

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

2. januar 2020

Vedr.: J.nr. 2019-4815 – høring om godkendelse af køretøjer

Vi takker Transport- og Boligministeriet for fremsendelse af høring angående lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Som brancheorganisation for køretøjsbyggere er vi særdeles opmærksom på de forhold i lovændringen, der kan skade en hel branche for bestandigt, og derfor er det også vores målsætning i dette høringssvar at gøre opmærksom på de konsekvenser, der kan gøre sig gældende, såfremt indførelse af den nævnte lovændring træder i kraft den 1.9.2020 i den fremlagte form. Vi mener ligeledes at en udsættelse heller ikke vil ændre på de konsekvenser der vil ramme en hel branche.

Dette er efter vores opfattelse ikke belyst i pkt. 4 i høringmaterialet.

Overordnet skal det bemærkes, at man i Danmark i næsten 2 årtier ikke har fuld ud implementeret EU-forordninger og direktiver på køretøjsområdet.

Det har en væsentlig betydning fordi den fornødne infrastruktur, herunder viden og kompetencer, standardiserede prøvningsprocedurer og formularer, uddannelse mv., ikke er til stede og skal derfor etableres fra bunden af.

Når man tager hensyn til EU-direktiv 2007/46/EF, så er dette direktiv meddelt i meddelelse 1933 af den 27.4.2009 – J.nr. FS300-000058, omfattende 5 sider. Vi har i alle år anset dette direktiv for ikke fuld ud implementeret i Danmark, herunder EF-typegodkendelser og småserier. Dermed er det svært at erstatte direktivet med en forordning på ganske få måneder.

I Danmark har vi i alle år udelukkende forholdt os til nationale individuelle enkeltstyks godkendelser, som bl.a. er beskrevet i EU-direktiv 2007/46/EF, kapitel X. Disse godkendelser blev foretaget på baggrund af de såkaldte G-erklæringer og følgen af detailforskrifterne.

Det samme gælder også 2- og 3-hjulede motorcykler og quadricykler.

Skov- og landbrugstraktorer har aldrig været indregistreringspligtige og derfor heller ikke været pligtig til godkendelser.



SMVdanmark
– det nye Håndværksråd



Her skal der understreges, at der **ingen evidens findes**, for at op- og ombyggede køretøjer på noget som helst tidspunkt har været til fare for sikkerhed eller har været en belastning for sundhed og miljø på grund af selve op- eller ombygning, foretaget i Danmark.

Faktuelt ønskes der nu ved lovændring, at **indføre minimum 12 års EU-lov på ganske få måneder**. Det anser vi for værende dybt problematisk.

Der skal også tages hensyn til, at producenter af individuelle om- og opbygninger her i landet på intet tidspunkt har stået overfor store krav om administration, et stort omfang af papirarbejde, samt store investeringer i kvalitetsstyringssystemer, papirhold og rådgivere. Her er der hovedsageligt tale om dygtige håndværkere, der har leveret "et godt stykke arbejde", som kunne synes i en synvirksomhed af kategori 3 eller 4.

At man nu ønsker at **pålægge disse virksomheder uvant arbejde** i det udmeldte omfang, og ikke mindst store IT-mæssige investeringer, vil betyde at flere specielt mindre virksomheder **vil lukke**. Også synsvirksomheder vil skulle lukke, da arbejdsmængden reduceres betydeligt.

Ud over det skal der tages hensyn til køretøjsforhandlere, der **sælger dansk om- og opbyggede køretøjer**, som ikke længere vil kunne **konkurrere med udenlandske leverandører**, fordi omkostningsniveauet på grund af ny krav til godkendelser og sikkert meget lange ventetider og **flaskehalse**, ikke mindst hos Tekniske Tjenester og Færdselsstyrelsen, vil betyde at vognmænd og andre "forbrugere" vil indkøbe udenlandske godkendte køretøjer i endnu større omfang, som det allerede sker i dag. Dette vil også påvirke betalingsbalancen negativt i højere grad.

Også deleleverandører vil blive ramt af omsætningstab.

Det vil på sigt betyde lukning af en hel branche og dermed tab af tusindvis af arbejdspladser i hele fødekæden.

Etablering af Tekniske Tjenester

At der nu ønskes at etablere Tekniske Tjenester, som beskrevet i § 1 f, i Danmark, samt ophævelse af lov om prøvningsinstanser, hilser vi generelt velkommen, specielt fordi den monopollignende situation, der har hersket i flere år, har bekymret os meget.

Der er fortsat kun en virksomhed i Danmark, der har lov til at prøve op til 98 % af alle køretøjer, der ikke er omfattet af en EU-typegodkendelse, og også ombygninger. Det fremgår tydeligt af Færdselsstyrelsens hjemmeside, som følgende udklip viser (af den 2.1.2020).

Godkendte prøvningsinstanser

Firma	Kontakt	Områder
AutoConsult	www.autoconsult.dk	<ul style="list-style-type: none"> • Anbringelse af bagerste nummerplade • Afprøvning af påbudt mærkning af biler og påhængskøretøjer hertil • Kørselsstøjmåling bil • Standstøjsmåling bil • Kørselsstøjmåling motorcykel • Standstøjsmåling motorcykel • 7m standstøjsmåling • Dokumentation for brændstofforbrug • Afskærmning bagtil mod underkøring • Mekanisk prøvning af pedaler ved kørelærers plads i bil til øvelseskørsel • Vejning af køretøjer • Udstedelse af data-erklæring til personbil M1, varebil N1, to- og trehjulet motorcykel, stor knallert, påhængskøretøjer indtil 3500 kg, hjultraktor og terminaltraktor • Afprøvning af bremsepræstation personbil og varebil • Afprøvning af bremsepræstation på busser, vare- og lastbiler samt påhængskøretøjer hertil • Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog • Ombygning af VW Type 1 til buggy eller lignende • Montering af sidevogn på motorcykel • Test af køreegenskaber på motorcykel • Ændring af ramme • Test af selefastgørelsespunkter / Eftermonterede sikkerhedssele • Replicabiler • Ombygning til rustvogn • Udskiftning af forgaffel og baggaffel på motorcykler • Effektmåling på motorcykler • Effektmåling i rullefelt af ibrugtagne person- og varebiler • Kontrol og afprøvning af ibrugtagne person- og varebiler i forhold til: <ul style="list-style-type: none"> • A. Motoreffektforøgelse • B. Topfartforøgelse eller ændring af topfartbegrænsning • C. Udskiftning af hjul • D. Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator • E. Udskiftning af bremsesystem • F. Udskiftning af hjulophæng • G. Ændring af karrosseri eller chassisramme • H. Udskiftning af rat • K. S sammensat bil • Kontrol og afprøvning af ibrugtagne tohjulede motorcykler i forhold til: <ul style="list-style-type: none"> • A. Motoreffektforøgelse • B. Topfartforøgelse eller ændring af topfartbegrænsning • C. Udskiftning af hjul • D. Udskiftning af fjedre og støddæmpere • E. Udskiftning af bremsesystem • I. S sammensat motorcykel • Test af væltestabilitet i henhold til UNECE-regulativ 107
Test-Tech-Syd	www.test-tech.dk	<ul style="list-style-type: none"> • Udskiftning af forgaffel og baggaffel på motorcykler
Teknologisk Institut	www.teknologisk.dk	<ul style="list-style-type: none"> • PEMS-måling - dog ikke PM

At etablere Tekniske Tjenester, er dog et meget stort tiltag. For det overhovedet er rentabelt, at etablere en Teknisk Tjeneste, så skal der være relevante markedsforhold til stede. Det er **forbundet med store udgifter** at etablere sig på et marked, herunder at opnå den krævede ISO 17020/25 certificering, som auditeres af DANAK, udarbejde procedurer og etablere **IT-faciliteter**, samt at finde og efteruddanne relevante **personer**, der er i stand til, og har den fornødne indsigt i de køretøjstekniske forhold, herunder at kunne fysisk afprøve køretøjer. Vi taler om minimum **1 til 2 år**, en etablering tager.

Det skal understreges, at der ikke findes uddannelsesmuligheder i Danmark. Ydermere skal der også en betydelig markedsføring til, for at opnå forrentning af de store investeringer.

Det vil også betyde, at Tekniske Tjenester skal specialisere sig på et begrænset udvalg af køretøjer, hvilket betyder at man typisk ikke vil arbejde med alle typer køretøjer, men kun f.eks. M og N, eller MC, eller O mv., for at kunne fungere rentabelt. Det er absolut ikke en fordel, når der er tale om en landsdækkende mulighed, samt tilstrækkelig kapacitet for at kunne afprøve de tusindvis af køretøjer, der skal igennem hvert år.

Information bør være på engelsk

Færdselsstyrelsen har meddelt, at man den 27.1.2020 vil afholde et møde for interesserede organisationer, der er interesseret i at etablere en Teknisk Tjeneste.

Vi har som international organisation understreget, at sådant et møde og dertil hørende invitationer bør afholdes på engelsk, da der er Tekniske Tjenester i f.eks. Tyskland, Spanien, Polen mv., der kunne være interesseret i at etablere sig i Danmark. Dette har Færdselsstyrelsen dog afvist, hvilket vi beklager.

Tekniske Tjenester fra andre EU-lande har mulighed for at trække deres akkreditering til Danmark, og derfor kan man hurtigere etablere sig i et andet EU-land som Danmark.

I SKAD har vi allerede taget kontakt til to relevante parter, men ønsker at invitere flere, men da disse ikke taler dansk, så vil det ikke være relevant.

Standardisering mangler

For at Tekniske Tjenester kan foretage afprøvninger og godkendelser, så kræver det at der forefindes standardiserede og godkendte prøvningsprocesbeskrivelser for alle typer afprøvninger og på alle typer køretøjer. Desuden skal der forefindes standardiserede og godkendte prøvningsformularer, der sikre ens prøvning og kvalitet, samt forhindrer misforståelser.

Samtidigt skal der af Færdselsstyrelsen godkendes forskellige typer testbaner, der først skal findes, og der skal laves aftaler med relevante ejere, som giver mulighed for at afprøve alt fra en motorcykel til en tung stor lastbil.

Ovennævnte findes ikke i dag, og dette faktum alene betyder at der vil gå en rum tid før sådant kan etableres. Det vil også kræve at Færdselsstyrelsen oparbejder praktisk erfaring omkring afprøvning, når Færdselsstyrelsen både skal vejlede og godkende.



Man kunne dog i et vist omfang kopiere f.eks. tyske dokumenter, som beskriver godkendelser nøje, og der findes også standardiserede dokumenter. Hertil kan Færdselsstyrelsen tage kontakt til Kraftfahrzeug Bundes Amt i Tyskland eller VdTÜV, for at **tilegne sig den fornødne viden og ekspertise**.

Vi bistår naturligvis gerne såfremt dette ønskes.

Det viser sig også at DANAK ikke har den fornødne erfaring med køretøjstekniske forhold, og derfor skal man med stor sandsynlighed tilkalde udenlandske eksperter, for at kunne auditere og godkende en dansk Teknisk Tjeneste. Der skal ikke alene godkendes ISO, men alle tilhørende prøvningsmetoder og prøvningspraksis, samt de individuelle kompetencer.

Det betyder en væsentlig fordyrelse af hele processen, som endnu ikke er prissat, men vi antager at vi taler mellem 1-2 millioner kroner pr. Teknisk Tjeneste, for at blive auditeret og godkendt af DANAK. Det omfatter ikke ansættelse af personale, etablering af domicil, indkøb og etablering af relevante værktøjer og testudstyr.

Samtidigt står vi i den situation, at en prøvningsinstans i dag både rådgiver, bistår og afprøver, ofte på samme køretøjer, hvilket på ingen måde er tilladt, hverken i loven eller i ISO. Det betyder at hele rådgivningsdelen skal udskilles og etableres.

National individuel godkendelse skal prioriteres

Nationale individuelle godkendelser er en metode at godkende køretøjer, der indregistreres i et bestemt EU-land. Denne metode er klart og tydeligt fastholdt i 2018/858/EF, artikel 45, 168/2013, artikel 3/pkt. 9, samt 167/2013, artikel 3/pkt. 6. Det er dermed **i overensstemmelse med EU**, at tillade disse nationale godkendelser, hvor et nationalt regelsæt anvendes.

Det skal bemærkes, at samtlige af vores søsterorganisationer i andre EU-lande har meddelt, at man **fastholder i nationale individuelle godkendelser**, for at **sikre de nationale virksomheders fremtidige eksistens**. Danmark bør ikke stå udenfor ved at implementere væsentlig strammere regler, end de findes i andre lande, og dermed medvirke til at danske virksomheders fremtid står på spil.

Danmark har ikke en egentlig køretøjsproduktion, som den findes i flere andre EU-lande, og derfor vil det også være uhensigtsmæssigt at pålægge danske virksomheder, der i stor stil bygger individuelle enkeltstyks køretøjer op og om, at leve op til samme krav som f.eks. de store bilproducenter, der har ikke kun EU-markedet, men også resten af verden at sælge deres køretøjer til.

Absolut de fleste basiskøretøjer, der op- og ombygges i Danmark, har i forvejen en EU-typegodkendelse, og dermed anses for værende godkendt til trinvis opbygning.

Derfor foreslår vi, som vi har gjort de sidste 10 år, at man etablere specialiserede synsvirksomheder, der kan varetage de daglige opgaver med godkendelse af de nationale individuelle køretøjer.



Her foreslår vi at man **udvider kategori 3 med 3+** (synsvirksomheder der har lov til at kontrollere om- og opbyggede lette køretøjer op til 3500 kg), og kategori 4 med **4+** (synsvirksomheder der har lov til at kontrollere om- og opbyggede tunge køretøjer over 3500 kg). Efter kontrol kan disse køretøjer synes i en anden fysisk synsvirksomhed kategori 3 eller 4, så afprøvning og godkendelse er adskilt. Transportministeren og Færdselsstyrelsen kan, som nævnt i § 4, stk. 2 og 3 i ændringsforslaget, fastsætte regelsæt herom. Dette vil rette op på de i høringens pkt. 2.1.2.1 nævnte forhold.

Disse synsvirksomheder kan underlægges en speciel overvågning, samt betyder det at der **ikke opstår flaskehalse eller geografiske begrænsninger**, så alle virksomheder og borgere kan benytte en dertil godkendt synsvirksomhed i et lokalområde. Tekniske Tjenester kan anvendes, hvor det teknisk er nødvendigt og synsvirksomheder ikke har den fornødne kompetence til at godkende et køretøj.


Det vil også have den fordel, at de mange lukninger og tab af arbejdspladser kan i stor stil forhindres, og der kan sikres at danske virksomheder kan levere konkurrencedygtige op- og ombygninger til danske kunder.

Igen, så findes der ingen evidens eller statistik for at der i Danmark hersker tilstande hvor sikkerhed og værn om sundhed og miljø står på spil, pga. netop nationale individuelle op- og ombygninger, foretage af danske virksomheder.

Vi skal ikke lade diesel-gate eller lignende udenlandske skandaler påvirke vores velfungerende system i vores land, der i årevis har fungeret upåklageligt.

Det er vores håb om at Transportministeren lytter til vores argumentation, og sikrer at en hel branche kan fortsætte med at eksistere.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523