

idet sandsynligheden for at overse eksempelvis en cyklist ved højresving ind over en cykelsti i disse tilfælde vil være større, jo mindre lysgen- nemgang, der er i køretøjets bageste sideruder og bagrude.

På den baggrund blev der i forbindelse med reglerens vedtagelse optaget en erklæring i Rådets mødeprotokol om, at

Kommissionen er parat til at foretage en samlet undersøgelse af spørgsmålet om lystransmissionsko- efficienten for sikkerhedsruder, og at Kommissionen ville udarbejde et forslag vedrørende lystransmission og udsynet bagud via førerspejlene inden årets udgang.

Europa-Kommissionen har dog endnu ikke taget de lovede initiativer.

På baggrund af de anførte færdselssikker- heds-mæssige grunde bør der ikke lempes på reglerne i Detailforskrifter for Køretøjer.

I begrundelsen til dette spørgsmål samt lige- ledes til spørgsmål nr. S 2508 omtales firmaet A. C. Bendixen biler A/S. Det kan i den forbin- delse oplyses, at Trafikministeriet ved flere lej- ligheder har orienteret både direktør Morten Bendixen fra A. C. Bendixen biler A/S og Folke- tingets Trafikudvalg om baggrunden for de danske regler.

Spm. nr. S 2510

Til trafikministeren (1/7 99) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren redegøre for årsagen til den langsomme sagsbehandling i Færdselsstyrelsen for G-erklæringer til parallelimportører af biler og endvidere redegøre for, hvilke initiativer mi- nisteren agter at iværksætte for at reducere den- ne sagsbehandlingsproces?«

Svar (16/7 99)

Trafikministeren (Frank Jensen, fg.):

Det kan oplyses, at den oftest forekommende årsag til, at det i nogle sager tager lang tid at be- handle en ansøgning om udstedelse af en G-erklæring, er, at ansøgeren ikke kan skaffe

den fornødne dokumentation for, at de gælden- de krav til biler er opfyldt.

Dette gælder i særdeleshed importører, der vælger at importere biler, der ikke er konstrue- ret til det europæiske marked, og hvor fabri- kanten ikke altid kan skaffe den fornødne doku- mentation.

For så vidt angår spørgsmålet om at iværk- sætte initiativer vedrørende sagsbehandlingsti- den for udstedelse af G-erklæringer i Færdsels- styrelsen, kan det oplyses, at Folketingets Trafikudvalg den 29. april 1999 i et samråd fik en redegørelse om spørgsmålet.

På baggrund af oplysninger fra Færdselssty- relsen blev det på daværende tidspunkt tilken- degivet, at mulighederne ville blive undersøgt for dels at acceptere de i USA gældende regler parallelt med EU-reglerne, dels at behandle va- rebiler som personbiler, hvilket i givet fald alene vil indebære én godkendelse hos Statens Bil- inspektion.

Færdselsstyrelsen har for så vidt angår spørgsmålet om anvendelse af USA-reglerne iværksat en undersøgelse, og styrelsen har op- lyst, at alle høringssvarene endnu ikke er mod- taget. Det er imidlertid fra de engelske myndig- heds side oplyst, at der er iværksat en sådan sammenlignende undersøgelse i England, og at en evalueringsrapport snart forventes at forelig- ge. De amerikanske myndigheder har blandt andet oplyst, at der ikke kræves asbestfri brem- sebelægninger, ligesom der ikke er fastsat støj- grænser, der er gældende i samtlige de ameri- kanske stater.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at Statens Bilin- spektion principielt har tilsluttet sig forslaget om at etablere en »ét-trins« godkendelse af blandt andet varebiler. Færdselsstyrelsen har dog endnu ikke modtaget alle høringssvar fra branchen vedrørende spørgsmålet.

Det kan i den forbindelse oplyses, at de om- talte problemer med at fremskaffe dokumenta- tion ikke er afhængig af, om dokumentationen skal forelægges for Færdselsstyrelsen eller for Statens Bilinspektion.

Endelig kan det oplyses, at Færdselsstyrelsen har udarbejdet en entydig liste over, hvilken do- kumentation der skal vedlægges en ansøgning om en G-erklæring.