Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

trm@trm.dk – tsp@trm.dk

7. januar 2025

**Vedr.: Høring Sagsnr. 2023-3157 udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer**

Vi takker Transportministeriet for muligheden for at fremsende vores kommentarer til den udsendte høring.

Det er en stor glæde, at Transportministeriet anerkender, at man i Danmark udelukkende fremstiller individuelle nationale opbygninger/køretøjer og giver dermed danske opbyggere mulighed for, at anvende danske nationale godkendelsesregler, som EU-forordningen 2018/858 giver mulighed for.

I Tranportministeriets forslag nævnes Små Serier i flere tilfælde. Det har gennem årene vist sig, at man i Danmark ikke har grundlag for, at etablere Små Serie produktion, da man i Danmark hovedsageligt fremstiller et mindre antal skræddersyede køretøjer. Det ville naturligvis være glædeligt, såfremt der på et tidspunkt var grundlag for sådan, hvilket kræver en større involvering og dialog mellem erhverv og styrelse, som vi beskriver det længere ned i vores høringssvar.

Danmark er kendt for den store "opfindsomhed" af særlige opbygningsløsninger, der også giver grundlag for eksport og dermed bidrager til et fortsat eksistensgrundlag for både virksomheder, arbejdspladser og skatteindtægter.

Det har i årevis været dagligdag, at man bygger køretøjer som kunden ønsker det, og derfor er det væsentligt, at lovgivningen tilgodeser de danske opbygger's muligheder for, at kunne levere skræddersyede køretøjer til kundens ønske, også i fremtiden, og ikke mindst med baggrund i, at trafiksikkerheden aldrig gennem årene er blevet bragt i fare på grund af den "danske model" i branchen.

Når der er tale om, at den nationale individuelle godkendelse kun gælder i det land, som godkendelsen er udstedet i, så kan der henvises til, at flere danske opbyggere leverer køretøjer til bl.a. Norge og Sverige, hvor man har sat regler op for, hvordan en dansk opbygger skal dokumentere disse. Her er det netop den danske mangfoldighed i særlige løsningsmodeller, der er vægtet højt, hvilket har ført til, at danske opbyggere har fastholdt et marked i disse lande.

**Afprøvning besværligt i Danmark**

I mange år har SKAD påpeget den nærmest monopolistiske situation, hvad angår afprøvning af køretøjer og udfærdigelse af dokumentation i Danmark, hvad gælder opbygninger, men også ombygninger af køretøjer.

Reglerne omkring etablering af en Prøvningsinstans har ført til, at der kun findes én aktør i landet, hvilket har stor betydning for manglende konkurrence og dermed høje priser, betydeligt højere end dem i Tyskland for eksempel.

I forbindelse med implementering af de krav, som Danmark skal opfylde, så vil der også opstå en flaskehals der skal findes løsningsmodeller for, før vi kan kalde implementeringen for en succes.

Som anført i høringsforslaget, så skal synsvirksomheder kontrollere og godkende indberettede oplysninger. Her er der netop tale om prøvningsrapporter. Det kræver særlige uddannelseskrav, kompetencekrav og dermed specielle medarbejdere med særlig indsigt i, hvordan dokumenter og rapporter forstås. Her bør man arbejde på en øget efteruddannelse for de personer, der foretager registreringssyn og syn med konstruktive ændringer.

Vi har betydelig mangel på godkendte Prøvningsinstanser (kun én i DK). At anvende Tekniske Tjenester, der udelukkende forefindes i udlandet, er forbundet med store omkostninger og besvær, ikke mindst, fordi for eksempel tyske Tekniske Tjenester ikke forstår dansk og ej heller er sat ind i særlige danske nationale regler, som SKAD har måtte erfare gennem dialog med VdTÜV og DEKRA i Tyskland.

Da der findes mange forskellige områder i forbindelse med afprøvning af forskellige tekniske installationer og udstyr, så bør man også se på de regelsæt, som en prøvningsinstans skal leve op til. Her bør man kunne blive godkendt på et smalt område indenfor specielle tekniske installationer, så som for eksempel bremser, aksler, værn, ombygningsområder på f.eks. motorcykler og biler mv., som en *Test Person* kan opnå godkendelse til. Det ville give større mulighed for opdeling af tekniske områder, der muliggør enkeltpersoner med relevant teknisk baggrund at kunne udføre afprøvning og beregninger på et bestemt område, som det har været tilfælde før implementering af Prøvningsinstans.

Man skal ikke glemme, at det medfører betydelige udgifter at opnå Færdselsstyrelsens godkendelse, og – vi er et meget lille land, der som forløbet i 2019 har vist, ikke skaber interesse for Tekniske Tjenester, så som DEKRA, TÜV, Applus mv., pga. manglende økonomisk incitament at etablere sig i Danmark.

Implementering af *Test Personer* vil øge den frie konkurrence på markedet og samtidigt sikre større udbud af ydelser på afprøvningsområdet.

Yderligere forslag for forøgelse af muligheder for afprøvning kan være, at synsvirksomheder kan indstille særligt kompetente og uddannede personer til Færdselsstyrelsen, der kan, som det sker i Tyskland, opnå en særlig status som national *Test Person*, der underligger særlige lovmæssige krav.

Disse personer kan udføre afprøvning af tekniske installationer og fungere som uafhængig "instans". I Tyskland foretager disse personer kontrol og afprøvning af ombygninger/opbygninger af køretøjer på nationalt niveau, også i forhold til ændringer af brugte køretøjer. Disse personer er indehaver af en af myndigheden godkendt betegnelse "TP", i modsætning til en EU godkendt Teknisk Tjeneste i Tyskland, der er udstyret med et "KBA-nummer" (Kraftfahrzeug Bundes Amt – tyske Færdselsstyrelse), som udviser dem som værende EU-akkrediterede personer/Tekniske Tjenester.

Der kunne også etableres et udvalg iblandt *Test Personer*, som kunne indgå i en arbejdsgruppe med Færdselsstyrelsen, for at sikre høje tekniske kompetencer på tværs og i styrelsen.

Dette forslag skal ikke misforstås som fortsættelse af "Teknisk ansvarlig person" som anført i pkt. 2.2, men snarere som et supplement til Prøvningsinstans, for at øge tilgængelighed og konkurrence på afprøvningsområdet.

**Bedre adgang til Færdselsstyrelsen og adgang til vejledning**

Ved vedtagelse af EU-direktivet 2007/46 valgte Danmark ikke at implementere dette, men erstattede det med en 2-siders bekendtgørelse med nummer 1933. Årsagen var dengang, at man mente, at Danmark jo ikke fremstiller EU-typegodkendte køretøjer, men udelukkende nationale enkeltstyk, som SKAD fik oplyst hos Færdselsstyrelsen tilbage i 2013.

Problemet ved denne beslutning er, som SKAD flere gange har påpeget dengang og fortsat påpeger, at den mangeårige mulighed for løbende implementering og dermed mulighed for de danske opbyggere at tilpasse sig løbende over mange år, er dermed gået fortabt.

Da man tilbage i 2019 ønskede at indføre EU-forordningen 2018/858, så endte dette op med et ramaskrig fra branchen, da man jo på ingen måde har tidligere været præsenteret for et dokumentationskrav. Udsættelsen, efter at projektet blev lukket ned, har også medført, at der ikke er sket yderligere i overgangsperioden.

I dag findes der fortsat ingen egentlige dokumentationskrav hos de danske opbyggere, og en hver form for implementering af dokumentationskrav medfører en længerevarende læringsproces, som egentligt skulle have fundet sted i forbindelse med implementeringen af EU-direktivet 2007/46.

Derfor er det absolut nødvendigt, at Færdselsstyrelsen åbner op for en vejledningsmulighed overfor de danske opbyggere, fordi vi vil opleve et betydeligt omfang af spørgsmål og behov for forståelse og fortolkning.

I andre lande ser man ofte, at de relevante styrelser er opdelt i to sektioner – den ene sektion, der tager sig af syn og andre lovmæssige og juridiske relevante opgaver, så som kørekort, vejforhold mv., og en anden sektion, der består af køretøjstekniske specialister, der tager stilling til netop for eksempel opbygning mv.

Denne opdeling har for eksempel i England medført, at man har udsendt detaljeret materiale og vejledninger, samt bistået med at finde nationale tekniske løsningsmodeller i forbindelse med EU-direktiv 2007/46. Også i for eksempel Holland, Belgien, Tyskland mv., har myndigheden stor fokus på, at sikre deres opbyggervirksomheder gennem faglig teknisk vejledning og information.

Vedlagt medsender vi den af os oversatte vejledning, samt den originale vejledning fra det engelske Transportministerie i forbindelse med implementering af EU-direktiv 2007/46 som eksempel på, hvordan en styrelse kan støtte op omkring branchen.

**Større styrelsessupport til branchen efterlyses**

Danmark er et lille land, og vi har et begrænset antal virksomheder, der hver især har specialiseret sig på bestemte områder. Virksomhederne er i dag dygtige håndværkere, der kan fremstille særlige løsningsmodeller, som giver grundlag for at danske og også udenlandske kunder kan bestille særlige løsningsmodeller hos danske opbyggere. Dette mener vi, er en særlig fordel vi har i Danmark, som der bør værnes om.

Derfor mener vi at det er vigtigt, at myndigheden støtter op omkring erhvervet, for at øge mulighederne vi har i Danmark, at skabe succes i et stærkt konkurrencepræget marked, hvor store udenlandske virksomheder overtager opgaver på flere områder og dermed presser danske virksomheder ud.

Her er netop den danske opfindsomhed og særlige evne til tilpasning af betydning, der dog kan begrænses betydeligt ved implementering af tunge regelsæt og juridisk betingede betydelige begrænsninger i DfK og godkendelsesprocesser.

**Digital registrering af tekniske køretøjsdata en stor udfordring**

Digital registrering af tekniske data om køretøjer er i dag langt fra muligt i den udformning det er nødvendigt. Opbygningen af de juridiske ansvarsområder mellem ministerier og styrelser, er efter vores mening ikke tidssvarende. Det er vores opfattelse, at Motorstyrelsen udelukkende bør administrere afgiftsmæssige data, hvor Færdselsstyrelsen bør administrere tekniske data.

Her vil det på sigt være fordelagtigt, at Motorstyrelsen trækker tekniske data på køretøjer fra et IT-system, der administreres af Færdselsstyrelsen. Vi mener, at en vis brugerfinansiering vil være mulig, da det vil give branchen mange administrative fordele, der i sidste ende begrænser både tidsspild og unødige omkostninger i forbindelse med korrekt registrering af tekniske data på køretøjer. Her har SKAD også fokus på de betydelige administrative byrder, ændringerne i DfK og mangel på et teknisk køretøjsdata IT-system fører med sig.

Gennem mange år er DMR (Digital Motor Register) løbende i søgelyset og fører til betydelige hovedpine i branchen.

I dag bliver alle køretøjer på flere tekniske områder registreret forkert i DMR på grund af fejl og mangler i systemet, hvilket vi har gennem årene dokumenteret overfor Motorstyrelsen. Desuden er det ikke muligt at registrere tekniske forhold, hvad angår om- og opbygninger korrekt i DMR, hvilket har og vil give betydelige udfordringer i forhold til retssikkerheden og også generelle udfordringer i forbindelse med registrering af tekniske forhold i forbindelse med registrering af om- og opbygninger på køretøjer.

Siden implementering af DMR i 2012/13 og også efter etablering af Motorstyrelsen tilbage i 2018, har SKAD haft særlig fokus på netop denne problemstilling, da vi som land ikke har software, der tillader korrekt registrering af køretøjers tekniske forhold, og som det ser ud til, vil dette fortsætte i mange år endnu med de heraf følgende negative konsekvenser for branchen og borgere.

Generelt er alle brancher i køretøjsbranchen ramt af dette problem, og ved adskillige møder med styrelser og ministerier er dette blevet fremlagt som problem.

**Samarbejde på tværs af styrelser og branchen efterlyses**

For at få et system til at fungere, så kræver det samarbejde og løbende dialog. Her efterlyser branchen en væsentlig mere gennemsigtig, frekvent og også åben trepartsdialog mellem Færdselsstyrelsen, Motorstyrelsen og branchen, for at sikre en smidig proces i forbindelse med registrering og godkendelse af køretøjer.

Dette er grundlæggende for at sikre fremtidens brancheeksistens og sikring af en fortsat evne til at konkurrere på et meget konkurrencepræget marked.

Det er positivt, at Færdselsstyrelsen og ikke mindst Transportministeriet har lyttet og har arrangeret møder med branchen. Men der er behov for mange flere, eventuelt mere koncentrerede emnebaserede møder, hvor alle tre parter indgår i. Dermed vil man også skabe et bedre tværministerielt samarbejde, der er så vigtig for at skabe succes på alle fronter.

Det er os bevist om, at Danmark har behov for at etablere nationale regler for godkendelse af køretøjer, hvilket man ikke har haft stor fokus på gennem mange år, til forskel for vores nabolande, så som Tyskland, Sverige, Norge og også England.

Vi opfordrer Transportministeriet til, at indgå i en dialog med disse landes myndigheder, da vi mener, at dette positivt kan bidrage til, at skabe en større forståelse for det tekniske område indenfor køretøjsproduktion i Danmark og ikke mindst styrke den danske opbyggerbranche.

Vi håber, at Transportministeriet ser positivt på vores høringssvar, og vi står gerne til rådighed for yderligere drøftelser.

Med venlig hilsen

Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523