

Oplæg til national ordning for godkendelse og anmeldelse af individuelle køretøjer

I det følgende præsenteres et oplæg til en ny ramme for nationale godkendelser og anmeldelser af individuelle køretøjer. Rammen vil gælde for alle køretøjer, uanset om der er tale om et nyt-fremstillet, opbygget, ombygget køretøj eller et køretøj, som er importeret fra et tredjeland. Rammen består af en godkendelsesordning og en anmeldelsesordning.

Med oplægget er der udarbejdet de overordnede linjer. Der er derfor ikke tale om en endelig fastlagt ramme, ligesom der på nuværende tidspunkt er en række løse ender, som skal undersøges og nærmere afklares.

Det skal indledningsvist bemærkes, at de køretøjsbegreber, der i denne præsentation anvendes, følger definitionerne, som fremgår af henholdsvis forordning 2018/858, forordning 168/2013 og forordning 167/2013.

Godkendelsesordning

For individuelle motorkøretøjer, påhængskøretøjer til motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer foreslår Færdselsstyrelsen følgende godkendelsesordning:

- Fabrikanten, repræsentant m.v. dokumenterer overensstemmelse med de tekniske krav
- Hvor der i visse tilfælde er krav om prøvning af de tekniske krav ved en teknisk tjeneste, sørger fabrikanten/repræsentant for dokumentation fra den tekniske tjeneste
- Fabrikant/repræsentant fremviser køretøj og dokumentation for en kontrolenhed
- Kontrolenhed kontrollerer dokumentationen
- Kontrolenhed indsender dokumentation i Færdselsstyrelsens IT-system
- IT-systemet tildeler køretøjet et unikt nummer og sender en "straksgodkendelse" retur
- Køretøjet registreres i Færdselsstyrelsens køretøjstekniske register
- Kontrolenhed registrerer køretøjet i Motorkøretøjsregistret og udleverer nummerplader
- Færdselsstyrelsen foretager stikprøvevis kontrol af kontrolenheden og den indsendte dokumentation

I dette oplæg til ny godkendelsesordning fremgår en række forskellige aktører. Mulighederne for at en virksomhed kan have flere forretningsområder vil blive undersøgt nærmere. Der kan f.eks. være tilfælde, hvor en virksomhed ønsker at udføre opgaver som både er teknisk tjeneste og kontrolenhed. I så fald vil det være afgørende, at der sker en adskillelse af disse forretningsområder, således at virksomhedens kontrolenhed ikke kontrollerer den dokumentation, som er udarbejdet af samme virksomhed, når den agerer som teknisk tjeneste.

Dokumentation

Som et grundelement i den foreslåede ordning skal køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav dokumenteres. Afhængigt af den konkrete situation kan det både være en fabrikant, fabrikantens repræsentant eller en køretøjsejer, der er ansvarlig for, at den nødvendige dokumentation udarbejdes. I denne sammenhæng er det vigtigt at holde sig for øje, at ansvaret for køretøjet placeres hos de rette aktører – det vil sige, at fabrikanten af et EU-typegodkendt køretøj kun er ansvarlig for den del af køretøjet, som er en del af typegodkendelsen. Efterfølgende ikke-godkendte ændringer, står den der opbygger eller ombygger køretøjet til ansvar for.

Det kan være, at en fabrikant f.eks. importerer et basiskøretøj, hvor køretøjets chassis er EU-typegodkendt, og hvor fabrikanten efterfølgende opbygger køretøjet med et lad. Hvis der ved ladopbygningen anvendes EU-typegodkendte komponenter, vil det være de tekniske krav ift. lygternes placering, sideafskærmningens styrke og overholdelse af tilladte vægte og dimensioner, som skal dokumenteres, hvilket fabrikanten selv skal (eller kan) udføre uden inddragelse af en teknisk tjeneste. I den forbindelse står det fabrikanten frit for at søge teknisk bistand til indhentning og udarbejdelse af dokumentationen, herunder til selve de tekniske beregninger.

Niveauet for hvilke tekniske kravs overensstemmelse, der skal dokumenteres og i hvilket omfang, er endnu ikke fastlagt. For konstruktive ændringer på et køretøj kan der f.eks. være tale om, at der er ændringer over en vis bagatelgrænse, der skal dokumenteres og godkendes.

Teknisk tjeneste

I visse tilfælde vil det være nødvendigt, at væsentlige dele af køretøjet afprøves ved en teknisk tjeneste. Det kan være ændringer i et allerede typegodkendt bremsesystem, opbygning af et bremsesystem, ændring på motorstyring eller ændring af støjreducerende komponenter.

I det tilfælde, hvor en teknisk tjeneste f.eks. afprøver bremsesystemet, kan fabrikanten genannvende dokumentationen i forbindelse med godkendelse af andre køretøjer, når der er tale om samme afprøvning.

”Kontrolenhed”

Færdselsstyrelsen foreslår at indføre en ”kontrolenhed”, der, forud for Færdselsstyrelsens ”straksgodkendelse”, kan kontrollere og sammenligne fabrikantens indsendte dokumentation med det fremviste køretøj. Kontrolenhedens opgaver vil bestå af dels en dokumentationskontrol, hvor kontrolenheden tjekker, at der for det pågældende køretøj er indsendt den relevante og påkrævede dokumentation. Derudover vil kontrolenheden have til opgave at foretage en form for fysisk gennemsyn af køretøjet, hvor det umiddelbart kan konstateres, at der er sammenhæng mellem det fremviste køretøj og den tilhørende dokumentation. Det vil ikke være kontrolenhedens opgave at efterberegne de foretagne beregninger.

Kontrolenheden kunne være en synsvirksomhed med særlige kompetencer, men det kunne også være andre virksomheder, der kan se en forretningsmulighed i at etablere sig som kontrolenhed. De specifikke krav til kontrolenheden, herunder opgavebeskrivelse og kompetencer skal nærmere identificeres.

”Straksgodkendelse”

Med dette oplæg til en ny godkendelsesordning er processen for den traditionelle sagsbehandling vendt rundt. Det vil sige, at Færdselsstyrelsens vurdering og efterberegning af dokumentationen foretages efter, at køretøjsejer har modtaget sin godkendelse, hvilket vil ske i form af stikprøvekontrol.

Begrebet "straksgodkendelse" er en arbejdstitel, som har til formål at synliggøre Færdselsstyrelsens bestræbelser på at udvikle en smidig godkendelsesproces. Rammerne for og retsvirkninger af "straksgodkendelse" skal undersøges nærmere.

Stikprøvekontrol

Som ovenfor nævnt er den traditionelle sagsbehandling vendt rundt. Der vil derfor være behov for, at Færdselsstyrelsen får mulighed for at lave opfølgende stikprøvekontrol af den indsendte dokumentation, hvor Færdselsstyrelsen vil gennemgå den indsendte dokumentation og foretage de nødvendige efterberegninger. Stikprøvekontrollen vil både være rettet mod kontrolenhederne og fabrikkerne med ansvar for udfærdigelsen af dokumentationen

Med tiden, når der er etableret et tilstrækkeligt datagrundlag, vil stikprøvekontrollen blive foretaget på et risikobaseret grundlag. Det vil betyde, at de kontrolenheder og fabrikker, hvor der konstateres fejl og mangler, oftere vil opleve at blive udtaget til kontrol, end de kontrolenheder og fabrikker, hvor det viser sig, at dokumentationen er i orden.

Det er hensigten, at et godkendelsesgebyr skal finansiere stikprøvekontrollen. Betalingen vil ske i forbindelse med kontrolenhedens uploading af dokumentation i Færdselsstyrelsens IT-system.

Registrering af køretøjet

Det er desuden hensigten, at det enkelte godkendte køretøj registreres i både et nyt køretøjsteknisk register, som udvikles af Færdselsstyrelsen, og i Motorstyrelsens køretøjsregister - DMR. Det nye køretøjstekniske register vil være medvirkende til at sikre, at Færdselsstyrelsen, som myndighed, opnår et vidensniveau og et datagrundlag om de individuelle køretøjer, der færdes på de danske veje, herunder særligt i forhold til de opbygninger eller ombygninger, der er foretaget på et EU-typegodkendt køretøj. Datagrundlaget skal endvidere benyttes, hvis en godkendende myndighed i en anden medlemsstat efterspørger godkendelsesgrundlaget for f.eks. en bil, der er importeret til medlemsstaten fra Danmark.

I forhold til registrering af køretøjet i DMR lægger godkendelsesordningen op til, at når køretøjet er meddelt en "straksgodkendelse", kan kontrolenheden med det samme registrere køretøjet og udlevere nummerplader, hvorefter køretøjet er klar til at køre på færdselslovens område. Registrering af køretøjer og udlevering af nummerplader henhører under Skatteministeriets ressort og forudsætter ændringer i Skatteministeriets lovgivning, hvilket Færdselsstyrelsen vil indgå i dialog omkring.

Anmeldelsesordning

For påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr til traktorer er der i dag ikke, som for alle andre køretøjer, krav om kontrol og efterfølgende godkendelse af køretøjet. For disse køretøjer foreslås følgende anmeldelsesordning:

- Fabrikanten/repræsentanten dokumenterer overensstemmelse med de tekniske krav
- Fabrikanten/repræsentanten foretager visse prøvninger af køretøjet

- Fabrikanten/repræsentanten indsender dokumentation til Færdselsstyrelsen via IT-system
- Køretøjet registreres i Færdselsstyrelsens køretøjstekniske register
- IT-system sender en kvittering for anmeldelse tilbage til fabrikanten/repræsentanten
- Færdselsstyrelsen foretager stikprøvekontrol af den indsendte dokumentation

Dokumentation

Med henblik på et at indføre et minimumsniveau af dokumentation og kontrol med køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, vil der blive stillet visse dokumentationskrav. Niveaueet for hvilke tekniske kravs overensstemmelse, der skal dokumenteres og i hvilket omfang, er endnu ikke fastlagt.

Registrering af køretøjet

Det er som ovenfor nævnt hensigten, at Færdselsstyrelsen etablerer et IT-system – et køretøjsteknisk register – der indeholder oplysninger om individuelle godkendte eller anmeldte køretøjer. I forhold til påhængskøretøj til traktorer og udskifteligt trukket udstyr vil der alene være tale om en registrering af det individuelle køretøj i det køretøjstekniske register og ikke en registrering i DMR.

Stikprøvekontrol

Ved denne anmeldelsesordning er der ikke tale om, at Færdselsstyrelsen godkender det enkelte køretøj. For at få viden om hvilket dokumentation, der danner grundlag for anmeldelsen, er det hensigten, at Færdselsstyrelsen udfører stikprøvekontrol af den fremsendte dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Det er ligeledes hensigten, at Færdselsstyrelsens stikprøvekontrol finansieres gennem et gebyr, som fabrikanten betaler i forbindelse med anmeldelse af køretøjet.

Tempo 40-ordningen

Tempo 40-ordningen medfører, at traktorer og påhængskøretøjer til traktorer må køre 40 km/t i stedet for 30 km/t, hvis køretøjerne opfylder visse tekniske krav og godkendes ved et registrerings-syn af en synsvirksomhed. Der er dog visse udfordringer i forhold til påhængskøretøjer, som søges løst med dette oplæg til en anmeldelsesordning.

Overgangsordning

Det er hensigten, at et lovforslag med en ny ramme for godkendelse af individuelle køretøjer fremsættes for Folketinget til oktober 2021 med henblik på ikrafttrædelse 1. januar 2022. Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at der skal fastsættes en overgangsordning, der muliggør etableringen af tekniske tjenester og kontrolenheder forud for, at køretøjerne godkendes/anmeldes i henhold til de foreslåede ordninger. Det forventes derfor, at bekendtgørelserne om tekniske tjenester og kontrolenheder vil have virkning fra 1. januar 2022, mens de resterende bekendtgørelser om de foreslåede ordninger vil træde i kraft senere på året, dog tidligst pr. 1. juli 2022.