

Fra: Johanne Berner Hansen [mailto:jbh@dbr.dk]

Sendt: 23. juni 2020 08:49

Emne: L151 - bemærkninger; Transportministerens kommentar

I lyset af den g.d. fremsendte besvarelse fra Transportministeren; spørgsmål 25, skal vi her fremsætte en kort række bemærkninger til brug for Transportudvalgets behandling, herunder det planlagte samråd.

Færdselsstyrelsen oplyser til transportministeren, at Køretøjsopbyggerne vision formodes at være i strid med forordningens artikel 73 på visse punkter, at den er uhensigtsmæssig og sidst, men ikke mindst, vurderer Færdselsstyrelsen, at den model, forordningen (og dermed Færdselsstyrelsen) lægger op til, ikke på det overordnede plan adskiller sig fra Køretøjsopbyggernes vision.

Heri er Køretøjsopbyggerne helt uenige – især i, at modellerne ikke adskiller sig nævneværdigt fra hinanden i deres praktik.

Køretøjsopbyggerne er helt indstillet på, at lade Færdselsstyrelsen være den godkendende myndighed, men netop kontrollen af opbygningen er det springende punkt – skal det være en synsvirksomhed i en eller anden form (eventuelt under et andet navn) eller skal det være en Teknisk Tjeneste.

Som følge af, at Færdselsstyrelsen – og dermed Transportministeren – afviser visionen som udgangspunkt for det forestående arbejde ud fra en *hensigtsmæssighedsvurdering*, må det lægges til grund, at der helt fundamentalt er tale om et politisk ønske – en politisk styret dagsorden – der desværre medfører en overimplementering.

Køretøjsopbyggerne skal dog understrege, at visionen naturligvis nøje er vurderet i forhold til dets juridiske grundlag og hjemmel i forordningen. Køretøjsopbyggerne har tidligere oplevet en lignende tilbageholdenhed omkring at undersøge EU-grundlaget tilstrækkeligt – dvs. hvor Færdselsstyrelsen har anvendt en EU-henvisning som løftestang til at fremme en konkret, national, politisk dagsorden. Køretøjsopbyggerne frygter, at det samme sker her!

Fastholdes bekymringen om hjemmel, bør Transportministeriet få dette afklaret ved EU, således at der ikke her foreligger en ubegrundet frygt herfor. Denne proces er relativ ukompliceret, især hvis det er nødvendigt for at redde et væsentligt antal danske arbejdspladser, herunder lærepladser.

Køretøjsopbyggerne er således fortsat dybt bekymrede for den kommende model for nationale, individuelle godkendelser, idet den efter Køretøjsopbyggernes opfattelse på ingen måde imødekommer de særlige hensyn, der er i Danmark – eller sagt på en anden måde: Eftersom der ingen dokumentation er for, at sikkerhed, sundhed eller miljø skades ved den nuværende godkendelsesordning, så savner det enhver logik at gå så kraftigt til værks omkring netop kontrol-delen, især uden EU-retligt pålæg.

Til eksempel forventes den af Færdselsstyrelsen – og politisk motiverede – løsning for de individuelle opbygninger at medføre en mer-udgift for KL på op mod 25 mio. kr. om året til *kontrol* af de handicap-køretøjer, der opbygges i Danmark; og hvor ALLE køretøjer er individuelle til den enkelte borger – og ofte involverer en form for ændring af styretøjet m.v. En direkte mer-udgift, som må afholdes af kommunerne.

Det er således helt afgørende, at der opnås en politisk beskyttelse af danske arbejdspladser og godt håndværk.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Juridisk chef, advokat
(L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3

2630 Taastrup

Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

For vores privatlivspolitik se [her](#).