



## HØRINGSNOTAT

29. september 2021  
2021-75

### **Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om produkter og markedsovervågning (Markedsovervågning på færdselsområdet m.v.)**

#### **1. Indledning**

Transportministeriet har den 28. juni 2021 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om produkter og markedsovervågning i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport, ATL Transport og Logistik, Autobranchen Danmark, AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening, Arbejdstilsynet, Beredskabsstyrelsen, Bilbranchen Danmark, Bilsynsbranchen, Camping Outdoor Denmark, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Cykelhandlere, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, DFIM, Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Dækbranchen Danmark, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark ApS, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring og Pension, 3F Fælles Fagligt Forbund, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening, Kørelærerforeningen, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Maskinleverandørerne, Motorcykelhandlerforeningen, Motorcykelimportørforeningen, Motorhistorisk Samråd, Motorstyrelsen, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, samtlige byretter, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEGES, Sikre Veje, SKAD, SLD, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transporterhvervets Uddannelser, UlykkesPatientForeningen, Vestre Landsret, Veteranknallertklubben Aktiv og Østre Landsret.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på Høringsportalen.



Høringsfristen udløb den 18. august 2021.

-----

Der er modtaget høringssvar fra følgende myndigheder og organisationer m.v.:

ATAX  
Dansk Bilbrancheråd  
Danske Speditører  
Datatilsynet  
Domstolsstyrelsen  
DTL  
Erhvervsstyrelsen  
FDM  
Forbrugerombudsmanden  
Institut for Menneskerettigheder  
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport  
Københavns Byret  
Landbrug & Fødevarer  
Motorcykel Forhandler Foreningen  
MotorcykelImportørForeningen  
Motorhistorisk Samråd  
Motorstyrelsen  
Rigspolitiet  
SKAD  
Transporterhvervets Uddannelser  
Vestre Landsret  
Østre Landsret

ATAX, Danske Speditører, FDM, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, MotorImportørForeningen, Transporterhvervets Uddannelser, Motorhistorisk Samråd og Motorstyrelsen har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Københavns Byret på byretspræsidenternes vegne, Vestre Landsret og Østre Landsret har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

## **2. Høringssvarene**

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mere uddybende høringssvar gengives og kommenteres først. Transportministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursivret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.



Rigspolitiet henviser indledningsvist til sine bemærkninger i forbindelse med den ministerielle høring. Det fremgår af disse, at Rigspolitiet ikke har bemærkninger til lovforslagets ændringer vedrørende færdselslovens §§ 68 a-c. Rigspolitiet bemærker endvidere, at Rigspolitiet ikke har bemærkninger til lovforslagets § 134 e, stk. 1 og 2. Rigspolitiet har dog bemærkninger til lovforslagets § 134 e, stk. 3, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, skal være gældende, selvom de ikke foreligger på dansk.

Rigspolitiet finder, at regelefterlevelsen erfaringsmæssigt er størst, når lovgivningen er oversat til dansk og direkte forståelig for alle borgere og virksomheder. Rigspolitiet bemærker derudover, at en manglende officiel oversættelse af tekniske specifikationer kan medføre risiko for forskellig juridisk fortolkning fra sag til sag. Rigspolitiet kan i den forbindelse henvise til, at der i anklageskrifter og bødeforlæg rettet mod borgere og juridiske personer henvises direkte til tekniske specifikationer fra internationale regulativer og konventioner, ligesom alt materiale i forbindelse med domstolsbehandlingen af straffesager skal foreligge på dansk.

*Transportministeriet bemærker, at ministeriet er enig i, at det generelt kan give nogle udfordringer, at tekniske specifikationer ikke er oversat til dansk. Transportministeriet vurderer dog ikke, at omfanget af disse udfordringer vil være stort i dette tilfælde.*

*Som det fremgår af de specielle bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 134 e, stk. 3, i færdselsloven, giver bestemmelsen mulighed for, at transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske forskrifter, som der henvises til i forskrifter og som ikke indføres i Lovtidende, efter en konkret vurdering kan undtages fra den almindelige gældende forudsætning om, at forskrifter skal udfærdiges på dansk. Bestemmelsen er særlig relevant, hvor der henvises til anerkendte standarder eller FN-regulativer, der udelukkende foreligger på engelsk.*

*Transportministeriet vurderer, at der primært vil være tale om tekniske forskrifter, som indeholder mange detaljerede krav, tegninger og anvisninger. De retter sig som udgangspunkt mod snævre kredse af professionelle, som anvender forskrifterne erhvervs-mæssigt. Der vil således være tale om virksomheder, der kan fagsproget og er vant til at tilgå informationer på engelsk.*

*Transportministeriet bemærker endvidere, at den foreslåede bestemmelse i § 134 e, stk. 3, allerede i dag findes i anden lovgivning om produkter og køretøjer.*

*Transportministeriet finder på baggrund af ovenstående ikke, at der er særlige grunde, som taler for, at en lignende bestemmelse ikke bør fremgå af færdselsloven og gælde for tekniske specifikationer inden for dette område.*

Datatilsynet henviser i sit høringssvar til Datatilsynets tidligere høringssvar af 4. december 2020 vedrørende lovforslag fremsendt af Sikkerhedsstyrelsen. I Datatilsynets tidligere høringssvar til Sikkerhedsstyrelsens høring over forslag til lov om ændring af lov om produkter og markedsovervågning, lov om erhvervsfremme, lov om sikkerhed til søs, lov om fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler og lov om maritim fysisk planlægning bemærker Datatilsynet, at det fremgår af lovforslagets afsnit 3 om "Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige", at Sikkerhedsstyrelsens indhentning af oplysninger i relation til lovforslaget i højere grad skal baseres på automatiserede processer. Derudover bemærker Datatilsynet, at det endvidere fremgår, at der i forbindelse med Sikkerhedsstyrelsens fremtidige markedsovervågning af e-handel er idriftsat et nyt digitalt værktøj ved navn AIME. AIME baseres på billede- og tekstgenkendelse samt kunstig intelligens og kan afsøge relevante offentligt tilgængelige oplysninger



på nettet. Gennem AIME vil der blive indsamlet, behandlet og samkørt data til brug for kontrollen, og der vil primært indsamles relevante produkt- og virksomhedsinformationer, herunder oplysninger om enkeltmandsvirksomheder.

Datatilsynet bemærker, at oplysninger om enkeltmandsvirksomheder ifølge udkastet vil blive behandlet inden for rammerne af databeskyttelseslovgivningen. Datatilsynet bemærker hertil, at det ikke står Datatilsynet helt klart, hvorvidt der i forbindelse med Sikkerhedsstyrelsens markedsovervågning af e-handel vil blive truffet automatiske individuelle afgørelser ved brugen af AIME.

Datatilsynet gør derfor Sikkerhedsstyrelsen opmærksom på databeskyttelsesforordningens artikel 22, stk. 1, hvoraf det fremgår, at den registrerede har ret til ikke at være genstand for en afgørelse, der alene er baseret på automatisk behandling, herunder profilering, som har retsvirkning eller på tilsvarende vis betydeligt påvirker den pågældende.

Der gælder imidlertid visse undtagelser til forbuddet i stk. 1, jf. artikel 22, stk. 2. Blandt andet følger det af artikel 22, stk. 2, litra b, at forbuddet ikke gælder, hvis den automatiske afgørelse er hjemlet i EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som den dataansvarlige er underlagt, og som også fastsætter passende foranstaltninger til beskyttelse af den registreredes rettigheder og frihedsrettigheder.

Datatilsynet oplyser om samkøring i kontroløjemed, at en sådan behandling – i det omfang, der sker behandling af oplysninger om fysiske personer og/eller enkeltmandsvirksomheder – skal leve op til de almindelige principper og regler om behandling i databeskyttelsesreglerne. Da samkøring i kontroløjemed pr. definition er en indgribende behandling, vil en sådan behandling dog skærpe opmærksomheden på kravene i databeskyttelsesforordningens artikel 5 om de grundlæggende principper for behandling af personoplysninger, herunder proportionalitetsprincippet.

Datatilsynet opfordrer afslutningsvis Sikkerhedsstyrelsen til at overveje, om tilsynets bemærkninger giver anledning til, at forholdet til databeskyttelsesreglerne beskrives nærmere i lovforslagets bemærkninger.

*Transportministeriet har til brug for behandling af Datatilsynets høringssvar indhentet bidrag fra Erhvervsministeriet og Sikkerhedsstyrelsen, da høringssvaret angår Sikkerhedsstyrelsens behandling af personoplysninger.*

*Sikkerhedsstyrelsen oplyser, at det er korrekt, at AIME baseres på billede- og tekstgkendelse samt kunstig intelligens og kan afsøge relevante offentligt tilgængelige oplysninger på nettet. Gennem AIME vil Sikkerhedsstyrelsen indsamle, behandle og samkøre data til brug for kontrollen, og der vil primært blive indsamlet relevante produkt og virksomhedsinformationer, herunder oplysninger om enkeltmandsvirksomheder. Sikkerhedsstyrelsens indhentning af oplysninger i relation til sager omfattet af lovforslaget vil således i højere grad blive baseret på automatiserede processer. Der er ikke tale om automatiseret sagsbehandling i den forstand, at automatiserede processer fører til helt eller delvist automatiserede afgørelser. På nuværende tidspunkt er der alene tale om oplysninger til brug for opstart og oplysning af sager.*

Landbrug og Fødevarer, herunder SEGES, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Agroindustri, Danske Sukkerroedyrkere og Danske Kartoffler, bemærker i sit høringssvar, at det er vigtigt, at der er proportionalitet mellem produktsikkerheden og de omkostninger, der pålægges producenterne. Landbrug & Fødevarer bemærker, at lovforslaget lægger op til en markant overimplementering af



markedsovervågningsforordningen og samtidig adskiller sig fra færdselslovens § 68 a, stk. 4, og at den hidtidige praksis brydes. Landbrug & Fødevarer finder ikke, at Transportministeriet kan begrunde behovet for overimplementeringen.

Landbrug & Fødevarer anfører yderligere, at det er landbrugssektorens oplevelse, at den hidtidige praksis på området har været velfungerende, og at komponenter fremadrettet vil være typegodkendte, hvilket hæver kontrolniveauet. Landbrug & Fødevarer spørger samtidig ind til, hvilke konkrete sager eller forhold skærpelserne tager udgangspunkt i med henvisning til, at lov om produkter og markedsovervågning sætter en lavere barre for, hvornår det vil blive vurderet, at der er tale om en overtrædelsessag. Landbrug & Fødevarer anfører hertil, at hvis det ikke beror på konkrete sager, er det Landbrug & Fødevarers holdning, at den foreslåede model ikke er proportional eller nødvendig.

Derudover bemærker Landbrug & Fødevarer, at der med lovforslaget foreslås at indføre krav i national lovgivning, som er mere vidtgående end markedsovervågningsforordningen, herunder ved indførelse af vederlagsfri udtagelse af produkter for myndigheden. Landbrug & Fødevarer henviser til, at der hidtil har været praksis på det køretøjstekniske område, at den erhvervsdrivende ikke betaler for produktet og undersøgelsen, hvis produktet er i overensstemmelse med reglerne. Landbrug & Fødevarer mener, at denne praksis er den mest effektive markedskontrol, da myndigheden ellers vil have et økonomisk incitament i kontrollen. Ydermere anføres det, at myndigheden vil kunne udtage produkter arbitrært uden økonomiske effekter for dets økonomi. Landbrug & Fødevarer foreslår derfor, at den nuværende praksis bibeholdes for at sikre en effektiv kontrol, hvor alle parter "har hånden på kogepladen". Samtidig bemærker Landbrug & Fødevarer, at den vederlagsfrie udtagelse er problematisk for kostbare produkter i enkelte eller mindre antal, og at et påhængskøretøj kan koste mere end 1 mio. kr.

Landbrug & Fødevarer bemærker endvidere, at forudsigelighed er et vigtigt retssikkerhedsmæssigt princip, men at der i lovforslaget ikke er tilstrækkelig klarhed over, hvilke omkostninger, der kan medregnes i kontrolgebyrer, jf. lov om produkter og markedsovervågning § 29 om mulighed for fastsættelse af regler om opkrævning af betaling for dækning af sagsbehandlingsomkostninger. Landbrug & Fødevarer påpeger, at kontrolomkostningerne er høje i Danmark, og det derfor generelt er væsentligt med fokus på, at gebyrer afspejler de reelle omkostninger ved kontrollen.

*Transportministeriet bemærker, at lovforslaget har til formål at udbrede den ensartede ramme for kontrol med produkters sikkerhed og kravopfyldelse fra lov om produkter og markedsovervågning til færdselsrelaterede produkter. Transportministeriet finder, at markedsovervågning på færdselsområdet bør blive omfattet af skærpede regler og straf, således at sikkerheden af produkter og mindskelse af konkurrenceforvridning iagttages. De erhvervsdrivende, som overholder reglerne, bør ikke stilles økonomisk eller konkurrencemæssigt dårligere end de erhvervsdrivende, som ikke lever op til reglerne.*

*Færdselsrelaterede produkter kræver et vist niveau af sikkerhed og opfyldelse af krav, hvorfor det er vigtigt, at det sikres, at der alene sælges sikre produkter i Danmark, og at det ikke kan betale sig at sælge ulovlige produkter. Der er ikke noget, som taler for,*



*at færdselsrelaterede produkter, herunder færdselsrelaterede produkter i forbindelse med landbrug, bør håndteres anderledes end andre essentielle forbrugerprodukter.*

*Transportministeriet vurderer således ikke, at der er særlige omstændigheder, som taler for, at håndhævelse og kontrol med krav og de markedsovervågningsmæssige skridt til køretøjstekniske produkter eller personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter i forbindelse med markedsovervågning skal udføres på anden vis end andre forbrugerrettede produkter eller ved lempeligere sanktioner.*

*Transportministeriet er opmærksomt på, at den hidtidige praksis på området har været, at den erhvervsdrivende ikke betaler for udtagelsen af produktet og undersøgelsen, hvis produktet er i overensstemmelse med reglerne. Det følger af lov om produkter og markedsovervågning § 12, at kontrolmyndigheden, det vil sige Sikkerhedsstyrelsen, kan udtage produkter vederlagsfrit. Denne bestemmelse er en videreførelse af Sikkerhedsstyrelsens praksis på området. Som det fremgår af lovforslagets pkt. 3.1.2. finder Transportministeriet, at selvom kravene er mere vidtgående end EU-regler, vil en generel vederlagsfri udtagelse styrke en effektiv markedskontrol, da det derved ikke vil være en myndigheds økonomi, der afgør, hvor mange produkter, som skal eller kan udtages. Derudover finder Transportministeriet ikke, at der er særlige grunde til, at virksomheder, der sælger produkter på færdselsområdet, skal stilles lempeligere end andre virksomheder. Den erhvervsdrivende vil ydermere kunne få produktet udleveret efter endt sagsbehandling, hvis denne måtte ønske dette, og hvis der ikke er noget til hinder for en udlevering. I vurderingen skal der blandt andet tages hensyn til, om produktet efter test er defekt eller farligt, eller om kontrolmyndigheden er nødt til at beholde produktet af bevismæssige hensyn.*

*Kontrolmyndigheden udfører en risikobaseret markedsovervågning og udtager derfor kun de produkter, som er nødvendige for en effektiv kontrol. Transportministeriet er således ikke enig i, at en vederlagsfri udtagelse af produkter vil medføre, at der bliver udtaget produkter arbitrært. Transportministeriet bemærker endvidere, at hovedformålet med markedsovervågning er at sikre forbrugeres sikkerhed. Bemærkningerne giver derfor ikke Transportministeriet anledning til at ændre i lovforslaget.*

*Erhvervsministeriet og Transportministeriet er enige med Landbrug og Fødevarer i, at det er væsentligt, at fastsættelse af eventuelle gebyrer på området afspejler de faktiske omkostninger forbundet med sagsbehandlingen i forbindelse med kontrollen, så det er gennemskueligt for virksomhederne. I den forbindelse bemærkes det, at gebyrerne fastsættes i overensstemmelse med Finansministeriets Budgetvejledning, og at der i medfør heraf fastsættes gebyrer, så for eksempel faktiske omkostninger ved sagsbehandling af uoverensstemmende produkter og indtægter går i balance over en fireårig periode.*

*Sikkerhedsstyrelsen vil foranstalte, at de høringsparter, som har været hørt i forbindelse med lovforslaget, bliver hørt i forbindelse med fastsættelse af eventuelle kommende gebyrer i relevant bekendtgørelse.*



Motorcykel Forhandler Foreningen bemærker, at foreningen er betænkelig ved, at det med lovforslaget bliver muligt at udtage produkter uden vederlag uanset set, om produktet opfylder betingelserne for salg eller ikke. Motorcykel Forhandler Foreningen bemærker, at det ikke kan være rigtigt, hvis krav-overensstemmende produkter skal dækkes af motorcykelforhandleren. Motorcykel Forhandler Foreningen har derudover bemærkninger om Transportministeriets vurdering af ikke behov for, at toldmyndigheden kan gribe ind over for privatimport. Motorcykel Forhandler Foreningen mener, at der bør være de samme regler for private som for erhvervsdrivende, og det bemærkes, at der fremstilles en stor mængde kopiprodukter i Kina. Foreningen påpeger derfor, at hvis regelefterlevelsen skal have værdi, er det nødvendigt, at der ikke skabes en ulige konkurrence.

*For så vidt angår bemærkningerne om vederlagsfri udtagelse af produkter henvises til Transportministeriets svar til Landbrug & Fødevarers høringssvar ovenfor.*

*For så vidt angår toldmyndigheders indgriben over for privatimport bemærker Transportministeriet, at Transportministeriet ikke er bekendt med, at der på færdselsområdet foreligger et omfattende problem med ulovlige produkter ved privatimport fra lande uden for EU. Som det følger af lovforslagets pkt. 3.2.2 finder Transportministeriet ikke, at der på nuværende tidspunkt er et behov for, at toldmyndigheden yder bistand til Sikkerhedsstyrelsen i forhold til produkter på færdselsområdet. Såfremt et motorkøretøj i form af bil købes og bringes til Danmark fra eksempelvis Tyskland, kan dette køretøj alene registreres lovligt i Danmark, hvis det opfylder kravene til sådanne. I forhold til øvrige produkter på færdselsområdet vurderer ministeriet, at det kan være vanskeligt for toldmyndigheden at vurdere på Transportministeriets område, om et produkt er overensstemmende med krav dertil, da de fleste færdselsrelaterede produkter blandt andet ikke skal være CE-mærkede.*

*Toldmyndigheden vil dog uagtet, at færdselsrelaterede produkter undtages fra § 25 i lov om produkter og markedsovervågning, kunne gribe ind over for erhvervsimport, altså når virksomheder henter varer hjem. Dette følger direkte af nugældende toldregulering og af markedsovervågningsforordningen.*

*Transportministeriet og Færdselsstyrelsen vil løbende holde øje med udviklingen på området, og såfremt der viser sig et behov, vil det på sigt blive overvejet at udarbejde regler herom. Bemærkningerne giver derfor ikke Transportministeriet anledning til at ændre i lovforslaget.*

Domstolsstyrelsen oplyser, at styrelsen ikke har bemærkninger i anledning af høringen, men at Domstolsstyrelsen kan henholde sig til bemærkninger afgivet til Justitsministeriet i forbindelse med Justitsministeriets høring om økonomiske konsekvenser for Domstolene i forbindelse med lovændringen. Domstolsstyrelsen oplyste dertil, at udgifterne til det forventede antal ekstra sager forventedes at kunne afholdes inden for Domstolenes egen ramme.

*Transportministeriet har noteret sig Domstolsstyrelsens bemærkninger.*

SKAD bemærker, at SKAD er enig i, at formålet med markedsovervågning er at sikre et højt beskyttelsesniveau for sikkerhed, sundhed, miljø og forbrugerbeskyttelse. SKAD er endvidere enig i, at tekniske specifikationer også skal være gældende, selvom de ikke er gengivet på dansk.



For så vidt angår lovforslagets § 2, nr. 2, anfører SKAD, at SKAD i mange år har arbejdet med at skabe høj trafikssikkerhed ved reparation af trafikskadede biler. SKAD bemærker, at SKAD savner en konkret omtale af produkter i form af tilbehør og reservedele til reparation af biler i Danmark i lovforslaget.

SKAD anfører derudover, at der i Danmark kan anvendes billige og udokumenterede sikkerhedsmæssige karrosseridele, der forringer bilens sikkerhed og holdbarhed. Der henvises i den forbindelse til en rapport fra FORCE Technology Institutet. SKAD henviser til sin klage fremsendt til Færdselsstyrelsen og Transportministeriet, hvori der gøres opmærksom på, at danske forsikringsselskaber påtvinger danske autoskadeværksteder dele, der ikke er forsynet med relevant dokumentation. SKAD henviser derefter til EU-forordning nr. 2018/858, og at denne fastsætter, at myndigheder skal gribe ind, når der er tale om farlige dele, der kan udgøre en alvorlig risiko for menneskers sundhed og sikkerhed. SKAD anfører, at det er SKADs opfattelse, at FORCE Technology Institut har oplyst, at dette er faktum. SKAD ønsker derfor at gøre Transportministeriet opmærksom på problemet.

SKAD bemærker endvidere, at SKAD som organisation for det frie reparatørmarked er meget bekymret for den nuværende udvikling, herunder en større digitalisering af kommunikationen mellem bilfabrikker og bilejeren. SKAD påpeger ydermere, at SKAD er bekymret for den frie konkurrence, når bilejere dirigeres direkte af bilfabrikkerne via internet i bilen. Det påpeges, at et frit værksted har udfordringer med at få den fornødne viden og adgang til bilens datasystemer og vedligeholdelsesinformation. SKAD ønsker derfor, at den danske regering sikrer, at den relevante EU-regulering implementeres i den danske lovgivning. SKAD gør i den forbindelse opmærksom på EU's SERMI (Secure Repair and Maintenance Information), der skal sikre frie værksteder adgang til de nødvendige data. SKAD opfordrer i sit høringssvar regeringen til i forbindelse med implementering af SERMI nationalt at indlede de fornødne tiltag for at sikre den frie konkurrence.

*Transportministeriet bemærker, at tilbehør og køretøjsdele til reparation er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.*

*Som det følger af pkt. 3.1.1 og 3.1.2 i lovforslaget, finder markedsovervågningsforordningen (forordning nr. 2019/1020) anvendelse på produkter omfattet af ovenstående forordning nr. 858/2018. Ved lovforslagets § 2, nr. 2, om ændring af lov om produkter og markedsovervågning § 2, stk. 1, fastsættes det således, at lov om produkter og markedsovervågning finder anvendelse på produkter m.v. omfattet af den konkrete forordning. Transportministeriet finder på den baggrund, at de af SKAD omtalte produkter er omfattet af lovforslaget, og Transportministeriet finder derfor ikke anledning til at ændre i lovforslaget som foreslået.*

*Da SKADs øvrige bemærkninger ikke vedrører selve lovforslaget, giver bemærkningerne ikke Transportministeriet anledning til at ændre i lovforslaget.*

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd kan indstille lovforslaget til vedtagelse og anmoder samtidig om, at Transportministeriet foretager en markant lempelse af de varslede særlige kontrolforanstaltninger i form af krav om kontrol ved Teknisk Tjeneste for en række særlige opbygninger i den samtidige høring over forslag til indførelse af anmeldelsesordning for individuelle opbygninger, jf. lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven





(national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler).

Dansk Bilbrancheråd bemærker endvidere, at det varslede bødeniveau og risiko for fængselsstraf må anses for tilstrækkelig afskrækkende for køretøjsopbyggere til, at det alene er ordentlig håndværk, som bringes i omsætning, og dermed er kontrol ved Teknisk Tjeneste overflødig.

*Transportministeriet har noteret sig Dansk Bilbrancheråds bemærkninger vedrørende straf i lovforslaget.*

*De øvrige bemærkninger om tekniske tjenester vil blive behandlet i Transportministeriets høringsnotat for lovforslaget om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven.*

DTL henviser i sit høringssvar til høringssvar fra Dansk Bilbrancheråd.

*Transportministeriet skal henvise til Transportministeriets svar til høringssvar fra Dansk Bilbrancheråd ovenfor.*

ITD henviser i sit høringssvar til ITDs høringssvar til udkast til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v.

*Transportministeriet bemærker, at ITDs høringssvar ikke ses at indeholde bemærkninger til lovforslag om ændring af færdselsloven og lov om produkter og markedsovervågning. De indkomne bemærkninger vil derfor blive behandlet i Transportministeriets høringsnotat for lovforslag om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven.*

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) oplyser, at OBR vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Formålet med lovforslaget er blandt andet at udvide anvendelsesområdet, så en række færdselsrelaterede produkter omfattes af kravene om markedsovervågning og skal kontrolleres af Sikkerhedsstyrelsen. De administrative konsekvenser består blandt andet i, at Sikkerhedsstyrelsen kan udtage produkter uden betaling. Det gælder fremover også produkter, som efterfølgende vurderes at være lovlige. Dette forventes at påvirke maksimalt 50 virksomheder årligt.

OBR oplyser endvidere, at der derudover er administrative konsekvenser forbundet med at der er krav om digital kommunikation mellem den erhvervsdrivende og Sikkerhedsstyrelsen, samt med at ejere af online grænseflader vil kunne blive mødt af et påbud om at ændre eller fjerne indhold, der henviser til et ulovligt produkt. De administrative konsekvenser vurderes samlet set at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

OBR bemærker desuden, at lovforslaget giver hjemmel til udstedelse af bekendtgørelser, og at OBR vil vurdere de administrative konsekvenser forbundet med lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser i forbindelse med udmøntningen af bekendtgørelserne.

For så vidt angår principper for agil erhvervsrettet regulering oplyser OBR, at OBR i forbindelse med præhøringen af lovforslaget har afgivet bemærkninger til Transportministeriets vurdering af agil erhvervsrettet regulering. OBR har ingen yderligere bemærkninger.



*Transportministeriet har noteret sig Erhvervsstyrelsens bemærkninger og vurdering. Det kan samtidig oplyses, at Erhvervsstyrelsens vurdering allerede indgår i lovforslagets pkt. 5 om økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

#### Øvrigt

*Transportministeriet har siden den offentlige høring foretaget præciseringer og sproglige tilpasninger i lovforslaget. Transportministeriet har i den forbindelse blandt andet præciseret, at også færdselsrelaterede produkter i form af elcykler og barnesæder til motorcykler er omfattet af reglerne i lovforslaget.*

*Transportministeriet har endvidere foretaget præciseringer for så vidt angår direktiv 29/2005 om virksomheders urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre marked i forhold til færdselsrelaterede produkter som foreslås implementeret i lov om produkter og markedsovervågning som følge af ophævelse af relevant bestemmelse i færdselsloven. Transportministeriet har med ændringerne sikret, at der sker en fuld videreførelse af den gældende implementering af de relevante dele af direktivet i færdselsloven i dag til lov om produkter og markedsovervågning.*

*Transportministeriet vurderer ikke, at der er foretaget væsentlige ændringer i lovforslaget, hvorfor der ikke er gennemført en supplerende offentlig høring som følge heraf.*