



Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

info@fstyr.dk

Taastrup, den 29. november 2024

Vedr. bkg. nr. 116 af 14. februar 1994 om installation og plombering af hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser – fejlagtig overimplementering af EU-direktiver.

Som advokat og vicedirektør i Dansk Bilbrancheråd, der repræsenterer mere end 2.000 danske, frie og uafhængige værksteder, herunder lastvognsværksteder, retter jeg herved henvendelse til Færdselsstyrelsen for at gøre opmærksom på en yderst u hensigtsmæssig implementering af to direktiver fra EU fra hhv. 1992 og 2001 – som tilsyneladende er blevet misforstået i lovgivningsprocessen – og som nu giver gevaldige udfordringer for den frie konkurrence mellem lastvognsværksteder.

Den juridiske kontekst er bkg. nr. 116 af 14. februar 1994 (fremover 116/1994) med senere ændringer, senest bkg. nr. 498 af 1. juni 2004. Bekendtgørelsen er udstedt for at implementere Rådets direktiv nr. 92/6 EØF af 10. februar 1992 og senere Kommissionens direktiv 2001/11/EF af 14. februar 2001.

Direktiverne har til formål at sikre, at hastighedsbegrænsere i lastbiler installeres, plomberes og kontrolleres – og dette er i Dansk ret blevet implementeret på en sådan måde, at politi og anklagemyndighed nu mener, at opgaverne med at sikre dette *alene* kan ske hos et af et bilmærke, privat autoriseret værksted.

Det er Dansk Bilbrancheråds klare overbevisning, at dette krav IKKE er i overensstemmelse med hverken direktiverne konkret, typegodkendelsesforordningernes sondring mellem autoriserede og uafhængige værksteder eller de under konkurrencemyndighederne værende regler om fri konkurrence, som disse er hjemlet i Motorkøretøjsforordningerne.

Derfor er det magtpåliggende, at Færdselsstyrelsen tager skridt til at ændre bekendtgørelsen, således, at den flugter med de krav, der stilles i direktiverne, men ikke unødigt giver mærkeværksteder rettigheder, der skævvrider konkurrencen.

DEN KONKRETE PROBLEMSTILLING:

I årevis har danske tungvognsværksteder med fartskriverautorisation fra Færdselsstyrelsen foretaget den lovpligtige kontrol af hastighedsbegrænserne og på baggrund heraf udfyldt den attest, som Færdselsstyrelsen har udarbejdet, og som synsvirksomheden skal se ved syn. Det er en væsentlig del af den samlede opgave, der er i forbindelse med syn af køretøjer hos et værksted, der har fartskriverautorisation.

Det følger heraf, at det kontrollerende værksted skal angive nummeret på sin fartskriverautorisation – men derudover intet andet ifht. autorisation.

I en konkret sag på Vestsjælland blev en lastbil stoppet ved en tungvognskontrol, og i bilen fandt politiet en kontrolattest udarbejdet af et værksted, der på politiets forlangende ikke kunne fremvise en autorisation fra bilproducenten iht. 116/1994. Værkstedet mente ikke, at der var påkrævet autorisation ud over fartskriverautorisationen, hvorefter anklagemyndigheden nedlagde påstand om bødestraf for overtrædelse af bekendtgørelsens § 3 og § 11.

Værkstedet blev i sag SS2253/2024 ved Retten i Næstved frifundet ved dom af 25. november 2024 ud fra, at bekendtgørelsen ganske enkelt var for uklar til at kunne danne grundlag for straf. Alene dette er problematisk ifht. dansk lovgivning.

Det er på baggrund af denne dom, at Dansk Bilbrancheråd retter henvendelse for at få klargjort bekendtgørelsen i overensstemmelse med de bagvedliggende direktiver.

Dommen vedlægges i sit hele – og uden anonymisering.

JURIDISKE BETRAGTNINGER:

Af det oprindelige – bagvedstående – direktiv, Rådets direktiv nr. 92/6 EØF fremgår det af præamblen, at

”anvendelsen af hastighedsbegrænsende anordninger [kun] vil være rimelig, hvis disses tekniske egenskaber giver tilstrækkelig garanti for, at enhver omgåelse er udelukket”

For at understøtte denne indføres i direktivet en pligt for medlemsstaterne til at sikre, at der ER monteret hastighedsbegrænsende anordninger, jf. artikel 3, og i art. 5 stk. 2 anføres følgende:

”De hastighedsbegrænsende anordninger skal installeres af værksteder eller organer, der er godkendt af medlemsstaterne.”
[min fremhævelse].

Det forudsættes altså i direktivet, at der etableres et nationalt system, hvorefter *medlemsstaterne* godkender de værksteder/organer, der må installere (og i øvrigt håndtere) hastighedsbegrænsere. Der står intet om godkendelsesmåden – men en direkte offentlig godkendelse må forventes.

Dette blev i Danmark implementeret på en sådan måde, at det kun var værksteder med fartskriverautorisation (der er offentlig – udstedt af Færdselsstyrelsen), der kunne opnå adgang til at installere, plombere og justere hastighedsbegrænsere. I tillæg hertil blev der dog **også** indført et privat mellemlid idet bil- og hastighedsbegrænserefabrikanter eksklusivt kunne blive godkendt af Justitsministeriet til at uddanne værkstedspersonale og indstille værksteder, der ønskede autorisation.

Disse regler er fortsat gældende, jf. kapitel 2 i 116/1994.

Rent markedsmæssigt er det en katastrofe, at det overlades til private aktører uden andre objektive kriterier end det, at aktøren er producent af enten biler eller hastighedsbegrænsere, at udstede autorisationer med henblik på at udføre arbejde på andre privates køretøjer. Der er altså ingen krav til hverken ansøgeren, ansøgningsproceduren, validiteten, godkendelsen nedadtil, pris eller andet – det er et tag-selv-bord for bilfabrikanterne til at undlade at autorisere andre, end deres egne værksteder.

Uanset der er indbygget en ret til at få en skriftlig begrundelse for afslag – og uanset den indbyggede klagemulighed herom, så er al konkurrence fejlet af bordet ved den foretagne implementering, som langt overskrider, hvad der er

nødvendigt for at opfylde direktivet – og det er uklart, hvilken begrundelse, der skulle ligge til grund for den valgte implementeringsmetode.

Et spørgsmål – måske bedst rettet mod Justitsministeriet – er naturligt, hvor mange bil- og hastighedsbegrænserfabrikanter, der rent faktisk har søgt om den fornødne godkendelse, jf. bekendtgørelsens § 4, og hvor mange autorisationer, der så rent faktisk er blevet udstedt – særligt til uafhængige værksteder.

Hvis svaret (især på sidstnævnte) er 0 – så er det klart, at bekendtgørelsen skaber et de facto monopol – hvilket notorisk ikke er eller kan have været i EU's interesse eller ånd ved direktivets vedtagelse.

Det kan også undre, at Færdselsstyrelsen ikke har foretaget en minimumsimplementering og ladet sig nøje med den offentlige godkendelse, der ligger i eksempelvis farts skriver-autorisationen. Den har Færdselsstyrelsen fuldstændig styr på – den er underlagt klare, gennemsigtige og saglige krav; og farts skriverautorisationen understøtter i vidt omfang mindst så vigtige hensyn, som de, der ligger bag hastighedsbegrænserne.

I 2001 vedtog Kommissionen direktiv 2001/11/EF af 14. februar 2001. Af dette fremgik, at der skulle sikres en jævnlig kontrol af funktionaliteten af hastighedsbegrænserne. Forpligtelsen blev i art. 1 indført som en ændring i direktiv 96/96 EF – dvs. reelt set rettet mod syn af køretøjerne – og det er da også i dag en del af synslovgivning, jf. Vejledning om syn af køretøjer.

Ikke desto mindre gav dette direktiv anledning til en ændring af 116/1994 – hvori § 11 blev udvidet til *også* at omhandle "kontrol" – dvs. den jævnligt forekommende kontrol af, at hastighedsbegrænseren fungerer. Men det er KUN § 11, der er udvidet – ikke § 3, der ellers er hovedbestemmelsen i bekendtgørelsen.

Selve kontrol-opgaven er tilbagevendende, idet det er en betingelse for syn af køretøjet, at den fremvises. Derfor er det naturligt også Færdselsstyrelsen, der har udarbejdet en standard-blanket til dokumentation af kontrollen – og synshallerne syner på baggrund heraf.

Det eneste sted i 116/1994, ordet "kontrol" indgår, er i opstillingen af, hvad et autoriseret (dvs. hvad et værksted, der via en bil- og hastighedsbegrænserfabrikant med godkendelse fra Justitsministeriet er "autoriseret" til at udføre arbejde på hastighedsbegrænserne) må.

Selve kontrollen kan man dog ikke snyde med – og derfor giver det ingen mening, at også kontroldelen KUN skal kunne udføres, hvis man har den fulde (privatretlige) autorisation til at foretage egentlig indgreb og plumbere begrænseren.

Derfor er især direktivet fra 2001 markant overimplementeret ud fra et rent juridisk synspunkt.

RÅDETS HOLDNING:

Som det fremgår, er det Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at der er sket en overimplementering ved ikke færre end to direktiv-implementeringer – den ene værre end den anden. De er som følger:

1. Der er ikke et krav i nogen af direktiverne om, at "godkendelsen" fra medlemsstaternes side skal ske via en privat autorisationsordning – snarere tværtimod,
2. Der er ikke en saglig begrundelse for, at fartskriverautorisationen ikke skulle kunne være tilstrækkelig til at danne grundlag for en sikker håndtering af hastighedsbegrænsere,
3. Der er absolut intet behov for, at selve kontrollen af hastighedsbegrænseren skal foretages af et autoriseret værksted.

Dansk Bilbrancheråd skal opfordre Færdselsstyrelsen til at søge dialog med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen omkring problematikken, ligesom rådet gerne bistår med en uddybning af problematikken og forslag til løsning – deltager gerne med det værksted, der var hovedperson i den konkrete byretssag.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner Hansen

Vicedirektør
Tlf: 22 41 51 03

jbh@db.dk