

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk tnb@trm.dk



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

8. juli 2021

Vedr.: journalnummer 2020-9019



Vi takker Transportministeriet for muligheden for at svare på fremsendte høring.

Der er forståelse for at Danmark skal efterleve EU-forordninger og -direktiver, og at dette kræver en "opgradering" af det danske kontrolsystem. Overordnet anser vi det dog for en meget kompleks og svær proces, da Danmark ingen historisk kutyme har haft, at afprøve og godkende på den måde, som de fleste andre EU-lande har gjort i årtier.



Det betyder at Danmark står ved "foden af bjerget", hvor vi alle først skal tilegne os de kompetencer og systemer, der skal bruges, for at implementere et ret så komplekst og omkostningstungt system. Der findes heller ingen IT-plattform, der kan håndtere dette på myndighedsniveau, og dette system skal først programmeres og etableres, som Transportministeren anfører i høringskommentarerne.



SMVdanmark
– det nye Håndværksråd

Hverken virksomheder eller borgerne har tilstrækkelig med viden og ekspertise, for både at kunne forstå og effektuere et så stort og komplekst system indenfor den meget korte periode der står til rådighed.



Der er endnu ikke en eneste virksomhed der har ansøgt om at blive Teknisk Tjeneste, hvilket vil betyde, at flere i loven indeholdte forhold ikke kan udføres i det virkelige liv, hvis denne status fastholdes.

Der er endnu ikke udviklet den rette uddannelse, der kræves, for at kunne blive Teknisk Tjeneste medarbejder eller medarbejder i en Godkendelsesenhed.

Danmark har heller ikke endnu en teknisk baseret styrelse, der har stor viden og kompetencer om op- og ombygning af køretøjer i alle grupper, som man har i andre lande. Denne ekspertise skal først opbygges i de kommende år.

Disse forhold vil betyde en længerevarende læreperiode, der kan strække sig over flere år.



9 - § 1 a. Komponenter

EU-forordningen 2018/858 anfører i Artikel 51, at der skal skrives ind, hvis det kan dokumenteres at komponenter udgør en alvorlig risiko for menneskers sundhed eller sikkerhed. Her henviser vi til Artikel 50, hvori der blandt andet defineres ”komponenter og separate tekniske enheder, herunder dem, der er beregnet til eftermarkedet”. Netop ordet ”eftermarkedet” henviser til de reservedele/-komponenter, der bl.a. anvendes til reparation af trafikskadede biler, hvor en dyberegående undersøgelse ved Force Technology Institut har vist, at der løbende monteres karrosseridele, der kan have en negativ effekt på trafiksikkerheden. <https://www.skad.dk/om-skad/vejledninger/1681-force-delerapport>.

Derfor mener vi at lovforslaget også bør indeholde netop karrosseridele (eftermarkedetsdele), der har et stort ansvar for sikkerheden for passagerer og gående i trafikken, ikke mindst i takt med at netop karrosserisikkerhed får større og større betydning.

11 - § 1 g. Tekniske Tjenester

Med baggrund i at endnu ikke en eneste virksomhed har ansøgt om at blive Teknisk Tjeneste, hovedsageligt med baggrund i de høje udgifter forbundet med akkreditering ved Danak efter ISO 17025, så frygter vi at de i lovforslaget nævnte relevante paragrafer kan have svært ved at blive omsat i det virkelige liv.

Vi mener at det er på tide, at man alvorligt ser på alternative løsningsforslag.

Vi har netop pga. denne årsag tilskrevet Færdselsstyrelsen den 1. juli 2021:

”I forlængelse af de nu 5 afholdte møder, ønsker vi hermed at fremsende vores ideer, for at forenkle krav og procedurer, og samtidigt give mulighed for Danmark at overholde EU-forordninger.

Det er SKAD’s opfattelse, at Færdselsstyrelsen bør, så vidt muligt, fokusere på fastholdelse af den danske nationale individuelle godkendelse med dertil danske nationale regelsæt, hvilket er den mulighed EU har givet i direktiver og forordninger.

Vi anser de af styrelsen uddelte arbejdsdokumenter for en væsentlig stramning med fokus på som om der foregår en egentlig køretøjsproduktion i Danmark, som det sker i f.eks. Sverige, Tyskland, Holland mv.

Danmark har ikke en egen køretøjsproduktion, der fremstiller motordrevne køretøjer. Derfor mener vi heller ikke at EU-typegodkendelseskrav bør være grundlag for danske nationale individuelle godkendelser.

Et mangeårigt tilbageblik på trafiksikkerheden ifm. om- og opbyggede køretøjer giver et klart billede af, at der generelt ikke er nogen statistik, der viser, at disse køretøjer har været årsag til trafikuheld med baggrund i om- eller opbygningen.



Som SKAD ofte har foreslået, så vil specialiserede synshaller/afprøvningshaller kunne løse den afprøvende del af processen, hvorefter en kontrolenhed færdiggør processen. Her foreslog vi kategori 5 eller 3+ og 4+.

I Tyskland sker det fortsat at ændringer på køretøjer afprøves af de såkaldte TP-personer (af myndigheden godkendt person, udstyret med et TP-stempel/nummer), når der er tale om en national individuel godkendelse. Er der tale om en EU-godkendelse, så er det KBA-personer (KBA- stempel – Kraftfahrt Bundes Amt).”

Der findes mange ”synshaller” i Tyskland der har ansat en TP-person med godkendelse. Personen kan, med godkendelsen i ”lommen”, bevæge sig rundt til relevante placeringer, hvor afprøvning skal finde sted (stationær eller mobil).

Styrelsen kunne overveje at tillade danske TP-personer, der mobilt kunne indfinde sig på forskellige synshaller, hvor afprøvning af f.eks. motorcykler og biler kunne foretages.

I Tyskland sker afprøvnings ofte på offentlige veje under de forhold som forefindes der. Vi har tidligere anført at afprøvning af en motorcykel ved 130 km/t er tilstrækkelig for at vurdere køreegenskaber efter en ombygning.

Ved egentlige nybygninger (sammensætning af nye komponenter) eller afprøvnings, hvor trafikken ellers vil blive påvirket, kan et krav om testbane være relevant. Det skal understreges, at leje af testbaner er betydelige omkostninger.

En forudgående tekniske undersøgelse af den almene tilstand af et køretøj, lige som det sker i dag ved syn, kan sikre at køretøjet også er i en trafiksikker stand før afprøvning, hvilket ligeledes foregår i Tyskland på netop denne måde.

På opbyggerområdet kan man ved mobile TP-personer også give en fleksibel adgang for opbyggere ved nationale individuelle køretøjer.

Styrelsen kan også forenkle regler ved at tillade genbrug af allerede udførte afprøvnings, hvor ombygninger på køretøjer kan sammenlignes/er identiske. Disse ændringer kan betyde en væsentlig omkostningsbesparelse.

For eksempel afskæring af fender struts på en bestemt type motorcykel eller udskiftning med en bestemt aksel på en bil fra en bestemt nyere model. Arbejdsgangen og ændringen er identisk, og derfor mener vi ikke at det er nødvendigt at gentage en afprøvning for et hvert køretøj. Ved kontrol kan der fremlægges kopi af afprøvningsrapporten og dokumentation for at en identisk ombygning er sket.

Ved opbygning af køretøjer kan der tilsvarende ske det samme, som styrelsen jo allerede har klarlagt, at man f.eks. ved egenproduktion af en bagkofanger kan få lavet én afprøvning og rapport, hvorefter man kan anvende rapporten til de efterfølgende køretøjer, der udstyres med samme kofanger.



Et TP-system vil give mulighed for at gøre afprøvning nemmere tilgængelig, også bredt geografisk, samt skabe et mobilt markedet, der også sikrer at der forefindes tilstrækkelig mange TP-personer, hvilket sænker omkostninger, skaber fri konkurrence og fjerner flaskehalse.

14 - § 11 b. Vejsidesyn af motorcykler

Det er vores opfattelse, at Danmark dermed ikke indfører periodisk syn af motorcykler.

For at vejsidesyn kan effektueres på et retssikkerhedsmæssigt grundlag, så er der et krav om at ejeren af køretøjet til en hver tid har mulighed for at **få adgang til de digitale gemte oplysninger i myndighedernes IT-systemer**, herunder også den nye NIV-server (National Individual Vehicle), som Færdselsstyrelsen skal etablere.

Det er altafgørende at både erhverv og private har indsigt i **hvilke tekniske forhold** der gælder for et bestemt køretøj og **hvilket grundlag** der kan være årsag for påtale ved vejsidesyn. Vi har løbende påpeget den manglende retssikkerhed, da SKAT gennem årene har destrueret køretøjstekniske oplysninger, hvilket betyder at der ikke er adgang til disse. Dermed kan en ejer af et køretøj ikke dokumentere lovlighed af et køretøj synet og godkendt gennem tiden.

DMR er ikke fyldestgørende og fejlbehæftet og kan derfor ikke anvendes som reference. De fleste køretøjer før 2017, hvor der er foretaget konstruktive ændringer, er i dag ikke fyldestgørende digitalt tilgængelige, hvor oplysninger om disse ændringer kan findes.

Det er væsentligt at Transportministeren **sikrer den fornødne retssikkerhed**, og at tilfælde af tvivl om tidligere korrekt registrering kommer køretøjsejeren til gode.

16 - § 12 f. Offentliggørelse af data

Vi anser det for en nødvendighed, for at opretholde retssikkerheden, at både borgere og erhverv kan via Internettet få tilgang til de tekniske forhold omkring godkendelse af et køretøj, herunder også de **skete ændringer ifm. konstruktive ændringer**, samt evt. **godkendelsesdokumenter**, der giver konkret oplysning om godkendelse, måtte det være via producentdokumenter, dokumenter fra afprøvning eller køretøjsdele producenter.

Adgangen skal gives, så der ingen tvivl er om at et **køretøj fysisk svarer til godkendelser**.



Indtil dags dato er det endnu ikke muligt at sikre at alle data om et køretøj er til rådighed, hvilket betyder manglende retssikkerhed og frygt hos borgerne, ikke mindst fordi det eneste system der forefindes i dag, DMR, ikke er fyldestgørende og fyldt med fejl og mangler.

Transportministeren bør også se på datakvaliteten, da det har vist sig at dem, der indtaster data, ikke nødvendigvis indtaster dem korrekt eller med mangler.

Side 10, afsnit 1

Transportministeren anfører på side 10, første afsnit, at et køretøj skal dokumenteres ved ombygning og konstruktive ændringer. Vi er enige med Transportministeren i, at dokumentation skal fremlægges.

Transportministeren anfører ligeledes, at det kan have i yderste konsekvens kan have betydning for færdselssikkerheden.

Vi vil gøre Transportministeren opmærksom på, at der **ingen evidens foreligger**, at de gennem mange år kørende om- og opbyggede køretøjer har forvoldt trafikuheld med baggrund i om- eller opbygningen. Der forefindes ligeledes **ingen statistik**, der antyder at der forefindes en egentlig trafikrisiko ved disse typer køretøjer.

Da der ene og alene er tale om nationale individuelle godkendte køretøjer, så ønsker vi at understrege, at en voldsom stramning ved indførelse af betydelige krav, der ikke har eksisteret forud, på ingen måde tilgodeser hverken branchens mulighed for en fremtidig eksistens, eller de mange borgere, der dyrker en hobby. Vi er yderst bekymret for vores medlemmers fremtid, der både omfatter erhverv og private.

Vi anerkender at det bestående system med synsvirksomheder af inhabilitetsårsager ikke kan fortsætte, men vi er bekymret for at en så voldsom stramning af godkendelsesregler, samt den manglende interesse fra virksomheder at ansøge om at blive Teknisk Tjeneste, vil fortsat skabe en monopollignende situation, som vi har set siden 2013, hvor kun én virksomhed har ageret i Danmark.

Derfor anmoder vi Transportministeren om at genoverveje muligheden for at indføre alternative muligheder, som f.eks. anført for oven under 11, § 1 g.

side 11, afsnit 1 (fortsat fra side 10)

Transportministeren anfører at køretøjer uden EU-typegodkendelse skal dokumentere at disse lever op til EU-kravene.



I dag er der krav om at der fremlægges en, af en Teknisk Tjeneste (typisk TÜV eller DEKRA), udformet data-erklæring med tilhørende dokumentation om de tilpasninger der skal foretages ifm. støj- og forureningskrav. Denne metode har vist sig at være tilstrækkelig for at køretøjer kan indregistreres i Danmark, på samme måde som disse typer køretøjer kan indregistreres i andre EU-lande.

En voldsom stramning fremadrettet, vil have stor betydning for den fremadrettede mulighed for import af disse typer køretøjer, herunder ældre køretøjer fra bl.a. USA mv., som ofte importeres af hobbyårsager. Ydermere forefindes der flere virksomheder, der er specialiseret i netop import af disse køretøjer.

Det er vores opfattelse, at de fremlagte krav vil være så omkostningstunge, at disse direkte begrænse import til Danmark, samt gør re-eksport af disse svær, forårsaget af de høje importudgifter, der øger prisen på køretøjerne betydelig. Dermed kan man vurdere, at der ikke længere er tale om fri bevægelighed af varer indenfor EU.

Mange af disse køretøjer har tidligere været indregistreret i andre EU-lande og sælges derfor indenfor EU. Her mener Færdselsstyrelsen, at man ikke kan afvige fra de høje krav, da man ikke nødvendigvis kan stole på de andre EU-landes godkendelser.

Vi mener at der direkte kan være tale om en teknisk handelshindring.

Side 11, afsnit 3

Transportministeren har bemærket, at branchen har givet opbakning til den nye ordning. Det er ikke helt vores opfattelse at en samlet branche har gjort dette, tværtom, så er der udtalt en del kritik af den nye ordning, da branchen mener at den for det første anses for overimplementering, samt giver den både en del praktiske og økonomiske udfordringer, der kan være svære for branchen at leve op til.

Hvad angår det individuelle køretøjsnummer (NIV-nr. – ”National Individual Vehicle”), så har vi gjort Færdselsstyrelsen opmærksom på, at der kan opstå betydelige registreringsafgiftsmæssige udfordringer. Den foreslåede proces ved at et køretøj kan få mange forskellige NIV-nr. i dennes levetid, når dette løbende bygges om, hvor kravet om løbende årgangsfastsættelse vil kunne betyde, at alle køretøjer meldt med et nyt NIV-nr. og/eller ny årgang, vil **skulle betale ny registreringsafgift iht. § 7a, stk. 2 i registreringsafgiftsloven.**

Dette vil gøre det umuligt på en fornuftig økonomisk måde at bygge køretøjer løbende om, hvilket ligeledes vil betyde at en hel branche, der netop lever af både at bygge om og at sælge komponenter til ombygning, må lukke deres forretning, da de store økonomiske konsekvenser vil have effekt på købeviljen hos forbrugeren.

Side 13 – 2.1.1.1. Gældende ret, afsnit 1

Danmark har ingen egenproduktion af køretøjer fremstillet i ubegrænset serier, hvilket gør Danmark til et land, hvor der **udelukkende bygges national individuel godkendte køretøjer**.

Alle importerede tunge motordrevne køretøjer til opbygning, importeres ved udarbejdelse af en såkaldt producenterklæring, da de særlige danske regler ikke tillader anvendelse af lastbilsfabrikkens EU-typegodkendelse (oplyst af importøreren).

Mange ikke EU-typegodkendte brugte køretøjer importeres **fra andre EU-lande**, hvor disse har kørt gennem mange år. Vi mener at Danmark bør anerkende godkendelser fra andre EU-lande, hvor man ved import kan gennemføre en kontrol af køretøjets stand ift. de godkendelsesdokumenter, der medleveres fra et andet EU-land. Skulle man mod forventning finde et eller to punkter, som evt. kan mangle, så kan man nøjes med at kontrollere disse. Dermed skaber man retfærdighed og undgår høje genindregistreringsudgifter ved krav om massive tests og afprøvninger.

Transportministeren bør i dette afsnit også nævne, at de fleste om- og opbyggede brugte køretøjer, der importeres til Danmark ofte er forsynet med et godkendelsesdokument fra en **udenlandsk Teknisk Tjeneste**. Også data-erklæringer er oftest udarbejdet af udenlandske Tekniske Tjenester.

Side 14 – 2.1.1.2. Transportministerens overvejelser

Transportministeren anfører at branchen har udtrykt bekymring, bl.a. pga. de lange ventetider for at få godkendelsen igennem systemet.

Branchen er meget mere bekymret for de **meget høje omkostninger og administrative byrder**, branchen pålægges ifm. godkendelse af op- og ombyggede køretøjer.

Der er både **høje administrative krav** ift. bestående ordning, **høje omkostninger** til Teknisk Tjeneste, som med stor sikkerhed skal blive en udenlandsk Teknisk Tjeneste, da ingen dansk virksomhed p.t. ønsker at ansøge om at blive Teknisk Tjeneste, og herefter **høje omkostninger** til Kontrolenheden, der skal bruge en rum tid til at undersøge og opmåle køretøjet. Det vil i sidste ende betyde, at danske opbyggere ikke længere kan levere det de danske vognmænd ønsker til en konkurrencedygtig pris, samt vil det øge importen af færdig opbyggede køretøjer fra andre EU-lande, der kan producere væsentligt billigere.

Det skal hertil bemærkes, at Danmark ikke har et eksisterende system til godkendelse af køretøjer, som der forefindes i andre lande. Desuden har Danmark en stor ulempe i at der mangler kvalificeret arbejdskraft og den fornødne ekspertise, for at kunne implementere et effektivt og konkurrencepræget godkendelsesmarked, der dækker de geografiske behov i landet.

Side 18 – 2.1.2.1. Udpegelse af Tekniske Tjenester

Transportministeren anfører at der i dag forefindes 2 prøvningsinstanser, der er godkendt til få prøvningsområder, hvilket vi **ikke er enig i**. Der findes **kun én virksomhed (prøvningsinstans)**, der kan og må afprøve køretøjer, så som biler, motorcykler, lastbiler, påhængskøretøjer mv. Vi har påpeget at dette skaber monopolliggende forhold og et meget højt prisniveau, som ikke harmonerer med de priser der forefindes i andre EU-lande. De fysiske afstande og sprogforhindringer gør det dog vanskeligt at finde alternativer for danske virksomheder og borgere.

På Færdselsstyrelsens hjemmeside er der nævnt to, som Transportministeren anfører, hvor den ene Test-Tech-Syd kun havde meget begrænsede tilladelser og kun på motorcykelområdet. Dette har ført til at virksomheden ikke længere udfører arbejde som prøvningsinstans, da det økonomisk ikke kunne hænge sammen (oplyst af ejeren overfor SKAD).

<https://fstyr.dk/da/Krav-til-koeretoer/Tekniske-tjenester-og-proevningsinstanser#proevnings--og-kontrolinstanser-p%C3%A5-det-koeretoerjstekniske-omraade>

Der er **ingen virksomhed der har ansøgt om at blive Teknisk Tjeneste**, hvilket betyder at denne mulighed ikke vil kunne finde anvendelse i Danmark, såfremt der ikke findes alternativer.

Vi er meget bekymret for fremtiden, da høje krav, **kun én virksomhed** der må afprøve køretøjer og manglende kompetence vil skabe en stor udfordring for både virksomheder og borgerne.

Side 20 – 2.1.3. Gebyrfinansiering

Transportministeren anfører priser for et registreringsyn hos en synsvirksomhed. Transportministeren anfører IKKE de udgifter, der påføres, når et køretøj skal godkendes, som allerede i dag har gjort det yderst bekosteligt at ombygge en bil eller motorcykel, og at opbygge et køretøj.

Som eksempel, så kan vi nævne afprøvning af ændring af et forhjul på en motorcykel. En ny fælg koster kr. 3.500. Afprøvning og rapport koster kr. 12.000+moms (indhentet tilbud fra prøvningsinstans). Dertil vil der skulle tillægges udgifter for Godkendelsesenhed og gebyr.

Vi mener ikke at det på nogen måde hænger sammen.



Side 26 – 2.3.3. Offentliggørelse af synsdata

Som allerede nævnt for oven, så mener vi at det er **vigtigt for retssikkerheden**, at disse data også omfatter adgang til konstruktive ændringer foretaget på køretøjer.

Kun derved kan man sikre at en ejer kan dokumentere lovligheden af ens køretøj, samt købere kan informere sig om et køretøj også er korrekt godkendt.

Vi mener at oplysninger om hvilke konstruktive ændringer er foretaget, **skal fremgå af et register** (NIV-server). Det skal være muligt at kunne identificere et køretøj på bl.a. stelnummer, som det er muligt i dag i DMR.

I dag findes der ikke et register, der giver adgang til disse data på køretøjer, typisk før 2017. For det første kom **ombygningsregler først i synsreglerne 1.1.2017** (afsnit 18.05 i synsvejledningen), samt er de fleste data fra det Centrale Register for Motor-køretøjer, der senere blev til Digital Motor Register, **blevet destrueret af SKAT**, samt er konstruktive ændringer typisk først blevet synet og registreret efter der kom regler i synsvejledningen (VOSAK). Det betyder at det vil være ualmindeligt svært for mange køretøjsejere før 2017 at kunne dokumentere lovligheden af ens køretøj, fordi der aldrig blev oplyst fra myndigheders side, at en køretøjsejer skulle gemme kvitteringer og dokumenter i hele et køretøjs levetid, samt har man som køber eller sælger ikke været bevist om at dokumenter skulle følge med ved køb af et brugt køretøj.

Det var der ikke kutyme for i Danmark, da der heller ikke var tilstrækkelige regler for korrekt syn og godkendelse af konstruktive ændringer gennem alle år, indtil 2017.

Side 29 – 4.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Det er vores og hele branchens opfattelse, at de nye regler vil have **en betydelig negativ effekt på økonomien**. Vi antager sågar, at flere ordre fra f.eks. vognmænd, vil blive placeret i udlandet, da omkostningsniveauet i Danmark vil gøre det **svært at konkurrerer med udenlandske virksomheder**, der både har et lokalt effektivt system, samt af historiske årsager kender til de forskellige processer og har gennem mange år haft mulighed for at implementere disse, som Danmark ikke har haft, da man ikke har medtaget f.eks. EU-direktivet 2007/46 m.v. i lovteksten.

Side 30 – 4.2. Administrative byrder for erhvervslivet

Mange virksomheder i opbygger- og værkstedskredse ejes af **dygtige håndværkere** (ejerledere), der indtil videre kun har håndteret en meget lille del af papirgangen.



Dermed forefindes der ikke hverken den fornødne ekspertise eller kendskab og interne processer, for at implementere regelsættet på så kort tid, hvilket vil betyde lukning af erhvervsvirksomheder, som vi har set det i Norge, da man introducerede EU-direktivet 2007/46.

Vi er derfor yderst bekymret for at en øget administrativ byrde vil have fatale konsekvenser for flere virksomheder.

Side 30 – 5. Administrative byrder for borgerne

Det skal understreges, at borgerne principielt ikke har stået overfor krav at håndtere dokumenter gennem mange år. Kravet **blev først effektueret med implementering af synsregelændringen pr. 1.1.2017**, hvor der blev indskrevet egentlige ombygningsregler. Det er borgerens pligt at fremføre køretøjer til syn efter der er foretaget konstruktive ændringer, forstå lovgivningen, kende de juridiske konsekvenser og også betale for de omkostninger en godkendelse fører med sig.

Derfor er vi helt uenig i tabellen på side 35, at der ingen konsekvenser er for borgerne, tværtom, så pålægges der væsentlige både administrative og økonomiske byrder på borgerne og derigennem fastholde en hobby og de heraf følgende sociale arrangementer og foreningsliv.

Der findes titusinder, måske hundredtusinder borgere, der bygger løbende om på deres biler og motorcykler hjemme i garagen. Personalisering af ens køretøj har altid været en hobby og er det fortsat, lige som i alle andre lande i verden.

Hertil køber borgerne udstyr og tilbehør i stor stil hos danske og udenlandske virksomheder, som herefter bliver monteret af borgerne iht. vejledningen. I de tilfælde hvor borgeren ikke selv har kompetencerne, får borgeren et dansk værksted til at montere.

Efter ombygningsreglerne blev implementeret i 2017, blev der fra synsvirksomhedernes side krævet dokumentation fra borgerne, når der blev fremført en konstruktiv ændring.

Det skal dertil understreges, at mange borgere ikke var bevist om krav, og derfor blev mange køretøjer ikke korrekt anmeldt og synet uden at konstruktive ændringer blev registreret, hvor synsmanden selv ikke har taget initiativ til at syne de konstruktive ændringer. Også mange synsmedarbejdere har ikke kompetencen for at syne konstruktive ændringer, eller kender til de fysiske ændringer, hvilket dog de sidste år er heldigvis blevet bedre.

Det betyder at der i dag forefindes en relativ stor køretøjspark, der ikke er korrekt synet og konstruktive ændringer er ikke korrekt registreret.



De nye regler vil gøre det for mange umuligt at kunne fortsætte deres hobby, med **relativ store konsekvenser for erhvervslivet, da købet af dele og tilbehør vil stagne**.

Samtidigt vil det have betydning, at borgere, der i årevis er f.eks. kørt på deres motorcykel, som de har købt brugt i ombygget stand, **ikke længere vil kunne benytte køretøjet**, der er fuld trafiksikker og synet flere gange ved ejerskifte i ombygget tilstand, dog uden at ombygninger er blevet noteret, såfremt der sker vejsidesyn.

Borgerne har det i forvejen **svært ved at forstå lovttekster og regelsæt**, da disse ofte er skrevet på en måde, som henvender sig til jurister og ikke til den almene befolkning eller erhvervslivet.

Vi mener at lovforslaget vil have **betydelige både administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne** og mærkbare heraf følgende **negative konsekvenser for erhvervslivet**.

Som organisation for både erhverv og private, har det ligget os på hjertet at få forståelse for fortidens forhold og mangel på efterlevelse af EU-lovgivning i Danmark, hvilket repræsenterer i dag et kæmpe problem for både erhverv og borgerne.

Der er ingen evidens gennem de mange år, at de forhold, at både erhverv og borgerne har bygget om på deres køretøjer, har haft en negativ effekt på trafiksikkerheden. Med baggrund i dette faktum, så mener vi at Transportministeren bør tage hensyn til at mange kommer i klemme fremadrettet, som i de fleste tilfælde har handlet i god tro.

Transportministeren kan derfor overveje at trække en streg i sandet, så lovforslaget gælder for ombygning af køretøjer efter lovens vedtagelse, dvs. med fremadrettet virkning og ikke med tilbagevirkende kraft, så allerede ombyggede køretøjer, hvor forholdene ikke svarer til de fremtidige krav, kan fortsætte med at køre i Danmark. Omvendt, så vil de nye regler, såfremt de kommer til at gælde alle allerede ombyggede indregistrerede køretøjer, ramme mange uskyldige borgere, der også pga. myndighedernes mangel på implementering og deraf følgende mangel på kompetencer, står i dag i en meget problematisk situation.

Det er vores håb om at Transportministeren lytter til vores input og kan se muligheder for at sikre en fornuftig implementering af tilstrækkelige regler, for at etablere et godkendelsessystem over tid, evt. i etapeform.

Med venlig hilsen



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

