



Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat

Sagsnr.: [Sagsnr.]

Dato: [Brevdato]

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om syn og godkendelse af køretøjer

Transport- og Boligministeriet hørte den 18. december 2019 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om syn og godkendelse af køretøjer. Høringsfristen udløb den 22. januar 2020. Transport- og Boligministeriet fremsendte et revideret udkast til lovforslag i en supplerende høring i perioden fra den 10. til den 24. februar 2020. I det følgende redegøres for indkomne høringssvar fra begge høringer.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Applus Danmark A/S, AutoConsult, Bilbranchen, Bilsyns-Branchen.dk (med undtagelse af Applus Bilsyn, DEKRA Bilsyn og FDM Bilsyn), Camping Outdoor Danmark, Danish Street Rod Association, Dansk Bilbrancheråd, Danske Motorcyklister, DMC, Dansk Maskinstationer og Entreprenører, Dansk Transport og Logistik – DTL, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA), Forenede Dansk Motorejere – FDM, Forbrugerrådet TÆNK, ITD, Landbrug og Fødevarer, Landsforeningen for motorcyklister (MCTS), Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF), Motorhistorisk Samråd, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD) og Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Arbejdstilsynet, Arriva Danmark A/S, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), AutoCamperRådet (ACR), Asfaltindustrien, AutoBranchen Danmark, BAT, Beredskabsstyrelsen, Bilbranchen, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brancheforeningen for Limousine Vogn-mænd, Campingbranchen, Centralforeningen af

Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Danmarks Frie AutoCampere, Danmark Motor Union, Dansk Bil-Forhandler Union, Dansk Camping Union, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv-Høringssager, Dansk Handicap Forbund, Dansk Kranforening, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Taxi Råd, Danske Biludlejere, Dansk Busvognmænd, Dansk Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, Danske Sidevogns Klub, Danske Speditører, Den Danske Akkrediterings-og Metrologifond (DANAK), Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DPT, DTL KranBlok, DTU Transport, Dækbranchen Danmark, BilsynsBranchen.dk, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Kommunernes Landsforening – KL, Maskinleverandørerne, MC-Touring Club, Motorcykel Importør Foreningen, Motorstyrelsen, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sikkerhedsstyrelsen, SLD, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark og Transporterhvervets uddannelser (TUR).

3. Følgende organisationer, som ikke var angivet på lovforslagets høringsliste, har afgivet høringssvar til lovforslaget:
Danske Kartoffler og Danske Sukkerroer.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag til lov om ændring af lov om syn og godkendelse af køretøjer samt Transport- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet. Ligeledes fremgår bemærkninger vedrørende andre ministeriers ressortområder, f.eks. om registreringsafgifter, ikke i notatet.

Generelle bemærkninger

DTL ser mange fordele ved en større standardisering, højere kvalitet, større og bedre mulighed for eksport og import af rullende materiel på tværs af landegrænser og hurtigere ibrugtagning.

Bilbranchen er positive over, at der med forslaget sørges for, at processen for godkendelse af køretøjer med videre vil blive den samme, uanset hvilken godkendelse der er tale om.

De Danske Bilimportører bakker overordnet op om forordning 2018/858 og målsætningerne om at forbedre håndhævelsen af rammen for typegodkendelse af køretøjer ved at harmonisere og forbedre de procedurer for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse, som anvendes af med-

lemsstaternes myndigheder og tekniske tjenester. De Danske Bilimportører støtter generelt en opstramning af godkendelsesprocedurerne, som det er hensigten med forordning 2018/858 og de foreslåede ændringer til synsloven.

FDM anser det ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt og miljømæssigt perspektiv for positivt, at der sikres et mere enkelt og gennemskueligt regelgrundlag.

Landbrug og Fødevarer er af den opfattelse, at det er for tidligt at ændre synsloven, fordi der fortsat er for mange ubekendte spørgsmål. Desuden udtrykker Landbrug og Fødevarer bekymring for, at ændring af loven er forceret, og at der sættes nogle rammer, som man ikke helt kan gennemskue konsekvenserne af, fordi meget af indholdet fortsat er ukendt.

AutoConsult anfører, at lovforslaget samlet set giver anledning til stor bekymring og vurderes ikke at drage tilstrækkelig omsorg for branchens særlige behov, og at forslaget på mange områder bærer præg af hastværk og manglende overblik. AutoConsult kan derfor ikke henstille, at forslaget fremlægges for folketinget i nuværende form.

Landbrug og Fødevarer, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Maskinhandlerforening er positive overfor tidlig udskydelse for indførelse af nye krav, at ministeriet udsider forståelse for at benytte rummelighed og fleksibilitet, der er for landbrugskøretøjer i medfør af forordning 167/2013, og at ikke alle køretøjer skal gennem en teknisk tjeneste, men gør opmærksom på, at der ikke er tale om tilstrækkelige lempelser ift. det mulige.

SKAD og Bilsynsbranchen.dk bemærker, at der ikke er noget at vinde ved lovforslaget i forhold til at sikre et højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau.

BilsynsBranchen.dk bemærker, at de administrative skærper anses i væsentligt omfang at skade dansk konkurrenceevne unødigt, uden at forbedre sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø.

Transport- og Boligministeriet har noteret sig ovenstående kommentarer.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det er et grundlæggende princip i typegodkendelsesforordningerne, at der er en klar afgrænsning af roller og ansvarsområder for fabrikant, teknisk tjeneste, godkendende myndighed og markedsovervågningsmyndighed. Færdselsstyrelsen vil i denne sammenhæng være godkendende myndighed. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at der med denne klare afgrænsning sikres lige konkurrenceforhold for alle aktører, fordi alle godkendelser skal meddeles af samme myndighed, der ikke er påvirket af de frie markedskonkurrencer, som det er tilfældet med synsvirksomhederne i dag. Derudover vil der hos de godkendende myndigheder være medarbejdere, der specialiserer sig i typegodkendelsesprocessen, og som besidder et indgående kendskab til typegodkendelsesforordningerne, herunder de bl.a. de FN-regulativer, der henvises til i forordningerne, hvilket ikke kan sikres i samme omfang ved

alle synsvirksomheder. Endvidere medfører afgrænsningen af rolle- og ansvarsfordeling mellem fabrikant og den tekniske tjeneste, at der foretages en uvildig og objektiv kontrol af køretøjerne, som ikke på samme måde kan sikres, hvis fabrikanten og den tekniske tjeneste, er den samme.

Transport- og Boligministeriet skal endvidere bemærke, at der af hensyn til at sikre et ensartet højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau er behov for at fastsætte krav, om at alle køretøjer, der færdes sig på færdselslovens område, skal afprøves, kontrolleres m.v. af en uafhængig og upartisk tredjepart, der kan sikre overensstemmelse mellem køretøjerne og relevante tekniske krav, således at risikoen for, at køretøjet udgør en fare, mindskes mest muligt.

Bemærkninger til lovforslagets konkrete indhold

Nedenfor redegøres for hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Der henvises i øvrigt til de fremsendte høringssvar.

1. Definitioner

AutoConsult og Tekniske Konsulenter for Vejtransport er af den opfattelse, at der mangler definitioner af f.eks. "motorkøretøjer", "to- og trehjulede køretøjer" og "quadricykler" og henviser til færdselslovens definitionsbestemmelse.

Bilsynsbranchen.dk foreslår, at køretøjsbetegnelserne genovervejes for at tydeliggøre de formodede hensigter i forhold til både forordningerne og færdselsloven.

Transport- og Boligministeriet skal hertil oplyse, at i forhold til godkendelse af de forskellige køretøjer anvendes definitionerne af eksempelvis "motorkøretøj" og "to- eller trehjulede køretøjer", som fremgår af typegodkendelsesforordningerne. Ministeriet er opmærksom på forskellene mellem køretøjskategorierne i typegodkendelsesforordningerne og køretøjsdefinitionerne i færdselsloven og skal samtidigt bemærke, at synsloven angår godkendelse og syn af køretøjer, mens færdselsloven i hovedsagen er en adfærdslov.

2. Bemyndigelsesbestemmelser

BilsynsBranchen.dk bemærker, at de ønsker brede rammer, så ministeren administrativt har mulighed for at tilgodese de danske konkurrenceforhold, som især opbyggerbranchen og agroindustrien har i forhold til at undgå langsom og ufleksibel sagsbehandling.

Landbrug og Fødevarer frygter, at bemyndigelser til ministeren vil medføre en mindre demokratisk proces, f.eks. når det kommer til at definere, hvilke køretøjer, der skal indkaldes til periodisk syn og ønsker en fast definering af, hvilke køretøjer, der skal pålægges krav om periodisk syn.

Dansk Bilbrancheråd stiller forslag om, at der indføres en bemyndigelse i §§ 1a-1c, hvorefter transportministeren gives adgang til at udstede nærmere regler om udstedelse af nationale, individuelle godkendelser af enheder/køretøjer omfattet af de respektive bestemmelser.

Transport- og Boligministeriet skal hertil oplyse, at § 2, stk. 1, i den gældende synslov, fastsætter regler om, hvilke køretøjer Færdselsstyrelsen kan indkalde til syn. Køretøjstyperne er imidlertid under løbende udvikling, og de definitioner, der fremgår af synsloven på nuværende tidspunkt, er ikke i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i EU. Begrundelsen for, at bestemmelsen foreslås ændret til en bemyndigelsesbestemmelse, er således, at transportministeren herved får mulighed for løbende at kunne tilpasse periodesynsreglerne til de aktuelle relevante køretøjstyper. Det bemærkes i øvrigt, at traktorer i klasse T5 i dag er omfattet af reglerne om periodesyn.

Transport- og Boligministeriet skal endvidere i forhold til godkendelsesområdet bemærke, at de nuværende regler for godkendelse af køretøjer m.v., herunder de køretøjstekniske regler, er et særdeles omfattende og komplekst område med mange køretøjstekniske specifikationer og krav. Lovforslaget er en rammelov, som har til formål at sikre en enkel og tydelig regelstruktur. De foreslåede bemyndigelsesbestemmelser fastsætter de overordnede rammer for godkendelse af køretøjer m.v. Det er hensigten, at bemyndigelsesbestemmelserne anvendes til at udarbejde køretøjsspecifikke bekendtgørelser, der enten indeholder de relevante tekniske krav, eller henviser til de tekniske krav i typegodkendelsesforordningerne.

Transport- og Boligministeriet skal oplyse, at det med lovforslaget er foreslået, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af typegodkendelsesforordningerne, herunder til at fastsætte relevante alternative krav i henhold til forordningernes fleksibilitetsmuligheder. Det er ydermere foreslået med lovforslaget, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

3. Godkendelse af køretøjer

Tekniske Konsulenter for Vejtransport, AutoConsult og De Danske Bilimportører foreslår, at man bevarer de eksisterende prøvningsinstanser, men at køretøjer, der alene skal have en nationale individuel godkendelse skal kunne godkendes ved udvalgte synsvirksomheder. Derudover er Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult af den holdning, at såfremt der foreligger en prøvningsrapport fra en godkendt prøvningsinstans eller godkendt teknisk tjeneste, bør en synsvirksomhed, der hidtil har foretaget godkendelse af sådanne køretøjer, også fremover kunne forestå endelig godkendelse og registrering af sådanne køretøjer.

SKAD foreslår, at man etablerer specialiserede eller opgraderede synsvirksomheder.

Bilsynsbranchen.dk, Applus Danmark A/S og FDM foreslår, at man kan anvende samme model som i Finland.

Dansk Bilbrancheråd har angivet en model for national individuel godkendelse, som i det væsentligste går ud på, at nationale individuelle godkendelse skal kunne udstedes efter nærmere kontrol af en synsvirksomhed og at der i den forbindelse skal ske en opgradering af synsvirksomhederne. Dansk Bilbrancheråd bemærker, at der kan blive behov for at indføre en mulighed for at hjemle prøvningsinstanser til brug for nationale individuelle godkendelser, ligesom også tekniske vejkonsulenter kan spille en rolle i forbindelse med fabrikantens udarbejdelse af beregninger m.v. Derudover er det ønsket, at fabrikanten pålægges at udarbejde et "teknisk dossier" og at anmeldelsesdokumentet udstedes på baggrund af skemaet, benævnt "Model D" til forordning 183/2011. Endeligt foreslår Dansk Bilbrancheråd i den alternative model, at der skal være pligt til at lægge materialet ind i den samme dokumentportal, som de tekniske tjenester står til at skulle bruge.

ITD støtter Dansk Bilbrancheråds forslag til en alternativ model.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at et af grundprincipperne i typegodkendelsesforordning 2018/858 er uafhængighed mellem parterne i godkendelsesprocessen, dvs. at en teknisk tjeneste ikke må være involveret i fremstillingen af køretøjer, og at godkendelse af nye køretøjer er en myndighedsopgave. Med henblik på at sikre den mest optimale vurdering og overvågning af de tekniske tjenester vil der blive indført et krav om, at alle tekniske tjenester, der udpeges af Færdselsstyrelsen, skal være akkrediteret i henhold til deres arbejdsområde. Akkrediteringen varetages af et nationalt akkrediteringsorgan, der samtidig skal stå for den løbende overvågning og kvalitetssikring af de udpegede tekniske tjenester.

Vurdering og overvågning af tekniske tjenester i henhold til typegodkendelsesforordningen skal foretages enten af den godkendende myndighed eller af et nationalt akkrediteringsorgan. Det er Transport- og Boligministeriets klare vurdering, at vi ved at vælge ordningen, hvor akkrediteringen af tekniske tjenester ved et nationalt akkrediteringsorgan, bedst muligt sikrer den høje grad af kompetence, uvildighed og international troværdighed i de tekniske tjenesters arbejde, som er en forudsætning i typegodkendelsesforordningerne. Det bemærkes hertil, at Færdselsstyrelsen ikke besidder samme kompetenceniveau som det nationale akkrediteringsorgan. Derudover er Danmark ikke et bilproducerende land, hvorfor det vil være uforholdsmæssigt dyrt og vanskeligt for Færdselsstyrelsen som myndighed at oppebære de nødvendige kompetencer og ressourcer. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at forslaget om en alternativ national individuel godkendelsesordning af motorkøretøjer, som omfattet af forordning 2018/858, der baserer sig på fabrikantens egenkontrol og et kompetenceløft i synsvirksomhederne, ikke vil sikre samme høje niveau som den godkendelsesordning, der følger af forordningen. Når en medlemsstat fastsætter alternative krav, som fraviger forordningens krav, er det en forudsætning, at de alternative krav sikrer et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed som i videst mulige omfang svarer til niveauet i forordningen.

gen. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at der for alle køretøjer – uanset om der fremstilles flere køretøjer af samme slags eller om der kun fremstilles et enkelt køretøj – er et klart behov for, at en uafhængig tredjepart (som i henhold til forordningerne er tekniske tjenester) foretager en kontrol af, om køretøjerne er i overensstemmelse med de relevante tekniske krav, og at køretøjerne godkendes ved en kompetent myndighed. Transport- og Boligministeriet skal i denne sammenhæng gøre opmærksom på, at der på udvalgte tekniske emneområder (som fremgår af forordning 2018/85) i et begrænset omfang og hvor det vurderes hensigtsmæssigt, er muligt for fabrikanten at udføre prøvninger m.v. af køretøjer. Det gælder f.eks. anbringelse og fastgørelse af nummerplader. Fabrikantens adgang til at udføre prøvninger m.v. skal ses som et frivilligt alternativ til anvendelse af henholdsvis tekniske tjenester og tredjepartsorganer, som er udgangspunktet for dette lovforslag, og dets følgende bemærkninger.

Transport- og Boligministeriet skal i denne sammenhæng oplyse, at lovforslaget er blevet præciseret således, at muligheden for, at en fabrikant kan udføre prøvninger m.v. i forhold til visse udvalgte tekniske emneområder tydeligt fremgår af lovforslaget.

I forhold til forslaget om at anvende "den finske model" kan Transport- og Boligministeriet oplyse, at der i Finland foretages en national individuel godkendelse af ibrugtagne køretøjer, som er ombygget eller importeret fra et tredjeland, hvor prøvningen foretages af en teknisk tjeneste, som ikke er akkrediteret ved et akkrediteringsorgan, men som er godkendt af myndigheden i henhold til relevante standarder.

Ministeriet skal i den forbindelse oplyse, at lovforslaget, i forbindelse med den supplerende høring, er blevet justeret således, at der i forhold til ibrugtagne køretøjer, som er enten ombygget eller importeret fra et tredjeland, er indført et krav om sådanne køretøjer skal kontrolleres ved et tredjepartsorgan. Denne løsning er baseret på et ønske om at kunne etablere en ordning med tredjepartsorganer som et alternativ til de almindelige tekniske tjenester. Hensigten er bl.a. at kunne udpege tredjepartsorganer til mindre prøvningsområder og ud fra lempeligere krav end dem, der stilles til tekniske tjenester. De nærmere regler om hvilke tredjepartsorganer, der kan udføre prøvninger, kontrol m.v. af ovenstående køretøjer samt de nærmere krav om kompetencer, kvalitetsledelsessystem m.v., vil blive udmøntet i en bekendtgørelse. Hensigten er på sigt at nedlægge prøvningsinstanser, som de kendes i dag. Der er imidlertid ikke noget til hinder for, at prøvningsinstanser kan fortsætte deres virke som tredjepartsorgan eller teknisk tjeneste, hvis de relevante krav herfor er opfyldt.

3.1. Antal godkendelser som på sigt overføres fra synsvirksomhederne til Færdselsstyrelsen

BilsynsBranchen.dk vurderer, at det anslåede antal godkendelser, som synsvirksomhederne ikke længere skal foretage, er mange gange højere end de i lovforslaget anførte.

Dansk Bilbrancheråd spørger ind til antallet af køretøjer, der forventes at blive berørt af lovforslaget og opfordrer til, at den faktisk beregning offentliggøres.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at køretøjer, der efter en overgangsordning ikke længere skal fremstilles til syn med henblik på godkendelse, men som i stedet skal godkendes af Færdselsstyrelsen, drejer sig primært om konstruktivt ændrede køretøjer (ombyggede køretøjer), som pga. ombygningen mister sin godkendelse, og derfor skal godkendes på ny, importerede køretøjer uden EU-typegodkendelse og opbyggede køretøjer (oftest lastbiler, busser og varebiler), der bliver opbygget fra bunden eller færdiggjort i sidste etape, hvor sidste etape ikke er godkendt i Danmark eller et andet EU-land.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at at ca. 15.000-20.000 køretøjer, efter en overgangsperiode, ikke længere skal fremstilles til syn med henblik på godkendelse, men derimod skal godkendes af Færdselsstyrelsen enten som individuelt køretøj eller som seriefremstillet køretøj. Dette skøn baserer sig på data fra databaser, som er konfigureret til at håndtere andre opgaver og ikke til at give estimater om det fremtidige antal godkendelser. Derfor kan der kun leveres et skøn over det forventede antal køretøjer, der skal godkendes af Færdselsstyrelsen.

Vurderingen baserer sig på data, der findes i databaserne eSyn, der leverer data om alle syn, der foretages af synsvirksomheder, E-Tys, der leverer data om individuelle nationale godkendelser af tunge køretøjer og Dokumentportalen, der rummer oplysninger om, hvilket synsgrundlag et køretøj er godkendt på baggrund af.

Transport- og Boligministeriet skal endvidere bemærke at Færdselsstyrelsen har afholdt møder med repræsentanter fra branchen, hvor Færdselsstyrelsen har fremvist et estimat på forventede antal godkendelser, som det vurderes, at Færdselsstyrelsen skal udstede som følge af den foreslåede godkendelsesproces. Der er ikke i denne forbindelse fremført andre oplysninger eller tal fra branchen, som giver anledning til at justere Færdselsstyrelsens estimat.

3.2. Tekniske krav

Motorhistorisk samråd og DSRA opfordrer til, at de nuværende nationale krav til ombyggede ibrugtagne køretøjer, jf. VOSAK 18.05, videreføres i uændret form.

DTL ser positivt på, at de foreslåede bestemmelser §§ 1 a – 1 c, stk. 2 er justeret således, at bemyndigelsen omfatter mulighed for at fastsætte alternative krav, i de tilfælde hvor det vurderes hensigtsmæssigt. Endvidere opfordrer DTL til, at alle danske særregler fortsat vil være gældende, eksempelvis totalhøjde for køretøjer.

ITD skal kraftigt appellere til, at forordningen (2018/858) ikke overimplementeres på en sådan måde, at der opsættes skrappe nationale godkendelseskrav end nødvendigt, set i forhold til de muligheder, der i forordningen gives for at anvende alternative nationale om forenklede godkendelsesmuligheder, og at en overimplementering kan være ødelæggende for en stor del af branchen. ITD ser forslaget om Færdselsstyrelsens bemyndigelse som en indgang til, at der kan indføres en model for nationale, fleksible og individuelle muligheder for godkendelse af nævnte køretøjer. ITD støtter forslaget og appellerer til, at en alternativ model for nationale individuelle godkendelser udformes i nær dialog med opbygger- og vognmandsbranchen.

Transport- og Boligministeriet skal bemærke, at det med lovforslaget foreslås, at de køretøjstekniske krav som udgangspunkt følger typegodkendelsesforordningerne. Typegodkendelsesforordningerne rummer mulighed for, at medlemsstaterne i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier i henhold til forordningerne 2018/858, 168/2013 og 167/2013 samt national individuel godkendelse i henhold til forordning 2018/858, kan fastsætte alternative krav, som har til formål at sikre et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, og som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved typegodkendelsesforordningerne.

Tekniske tjenester foretager prøvninger og kontrol af køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Dog indeholder typegodkendelsesforordningerne i forhold til national godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier mulighed for, at fabrikanten i et begrænset omfang kan udføre prøvninger m.v. inden for udvalgte tekniske områder, hvor det vurderes hensigtsmæssigt. Det kan eksempelvis være i forhold til anbringelse og fastgørelse af nummerplader. Fabrikantens adgang til at udføre prøvninger m.v. skal ses som et frivilligt alternativ til anvendelse af henholdsvis tekniske tjenester og tredjepartsorganer, som er udgangspunktet for dette lovforslag.

Lovforslagets § 1 a, stk. 2, § 1 b, stk. 2 og § 1 c, stk. 2 rummer mulighed for, at Færdselsstyrelsen ved gennemførelse af forordningerne kan fastsætte krav om, at fabrikanten i et begrænset omfang kan udføre prøvninger, erklæringer m.v. i stedet for tekniske tjenester. Ministeriet har på den baggrund præciseret lovforslagets bemærkninger til ovenstående bestemmelser. Samtidigt er lovforslagets § 1 f, stk. 4, justeret, hvorefter der også vil være mulighed for, at fabrikanten i visse tilfælde selv kan foretage prøvninger, erklæringer m.v. i forbindelse med nationale godkendelsesordninger, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Eksempelvis national individuel godkendelse af en ny traktor eller ombygning af en traktor.

I forhold til bevarelse af VOSAK kan Transport- og Boligministeriet oplyse, at Færdselsstyrelsen har iværksat en revision af gældende nationale regler, og at der i den forbindelse vil blive foretaget en vurdering af de tekniske krav, eksempelvis i forbindelse med ombygning af køretøjer.

3.3. Individuel godkendelse af et nyt landbrugs- eller skovbrugskøretøj

Landbrug og Fødevarer, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartofler og Dansk Maskinhandlerforening anfører, at det ikke er et krav i forordning 167/2013, at individuelle køretøjer skal gennem en national godkendelsesproces.

Transport- og Boligministeriet er enig i, at forordning 167/2013 ikke finder anvendelse på godkendelse af individuelle godkendelser af landbrugskøretøjer. Det medfører, at der er behov for at supplere forordningen med nationale godkendelsesregler, som det er op til den enkelte medlemsstat at fastsætte.

Transport- og Boligministeriet skal endvidere bemærke, at der i lighed med national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer, vil være mulighed for at fastsætte alternative krav for national individuel godkendelse af nye traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr hertil. I forhold til godkendelsesprocessen finder ministeriet ikke, at det kan anses for overimplementering at indrette EU-godkendelsesprocesserne og de supplerende nationale godkendelsesprocesser ensartet, idet det er markant mere enkel regulering, som giver borgere og virksomheder m.v. et betydeligt bedre overblik over regelsættet.

4. Tekniske tjenester og tredjepartsorganer

Forbrugerrådet TÆNK er positive overfor, at den endelige godkendelse af køretøjer skal overgå til Færdselsstyrelsen, mens afprøvning og tests skal foretages af en teknisk tjeneste.

SKAD er generelt positiv over for de tekniske tjenester, idet det er SKAD's opfattelse, at der, på nuværende tidspunkt, er manglende konkurrence og monopollignende tilstande, når det kommer til prøvning af køretøjer.

Motorhistorisk Samråd og DSRA angiver, at det nye lovforslag gør tingene mere komplicerede og vanskelige at gennemskue og foreslår, at man kun operer med begrebet "teknisk tjeneste". Endvidere finder Motorhistorisk Samråd, at de nuværende regler og krav for prøvningsinstanser fuldt ud er tilstrækkelige.

AutoConsult anfører, at lovforslaget indfører 2 begreber (tekniske tjenester og tredjepartsorganer) for samme organ uden egentlig beskrivelse af forskel (kompetencer, krav om kvalitetsledelsessystem, muligheder). Endvidere anføres, at prøvningsinstanser i alt væsentligt opfylder definitionerne af "teknisk tjeneste" og "tredjepartsorgan" med eneste væsentlige forskel, at prøvningsinstanser ikke er akkrediteret. AutoConsult opfordrer til, at ministeriet opstiller klare forskelle mellem tekniske tjenester, prøvningsinstanser og øvrige tredjeparter, og at prøvningsinstanser fsva. nationale godkendelser, kan operere på lige fod med tekniske tjenester og øvrige tredjepartsorganer.

Landbrug og Fødevarer, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartoffler og Dansk Maskinhandlerforening anfører, at det er så voldsomt fordyrende, at national individuel godkendelse af et nyt landbrugskøretøj skal gennem en teknisk tjeneste, at det vil kunne lukke produktionen af individuelle køretøjer, da omkostningen kun kan fordeles på et køretøj – og ikke på flere som små serier EU-type-serier som forordningen kræver gennem en teknisk tjeneste.

De Danske Bilimportører opfordrer til, at mulighederne i art. 45 i forordning 2018/858 udnyttes ved, at Færdselsstyrelsen selv godkender virksomheder til at fungere som tekniske tjenester med begrænset kompetence til test og prøvning af et køretøj i forbindelse med national individuel godkendelse.

DSRA og Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener, at der for tekniske tjenester, på området for nationale individuelle godkendelser, ikke bør være krav om akkreditering.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at hensigten med at indføre begrebet tredjepartsorgan til prøvninger af ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer eller køretøjer, som er importeret fra tredjeland, er at køretøjet underlægges en tredjepartskontrol ved et kontrolorgan, der uafhængigt og upartisk sikrer, at f.eks. konstruktive ændringer, der er foretaget på et køretøj, og som medfører, at køretøjets oprindelige godkendelse bortfalder, er udført i overensstemmelse med de tekniske krav, der skal sikre, at køretøjet efter ombygning er i en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig stand, således at køretøjet ikke efterfølgende udgør en fare. Den nationale godkendelsesordning er baseret på et ønske om at kunne etablere en ordning med tredjepartsorganer som et alternativ til tekniske tjenester. Hensigten er bl.a. at kunne udpege tredjepartsorganer til mindre prøvningsområder og ud fra lempeligere krav end dem, der stilles til tekniske tjenester.

Transport- og Boligministeriet skal endvidere bemærke, at et af grundprincipperne i typegodkendelsesforordning 2018/858 er uafhængighed mellem parterne i godkendelsesprocessen, dvs. at en teknisk tjeneste ikke må være involveret i fremstillingen af køretøjer, og at godkendelse af nye køretøjer er en myndighedsopgave. Med henblik på at sikre den mest optimale vurdering og overvågning af de tekniske tjenester vil der blive indført et krav om, at alle tekniske tjenester, der udpeges af Færdselsstyrelsen, skal være akkrediteret i henhold til deres arbejdsområde. Akkrediteringen varetages af et nationalt akkrediteringsorgan, der samtidig skal stå for den løbende overvågning og kvalitetssikring af de udpegede tekniske tjenester, hvilket er et krav i typegodkendelsesforordningen. Færdselsstyrelsen besidder ikke samme kompetenceniveau som det nationale akkrediteringsorgan, som er en forudsætning for at sikre en tilstrækkelig vurdering og overvågning af de tekniske tjenester. Akkreditering af tekniske tjenester ved det nationale akkrediteringsorgan vil sikre det niveau af kompetence, uvildighed og international troværdighed i de tekniske tjenesters arbejde, som er en forudsætning i typegodkendelsesforordningerne.

Transport- og Boligministeriet skal endelig bemærke, at Færdselsstyrelsen har iværksat en proces med henblik på at afdække, hvordan ordningen for tredjepartskontrol skal etableres, herunder hvilke krav der skal stilles til et tredjepartsorgan. Det er hensigten på sigt at nedlægge prøvningsinstanser, som de kendes i dag. Der er imidlertid ikke noget til hinder for, at prøvningsinstanser kan fortsætte deres virke som tredjepartsorgan eller teknisk tjeneste, hvis de relevante krav herfor er opfyldt.

4.1. Antal tekniske tjenester

Konsulenter for Vejtransport, AutoConsult og Motorhistorisk Samråd udtrykker bekymring for, om der vil blive etableret et tilstrækkeligt antal tekniske tjenester, for den geografiske spredning på de tekniske tjenester og for, om der vil være tilstrækkelig konkurrence på området til at holde omkostningerne på et rimeligt niveau.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult bemærker endvidere, at det må forventes, at der på mange prøvningsområder kun vil være en enkelt virksomhed, som opnår godkendelse, hvorved der opnås en monopol-lignende markedssituation.

Camping Outdoor, SKAD, De Danske Bilimportører og Landbrug og Fødevarer udtrykker bekymring for, eller anser det for urealistisk, at et passende antal tekniske tjenester kan nå at blive klar til den 1. september 2020.

ITD gør opmærksom på de mulige udfordringer med at få etableret en passende kapacitet af tekniske tjenester, der vil kunne håndtere den store mængde af eventuelle nye og nødvendige opgaver inden for en kort og realistisk tidsramme, hvilket vil føre til større forsinkelser i produktionsapparatet og dermed resultere i længere leveringstid for de køretøjer, som er omfattet af de foreslåede ændringer.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at det er væsentligt, at der skal være et tilstrækkeligt antal tekniske tjenester til at kunne forestå de vurderinger og prøvninger, der er nødvendige for også fremover at kunne få godkendt køretøjer m.v.

Transport- og Boligministeriet er ikke bekymret for monopollignende tilstande for de ydelser, der vil blive udbudt af tekniske tjenester. Transport- og Boligministeriet kan oplyse, at der i vores nabolande og i de øvrige europæiske lande er etableret et stort antal tekniske tjenester, der allerede i dag servicerer danske virksomheder, der sælger køretøjer til både det danske og det europæiske marked. Tekniske tjenester skal ikke være etableret og udpeget i Danmark for at kunne foretage vurderinger og prøvninger for danske fabrikanter.

Transport- og Boligministeriet imødeser nye aktører på markedet for tekniske tjenester og ser ingen problemer i, at f.eks. eksisterende synsvirksomheder forbereder sig på at kunne leve op til kravene til at kunne blive udpeget som teknisk tjeneste.

Færdselsstyrelsen er på nuværende tidspunkt blevet kontaktet af flere virksomheder, der ønsker at etablere sig som teknisk tjeneste i Danmark. Der er blandt andet tale om virksomheder, som allerede er udpeget eller akkrediteret i andre EU-lande.

4.2. Krav om akkreditering

Forbrugerrådet TÆNK finder det positivt, at de tekniske tjenester skal akkrediteres, ligesom Dansk Bilbrancheråd ikke har indvendinger mod, at tekniske tjenester akkrediteres via DANAK.

Danish Street Rod Association, Bilsynsbranchen.dk og Forenede Danske Amerikanerbilklubber bemærker, at der ikke er krav om, at individuelle godkendelser skal udføres af en akkrediteret teknisk tjeneste.

SKAD, Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult udtrykker bekymring for, at krav til akkreditering medfører så store omkostninger, at kun få vil søge om godkendelse, mens Motorhistorisk Samråd udtrykker bekymring for, om udgifterne ved akkreditering vil blive pålagt de borgere og virksomheder, der ønsker at få godkendt køretøjer.

SKAD bemærker desuden, at de tekniske tjenester vil skulle specialisere sig på et begrænset udvalg af køretøjer for at kunne fungere rentabelt. Derudover udtrykker SKAD bekymring for, at DANAK ikke har den fornødne erfaring med køretøjstekniske forhold.

Motorhistorisk samråd bemærker, at det vil blive svært at finde virksomheder, der ønsker at blive akkrediteret på områder, hvor den vurderede omsætning ikke vil være så stor.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult anfører, at det vil være en meget dyr godkendelsesproces, såfremt tekniske tjenester skal være akkrediterede på hvert enkelt arbejdsområde. Endvidere bemærkes, at DANAK har oplyst, at man normalt kun laver akkreditering i forhold til internationale standarder. Det er således uvist, hvordan man vil skulle kunne lave akkreditering for nationale individuelle godkendelsesprocesser eller for ombyggede biler og motorcykler.

Motorhistorisk Samråd vil stærkt fraråde krav om, at akkreditering af instanser, som varetager ombyggede ibrugtagne køretøjer.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at vurdering og overvågning af tekniske tjenester i henhold til typegodkendelsesforordningen skal foretages enten af den godkendende myndighed eller af et nationalt akkrediteringsorgan.

Det er Transport- og Boligministeriets klare vurdering, at vi ved at vælge ordningen, hvor akkrediteringen af tekniske tjenester ved et nationalt akkrediteringsorgan, bedst muligt sikrer den høje grad af kompetence, uvildighed og international troværdighed i de tekniske tjenesters arbejde, som er en forudsætning i typegodkendelsesforordningerne. Det bemærkes hertil at Færdselsstyrelsen ikke besidder samme kompetenceniveau som det natio-

nale akkrediteringsorgan. DANAK, der er det udpegede danske akkrediteringsorgan og er en non-profit organisation, har til stadighed kompetence til at varetage opgaver med at vurdere virksomheders overholdelse af de krævede internationale standarder. Hvis DANAK ikke er i besiddelse af de teknisk-faglige kompetencer, som vurderes nødvendige i forbindelse med vurdering af virksomhederne med henblik på kompetencevurdering og akkreditering, bliver DANAK's ledende assessorer ledsaget af en eller flere tekniske assessorer for at sikre, at virksomhedens teknisk-faglige kompetence bliver behørigt omfattet af vurderingen.

Transport- og Boligministeriet kan oplyse, at der i vores nabolande og i de øvrige europæiske lande er etableret et stort antal tekniske tjenester, der allerede i dag servicerer danske virksomheder, der sælger køretøjer til både det danske og til det europæiske marked. Tekniske tjenester skal ikke være etableret og udpeget i Danmark for at kunne foretage vurderinger og prøvninger for danske fabrikanten og borgere, der ønsker at få prøvet køretøjer med henblik på godkendelse, så ministeriet er ikke bekymret for, at det danske markeds behov for vurdering af køretøjer ikke skulle kunne løftes af de tekniske tjenester.

Transport- og Boligministeriet skal endvidere bemærke, at for så vidt angår akkreditering af tekniske tjenester i forbindelse med national individuelle godkendelsesprocesser, foretages vurderingen af den tekniske tjeneste på baggrund af internationale inspektions- og prøvningsstandarder. Derudover foretages vurderingen af prøvningerne i henhold til typegodkendelsesforordningen, for godkendelser der bygger på forordningen eller forordningens krav, mens vurderingen af prøvninger, der er fastsat nationalt, bygger på de nationale tekniske krav.

4.3. Anerkendelse af udenlandske tekniske tjenester

Landsforeningen for Motorcyklister og Motorcykel Forhandler Foreningen bemærker, at de læser ud af lovforslaget, at Danmark ikke vil anerkende udenlandske tekniske tjenester, hvilket anses for at være i strid med den fri bevægelighed i EU's indre marked.

Transport- og Boligministeriet er enig i, at det vil være i strid med den fri bevægelighed i EU's indre marked, hvis Danmark ikke anerkender prøvningsrapporter, som er udarbejdet af tekniske tjenester, der er udpeget af typegodkendende myndigheder i andre EU-medlemslande. Det bemærkes hertil, at Danmark er forpligtet til at anerkende prøvningsrapporter, som er udarbejdet af tekniske tjenester, der er udpeget af typegodkendende myndigheder i andre EU-medlemslande. Transport- og Boligministeriet mener ikke, at der er noget i lovforslaget, som er til hinder herfor.

4.4. Tredjepartsorgan

Bilsynsbranchen.dk hilser det velkomment, at der, mhp. visse nationale godkendelser alternativt til tekniske tjenester, vil kunne udpeges tredjepartsorganer. Samtidigt finder Bilsynsbranchen.dk det for strengt nødvendigt for danske bevarelse af arbejdspladser, konkurrenceevne, kompetencer og nationaløkonomi, at der også vil kunne udpeges tredjepartsorganer mhp. opnåelse af nationale individuelle godkendelser af nye køretøjer.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport glæder sig over mulighed for at udnævne andre tredjepartsorganer, men angiver at bemærkningerne om lempeligere vilkår for andre tredjepartsorganer end tekniske tjenester bør fremgå af lovteksten. Tekniske Konsulenter for Vejtransport fortolker de lempeligere vilkår som bl.a. fritagelse for akkreditering. Endvidere er Tekniske Vej-konsulenter for Vejtransport af den opfattelse, at tredjepartsorganer også bør have mulighed for at behandle national individuel godkendelse.

AutoConsult angiver, at der i lovforslaget er indført positive initiationer som mulighed for andre tredjepartsorganer end akkrediterede tekniske tjenester.

ITD glæder sig over, at der etableres en national godkendelsesordning for ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer, samt ibrugtagne køretøjer importeret fra tredjelande, hvor konstruktive ændringer på køretøjer alene kan verificeres af prøvningsorganer. Desuden beder ITD ministeriet om mere præcist at redegøre for, hvad der ligger i ordet "tredjepartsorgan".

FDM hilser den foreslåede § 1 f, stk. 2 og 3 velkommen, da det er FDM's forståelse, at et tredjepartsorgan for eksempel kan være en synsvirksomhed med udvidede beføjelser, ex kategori 3+ og 4+, eller en synsvirksomhed, der i forvejen har test af køretøjer, og som har fået beføjelser, jf. § 1 f. Endvidere er det FDM's vurdering, at med indførelse af begrebet tredjepartskontrol bliver det mere fleksibelt og billigere for bilisten at få en synsvirksomhed til at kontrollere den konstruktive ændring, ibrugtagne køretøjer importeret fra tredjeland, etc.

De Danske Bilimportører anfører, at alternativet som national individuel godkendelse via en uafhængig tredjepart, som minimum også gælder for national individuel godkendelse af et nyt køretøj, jf. lovforslagets § 1 a, stk. 1, nr. 5, og at hverken art. 45 eller art. 73 i forordning 2018/858 skelner mellem nye og ibrugtagne køretøjer på dette punkt.

SKAD udtrykker bekymring for, at markedssituationen i landet betyder, at den nuværende monopollignende situation får lov til at fortsætte, da SKAD for fortolker "tredjepartsorgan" som en fortsættelse af prøvningsinstansen.

Landbrug og Fødevarer, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Sukkerroedyrkere, Danske Kartofler og Dansk Maskinhandlerforening har svært ved at vurdere tredjepartsorganet og værdien af denne på nuværende tidspunkt og mangler viden for at kunne vurdere konsekvenserne.

Transport- og Boligministeriets skal hertil bemærke, at når der på et køretøj foretages konstruktive ændringer, som f.eks. medfører, at køretøjets oprindelige godkendelse bortfalder, eller når et køretøj importeres fra et tredjeland, er der et behov for at sikre, at køretøjet af hensyn til trafiksikkerheden

og miljøet er i en forsvarlig stand. Det er ministeriets klare vurdering, at sådanne køretøjer skal godkendes forud for ibrugtagning på færdselslovens område på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Det betyder, at sådanne køretøjer fremadrettet skal godkendes ved Færdselsstyrelsen på baggrund af et tredjepartsorgans verifikation af køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, og derved følger godkendelsesprocessen som foreslås ensrettet på hele det køretøjs-tekniske område.

Den foreslåede ordning beror på et ønske om at kunne etablere en ordning med tredjepartsorganer som et alternativ til de almindelige tekniske tjenester. Hensigten er bl.a. at kunne udpege tredjepartsorganer til mindre prøvningsområder og ud fra lempeligere krav end dem, der stilles til tekniske tjenester. Det er hensigten, at reglerne om hvilke tredjepartsorganer, der kan udføre prøvninger, kontrol m.v. af ovenstående køretøjer samt de nærmere krav om kompetencer, kvalitetsledelsessystem m.v., vil blive udmøntet i en bekendtgørelse. Det er således ikke med lovforslaget bestemt, at tredjepartsorganerne er de eksisterende prøvningsinstanser, men det er en mulighed, som Færdselsstyrelsen vil afdække i forbindelse med bekendtgørelsesarbejdet.

I forhold til at anvende ovennævnte tredjepartsorganer i forbindelse med verifikation af et individuelt nyt køretøj er det ministeriets vurdering, at alle nye køretøjer – uanset om der er tale om et eller flere af samme køretøjer – skal kontrolleres ved en teknisk tjeneste, således at godkendelsesprocessen for nye køretøjer er det samme. Endvidere sikres samme trafiksikkerheds-, sundheds- og miljømæssige niveau, ligesom det sikrer et betydeligt mere enkelt regelgrundlag, som er mere gennemskueligt for borgere og virksomheder.

4.5. Beskrivelse af prøvningsprocesser

SKAD bemærker, at der i Danmark ikke findes standardiserede og godkendte prøvningsprocesbeskrivelser for alle typer prøvninger og på alle typer af køretøjer. Der vil være et behov for at få udarbejdet sådanne procesbeskrivelser, før de tekniske tjenester kan teste køretøjer. SKAD bemærker derudover, at det vil være nødvendigt, at Færdselsstyrelsen oparbejder praktisk erfaring med afprøvning af køretøjer, ligesom der vil være behov for etablering af testbaner m.v.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at for nye køretøjer, der ibrugtages m.v. efter de ikrafttrædelsestidspunkter, der fremgår af lovforslaget, vil krav og prøvningsmetoder fremgå af den relevante EU-forordning med delegerede retsakter eller af FN-regulativer. Ministeriet skal endvidere oplyse, at der ikke er konkrete planer om at ændre i de krav og prøvningsmetoder, der gælder for køretøjer, der er ibrugtaget mv. inden de ikrafttrædelsestidspunkter, der fremgår af lovforslaget. De ibrugtagne køretøjer vil derfor fortsat skulle leve op til de krav, der var gældende på tidspunktet for første ibrugtagning m.v.

5. Periodisk syn

Landbrug og Fødevarer er bekymrede for, at ministeriet vil ændre på, hvorvidt landbrugskøretøjer skal være underlagt krav om periodisk syn, og det ud fra ordlyden i lovforslaget er uklart, om registreringsforholdene for traktorer, påhængskøretøjer og motorredskaber ændres. Landbrug og Fødevarer insisterer på, at ændring af synsloven ikke vil medføre registreringspligt for f.eks. godkendte traktorer og ikke godkendte, ikke registrerede traktorer, påhængsvogne og motorredskaber og kan ikke bakke op om formuleringen af lovforslagets § 4.

Dansk Bilbrancheråd er positive overfor, at ministeren skal kunne beslutte, hvilke køretøjer, der skal pålægges krav om periodisk syn og ønsker at få indført periodisk syn på alle påhængskøretøjer med bremses.

Motorcykel Forhandler Foreningen udtrykker bekymring for, om motorcykler vil blive underlagt krav om periodisk syn. Motorcykel Forhandler Foreningen anslår, at et krav om periodisk syn af motorcykler vil medføre en nedgang i totalbestanden på omkring 25 % med deraf følgende provenutab for staten.

Landsforeningen for Motorcyklister har spurgt ind til, om det er tilfældigt, at den estimerede nedgang i antallet af syn svarer til det antal nye syn der vil skulle ske, hvis der bliver indført krav om periodisk syn af motorcykler.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at § 2, stk. 1, i den gældende synslov, fastsætter regler om, hvilke køretøjer Færdselsstyrelsen kan indkalde til syn. Køretøjstyperne er under løbende udvikling, og de definitioner, der fremgår af synsloven i dag, er ikke i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i EU. Bestemmelsen foreslås ændret til en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren har mulighed for løbende at kunne tilpasse periodesynsreglerne til de relevante køretøjstyper. I øvrigt kan det oplyses, at traktorer i klasse T5 i dag er omfattet af reglerne om periodesyn.

Endvidere kan Transport- og Boligministeriet oplyse, at det fremgår af direktiv 2014/45/EU (periodesynsdirektivet) artikel 2, stk. 1, at direktivet fra den 1. januar 2022 finder anvendelse på to- eller trehjulede motordrevne køretøjer – køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³. Af stk. 2 fremgår det videre, at medlemsstaterne kan undtage køretøjer i køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³, hvor medlemsstaten har indført effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for to- og trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafiksikkerhedsstatistikker dækkende de seneste fem år. Det er på nuværende tidspunkt ikke besluttet hvorvidt motorcykler skal underlægges krav om periodisk syn eller om der skal sættes andre krav som følge af undtagelsesmuligheden i periodesynsdirektivet. Derudover kan oplyses, at den estimerede nedgang i antallet af syn ikke har noget med antallet af nye syn, såfremt der vil blive indført krav om periodisk syn af motorcykler.

6. Ikrafttrædelse og overgangsbestemmelse

Camping Outdoor Danmark foreslår, at det gamle system bibeholder uforandret og overlapper det nye system i en periode, eller at campingvogne og campingbiler bibeholdes i det nuværende system.

Bilbranchen foreslår en glidende overgang til de nye regler, f.eks. ved at lade synsvirksomheder fungere som både teknisk tjeneste og godkendende myndighed i den periode.

Bilbranchen, DTL-Danske Vognmænd og Landbrug og Fødevarer bemærker, at det ikke er usædvanligt, at opbygning af køretøjer kan strække sig over en længere periode. Bilbranchen angiver 6-12 måneder, DTL angiver op mod 2 år og Landbrug og Fødevarer oplyser 2-3 år for køretøjer til agroindustrien. Brancherne giver udtryk for, at der opleves usikkerhed om, hvordan godkendelsesprocesserne vil forløbe, fordi man endnu ikke kender detailreguleringen og DTL bemærker, at implementeringen bør ske over en periode på mindst to år.

DTL-Danske Vognmænd ser med tilfredshed, at den forventede ikrafttrædelsesdato er udskudt til 1. januar 2022 og gør opmærksom på vigtigheden af, at der er mindst 24 måneder fra, man kender de nye spilleregler, til de får virkning for nye køretøjer, eller at der indføres en overgangsperiode for køretøjer, der er indkøbt, men som ikke er færdigopbyggede og førstegangsregistrerede, når de nye regler bliver lagt frem.

SKAD finder det glædeligt, at der er sket en udskydelse indtil 1. januar 2022, hvilket vil give virksomheder og Færdselsstyrelsen tid til at tilpasse sig kravene og etablere de fornødne forhold.

Motorhistorisk Samråd og DSRA finder det ønskeligt, at tidsplanen konkretiseres nærmere, herunder at den nævnte overgangsordning beskrives mere præcist.

ITD anset forslaget om at fastsætte en overgangsperiode i forhold til national individuel godkendelse af motor- og påhængskøretøjer frem til tidligst den 1. januar 2022 for kærkomment og nødvendigt. I forlængelse heraf appellerer ITD kraftigt til, at overgangsordningen bruges til at udforme og indføre en national alternativ og fleksibel model for godkendelsesprocedurer gældende for alle relevante typer af nye som ibrugtagne køretøjer i tæt dialog med opbygger- og vognmandsbranchen.

AutoConsult angiver, at der bør opstilles en egentlig tidsplan med forventede datoer for ikrafttræden af de enkelte krav og henviser til bilag XIX til direktiv 2007/46/EF.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at branchen i god tid bliver bekendt med det regelsæt, som ventes udstedt efter en overgangsperiode.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Amerikanerbilklubber, Dansk Bilbrancheråd, Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult udtrykker bekymring for, at omkostningerne til individuelle nationale godkendelser vil stige voldsomt og potentielt kan medføre, at ingen længere vil ombygge ibrugtagne biler.

Dansk Bilbrancheråd, Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult, bemærker, at lovforslaget vil medføre en voldsom stigning i branchens udgifter.

SKAD, Dansk Bilbrancheråd, Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult udtrykker bekymring for, at lovforslaget kan medføre lukning af hele eller dele af branchen og dermed mistede arbejdspladser.

SKAD bemærker endvidere, at producenter af individuelle om- og opbyggede køretøjer som en konsekvens af lovforslaget vil blive pålagt uvant arbejde og store investeringer, idet man ikke har været vant til store krav om administration, kvalitetssikringssystemer m.v. Endvidere bemærker SKAD, at lovforslaget vil medføre, at køretøjsforhandlere, der sælger dansk om- og opbyggede køretøjer, ikke længere vil kunne konkurrere med udenlandske leverandører, fordi omkostningsniveauet vil stige og sagsbehandlingstiden vil blive længere.

Applus Danmark A/S foreslår, at prissætningen for individuelle godkendelser af nye biler fastsættes af staten, således at de tekniske tjenester ikke må justere taksten.

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at branchen er indstillet på en øget dokumentation og en øget egenkontrol.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport, AutoConsult, DTL-Danske Vognmænd og Bilsynsbranchen.dk bemærker, at stat, kommuner og regioner anvender et stort antal specialkøretøjer, f.eks. køretøjer til vej og park, renovation og offentligtransport, som medfører, at køretøjerne godkendes individuelt, hvilket vil medføre øgede anskaffelsespriser, mindre konkurrence og mindre udvalg af tilpassede køretøjer.

Landbrug og Fødevarer bemærker, at det ikke er anført i lovforslaget, hvad det vil koste med de nye godkendelsesprocesser for landsbrugskøretøjer. Landbrug og Fødevarer mener, at de administrative og økonomiske konsekvenser bør være opgjort, inden Folketinget skal træffe beslutning.

DTL-Danske Vognmænd vurderer, at godkendelse som teknisk tjeneste på baggrund af akkreditering hos DANAK koster i størrelsesordenen 1 mil. Kroner inkl. gebyrer til DANAK og dokumentation af interne procedurer m.v. Derudover anfører DTL-Danske Vognmænd, at hvor det i dag koster få hundrede kr. at få køretøjer verificeret ved en synsvirksomhed, vurderes prisen at kunne stige til over 100.000 kr. pr. køretøj, afhængigt af nødvendige prøvningers omfang.

Danish Street Rod Association, Forenede Danske Amerikanerbilklubber, Dansk Bilbrancheråd, Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult

udtrykker bekymring for, at omkostningerne til individuelle nationale godkendelser vil stige voldsomt og potentielt kan medføre, at ingen længere vil ombygge ibrugtagne biler.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at lovforslaget medfører både økonomiske og administrative lettelser og byrder, som samlet set ikke overstiger bagatelgrænserne. De nærmere økonomiske konsekvenser vil blive beskrevet i forbindelse med udarbejdelse af de bekendtgørelser, som udstedes i medfør af lovforslaget.

I forhold til gebyr for Færdselsstyrelsens udstedelse af godkendelser skal Transport- og Boligministeriet bemærke, at gebyret vil blive fastlagt fra sag til sag på baggrund af ansøgningens omfang og kompleksitet. Med lovforslaget foreslås det, at gebyret for den enkelte ansøgning fastsættes efter regning med udgangspunkt i en timepris på omkring 700-1.000 kr. Gebyrerne har til hensigt at dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester eller tredje-partsorganer, herunder behandling af ansøgninger og vedligehold af det juridiske grundlag.

I forhold til konkurrence med udenlandske leverandører skal Transport- og Boligministeriet bemærke, at om- og opbyggere i Danmark vil blive underlagt samme vilkår som leverandører i de øvrige medlemslande, da branchen vil følge samme proces på tværs af medlemslandene, hvilket medfører lige konkurrencevilkår.

8. Udvikling af IT-system

De Danske Bilimportører bemærker, de estimerede udgifter er urealistiske og bekymrende, idet budgettet efter deres opfattelse er meget lavt for et nyudviklet IT-system og man er bekymret for, hvor meget IT-systemet vil hjælpe branchen i forhold til dokumentationskravet for nationale individuelle godkendelser. De Danske Bilimportører udtrykker bekymring for, hvorvidt dokumentation og erklæringer kan gemmes på en fornuftig måde, eller om man vil få stort manuelt arbejde hermed. De Danske Bilimportører henstiller til, at Færdselsstyrelsen indtænker muligheden for, at private aktører kan interagere med det nye/videreudviklede IT-system via API, som det er sket hidtil med eTys og DMR, samt at indgå i en konstruktiv dialog med branchen om at få specificeret de kommende dokumentationskrav i god tid.

Landbrug og Fødevarer udtrykker bekymring for, hvorvidt Færdselsstyrelsen kan nå at implementere et nyt IT-system til den nye godkendelsesproces inden skæringsdagen den 1. september 2020.

Dansk Bilbrancheråd og Landbrug og Fødevarer opfordrer Transport- og Boligministeriet til at oplyse nærmere udvikling af IT-system og hvornår det kan forventes, at IT-systemet er færdigudviklet.

Motorhistorisk Samråd udtrykker bekymring for, om borgerne og virksomhederne vil komme til at betale om Færdselsstyrelsens nyansættelser og det nye IT-system.

Efter den supplerende høring af lovforslaget er der blevet foretaget en justering af bemærkningerne til digital kommunikation, herunder de specielle bemærkningerne til lovforslagets § 12. Færdselsstyrelsen er blevet gjort opmærksom på, at Virk.dk formentligt alligevel vil være den mest hensigtsmæssige løsning til indsendelse af en ansøgning om f.eks. godkendelse af køretøjer. En ansøgning skal derfor som udgangspunkt indsendes til Færdselsstyrelsen via Virk.dk Såfremt det viser sig, at Virk.dk ikke kan håndtere de store datamængder, der er forbundet med dokumentationen til en ansøgning, vil Færdselsstyrelsen som en alternativ løsning, arbejde på udvikling af et IT-system, der kan understøtte Færdselsstyrelsens sagsbehandling og som vil være nemt og enkelt for virksomheder og fysiske personer at anvende.

9. Diverse tekniske forhold

9.1. Færdselssikkerhed for så vidt angår køretøjsklasse O3 og O4

Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult bemærker, at lovforslaget ikke vil have en gavnlig effekt på færdselssikkerheden, for så vidt angår køretøjsklasse O3 og O4, idet importerede påhængs- og sættevogne ofte ses at have væsentlig svagere, konstruktiv betinget, bremseevne end dansk producerede- eller dansk typegodkendte vogne.

Transport- og Boligministeriet skal bemærke at der fremover stadig vil være mulighed for at ansøge om en national typegodkendelse af lille serie eller national individuel typegodkendelse med det formål at øge bremsepræstationen for påhængskøretøjer.

9.2. Synsmedarbejdernes kompetencer

BilsynsBranchen.dk og Dansk Bilbrancheråd giver udtryk for, at lovforslaget vil medføre en svækkelse af synsmedarbejdernes faglighed og bemærker, at synsmedarbejderne vil få vanskeligere ved at afsløre ikke-godkendte ændringer ved senere syn.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det er ministeriets opfattelse, at der ikke vil ske en svækkelse af synsmedarbejderens faglighed i forhold til de opgaver, som en synsvirksomhed fremadrettet skal udføre.

For så vidt angår bemærkningerne om, at det vil blive vanskeligt for synsvirksomhederne at afsløre ikke-godkendte ændringer ved senere syn, er det Færdselsstyrelsens vurdering, at mulighederne herfor ikke vil forringes som følge af, at kontrol og godkendelse af opbyggede og ombyggede køretøjer overgår til henholdsvis de tekniske tjenester, tredjepartsorganer og Færdselsstyrelsen.

Transport- og Boligministeriet skal endvidere bemærke, at der ikke er noget til hinder for, at en synsvirksomhed viderefører sit virke som teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan, såfremt de relevante krav er opfyldt.

9.3. Alternativ til CoC-dokument

Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult bemærker, at det ofte ikke er muligt for slutbruger at indhente kopi af køretøjet CoC-dokument, f.eks. i forbindelse med importeret køretøj. Der er derfor behov for et alternativ til CoC-dokumentet.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det omtalte CoC-dokument er en forkortelse af Certificate of Conformity på typeattest eller overensstemmelsesattest. En fabrikant udsteder et sådant dokument, hvor fabrikanten erklærer, at det nærværende eksemplar af et køretøj stemmer nøje overens med det typegodkendte eksemplar. De Tekniske Konsulenter for Vejtransport og AutoConsult foreslår, at bibeholde de såkaldte dataerklæringer, som alternativ til CoC-dokumentet. For et EU-typegodkendt ibrugtaget køretøj, vil køretøjets vigtigste data fremgå af dens registreringsattest, som er udstedt til køretøjet. Dermed er en dataerklæring overflødig. I Danmark er et køretøjs grønne afgift dog afhængig af køretøjets brændstofforbrug opgivet i kilometer pr. liter. Da ikke alle lande har samme afgiftssystem, er det ikke givet, at sådan en værdi fremgår af den udenlandske registreringsattest. Denne oplysning kan indhentes hos køretøjsfabrikanten, som er i besiddelse af den typegodkendelse, som fremgår af registreringsattesten.

9.4. Rekruttering af medarbejdere til Færdselsstyrelsen

Dansk Bilbrancheråd anfører, at Færdselsstyrelsen har anslået, at der skal rekrutteres op mod 50 personer.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at Færdselsstyrelsen ikke har anslået, at der skal rekrutteres op mod 50 personer. Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, hvor tallet stammer fra.

9.5. Pålideligheden af prøvningsrapporter

BilsynsBranchen.dk anfører, at man oplever upålidelige udstedelser fra visse EU-akkrediterede tekniske tjenester og fra visse mindre repræsentanter for køretøjsfabrikanter, der aktuelt ikke kræver nogen anerkendelse fra Færdselsstyrelsen.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at

godkendelsesprocessen for køretøjer bliver ændret fremover, så det er europæisk udpegede tekniske tjenester eller tredjepartsorganer, der prøver køretøjer, hvorefter Færdselsstyrelsen vurderer på de nødvendige prøvningsrapporter i forbindelse med godkendelse af køretøjerne. Derudover sik-

rer de tre typegodkendelsesforordninger en proces for tilbagekaldelse af køretøjer, som fejlagtigt er typegodkendt på baggrund af f.eks. forfalskede dokumenter. Er et køretøj ledsaget af ufuldstændig, manglende eller forfalsket dokumentation, vil det blive håndteret i forbindelse med denne nye godkendelsesproces.

10. Øvrige tekniske forhold

Transport- og Boligministeriet har modtaget en række kommentarer og spørgsmål, der ikke som sådan relaterer sig til selve godkendelsesprocessen, men som er af mere teknisk karakter. Transport- og Boligministeriet har noteret sig disse kommentarer, som vil indgå i overvejelserne omkring udarbejdelse af de bekendtgørelser, der udstedes i medfør af lovforslaget samt tilhørende vejledninger.