsstaterne skal indføre en gebyrstruktur for typegodken-
delse, der skal dække udgifterne ved udførelse af alle typegodkendelsesprøv-
ninger og -inspektioner udført af prøvningsinstanserne samt de administrati-
ve omkostninger ved udstedelse af typegodkendelse og omkostningerne i for-
bindelse med udførelse af efterfølgende verifikationsprøvning og -inspektion.
Endelig skal Kommissionen have beføjelse til at pålægge administrative bøder
til de erhvervsdrivende, der har tilsidesat forordningen.*

*Forslaget ventes at have negative statsfinansielle konsekvenser i størrelsesor-
denen 1-2 mio. kr. For nuværende kan forslagets statsfinansielle konsekvenser
ikke vurderes nærmere, idet de vil afhænge af, hvilken gebyrstruktur der væl-
ges til finansieringen af medlemsstaternes forøgede udgifter til markedsover-
vågning.*



Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens forslag til en ny forordning, herunder indførelsen af bestemmelser om markedsovervågning. Regeringen finder det væsentligt, at der generelt fastsættes et troværdigt og transparent system for typegodkendelse og markedsovervågning af køretøjer, der sikrer fuld overholdelse af de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav.

Kommissionens forslag ligger således i god tråd med Transport- og Bygningsministeriets Lov nr. 384 af 27. april 2016 om ændring af færdselsloven (Udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser), der bl.a. har til formål at præcisere det retlige grundlag for udøvelse af markedskontrol og tilsyn med produktkrav på det køretøjstekniske område for at sikre, at tilsynet i højere grad bringes på linje med den markedsovervågning, der foretages på andre, lignende områder. Transport- og Bygningsudvalget har den 11. februar 2016 afgivet betænkning over lovforslaget, hvori udvalget indstiller lovforslaget til vedtagelse uændret.

Regeringen lægger vægt på, at der skal være proportionalitet mellem effektiviteten af den markedsovervågning, der skal udføres, og de eventuelle administrative og økonomiske byrder, som erhvervslivet måtte blive pålagt som følge heraf. I forlængelse heraf finder regeringen det vigtigt, at der indføres en omkostningseffektiv markedsovervågning og stikprøvekontrol, herunder baseret på målinger af udledninger ved virkelig kørsel, der opfylder de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav, og som ikke går ud over, hvad der måtte være nødvendigt for at opfylde formålet.

Regeringen lægger vægt på, at der indføres en finansieringsstruktur, der sikrer dækning for de udgifter de enkelte medlemsstater har, som følge af den øgede markedsovervågning. Danmark udsteder kun i begrænset omfang typegodkendelser og vil derfor kunne risikere at stå uden udgiftsdækning. Der arbejdes derfor for, at der findes en gebyrstruktur, hvor det ikke kun er de lande, der udsteder typegodkendelser, som modtager gebyrindtægterne.

Regeringen er forbeholden over for, at Kommissionen skal bemyndiges til at udstede delegerede retsakter i så stort et omfang som foreslået. Det vil sige, at regeringen vil have fokus på, at Kommissionen i stedet får beføjelser til at udstede gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren.

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer for at skabe hjemmel til opkrævning af betaling for EU-typegodkendelser, herunder betalingen til prøvningsinstanser. Derudover kan en vedtagelse af forslaget medføre behov for ændring af færdselslo-



ven i det tilfælde, at alle merudgifterne til den statslige markedskontrol omfattes af forslaget ønskes afholdt af de erhvervsdrivende.

Der har generelt været flere centrale elementer i forslaget, der har skabt splittelse mellem medlemslandene. En mindre koalition af medlemslande var blandt andet imod muligheden for, at medlemslandene skulle kontrollere hinanden under peer-review-systemet, og at Kommissionen efter forslaget ville beføjelse til at foretage egne verifikationsinspektioner og-prøvninger. Herimod har nogle enkelte store medlemslande ønsket at indføre nogle mere ambitiøse stramninger af systemet.

På de nyeste kompromisforslag ser det ud til, at det er lykkedes at ændre disse centrale dele af forslaget, så det vil være muligt at opnå et flertal for forslaget. Flere medlemslande har således givet udtryk for, at de ikke forventer at blokere for enkeltdele af forslaget på trods af, at disse tidligere har været af afgørende betydning for en aftale.

Der blev oversendt samlenotat til Europaudvalget den 24. januar 2017.

2 Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM-nr. 31 af 27. januar 2016 fremsat forslag om Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markeds-
overvågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Forslaget er oversendt til Rådet den 1. februar 2016 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 114 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionens forslag til en ny forordning om godkendelse og markeds-
overvågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil er en revision af de gældende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer ("Rammedirektiv"). Revisionen består navnlig i en skærpelse af bestemmelserne om udstedelse af typegodkendelse, om produktionskontrol og om markedsovervågning og skal bl.a. ses i lyset af sagen om Volkswagens omgåelse af muligheden for at foretage retvisende målinger af udledningen fra visse modeller af VW's dieselmotorer i forbindelse med typegodkendelsestests.



3 Formål og indhold

Side 6/28

Kommissionens overordnede formål med forslaget til en ny forordning er at udbygge den nuværende ramme for typegodkendelse, navnlig gennem indførelsen af bestemmelser om markedsovervågning.

I det følgende gennemgås fire centrale elementer i Kommissionens forslag, som er henholdsvis: skærpede krav ved typegodkendelse, markedsovervågning, sanktioner og administrative bøder samt delegerede retsakter.

3.1 Skærpede krav ved typegodkendelse

Kommissionen anfører, at der skal sikres en effektiv gennemførelse af EU-kravene til typegodkendelse ved at styrke bestemmelserne om produktionens overensstemmelse ved bl.a. at sørge for obligatorisk periodisk revision af metoderne til overensstemmelsesprøvning og fortsat overensstemmelse for de pågældende produkter og ved at styrke kravene til kompetencer, forpligtelser og præstationer for prøvningsinstanser, som udfører prøvning i forbindelse med EU-typegodkendelse af køretøjer under de typegodkendende myndigheders ansvar.

Medlemsstaternes udpegelse og overvågning af prøvningsinstanser i overensstemmelse med detaljerede og strenge kriterier skal derfor være underlagt tilsynsmæssig kontrol på EU-plan, herunder uafhængige revisioner som betingelse for forlængelse af deres udpegning efter fem år. Prøvningsinstansernes stilling over for fabrikterne skal styrkes, herunder deres ret og pligt til at foretage uanmeldte fabriksinspektioner og at foretage fysiske prøvninger eller laboratorieprøvninger af produkter, der er omfattet af denne forordning, for at sikre fabrikanternes fortsatte overholdelse af kravene efter opnåelsen af typegodkendelsen af deres produkter.

Prøvningsinstansernes uafhængighed over for fabrikterne skal sikres, herunder ved at undgå direkte eller indirekte betalinger fra fabrikterne for typegodkendelsesinspektioner og undersøgelser, de har foretaget. Medlemsstaterne skal derfor indføre en gebyrstruktur for typegodkendelse, der skal dække udgifterne ved udførelse af alle typegodkendelsesprøvninger og -inspektioner udført af prøvningsinstanser, der er udpeget af den typegodkendende myndighed, samt de administrative omkostninger ved udstedelse af typegodkendelse og omkostningerne i forbindelse med udførelse af efterfølgende verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen.

Kommissionen skal endvidere tilrettelægge og udføre eller kræve, at der udføres en efterfølgende verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen, der er uafhængig af de aktiviteter, der gennemføres af medlemsstaterne. Når der konstateres manglende overholdelse ved disse prøvninger og eftersyn, eller hvis det konstateres, at en typegodkendelse er meddelt på grundlag af ukorrekte



data, kan Kommissionen indlede EU-dækkende afhjælpende foranstaltninger til at genoprette de pågældende køretøjers overensstemmelse og for at undersøge årsagerne til urigtigheden af typegodkendelsen.

Den nationale gebyrstruktur skal også dække udgifterne til verifikationsinspektioner og -prøvninger af overholdelsen gennemført af Kommissionen. Disse bidrag betragtes som eksterne formålsbestemte indtægter for EU's almindelige budget i henhold til forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren med henblik på at fastlægge det supplerende beløb, som skal lægges på de nationale gebyrer.

Typegodkendelsers fortsatte gyldighed kræver, at fabrikanten underretter den myndighed, der har godkendt denne køretøjstype, om enhver ændring med hensyn til de sikkerheds- og miljøkrav, der gælder for den pågældende type. Gyldigheden af udstedte typegodkendelsesattester skal derfor være tidsbegrænset, og sådanne attester kan kun fornyes, når den godkendende myndighed har verificeret og er forvisset om, at køretøjstypen fortsat overholder alle gældende krav.

For at øge gennemsigtigheden i godkendelsesprocessen og lette udvekslingen af oplysninger og markedsovervågningsmyndighedernes (i Danmark Trafik- og Byggestyrelsen), de godkendende myndigheders (i Danmark Trafik- og Byggestyrelsen) og Kommissionens uafhængige verifikation, skal typegodkendelsesdokumentation indgives i elektronisk format og gøres offentligt tilgængelig.

3.2 Markedsovervågning

Kommissionen anfører, at markedsovervågningen i automobilektoren skal indføres ved at præcisere de forpligtelser, der påhviler de erhvervsdrivende i forsyningskæden, ansvarsområderne for de retshåndhævende myndigheder i medlemsstaterne, og de foranstaltninger, der skal træffes, når der på markedet konstateres produkter, der udgør alvorlige sikkerhedsmæssige eller miljømæssige risici, eller som ikke opfylder typegodkendelseskravene.

Markedsovervågningen udført af de nationale myndigheder skal omfatte en efterfølgende verifikationsprøvning og -inspektion af overholdelsen for et tilstrækkeligt antal køretøjer, der er bragt i omsætning. Udvalgelsen af køretøjer, der skal underkastes denne efterfølgende verifikationsprøvning, skal baseres på en passende risikovurdering, der tager hensyn til alvoren af den mulige manglende overholdelse og sandsynligheden for, at den materialiserer sig.

3.3 Sanktioner og administrative bøder

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne indføre regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være



effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne indberetter de pålagte sanktioner til Kommissionen en gang om året for at den kan overvåge, at der sker en ensartet gennemførelse af disse bestemmelser.

For at Kommissionen kan gennemføre verifikation af overholdelsen og for at sikre lige konkurrencevilkår for de erhvervsdrivende og de nationale myndigheder, skal Kommissionen have beføjelse til at pålægge harmoniserede administrative bøder til de erhvervsdrivende, der har tilsidesat denne forordning, uanset hvor køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed oprindeligt blev typegodkendt.

3.4 Delegerede retsakter

Ifølge forslaget tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre bilagene til forordningen for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling. Kommissionen tillægges desuden beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at vedtage metoderne til beregning og fastsættelse af de administrative bøder, der er nævnt i pkt. 3.3 overfor samt fastsætte udpegelsen, sammensætningen, opgaverne, arbejdsmetoderne og forretningsordenen for det forum for udveksling af oplysninger om håndhævelse, der er nævnt i pkt. 3.6 nedenfor.

Ud over de fire centrale elementer i forslaget foreslår Kommissionen en række yderligere tiltag, som blandt andet omfatter:

3.5 Adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer via et standardiseret format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt at der er effektiv konkurrence på markedet for tjenester, der leverer sådanne informationer, med henblik på at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. Kravene til levering af reparations- og vedligeholdelsesinformationer har hidtil været fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011. Disse krav konsolideres i den nye forordning.

Kommissionen har på baggrund af en forglemmelse i det oprindelige forslag, efterfølgende udsendt en revision af artiklerne vedrørende uafhængige værksteders adgang til OBD reparations- og vedligeholdelsesinformation, da der blandt andet manglede en specifik reference til det standardiserede OBD stik.



3.6 Forummet til udveksling af oplysninger om håndhævelse

Side 9/28

Ifølge forslaget skal Kommissionen oprette og lede et forum for udveksling af oplysninger om håndhævelse ("forummet"). Dette forum består af medlemmer, som udpeges af medlemsstaterne.

Forummet skal koordinere et netværk mellem de nationale myndigheder, der er ansvarlige for typegodkendelse og markedsovervågning. Dets rådgivende opgaver omfatter bl.a. fremme af god praksis, udveksling af oplysninger om problemer med håndhævelsen, samarbejde, udvikling af arbejdsmetoder og -værktøjer, udvikling af en elektronisk procedure for udveksling af oplysninger, evaluering af harmoniserede håndhævelsesprojekter, sanktioner og fælles inspektioner.

3.7 Valg af forordning

Kommissionen anfører, at af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør direktiv 2007/46/EF ophæves og erstattes af en forordning. Vedtagelsen af en forordning sikrer, at bestemmelserne finder direkte anvendelse og kan ajourføres på en rettidig og effektiv måde, således at der kan tages bedre hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har vedtaget 1. læsning den 4. april 2017, og har nu en holdning, de kan forhandle ud fra.

Europa-Parlamentet støtter forslaget om, at styrke systemet for typegodkendelser og markedsovervågning med henblik på at sikre bedre forbrugerbeskyttelse og mere fair og lige konkurrence på køretøjsmarkedet i EU.

Europa-Parlamentet støtter, at Kommissionen får mulighed for at udføre egne markedsovervågningsaktiviteter, ved selvstændigt at udføre verifikationsprøvnings på køretøjer. Parlamentet foreslår endvidere, at de foreslåede bestemmelser om peer-review af de typegodkendende myndigheder erstattes af Kommissionens mulighed for at foretage fælles kontroller på unions-niveau af de myndigheder og tekniske tjenester, der udfører typegodkendelserne.

Europa-Parlamentet foreslår, at medlemslandene bør have en klar adskillelse mellem de myndigheder, der udsteder typegodkendelser og de myndigheder, der foretager markedsovervågning.

For så vidt angår medlemslandenes forpligtelser til at udføre markedsovervågning foreslår parlamentet, at medlemslandene forpligtes til at udføre tests på 20 % af de typer, der placeres på markedet i et medlemsland. Dette vil kunne betyde op til 60 kontroller årligt alene af nye personbiler i Danmark.



Parlamentet foreslår samme gebyrstruktur som Kommissionen, hvor der gives mulighed for, at det medlemsland, der udsteder typegodkendelsen, kan pålægge bilfabrikanten et gebyr herfor. Herudover, skal medlemslandene sikre, at der er de tilstrækkelige ressourcer til at udføre markedsovervågningen i medlemslandet, for så vidt angår de udgifter, der ikke kan dækkes af gebyrer.

5 Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at den eksisterende rammelovgivning for typegodkendelse af motorkøretøjer bidrager til gennemførelsen af det indre marked for varer. Dette forslag sigter på at gøre gennemførelsen og håndhævelsen af denne lovgivning mere effektiv som led i den overordnede politiske målsætning om at styrke strategien for det indre marked.

Selv om medlemsstaterne er ansvarlige for gennemførelsen af lovgivningen på deres eget område, er en harmoniseret og koordineret tilgang, som er baseret på almindeligt gældende kriterier, og som anvendes ensartet i medlemsstaterne, ifølge Kommissionen afgørende for at opretholde lige konkurrencevilkår i hele EU ved hjælp af en harmoniseret fortolkning, gennemførelse og håndhævelse af typegodkendelseskravene, som bakkes op af harmoniserede bestemmelser om markedsovervågning for at give medlemsstaterne de nødvendige midler til kontrol efter markedsføringen og til at træffe effektive og fælles afhjælpende foranstaltninger mod tilstedeværelsen af ikke-overensstemmende og usikre produkter på markedet.

Forskellene i den nationale tilrettelæggelse af typegodkendelse og markedsovervågning i medlemsstaterne kan give anledning til en ikke-harmoniseret håndhævelse med hensyn til EU's indre marked, hvor der ikke længere er indre grænser, og hvor kontrollen ved de nationale grænser næsten er forsvundet. For at undgå, at produkter, der ikke opfylder kravene, markedsføres på deres område, er medlemsstaterne også i vid udstrækning afhængige af effektiviteten af deres naboers gennemførelsespolitik. Følgelig kan svagheder i håndhævelsen i én medlemsstat i alvorlig grad underminere indsatsen i andre medlemsstater for at forhindre, at produkter, der ikke opfylder kravene, kommer ind på deres marked. Denne indbyrdes afhængighed styrkes af, at de håndhævende myndigheders kompetencer er begrænset til det nationale område. Hvis der er behov for grænseoverskridende tiltag, skal myndighederne kunne stole på deres kolleger i de andre medlemsstater.

Kommissionen påpeger, at dette skyldes, at rammerne for typegodkendelse af køretøjer er baseret på princippet om, at alle nye køretøjer, der er fremstillet i overensstemmelse med en type køretøj, der er godkendt af en medlemsstat, omfattes af retten til frit at kunne markedsføres og registreres i andre medlemsstater. Denne ret gælder for alle køretøjer uanset produktionens oprindelse. Det betyder, at også køretøjer, der er fremstillet uden for EU, frit kan importeres inden for EU, forudsat at fabrikanten har attesteret, at de er fremstillet i



overensstemmelse med en køretøjstype, der er godkendt i en af EU's medlemsstater. I betragtning af bilsektorens globale natur, som er ensbetydende med, at der finder en betydelig import sted af automobilprodukter fra tredjelande, kræver denne vigtige grænseoverskridende dimension en koordineret indsats på EU-plan med henblik på at sikre lige vilkår.

Hvis der skulle træffes foranstaltninger individuelt af medlemsstaterne på nationalt plan for at rette op på markedsproblemer, ville dette kunne medføre risiko for at skabe hindringer for den frie bevægelighed for motorkøretøjer, der er sikret gennem lovgivningsrammen. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne.

Der er i vidt omfang allerede fællesskabsret på området, og forslaget til forordningen er grundlæggende en tilpasning af dette regelsæt.

6 Gældende dansk ret

Reglerne om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil er i dag allerede reguleret gennem EU-direktiver og -forordninger på området.

På området gælder følgende danske regler:

- Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 med senere ændringer.
- Lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012.
- Lov nr. 1262 af 16. december 2009 om produktsikkerhed.
- Bekendtgørelse nr. 434 af 29. april 2014 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.
- Bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer.
- Bekendtgørelse nr. 74 af 3. februar 1999 om E- og e-godkendelse af køretøjers indretning og udstyr mv.



7 Konsekvenser

Side 12/28

7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer for at skabe hjemmel til opkrævning af betaling for EU-typegodkendelser, herunder betalingen til prøvningsinstanser.

En vedtagelse af forslaget kan medføre behov for ændring af færdselsloven i det tilfælde, at alle merudgifterne til den statslige markedskontrol omfattet af forslaget ønskes afholdt af de erhvervsdrivende. Ændringen af færdselsloven med lov nr. 384 af 27. april 2016 om udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser betyder, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler, der pålægger en erhvervsdrivende at afholde samtlige udgifter i forbindelse med stikprøvekontrol. Efter lovbemærkningerne er det imidlertid hensigten, at virksomheden kun skal betale, hvis produktet ikke er i overensstemmelse med reglerne.

7.2 Økonomiske konsekvenser

7.2.1 Statsfinansielle konsekvenser

Forslagets statsfinansielle konsekvenser er på nuværende tidspunkt vanskelige at vurdere. Af finansieringsoversigten til forslaget i relation til Kommissionens omkostningsdækning fremgår det, at forslaget har budgetmæssige konsekvenser via et træk på EU's budget på maksimalt 9,0 mio. euro om året (ca. 65 mio. kr.). Idet den danske andel af EU's budget udgør ca. 2 pct., svarer dette til en finansieringsandel på ca. 1,3 mio. kr. årligt for Danmarks vedkommende.

Det fremgår derudover af finansieringsoversigten, at de eksterne formålsbestemte indtægter i form af bidrag fra medlemsstaternes nationale gebyrstruktur for typegodkendelse vil udgøre maksimalt 7,7 mio. euro om året (ca. 55 mio. kr.). Idet Danmark næsten ikke udsteder EU-typegodkendelser, vil den danske andel heraf i praksis være ubetydelig.

Herudover kan der være statslige udgifter i form af afledte nationale udgifter. Af konsekvensanalysen for forslaget fremgår det, at en øget markedsovervågning som følge af forordningen vil kunne betyde merudgifter for medlemsstaterne på 192 mio. euro om året (ca. 1,4 mia. kr.). Forslagets reelle statsfinansielle konsekvenser som følge heraf er på nuværende tidspunkt i forhandlingerne dog fortsat vanskelige at vurdere. Antages det, at Danmarks del heraf udgør ca. 2 pct. svarende til den danske andel af EU's budget, svarer dette til ca. 30 mio. kr. årligt for Danmarks vedkommende. Dette estimat udgør de maksimale forventelige merudgifter, idet de faktiske udgifter dog ikke kendes.

Danmark foretager i dag ingen stikprøver af komplette køretøjer. Hvis det antages, at der fremover årligt vil blive foretaget 100 stikprøver, hvor de væsent-



ligste EU-krav indgår, og omkostningen anslås til 100.000 kr. pr. stikprøve, vil den samlede udgift udgøre 10. mio. kr. årligt. Disse merudgifter vil det helt eller delvist kunne pålægges køretøjsimportørerne at betale, jf. pkt. 7.1 ovenfor, og dermed reelt de overvejende udenlandske køretøjsfabrikanter.

De statsfinansielle konsekvenser afhænger af, hvilken gebyrstruktur der vælges i forbindelse med finansieringen af medlemsstaternes øgede udgifter til markedsovervågning. Fastsættes der således et gebyr på baggrund af antallet af typegodkendelser, der kun går til de typegodkendelsesudstedende lande, vil det have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, da Danmark kun i begrænset omfang udsteder typegodkendelser.

Med det nuværende forslag fra det maltesiske formandskab, vil det fastsatte minimumsniveau betyde, at der i Danmark skal foretages stikprøvekontrol på 4-6 køretøjer om året, hvoraf ca. 2 af disse kontroller kan foretages som dokumentationskontrol. Der er således med det nuværende forslag tale om en samlet årlig testudgift på ca. 600.000 kr. Dertil kommer afledte omkostninger på ca. 1 -1,5 mio. kr.

Forslagets statsfinansielle konsekvenser vil blive løbende revurderet i takt med sagens udvikling og forløb.

7.2.2 Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

7.2.3 Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, jf. dog pkt. 7.2.1 ovenfor.

7.3 Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes at have positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark som følge af navnlig bestemmelserne om markedsovervågning.

8 Høring

Forslaget er sendt i høring hos EU- Specialudvalget for Transport og Bygning samt Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Bilbranchen, Camping Branchen, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Camping Union, Dansk Maskinhandlerforening, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Maskinleverandørerne og NOAH-Trafik. Følgende høringssvar er modtaget:

AutoBranchen Danmark



”AutoBranchen Danmark repræsenterer et bredt udsnit af danske opbygger-virksomheder og producenter og importører af systemer, komponenter og tekniske systemer.

Kendetegnende for disse virksomheder er, at de fortrinsvis er mindre og mellemstore og producerer individuelle og højt specialiserede produkter, som opbygges således, at de optimalt kan løse den enkelte kundes transportopgaver.

Der er fortrinsvis tale om enkeltstyksproduktion eller produktion af få enheder med samme eller næsten samme specifikation.

AutoBranchen Danmark ser derfor også positivt på, at man i forordningen har specielt fokus på de mindre og mellemstore virksomheders muligheder for at afsætte deres produkter i alle medlemslande, idet der her er eksportpotentiale for danske virksomheder.

Den individuelle EU godkendelse af køretøjer

Her tænkes specielt på artikel 42 i forordningen: Den individuelle EU godkendelse af køretøjer. Her skal ikke udføres destruktiv prøvning og ansøgning og EU godkendelsesattest er den samme for alle kategorier – dog her med færre oplysninger.

Ansøgning indsendes af fabrikanten til de nationale godkendende myndigheder, som forestår godkendelsen og sender denne videre til øvrige medlemslande og kommissionen.

Medlemslandene skal tillade markedsføring, registrering eller ibrugtagning af køretøjer med gyldig individuel EU godkendelsesattest for køretøjer.

I praksis forudsætter denne form for EU typegodkendelse også at systemer, komponenter og separate tekniske systemer, som er anvendt i opbygningen er EU typegodkendte.

National individuel godkendelse af køretøjer

Men også artikel 43 og 44 nationale individuel godkendelse af køretøjer giver bedre eksportmuligheder end det i dag er tilfældet, idet samme EU typegodkendelsesattest som for øvrige kategorier skal anvendes dog med færre oplysninger. Endvidere skal et medlemsland tillade at et køretøj, som et andet medlemsland har godkendt, kan registreres medmindre det pågældende medlemsland har rimelig grund til at antage, at de krav køretøjet er godkendt efter ikke svare til dets egne bestemmelser.

Trafiksikkerhed og miljø

Forordningen vil også efter vor vurdering have en positiv effekt på såvel trafiksikkerhed som miljø. Generelt forventes forordningen at give et kvalitetsløft, ikke blot i opbygning og montering af denne, men også via de EU godkendte



systemer og komponenter med tilhørende monterings- og vedligeholdelsesanvisning, som skal anvendes ved EU godkendelser.

Men også markedsovervågning og opstramning af kontrol på køretøjer i drift vil have en positiv effekt på miljøet.

Udfordring for Trafik og Byggestyrelsen

AutoBranchen Danmark anser det også for positivt, at det enkelte medlemslands myndighed tildeles en række rettigheder og forpligtigelser, som skal sikre en ensartet fortolkning og gennemførelse af typegodkendelseskravene i alle medlemslande.

Det betyder, at Trafik og Byggestyrelsen har det overordnede ansvar for, at de danske bilsynsvirksomheder, som skal kontrollere, at køretøjerne lever op til EU typeattesten, og at det kontrolleres, at dette arbejde udføres i henhold til forordningen.

Dette anses for en opstramning, som vil give mere lige konkurrencevilkår for producenter og importører.

For at kunne leve op til disse forpligtigelser, ikke mindst med indkøringsperiode fra 2017 til 2020 og derefter gennemførelse i fuldt omfang, må det anses for nødvendigt, at Trafik og Byggestyrelsen tilføres ressourcer, som sikrer, at de kan udføre øget kontrol og markedsovervågning samt behandle og formidle EU ansøgninger for danske virksomheder. Dette selvom det besluttes at opkræve gebyrer af en vis størrelse for de virksomhedsrelaterede opgaver.

Brugte køretøjer

En meget stor andel af de danske lastbiler og påhængsvogne er leaset, og det er en stor fordel, at disse efter endt leasingperiode kan afsættes som brugte – ikke blot i Danmark, men også i øvrige medlemslande.

Derfor forventes det, at leasingselskaberne i større omfang vil stille krav om, at danske opbygninger skal være individuelt EU godkendte.

Håndtering

Umiddelbart kan forordningen virke temmelig bureaukratisk og svær tilgængelig for en dansk opbyggervirksomhed.

AutoBranchen Danmark vil derfor henlede opmærksomheden på, at når man tager specielle hensyn til de mindre og mellemstore virksomheder i forordningen, må dette også gælde tilgængeligheden. Der må under alle omstændigheder forventes et stort behov for vejledning og rådgivning af opbyggervirksomhederne fra såvel myndigheder, kontrollerende virksomheder, leverandører af EU



godkendte komponenter og systemer, rådgivende ingeniører og AutoBranchen Danmark, såfremt den danske opbyggerbranche skal udnytte det vækstpotentiale, som forordningen også indeholder.

Kvalitetsstyring

AutoBranchen Danmark er netop ved at færdiggøre et kvalitetssystem KS2000 Opbygger målrettet danske opbyggervirksomheder.

Dette vil tjene som en god forberedelse til, at virksomhederne kan få en lettere tilgang til forordningen.”

De Danske Bilimportører

”De Danske Bilimportører hilser en generel stramning af rammebetingelserne for EU-typegodkendelse af motorkøretøjer samt markedsovervågningen af typegodkendelsernes overholdelse velkommen.

Typegodkendelse er afgørende for at sikre, at biler, der markedsføres i EU overholder væsentlige sikkerhedsmæssige, miljømæssige og produktionsmæssige krav. Troværdige og ensartede rammebetingelser for typegodkendelser på både nationalt og EU-niveau er derfor også afgørende for et velfungerende indre marked.

Forslaget til forordning retter sig således især mod at styrke EU-kommissionens rolle og beføjelser – samt at stramme reglerne for de nationale myndigheders godkendelsessystemer og efterfølgende markedsovervågning af, at betingelserne for typegodkendelse er overholdt.

Der er dog også dele af forslaget, der retter sig mod de erhvervsdrivende i forsyningskæden fra bilfabrikanter, importører og til detailhandel. De Danske Bilimportører har følgende bemærkninger til enkelte af disse tiltag vedrørende importørers forpligtelser:

Artikel 14, stk. 6 (krav om register over klager og tilbagekaldelser):

Det fremgår, at importøren (for at beskytte forbrugernes sundhed og sikkerhed) skal undersøge og føre register over klager over og tilbagekaldelser af køretøjer, systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, som han har markedsført, og holde sine distributører orienteret om denne overvågning.

Det bør i den forbindelse angives nærmere, hvilke nøjagtige oplysninger importørenes register over klager og tilbagekaldelser skal indeholde, så importørerne på et mere objektivt grundlag kan afgøre, hvad der skal til for at efterleve bestemmelsen.



For så vidt angår oplysninger om klager er der især behov for en nærmere specifikation af et sådant registers indhold og format. Hvilke typer af klager skal registreres, og hvordan skal disse registreres? Derved minimeres samtidig risikoen for, at importøren kan komme i konflikt med f.eks. persondatalovgivningen eller anden lovgivning vedrørende registre.

De indholdsmæssige krav til beskrivelsen / dokumentation af klager bør direkte specificeres. Det kan f.eks. ske ved, at forordningen angiver et konkret format herfor.

For så vidt angår tilbagekaldelser bør oplysningerne nærmere specificeres for at sikre ensartet format og ensartet indhold i registreringen. Forordningen bør direkte angive, hvorledes tilbagekaldelserne skal beskrives. Det kan ligeledes ske ved, at forordningen angiver et konkret format herfor.

Det bør fremgå direkte af forordningen, hvorvidt et sådant register skal føres i elektronisk format, fysisk format (papir) eller evt. begge dele. Evt. tekniske / softwaremæssige krav til elektronisk format bør specificeres.

Artikel 17, stk. 2, (underretning ved uoverensstemmelse eller alvorlig risiko):
Kravet om, at distributører, der finder at et køretøj mv. ikke er i overensstemmelse med kravene i forordningen, underretter fabrikanten eller importøren bør formuleres således, at det sikres, at distributører ikke underretter fabrikanten uden også at underrette importøren. Følgende formulering foreslås:

"Hvis en distributør finder, at et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, som han har gjort tilgængelig på markedet, ikke er i overensstemmelse med denne forordning, underretter han fabrikanten og importøren samtidigt for at sikre, at der træffes de fornødne foranstaltninger i henhold til artikel 12, stk. 1, eller artikel 15, stk. 1, med henblik på at bringe køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed i overensstemmelse eller trække det/den tilbage eller tilbagekalde den/det, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt. Såfremt importøren ikke kan findes underrettes fabrikanten".
(Ændringer / tilføjelser understreget).

Dette vil sikre en større grad af transparens i kommunikationen mellem distributører, importører og fabrikanten i forbindelser med underretninger om evt. uoverensstemmelser med kravene i forordningen.

Artikel 19 (identifikation af erhvervsdrivende):

Her indføres et krav om, at alle erhvervsdrivende i en periode på ti år efter markedsføringen af et køretøj og i en periode på fem år for komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr skal kunne identificere



- Erhvervsdrivende som har leveret ovennævnte til dem - dvs. leverandører.
- Erhvervsdrivende som de har leveret ovennævnte til - dvs. (erhvervs) kunder.

I betragtning af de potentielt store administrative byrder, der kan være forbundet med efterlevelsen af dette krav, bør forordningen nærmere specificere hvilke oplysninger, der kræves til identifikationen af leverandører og kunder.

Da kravet kan nødvendiggøre, at både importører og enhver anden erhvervsdrivende i leverandørkæden fra fabrikant til distributør opbygger / vedligeholder leverandør- og kundekartoteker, bør forordningen udtrykkeligt give de erhvervsdrivende tilladelse hertil uden særlige tekniske krav om format eller lignende. Alternativt bør forordningen anvise et konkret format, hvorunder de krævede oplysninger om identitet af leverandører og kunder kan opbevares.”

AutoConsult

”AutoConsult er et mindre ingeniørfirma, der i dag er anerkendt som Technical Services/Teknisk Tjeneste og specialiseret i udarbejdelse af dokumentation til myndighederne for opfyldelse af gældende krav til typegodkendelse af køretøjer samt dokumentation til synsvirksomheder(prøverapporter).

Vi arbejder sammen med andre Tekniske Tjenester som f.eks. TÜV Nord, Dahl Engineering m. fl. Vores kunder spænder bredt, fra Importører over køretøjsopbyggere til privatpersoner.

Vi ønsker at fremhæve følgende:

Forslag til forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer mv.

- Pkt. 3.2 Nærhedsprincippet(side 5/99)
 - o Vi har i dag ikke en harmoniseret tilgang til restseriekøretøjer. Danmark overtager ikke dispensationer meddelt i andre Medlemslande.
- (4) (side 8 og 9/99)
 - o Der konkluderes der er et behov, men der anføres ikke tiltag eller tilsvarende.
- (27) (side 11/99)
 - o Dette bør koordineres med L 83 Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
- Artikel 6, pkt. 2 (side 23/99)
 - o Dette stemmer ikke overens med pkt. 26 og 42, hvor "national typegodkendelse" efter nationale bestemmelser er omtalt.
- Artikel 7, pkt. 1 (side 24/99)



- o Dette stemmer ikke overens med pkt. 26 og 42, hvor "national typegodkendelse" efter nationale bestemmelser er omtalt.
- Artikel 11, pkt. 4 (side 28/99)
 - o God idé!
- Artikel 34, pkt. 1 (side 43/99)
 - o Forslag til tekst
Fabrikanten udsteder en typeattest/typegodkendelse/enkelt-godkendelse i papirformat, eller overfører en fil af de EU-definerede køretøjsdata (COC), der skal ledsage ethvert køretøj, uanset om dette er komplet, ukomplet eller færdiggjort komplet, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.
Den nævnte dokumentation (i fysisk eller elektronisk form) leveres gratis til relevant modtager samtidigt med leverancen af køretøjet. Denne service må ikke gøres afhængig af en udtrykkelig anmodning eller indsendelse af yderligere oplysninger til fabrikanten.
I en periode på ti år efter køretøjets produktionsdato udsteder fabrikanten, på anmodning af ejeren af køretøjet, en kopi af den relevante typeattest/typegodkendelse/enkelt-godkendelse i papirformat, eller en kopi af de EU-definerede køretøjsdata (COC), til ejeren af køretøjet mod en betaling, der ikke overstiger omkostningerne ved udstedelsen. Ordet "genpart/kopi/-copy/duplicate" skal være tydeligt og synligt angivet på genparten.
- Artikel 43, 5 (48/99)
 - o Der mangler ord, der fortæller hvad det er Medlemsstaten straks skal?
- Artikel 44, pkt. 4 (side 48/99)
 - o Kan anvendes som "kan kun" eller "kan også"?
- Artikel 46, pkt. 1 (side 49/99)
 - o Betyder dette at overgemte køretøjer hvor fabrikanten ikke længere eksisterer, er at regne som skrot?
- Artikel 47, pkt. 4 (side 50/99)
 - o Væsentlig stramning. Medfører, at køretøjet skal være produceret 3 måneder før nye regler træder i kraft.
- Artikel 72, pkt. 1 (side 66/99)
 - o Der bør overvejes indførelse af supplerende kategorier, idet der kan være forskellige for kvalifikationer for tekniske tjenester, der afprøver køretøjer i uendelige serier, køretøjer i små serier og køretøjer, der godkendes individuelt.
- Artikel 77, pkt. 1 (side 69/99)
 - o Denne proces vil gøre det nærmest umuligt for nye tekniske tjenester at opnå godkendelse.



Ligesom at der i artikel 72 bør indføres differentierede krav afhængig af hvad der skal afprøves, bør udpegningsprocessen også tilpasses forholdsmæssigt.

Bilag til forslag til forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer

- Bilag XII, pkt. 1 (side 330/371)
- "kategori" ændres til "klasse". Se definition i Artikel 4 i Forordningen."

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport

"Generelt

Det fremsendte forslag indeholder en række meget interessante betragtninger samt et meget spændende forslag med henblik på, at undgå direkte eller indirekte betalinger fra fabrikkerne til dækning af typegodkendelsesafprøvninger for køretøjer, der godkendes i uendelige serier.

Disse ændringer vil ændre den måde, hvorpå de tekniske tjenester typisk vil arbejde på.

Såfremt der ikke samtidig foretages præciseringer og evt. lempelser for køretøjer i små serier og køretøjer til individuel godkendelse risikeres at disse godkendelser bliver unødigt tunge.

Sidstnævnte 2 grupper produceres ofte af SMV, som vil have fordele i de nuværende meget fleksible løsninger hvor den tekniske tjeneste bistår med udarbejdelse af informationspakke m.v.

Uanset de legitime årsager til den foreslåede ændring, skønnes forslaget at være til væsentlig ulempe for SMV'erne. Denne problematik er der i betragtning 4 konkluderet et behov for at forbedre, men forslaget til forordningen vurderes ikke i tilstrækkelig grad at imødekomme dette behov.

Se bemærkning til artikel 72 og 77 med forslag til lempelser/præciseringer.

Danmark

Danmark tilbyder pt ikke godkendelse af uendelige serier, men tilbyder alene nationale godkendelser af individuelle køretøjer (godkendelseserklæringer og dataerklæringer).

Transport- og Bygningsministeriet bør tage hensyn til, at national godkendelse af individuelle køretøjer fortsat kan forløbe smidigt og under hensyntagen til forordningens krav.

Der arbejdes pt med indførelse af nye regler for nationale tekniske tjenester (L 83 Forslag til lov om ændring af færdselsloven.).

Færdselsstyrelsen har ved e-mail af 16. februar 2016 oplyst følgende:

"Vi ved, at de i EU-forordningen har oversat til Teknisk Tjeneste, men det er forkert – eller rettere det

dækker over to begreber, men på dansk bliver det altså til prøvningsinstans og kontrolinstans. På EU-sprog dækker teknisk tjeneste over dem begge, altså både dem, der laver selve prøvningerne

(prøvningsinstans) og dem, der kontrollerer, at prøvningsinstans og producenter har den nødvendige

viden og sags-/produktionsstyring (kontrolinstansen)."



Det må sikres, at der ikke opstår forveksling, og at der bliver en entydig anvendelse af termer.

Side 21/28

Artikel 27 i 2007/46, restkøretøjer

Transport- og Bygningsministeriet opfordres til, at arbejde for en harmoniseret og koordineret fortolkning af reglerne for restkøretøjerne, således at disse anvendes ensartet i medlemsstaterne.

I henhold til gældende praksis tillader Færdselsstyrelsen ikke, at dispensationer for restseriekøretøjer, meddelt i et andet medlemsland, kan overføres til Danmark.

Dette medfører eksempelvis, at en lastbil med motor, der opfylder Euro V, men som først er registreret i februar 2014 ikke vil kunne importeres til og registreres i Danmark.

Denne fortolkning af gældende EU-lovgivning hindrer varernes bevægelighed i det indre marked.

Import af køretøjer, der er fremstillet uden for EU

Forslaget indeholder på side 5 nederst en række betragtninger vedr. import af automobilprodukter fra tredjelande.

I betragtning af bilsektorens globale natur, sker det også ofte, at køretøjer, der har opnået national godkendelse i et medlemsland, ønskes registreret i et andet medlemsland.

Sådanne køretøjer registreres ofte på baggrund af en række nationale dispensationer. Forslaget ses ikke, at indeholde initiativer, der sikrer fri bevægelighed i det indre marked for køretøjer, der har opnået nationale dispensationer.

Tekniske tjenester

Jævnfør betragtning 10 og følgende bestemmelser vil der fra kommissionen være et øget fokus på udpegning og overvågning af tekniske tjenester.

Dette gælder for såvel udpegelse af en teknisk tjeneste baseret på akkreditering i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 som for andre tekniske tjenester.

L 83 Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser) indeholder en række bestemmelser om godkendelse af prøvningsinstanser.

Det vurderes, at "Teknisk tjeneste" og "prøvningsinstans" i denne sammenhæng beskriver det samme.

Transport- og Bygningsministeriet bedes venligst arbejde for, at L83 bringes i overensstemmelse med forslaget til ny forordning.

Betaling for ydelser fra tekniske tjenester

Jævnfør betragtning 17 skal medlemsstaterne indføre en gebyrstruktur for typegodkendelse, der skal dække udgifterne ved udførelse af alle typegodkendelsesprøvninger og – inspektioner.

Medlemmer i Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport fungerer ofte i rollen som teknisk tjeneste i forbindelse med nationale typegodkendelser. Udgifterne ved udførelse af typegodkendelsesprøvninger er i væsentlig omfang afhængig af, hvorledes produktet er forberedt.

For køretøjstyper med mange varianter og versioner planlægges prøvningerne i dag således at udgiften minimeres.

Såfremt incitamentet for opdragsgiver, til at begrænse prøvningsomfanget, forsvinder ved fastsættelse af fastegebyrer, vil udgifterne hertil kunne eksplo-
dere.



Samtidigt forsvinder incitamentet til at forberede testobjekter før test, og producenterne vil måske bringe dårlige eksemplarer til test, idet der ikke er økonomisk udgift, såfremt testen ikke består i første forsøg. Ved små køretøjsserier startes der ofte med godkendelse i henhold til artikel 42 (artikel 24 i direktiv 2007/46/EF), individuelle godkendelser. For tunge køretøjer sker dette i Danmark ved udstedelse af nationale typegodkendelser (godkendelseserklæringer). For lette køretøjer sker dette i Danmark ved udstedelse af "Dataerklæring". Foreningen af Tekniske Konsulenter for Vejtransport vurderer, at disse godkendelsesordninger vil være omfattet af krav til gebyrstruktur. Det er videre foreningens vurdering, at gebyrstrukturen skal indeholde udgiften til den "tekniske tjeneste", der forbereder ansøgningen overfor Færdselsstyrelsen.

Artikel 6 Medlemsstaternes forpligtigelser

Bestemmelsen i pkt. 2 stemmer ikke overens med artikel 40 og 43, hvor der ved national typegodkendelse og individuel godkendelse kan undtages for en eller flere af forordningens bestemmelser.

Artikel 7 De godkendende myndigheder forpligtigelser

Bestemmelsen i pkt. 1 stemmer ikke overens med artikel 40 og 43, hvor der ved national typegodkendelse og individuel godkendelse kan undtages for en eller flere af forordningens bestemmelser.

Artikel 34 Generelle bestemmelser om typeattesten

I Danmark sker registrering på baggrund af elektronisk overførsel af data til motorregistret (DMR, Digitalt motor register).

Der udstedes normalt ikke CoC.

Der foreslås derfor alternativ tekst:

"Fabrikanten udsteder en typeattest/typegodkendelse/enkelt-godkendelse i papirformat, eller overfører en fil af de EU-definerede køretøjsdata (COC), der skal ledsage ethvert køretøj, uanset om dette er komplet, ukomplet eller færdiggjort komplet, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.

Den nævnte dokumentation (i fysisk eller elektronisk form) leveres gratis til relevant modtager samtidigt med leverancen af køretøjet. Denne service må ikke gøres afhængig af en udtrykkelig anmodning eller indsendelse af yderligere oplysninger til fabrikanten.

I en periode på ti år efter køretøjets produktionsdato udsteder fabrikanten, på anmodning af ejeren af køretøjet, en kopi af den relevante typeattest/typegodkendelse/enkelt-godkendelse i papirformat, eller en kopi af de EU-definerede køretøjsdata (COC), til ejeren af køretøjet mod en betaling, der ikke overstiger omkostningerne ved udstedelsen. Ordet "genpart/kopi/copy/duplicate" skal være tydeligt og synligt angivet på genparten."

Artikel 46 Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af andre køretøjer end restkøretøjer

Den i pkt. 1 foreslåede bestemmelse vil kunne give problemer for køretøjer hvor fabrikanten, eller den europæiske repræsentant, hvis der er tale om køretøjer fra 3. lande, ikke længere eksisterer, og dermed ikke længere kan opfylde forpligtigelserne i artikel 34-35.



Artikel 47 Tilgængeliggørelse på markedet, registrering eller ibrugtagning af restkøretøjer

Stk. 4 er en væsentlig stramning i henhold til nuværende bestemmelser.

I dag er det muligt, at producere køretøjer efter gamle regler op til dato for de nye bestemmelser.

Med den nye tekst, vil dette ikke være muligt.

3 måneder vurderes at være lang tid.

Denne periode bør kunne reduceres.

Stk. 5 vurderes at være vanskelig at udføre i praksis, idet typeattester (CoC dokumenter) ofte udstedes af fabrikken ved færdiggørelse.

Hvis køretøjet henstår hos en importør eller distributør henover dato for, hvor typegodkendelsen bliver ugyldig, vil man skulle tilbage til fabrikanten, og have udstedt ny typeattest med denne påtegning!

Dette virker uhensigtsmæssigt!

Påtegningen bør i stedet påføres køretøjets registreringsattest.

Der bør tilføjes bestemmelser for registrering af brugte køretøjer, der i et andet medlemsland registreret som restkøretøj.

Det bør sikres at intet land nægter godkendelse af brugte køretøjer, der har fået dispensation i et andet medlemsland.

Kapitel XV, Artikel 71 Typegodkendende myndighed med ansvar for tekniske tjenester

Transport- og Bygningsministeriet bør være særligt opmærksom på bestemmelserne i stk. 6, der har følgende ordlyd:

Den typegodkendende myndighed skal have et tilstrækkelig stort kompetent personale til, at den kan udføre de opgaver, der er fastsat i denne forordning.

Færdselsstyrelsen er netop nu under etablering i Ribe og vil skulle leve op til denne bestemmelse.

Artikel 72, Udpegelse af tekniske tjenester

Der bør overvejes indførelse af supplerende kategorier, idet der kan være forskellige for kvalifikationer for tekniske tjenester, der afprøver køretøjer i uendelige serier, køretøjer i små serier og køretøjer, der godkendes individuelt.

Artikel 77, Vurdering og udpegelse af tekniske tjenester

I forlængelse af ovenstående bemærkning til artikel 72, bør også vurderingsprocessen tilpasses efter hvad den respektive tekniske tjeneste ønsker at afprøve, således at omfanget af vurderingen står mål med den tilladelse der søges om.

Artikel 86 Nationale gebyrer, som skal dække omkostningerne ved de aktiviteter, der varetages af de typegodkendende myndigheder

Hvis omkostningerne til den foreslåede vurderings- og udpegelsesproces, helt eller delvist, lægges ud til den ansøgende tekniske tjeneste, er der risiko for at det nærmest bliver umuligt for mindre tekniske tjenester at opnå udpegning, hvorved der kan være risiko for at der på sigt vil blive meget få tekniske tjenester, specielt i ikkekøretøjsproducerende lande, hvor behovet for tekniske tjenester begrænser sig til relativt få afprøvninger i forbindelse med godkendelse af køretøjer i små serier eller individuelt.



Der bør fastsættes gebyrstørrelser, afhængigt af ansøgningens omfang, således at der bliver ens konkurrencevilkår uanset medlemsland, så den økonomiske ramme for en given udpegning er kendt på forhånd.

Bilag VII, punkt 4.2

Det foreslås, at også godkendelsesnumre i henhold til omhandlede forordning tilføjes nummeret for seneste ændringsdirektiv, eks:

e11*2007/46*201x/xx*0004*02 eller e11*2007/46*2015/758*0004*02”

Forbrugerrådet Tænk

"Forbrugerrådet Tænk har modtaget Transport- og Bygningsministeriets mail af 5. februar 2016 vedr. høring i EU-specialudvalg for transport- og bygning m.fl. om forordning om godkendelse og markedsovervågning af køretøjer og skal beklage det sene høringssvar.

Forbrugerrådet Tænk finder det meget positivt, blandt andet set i lyset af VW sagen og de forholdsvis mange sager på RAPEX, at der i Europa-Parlamentets og Rådets forslag til forordning nu lægges op til stramninger og præciseringer for godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer. Blandt de vigtige stramninger er en præcisering af de tekniske tjenesters ret og **pligt** til at foretage uanmeldte fabriksbesøg, hvilket vi finder er nødvendigt generelt, når man udfører markedsovervågning. Endvidere er det meget positivt, at der fokuseres på, at der ikke må foregå direkte betaling mellem fabrikant og den tekniske tjeneste ved typegodkendelsesinspektioner og andre undersøgelser, men at dette skal løses ved, at medlemsstaterne indfører en gebyrstruktur, der kan sikre, at de tekniske tjenester er upartiske. Samtidig er det yderst fornuftigt, at der ved udpegning og overvågning af de tekniske tjenesters arbejde særligt fokuseres på, at de nødvendige kompetencer er til stede i virksomheden, og at udpegningen sker efter ensartede kriterier på tværs af medlemsstaterne. Endelig finder vi det meget positivt, at der lægges op til en øget koordinering omkring markedsovervågning mellem de nationale myndigheder, som det også sker med god effekt på andre områder. Dette vil forhåbentlig sammen med kravet om, at typegodkendelsesdokumentationen skal være elektronisk og offentlig tilgængelig sætte øget fokus på håndhævelsen af reglerne og resultere i, at de der overtræder bestemmelserne vil blive mødt med ensartede effektive sanktioner, der skal have en afskrækkende virkning.”

Dansk Bilbrancheråd, Dansk Erhverv og Erhvervsflyvningens Sammenslutning har meddelt, at de ingen bemærkninger har.

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens forslag blev fremlagt kort efter VW-sagen i efteråret 2015 og indeholder en række elementer, der skal styrke gennemsigtigheden af EU's typegodkendelsessystem, sikre bedre uafhængighed mellem producenter og tekniske tjenester og styrke markedsovervågningen og finansieringen heraf.



Der er imidlertid **flere medlemslande, der har** den holdning, at det ikke er proportionelt at lave så gennemgribende ændringer af EU-reglerne på baggrund af en enkeltsag.

Forslaget blev præsenteret af Kommissionen på et arbejdsgruppemøde i starten af det hollandske formandskab i foråret 2016 og er siden blevet behandlet på en række møder i arbejdsgruppen. **Forhandlingerne har været forestået af hhv. det hollandske og slovakiske formandskab, og forhandles på nuværende tidspunkt under det maltesiske formandskab.**

På baggrund af **den tidligere** generelle uklarhed **under forhandlingerne**, har Kommissionen rundsendt et spørgeskema, hvor medlemslandene er blevet bedt om, at tilkendegive deres holdning til en række centrale spørgsmål. Kommissionen håber ud fra tilbagemeldingerne på dette, at kunne danne sig et overblik over hvor det er muligt at nå til enighed.

Der er gennem forhandlingerne blevet udarbejdet flere kompromisforslag til teksten. Senest har det Maltesiske formandskab ud fra medlemslandenes tilkendegivelser i Kommissionens spørgeskema udarbejdet et nyt kompromisforslag, som blev cirkuleret d. 3. marts 2017.

Det står ud fra de indledende diskussioner af dette forslag klart, at malteserne har haft held med at skære mange af de problemfyldte artikler til, så de i højere grad kan accepteres af et flertal af medlemslandene samt af Kommissionen.

Der er opnået enighed om indholdet i flere dele af forslaget, og forhandlingerne er ved at gå ind i en fase, hvor Danmark skal binde sig til en holdning. En række centrale bestemmelser er dog stadig til forhandling.

Det maltesiske formandskab har lagt vægt på at udbygge bestemmelserne om markedsovervågningsmyndighedernes forpligtelser. Der har generelt igennem forhandlingerne været et stort ønske fra medlemslandene om at få specificeret et minimumsniveau for markedsovervågningsaktiviteter, da niveauet bestemmer forslagets økonomiske konsekvenser.

Der er derfor foreslået et minimumsniveau, der fastsættes proportionalt med antallet af solgte nye køretøjer i medlemslandet i det foregående år. Nærmere bestemt foreslås der et forhold på 1:50.000 biler, hvilket for Danmarks vedkommende betyder ca. 4-6 køretøjer som skal kontrolleres hvert år.

Langt de fleste medlemslande støtter op om dette niveau af markedsovervågning. Et mindretal af lande så dog gerne, at der ikke blev fastsat et minimumsantal ud fra ønsket om nationalt selv at kunne træffe beslutning herom.

Der er fortsat stor uenighed i arbejdsgruppen på spørgsmålet om, hvorvidt Kommissionen skal gives beføjelse til at foretage verifikationsprøvning- og in-



spektion i medlemsstaterne uafhængigt af medlemsstaternes egne markeds-
overvågningsaktiviteter.

En gruppe på 6 medlemslande er ikke enige i behovet for, at Kommissionen skal have denne beføjelse. Der arbejdes på at finde et kompromis, hvor bestemmelsen beholdes, mens rækkevidden af Kommissionens beføjelse indskrænkes. På den baggrund må det forventes, at der ikke vil være et blokerende mindretal mod den del af forslaget.

Oprettelsen af et Forum er ligeledes en af de bestemmelser, der har været om-
diskuteret, særligt ift. spørgsmålet om Forummets ret til at træffe bindende
beslutninger.

Enkelte af de lande, der tidligere var modstandere af Forummet, udtrykt støtte
til den seneste tekst foreslået af det maltesiske formandskab. Det vurderes, at
der generelt i arbejdsgruppen er støtte til den nuværende tekst om oprettelsen
af et Forum.

En af de dele af forslaget, der endnu ikke er drøftet i detaljen, er gebyrstruktu-
ren i forbindelse med opkrævning gebyrer til at dække udgifterne forbundet
med markedsovervågning.

Fastsættelsen af et minimumsniveau af markedsovervågning har betydet, at
flere lande ser ud til at ville acceptere dette forslag.

Der er fremsat forslag til, at der etableres en fælles europæisk pulje af gebyrer
på typegodkendelse, der fordeles til de lande som ikke udsteder typegodkendel-
ser. Forslaget møder indtil videre opbakning fra et to medlemslande. Formålet
er, at sikre dækning for de medlemslande, der kun i begrænset omgang udste-
der typegodkendelser, der kan risikere at stå uden dækning for de øgede udgif-
ter til markedsovervågning, hvis der ikke findes en løsning for gebyrstrukturen

Der har endnu kun været få drøftelser af gebyrstrukturen, og det er derfor end-
nu uklart, hvor de forskellige medlemslande positionerer sig. Det er dog indtil
videre tydeligt, at flere store medlemslande mener, at finansieringen skal være
op til de enkelte medlemslande, ligesom medlemslandene må investere for at
leve op til markedsovervågningsforpligtelserne.

Forslaget om at medlemslandenes typegodkendelsesmyndigheder skal under-
kastes peer-review i form af kontrolbesøg af andre landes typegodkendelses-
myndigheder, **er ligeledes et centralt element. En større forsamling
lande har siden starten tilkendegivet, at de principielt er imod
peer-review.**

I nyeste kompromistekst er peer-review systemet ændret, så dette i højere grad
fokuserer på udpegelsen af tekniske tjenester, hvilket sammenholdt med en



række øvrige ændringer betyder, at der ikke vil blive stillet spørgsmålstegn ved udpegelsen af tekniske tjenester, såfremt man udelukkende udpeger akkrediterede tekniske tjenester.

Enkelte store medlemslande er imod denne ændring, da der ønskes en tilbundsående undersøgelse i forbindelse med peer-review systemet i forhold til den foreslåede tekst.

I forhold til Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, og i stedet omskrive disse dele til gennemførselsretsakter, ønsker flere medlemslande denne mulighed begrænset.

Ved kompromisteksten udarbejdet af det slovakiske formandskab blev en del af de foreslåede bestemmelser om delegerede retsakter omskrevet, så disse nu giver Kommissionen beføjelse til at lave gennemførselsretsakter efter undersøgelsesproceduren. Der er dog endnu ikke i arbejdsgruppen foretaget en principiel diskussion af delegerede retsakter som en del af forordningsforslaget.

Generelt har det maltesiske formandskab tilsyneladende kunnet fjerne de dele af forslaget, der har været de største ”røde linjer”, og som har gjort det svært at nå til enighed mellem medlemslandene. Før rådsmødet den 29. maj, er der indtil videre aftalt tre møder i arbejdsgruppen, hvor det er forventningen, at man vil finde en kompromistekst til flere af de åbne diskussioner, der stadig finder sted.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens forslag til en ny forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, herunder indførelsen af bestemmelser om markedsovervågning. Regeringen finder det væsentligt, at der generelt fastsættes et troværdigt og transparent system for typegodkendelse og markedsovervågning af køretøjer, der sikrer fuld overholdelse af de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav.

Kommissionens forslag ligger således også i god tråd med den i **2016** vedtagne ændring af færdselsloven (Udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser), der blandt andet præciserer det retlige grundlag for udøvelse af markedskontrol og tilsyn med produktkrav på det køretøjstekniske område for at sikre, at tilsynet i højere grad bringes på linje med den markedsovervågning, der foretages på andre, lignende områder. jf. ovenfor i afsnit 6 og 7.1.

Regeringen lægger vægt på, at der skal være proportionalitet mellem effektiviteten af den markedsovervågning, der skal udføres, og de eventuelle administrative og økonomiske byrder, som erhvervslivet måtte blive pålagt som følge



heraf. I forlængelse heraf finder regeringen det vigtigt, at der indføres en omkostningseffektiv markedsovervågning og stikprøvekontrol, herunder baseret på målinger af udledninger ved virkelig kørsel, der opfylder de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav, og som ikke går ud over, hvad der måtte være nødvendigt for at opfylde formålet.

Danmark udsteder kun i meget begrænset omfang typegodkendelser. Den drøftede model, hvor pengene samles i en fælles europæisk pulje, og fordeles årligt efter antallet af nye registreringer i det enkelte medlemsland, er en model, som Danmark støtter op om. Modellen medfører, at der sikres økonomisk kompensation til at udføre den påkrævede markedsovervågning.

Endelig er regeringen forbeholden over for, at Kommissionen skal bemyndiges til at udstede delegerede retsakter i så stort et omfang som foreslået. Det vil sige, at regeringen vil have fokus på, at Kommissionen i stedet får beføjelser til at udstede gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren.

Regeringen er positivt indstillet over for de ændringer, der foreslås af det maltesiske formandskab. Herunder særligt fastsættelsen af et minimums markeds- overvågningsniveau, som er blevet fastsat efter ønske fra flere medlemslande. Fastsættelsen af et minimumsniveau på 1:50.000 solgte nye køretøjer betyder, at forslagets økonomiske konsekvenser nedbringes betragteligt.

Regeringen støtter ligeledes, at akkreditering kommer til at spille en større rolle i typegodkendelsessystemet, og at man gennem udpegelse af udelukkende akkrediterede tekniske tjenester således kan undgå Peer Review. Det er i overensstemmelse med de gode erfaringer man har på lignende områder i Danmark.

Regeringen ønsker, at der findes en finansieringsmodel, så Danmark ikke står uden dækning for den øgede mængde markedsovervågning henset til, at Danmark ikke udsteder mange typegodkendelser. Det foreslåede minimumsniveau af markedsovervågning er af en størrelsesorden, der ikke giver grund til generel modstand mod forslaget.

11 Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg på møde den 3. februar til orientering.

Der blev oversendt samlenotat til Europaudvalget den 24. januar 2017 og den 12. april 2017.