

# Pressemeddelelse



Køretøjsbygger og Autoskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

28. oktober 2019

## Ny synsvejledning sætter mange der bygger i en svær situation

Den nye synsvejledning, som træder i kraft 1.11.2019, flytter mange forhold fra synsvirksomheder over til en prøvningsinstans. Teknisk set en lignende løsning som der findes bl.a. i Tyskland, dog væsentligt mere striks.

I for eksempel afsnit 18.05, som omhandler ombygning af biler og motorcykler, skal afprøvninger nu altid foretages af en prøvningsinstans, og i et øget omfang, end vi mener nødvendigt. Vi mener i SKAD at mange synsvirksomheder er fuld ud kompetente, og ved hjælp af ekstrauddannelse kan man opgradere disse synsvirksomheder til at håndtere visse ombygninger.

Den store udfordring for alle, både private og virksomheder, der bygger om er dog, at der faktisk kun findes en prøvningsinstans, der i en lang årrække har arbejdet på en dispensation fra Færdselsstyrelsen og dermed har kunne opbygge en monopollignende dominerende position på det danske marked. Virksomheden har på ganske få år mangedoblet antal ansatte, og på grund af dispensationerne opbygget en reel magtposition.

At man f.eks. heller ikke som dansker kan køre til TÜV Nord, der ligger tættest på den danske grænse, for at få foretaget en afprøvning eller købe en data-erklæring, gør sagen ikke mindre problematisk. I flere mails henviser TÜV Nord nemlig til den eneste godkendte prøvningsinstans i Danmark og udtaler direkte, at et specielt system, der er aftalt med de danske myndigheder, forhindrer TÜV Nord i at servicere danske kunder direkte.

### Flere prøvningsinstanser savnes

Styrelsen har givet en lille prøvningsinstans, efter en lang kamp og store udgifter, retten til at foretage kontrol af en forgaffel og en bagsvinger på en motorcykel. Ikke engang bremsetest, støjtest eller andet må denne lille instans foretage. Virksomheden vil heller ikke kunne håndtere biler og større køretøjer.

Oplysningerne om omfang af godkendelser fremgår af <https://www.fstyr.dk/DA/Krav-til-koretojer/Proevnings-og-kontrolinstanser/Proevningsinstanser.aspx>, og siden taler for sig selv.

Tilstanden med den monopollignende situation har nu stået på i flere år, og SKAD har løbende prøvet at kommunikere med Færdselsstyrelsen herom, men uden nogen form af brugbar respons. SKAD's holdning er at styrelsen har en pligt til at fremstille materiale og vejledninger, der klart og tydeligt forklarer, hvad man skal leve op til for at blive godkendt, så man ikke fortaber sig i mørket og ikke kan vurdere de økonomiske konsekvenser, der er betydelige.



SMVdanmark  
- det nye Håndværksråd



SKAD har i 2017 som test prøvet at få en godkendelse, men det har vist sig, at styrelsen på ingen måde var interesseret i at informere og vejlede, tværtom har man sat krav om ISO17020, men faktisk har arbejdet i en anden retning, da ISO 17020 ikke længere er krav. Og dette på trods af at man allerede i 2016 har peget på et auditeringsorgan, der herefter har fået tilladelse til at auditere en prøvningsinstans, og visse procedurer i samarbejde med den godkendte prøvningsinstans, hvilket SKAD i 2019 har fået at vide via aktindsigt. Styrelsen har på intet tidspunkt tilbudt dispensation til os eller gjort opmærksom på at der var mulighed for dispensation.

Vi har mange gange både skrevet til og mødtes et par gange med Færdselsstyrelsen, men det virker som om man slår i en pude. Man kan næsten få den tro at der er kræfter der direkte beskytter en monopollignende situation på det danske marked, fordi man jo ellers ville agere mere aktivt for at få andre på banen.

### **Opbygger bør ikke begrænses**

Den 1. september 2020 træder den nye EU-forordning 2018/858 i kraft, som vil ramme alle der opbygger vare- og lastbiler, bygger trailere, kærere, blokvogne, specialkøretøjer med videre. Færdselsstyrelsen henviser til, i en mail til SKAD, at der jo findes to prøvningsinstanser, men det må anses for en stor misforståelse, fordi der ikke er tale om en motorcykel gaffel eller bagsvinger på opbyggede køretøjer, men om reelle op- og nybygninger i alle kategorier. Derfor har SKAD også tilskrevet og har haft møde med styrelsen omkring problemet med netop 2018/858. Forordningen giver et hvert EU-land mulighed for at bestemme regelsæt, der gælder national, og her har Danmark et godt system, som SKAD mener Færdselsstyrelsen skal føre videre, så man som opbygger ikke sidder i saksen ved kun at måtte anvende en bestemt prøvningsinstans. På mødet med styrelsens direktion blev der både lovet nyhedsbreve og møder med branchen, som SKAD har kæmpet for i længere tid, så de danske opbyggere bliver informeret. Nu har Færdselsstyrelsen endeligt indkaldt til et møde den 5.11.2019 – desværre kun et informationsmøde og ikke dialogmøde.

### **Flere prøvningsinstanser efterlyses**

SKAD har via sociale medier klart givet til kende, at vi vil støtte alle, der har interesse i at blive godkendt som prøvningsinstans, på trods af at det markedsføringsmæssigt vil blive svært at hamle op med en prøvningsinstans, der har fået lov til at vokse betydeligt og opbygge en monopollignende markedsandel.

Men vi mener at Danmark ikke er tjent med at kun at have én prøvningsinstans, der kan betjene alle typer kunder, og her har Færdselsstyrelsen et ansvar, og ikke mindst moralsk.

