

Edvard Thomsensvej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 15. marts 2012
J.nr. 20000-1

Høringsnotat

vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer
(Kontrolsyn af erhvervskøretøjer på firmaadressen, finansiering af tilsyn m.v.)

Trafikstyrelsen har den 22. december 2011 sendt udkast til lov om ændring af lov om godkendelse og syn og køretøjer i høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovudkastet har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 12. januar 2012.

De modtagne høringssvar, for så vidt angår hovedpunkterne i lovudkastet, kan sammenfattes således:

1. Lovforslaget generelt

Dansk Transport og Logistik (DTL) er generelt positive over for forslaget, hvor Trafikstyrelsen får mulighed for at kunne gennemføre en mere målrettet og effektiv indsats mod køretøjer, som ikke er i forskriftsmæssig stand, ligesom indsatsen med kontrol af synsvirksomhedernes arbejde og erhvervskøretøjer optimeres.

Dansk Metal finder det er positivt, at der sættes målrettet ind med kontrol af lastbiler uden for synshallen, som ikke lever op til tekniske synskrav.

Forbrugerrådet kan støtte, at Trafikstyrelsen får mulighed for at foretage syn ved vejsiden og udføre uanmeldte kontrolsyn af synede erhvervskøretøjer på virksomhedens areal, da det forventes at mindske snyd med køretøjernes sikkerhed og vil højne den samlede sikkerhed på vejene for alle trafikanter.

DI Transport kan principielt støtte en bedre og mere effektiv kontrol med bilsyn og kontrol med køretøjerne på vejene, men lovforslaget blander på en række områder de to ting sammen og bidrager derfor ikke til at opnå målsætningen om en mere effektiv kontrol. Udgangspunktet bør være, at lov om bilsyn vedrører syn og kontrol af synsvirksomheder, mens kontrol af køretøjer reguleres af færdselsloven.

ERFAgruppen-bilsyn hilser grundlæggende lovudkastet velkommen, idet synsvirksomhedernes erfagruppe har samme interesse som Trafikstyrelsen i at sikre en høj teknisk sikkerhed i danske køretøjer. Gruppen støtter muligheden for i højere grad at tilrettelægge et tilsyn, der afspejler det reelle risikomønster, herunder en styrkelse af Trafikstyrelsens evne til at mindske køretøjsbrugerens muligheder for at spekulere i at anvende ulovligt udstyr i perioden mellem de periodiske syn, herunder navnlig fartskriver, hastighedsbegrænsere og forureningsbegrænsende udstyr.

Dansk Erhverv er overordnet positiv over for forslaget, der generelt vil medføre et mere målrettet og effektivt ressourceforbrug på området.

International Transport Danmark (ITD) vil gerne støtte op om ethvert tiltag, der kan medvirke til en mere effektiv og professionel kontrol. ITD mener dog, at nærværende forslag blander kontrol og tilsyn med synsvirksomheder sammen med kontrollen af lastbilers tekniske tilstand.

Trafikstyrelsens kommentar:

Det præciseres i lovforslaget, at udvidelsen af kontrolsynsmulighederne alene tager sigte på at forbedre Trafikstyrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder.

2. Kontrol ved vejsiden

Dansk Metal finder det vigtigt at få afklaret, hvor og hvordan kontrollen konkret skal foregå. Skal der ske uanmeldt syn på lastbiler på motorvej eller motortrafikvej, bør det være sammen med politiet, ligesom selve kontrollen bør foregå væk fra motorvejen eller motortrafikvejen.

Dansk Transport og Logistik (DTL) ser forslagets § 11, stk. 3, som en væsentlig styrkelse af Trafikstyrelsens muligheder for at kontrollere erhvervskøretøjers forskriftsmæssige stand. Efter DTL's opfattelse bør der ske en væsentlig styrkelse af vejkantsyn, fordi det har stor præventiv effekt på en vognmand/virksomhed, hvis et erhvervskøretøj kontrolleres ved vejsiden og herunder opnår et køreforbud pga. dårlig vedligeholdelse m.v., hvorefter den igangværende transport ikke kan gennemføres.

DI Transport finder, at kontrol ved vejsiden sammen med politiet og Skat i de såkaldte multikontroller er et effektivt kontrolmiddel, da man ud over køretøjernes stand kan kontrollere overtrædelser af køre- og

hviletid, cabotageregler m.v. DI Transport er derfor positive over for, at en større del af disse kontroller finansieres med gebyrindtægterne.

International Transport Danmark (ITD) ser positivt på forslaget om øget fokus på syn ved vejsiden i samarbejde med politiet. Trafikstyrelsens deltagelse ved politiets vejkontroller styrker indsatsen både med hensyn til faglighed og effektivitet, således at vejkantkontrollerne i praksis opleves som professionelle og gennemføres hurtigt og effektivt.

Trafikstyrelsens kommentar:

Kontrol ved vejsiden vil foregå på samme måde som i dag, hvor der foretages kontroller af Trafikstyrelsen i samarbejde med politiet, som foretager selve standsningen af køretøjet. Antallet af kontroller forøges og suppleres med relevante kontroller på virksomhedsadresser.

3. Kontrol af erhvervskøretøjer på firmaadressen

Sammenslutningen af Køretøjsopbyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD) bifalder tanken om efterfølgende kontrol af erhvervskøretøjer hos ejere eller ved vejsiden, da dette kan bidrage til en forøgelse af trafiksikkerheden. Samtidig opfordrer SKAD til, at der afsættes de nødvendige ressourcer til at ansætte og uddanne det fornødne personale, der skal udføre denne opgave.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder det, for så vidt angår forslaget § 11, stk. 2, tvivlsomt, om der vil kunne opnås en effektiv målbar og præventiv effekt i forhold til de nuværende muligheder, som Trafikstyrelsen har for kontrolsyn, ligesom det anses for unødigt forstyrrende og indgribende, at vognmanden/virksomheden skal stille sine arealer og køretøjer til rådighed for kontrolsyn, når køretøjet ikke anvendes.

Dette begrundes i, at Trafikstyrelsen angiveligt udfører kontrolsyn på hverdage, hvor de fleste erhvervskøretøjer må forventes at være i drift. Derfor anses muligheden for at gennemføre et kontrolsyn på et konkret køretøj op til 4 uger efter et syn eller omsyns gennemførelse ikke som realistisk, og det vil være vanskeligt at målrette indsatsen, således at ressourcerne anvendes effektivt og med sikkerhed for loven. Alternativt skal et kontrolsyn gennemføres uden for "normal arbejdstid" og evt. i weekenden, hvor køretøjet formodes at være til stede på hjemadressen. I disse tidsrum vil der formentlig kun i begrænset omfang være personale på arbejde og derved ingen adgang til køretøjet og dets nøgler.

DTL foreslår derfor, at forslaget § 11, stk. 2, fjernes.

Alternativt kan det overvejes at bemyndige Trafikstyrelsen til mod behørig legitimation at udtage et erhvervskøretøj til kontrolsyn i indtil 24 timer efter et gennemført syn eller omsyn, uanset hvor køretøjet fysisk befinder sig og holder stille.

Dette vil give Trafikstyrelsen mulighed for at gennemføre kontrolsynet i tilknytning til det gennemførte syn eller omsyn, uagtet at køretøjet har forladt synsstedet og er parkeret på hjemadressen eller en anden adresse, hvor køretøjet ikke er hjemmehørende.

Bemyndigelsen vil i øvrigt ikke kræve politiets assistance til at gennemføre kontrolsynet, da køretøjet holder stille. Der er således ikke tale om at bemyndige Trafikstyrelsen generelt til at standse og kontrollere køretøjer som politiets hjemmel i Færdselslovens § 77, men det vil give Trafikstyrelsen mulighed for at målrette kontrolaktiviteterne i tilknytning til kontrol af en synsvirksomhed uden at være geografisk begrænset til at udføre kontrolsyn på dennes adresse. Dette indgreb vil ligeledes være mindre forstyrrende for køretøjets ejer, ligesom der er større sikkerhed for, at fejl på køretøjet også var til stede under det netop gennemførte syn eller omsyn af køretøjet.

DI Transport anfører, at kontrolsyn foretages mest effektivt umiddelbart efter synet. Desuden vil lastbiler og busser normalt være ude at køre og ikke stå stille på virksomhedernes arealer, da de jo er en del af transportvirksomhedernes produktionsapparat. Det er derfor yderst tvivlsomt, om man uanmeldt kan lokalisere de nysynede køretøjer. Og i de tilfælde, hvor f.eks. en lastbil går i stykker i perioden på fire uger efter syn og står på virksomhedens areal og afventer reparation, er der ikke tale om kørsel med en lastbil, der ikke er i forsvarlig stand, da lastbilen jo netop er taget ud af drift.

Derudover vil det gå ud over planlægningen af kørselen, hvis lastbilerne bliver standset på grunden. Det vil derfor virke mindre indgribende at blive dobbelttjekket i forbindelse med et periodisk syn.

For så vidt angår kontrol af køretøjerne, herunder montering af ulovligt udstyr, begrundes det heller ikke en hjemmel til virksomhedskontrol. DI Transport tager skarpt afstand fra montering af ulovligt udstyr, men dette bør fanges af politiets tungvognskontrol, da dette er uacceptabelt, uanset om det er inden for en fire ugers periode fra sidste syn eller ej.

DI Transport opfordrer til at droppe den del af lovforslaget, der vedrører hjemmel til kontrol på virksomhedens arealer, da det er overflødig og ikke vil virke efter hensigten.

Dansk Erhverv er kritisk over for forslaget om, at Trafikstyrelsen får mulighed for kontrolsyn i 4 uger efter synet. Dansk Erhverv finder motivationen for forslaget forståelig, men finder løsningen unødigt indgribende for de omfattede virksomheder, idet erhvervskøretøjer helst skal være væk fra ejerens ejendom og i indtægtsgivende drift i så mange af døgnets timer som muligt. Dansk Erhverv foreslår, at styrelsen bemyndiges til, efter samme retningslinjer som de skitserede i forslaget, inden for 24 timer efter et syn at foretage kontrolsyn uanset, hvor køretøjet befinder sig.

International Transport Danmark (ITD) er betænkelig ved, at der gives mulighed for at anvende tvangsindgreb uden for strafferetsplejen og uden forudgående retskendelse på et område, der efter ITDs opfattelse ikke berettiger det. I forhold til undersøgelsens formål, sagens betydning og den krænkelse og ulempe, som undersøgelsen må antages at forvolde, vil indgrebet efter ITS's opfattelse være uforholdsmæssigt stort. Retsplejens intentioner om anvendelse af det mindst indgribende middel synes tilsidesat.

Trafikstyrelsens kommentar:

Hvad angår ressourceanvendelse til kontrolsyn, er der som udgangspunkt tale om uændret ressourceanvendelse, idet udførelsen af et større antal vejsidesyn og af kontrolsyn på en firmaadresse, vil blive opvejet af et tilsvarende færre antal kontrolsyn i synshaller (risikobaseret tilgang).

Der ses ikke nogen ekstra værdi i forslaget om alternativt at give Trafikstyrelsen mulighed for at udtage et erhvervskøretøj til kontrol i indtil 24 timer efter gennemført syn eller omsyn uanset, hvor det befinder sig. Dels vil det ofte være vanskeligt at lokalisere et køretøj, hvis det ikke befinder sig på virksomhedsadressen eller et sædvanligt parkeringssted. Dels vil køretøjet typisk være i drift, hvis det ikke befinder sig på hjemadressen eller et sædvanligt parkeringssted. Derved risikeres det, at det foreslåede alternativ ofte vil være mere forstyrrende for ejeren af køretøjet end regeringens forslag.

Det præciseres i bemærkningerne til lovforslaget, at der alene er tale om et kontrolsyn som led i Trafikstyrelsens tilsyn med syn- og omsynsvirksomheder. Eventuelle strafbare forhold som montering af ulovligt udstyr på køretøjet er således ikke omfattet.

4. Småreparationer på køretøjer

Dansk Bilforhandler Union finder det meget betænkeligt at give synsvirksomhederne hjemmel til at udføre småreparationer, idet forbrugeren som udgangspunkt er afhængig af at få sit køretøj synet, hvorfor der opstår et ulige magtforhold, hvor et tilbud om en mindre reparation derfor kan være vanskeligt at afslå.

Det er Dansk Bilforhandler Unions opfattelse, at man her bevæger sig ud på en glidebane, som på ingen måde kan være til gavn for forbrugeren, der kan føle sig presset til at få udført en reparation hos en leverandør, man ikke har valgt p.g.a. pris, service eller kvalitet, men udelukkende fordi forbrugeren følger sig presset dertil p.g.a. et ulige magtforhold. Samtidig påfører det branchen en helt urimelig unfair og uacceptabel konkurrence.

Dansk Transport og Logistik (DTL) ser muligheden for, at småfejl kan udbedres i tilknytning til synet som et positivt tiltag, fordi synsvirksomheden herved kan tilbyde at udbedre fejlen, før køretøjet atter benyttes på færdselslovens område. Dette vil være til gavn for færdselssikkerheden, og det må antages, at forslaget især får betydning for små køretøjer.

Danmarks Automobilforhandler Forening (D·A·F) gør kraftige indsigelser mod at ændre synslovens § 6. Det er i den forbindelse D·A·Fs opfattelse, at der af habilitetsårsager nødvendigvis fortsat må være vandtætte skotter mellem synsvirksomheden og reparatøren. Der er ikke med lovforslaget fremlagt hverken begrundet argumentation eller dokumentation for, at der ikke fortsat består habilitetsproblemer, f.eks. om hvorvidt de anførte fejl og mangler ved et køretøj skyldes et ønske fra synsvirksomhedens side om at opnå økonomisk vinding ved en unødvendig reparation af køretøjet.

Forslaget begrundes med, at det vil øge trafiksikkerheden, hvis småreparationer kan udføres samtidig med synet. D·A·F har vanskeligt ved at få øje på en forbedring af trafiksikkerheden med denne begrundelse. I dag får bilejeren en betinget godkendelse og må køre fra synsstedet til værksted. Man har altså fra lovgivers side tidligere vurderet, at der ikke var væsentlig sikkerhedsmæssig risiko ved at tillade kørsel fra synet til værksted i så tilfælde. Forslaget ses ikke at begrunde eller dokumentere en ændring af denne hidtidige betragtning.

D·A·F frygter, at denne del af lovforslaget skyldes et pres på lovgiver fra en økonomisk trængt synsbranche. D·A·F ærgrer sig over, at man i lovforslaget for at imødekomme dette lægger op til, at den eksisterende og mindst ligeså økonomisk trængte autobranche skal holde for. I den forbindelse skal bemærkes, at synsvirksomhederne pr. 6.

juni 2012 får deres virksomhed udvidet med udlevering af nummerplader og registrering af køretøjer i det nye Digitale Motor Register. Der vil efter 6. juni 2012 således være desto større behov for en klar adskillelse af syn og reparation, når synsvirksomheden står og vifter med nummerpladerne til køretøjet.

Det er D·A·Fs opfattelse, at når man principielt har valgt at afskære et værksted fra at drive synsvirksomhed og en synsvirksomhed fra at drive værkstedsvirksomhed, må denne adskillelse enten fastholdes eller der må åbnes op for, at værkstederne kan udføre synsvirksomhed.

Det er D·A·Fs opfattelse, at åbning for reparation af mindre fejl hos synsvirksomhederne er en skævvridning af grundlaget for fair konkurrence. Kontrollen med synsvirksomhedernes aktiviteter er i dag ikke på højde med det virkelige behov og på højde med den kontrol, der finder sted med autoværkstederne – herunder af Arbejdstilsynet. Det kan efter D·A·Fs opfattelse drages tvivl om, hvorvidt nogle synsvirksomheder vil påvirke en kunde, der ønsker sit køretøj synet, ved også give tilbud om at udføre reparationer.

Ydermere står det klart for D·A·F, at synsvirksomheder har en offentlig godkendelse og stilling, der stiller synsvirksomheden i en magtfuld position over for den almindelige bilejer, som kan medvirke til, at bilejeren vælger at lade sit køretøj reparere for at slippe fra et køreforbud eller en betinget godkendelse. Denne position vil som nævnt blive yderligere segmenteret, når synsvirksomhederne bliver nummerpladeoperatører.

Sammenslutningen af Køretøjsopbyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD) efterlyser en konkret definition af begrebet "småreparationer". Tillige anføres, at det er tvivlsomt, hvorvidt nogle synsvirksomheder drager nytte af at kunne påvirke en kunde, der ønsker sit køretøj synet, til også at give tilsagn om at få gennemført reparationer. Synsvirksomheder har et embede, der stiller synsvirksomheden i en magtfuld position over for den almindelige forbruger, og dermed kan dette bidrage til, at forbrugeren vælger at lade sit køretøj reparere for at slippe for et køreforbud eller betinget godkendelse.

Dansk Metal er bekymrede for en sammenblanding af synsmekanikens rolle som neutral skønsmand med en rolle som sælger. Forslaget kan åbne op for et salgspres på medarbejderne og et heraf følgende pres på medarbejdernes faglighed, som kan medvirke til et dårligt arbejdsklima.

Forbrugerrådet finder, hvad angår forslaget om at give synsvirksomhederne muligheder for at foretage bagatelagtige småreparationer, at

dette kan give anledning til, at synsvirksomhederne lader sig styre af at sælge et produkt frem for at foretage en objektiv vurdering af bilen, og dette vil ikke være i forbrugers interesse. Forbrugerrådet kan derfor ikke støtte denne åbning i forhold til synsvirksomhedernes forretningsområde.

DI Transport er betænkelig ved at åbne op for, at synsvirksomhederne kan udbedre mindre smådefekter, da der dermed kan stilles spørgsmål ved, om synsvirksomheden har en kommerciel interesse i forbindelse med synet.

CAD – Brancheforening for Værksteder giver udtryk for, at den i lovforslaget under pkt. 2 anførte bemyndigelse vil være egnet til at kompromittere habiliteten hos synsvirksomheder med deraf følgende faldende tillid til synsvirksomhedernes virke.

Endvidere vil synsvirksomhederne i medfør af positivlisten på sigt kunne udkonkurrere værksteder alene af tidsmæssige årsager på en lang række tjenesteydelser. Værkstederne vil heroverfor ikke kunne tage til genmæle, da de kun på omsynsområdet har mulighed for at konkurrere med synsvirksomhederne.

CAD indstiller, at det under pkt. 2 anførte stk. 2 til den nugældende lovs § 6 udgår af lovforslaget.

Såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form, bør positivlistens indhold afgrænses økonomisk, både i forhold til arbejds løn og materialer. Endvidere bør begrebet "småreparationer" forsøges indkredset og defineret i videre omfang end nu, jf. synsvejledningen. Ligeledes bør listen ikke indeholde reparationer, hvor der overlades et skøn til synsvirksomheden, om reparationen skal udføres eller ej, for at bilen kan synes, da der herved kan opstå berettiget tvivl om habiliteten.

Endelig bør positivlisten udarbejdes i en sådan form, at de relevante organisationer får mulighed for specifikt at komme med bemærkninger til listen og eventuelle fremtidige ændringer, hvorfor CAD også henstiller, at det overlades til Transportministeriet at udarbejde positivlisten.

ERFAGruppen-bilsyn er overvejende positiv over for en lempelse, men ikke uden forbehold. Det ses med tilfredshed i bemærkningerne til lovforslaget, at Trafikstyrelsen fastsætter bagatelgrænsen ved at udfærdige en positivliste for de tilladte udskiftninger og justeringer. For at eliminere risikoen for inhabilitet forudsætter gruppen dog, at de til positivlisten knyttede fejl i fejlkode listen angives som fejl, der kan godkendes betinget ved både syn og omsyn, således at køretøjsejeren

aldrig bringes i det dilemma, at ønsket om en alternativ reparatør hindrer muligheden for at opnå en betinget godkendelse.

International Transport Danmark (ITD) er betænkelig ved at åbne op for muligheden for at foretage reparationer direkte på synsstedet. Det vil efter ITD's opfattelse kunne give anledning til tvivl om habilitet og unødigt diskussion om, hvorvidt bedømmelsen af fejl er påvirket af kommercielle hensyn.

Trafikstyrelsens kommentar:

På baggrund af de indkomne høringssvar udgår bestemmelsen, der tillader visse småreparationer i synsvirksomheder, af lovforslaget.

5. Salg af data til kommercielt brug

Forbrugerrådet kan tilslutte sig, at Trafikstyrelsen får mulighed for at overføre relevante data fra Trafikstyrelsens registre til kommercielle virksomheder, så længe disse data videresendes i anonymiseret form og generelt overholder persondataloven.

International Transport Danmark (ITD) har ingen indvendinger mod den kommercielle udnyttelse af data fra Trafikstyrelsens registre, forudsat at den fornødne datasikkerhed er til stede, og at der ikke videregives personfølsomme oplysninger.

Trafikstyrelsens kommentar:

Den påtænkte ordning vedr. salg af data til kommercielt brug omfatter ikke oplysninger, der kan henføres til personer. Ordningen ligger derfor uden for persondatalovens område.

6. Gebyr

DI Transport finder det uhensigtsmæssigt at regulere med 2 % oven i tilpasningsprocenten, der i sig selv burde være tilstrækkelig til at inflationsregulere gebyret. Selvom beløbet er yderst begrænset for det enkelte køretøj, så er der tale om øgede omkostninger for erhvervslivet, der ikke er omkostningsbegrundede og kun gælder dansk indregistrerede køretøjer, hvilket DI Transport af princip ikke kan støtte.

International Transport Danmark (ITD) er uforstående over for, at gebyret fremover skal reguleres med 2 % ud over tilpasningsprocenten. Tilpasningsprocenten bør efter ITS's vurdering være tilstrækkelig til at inflationsregulere gebyret.

Trafikstyrelsens kommentar:

Det er besluttet at udforme gebyrbestemmelsen således, at gebyret reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks.

7. Lovens formål

International Transport Danmark (ITD) Lov om godkendelse og syn af køretøjer har efter ITD's opfattelse, som navnet antyder, til formål at fastlægge bestemmelser om godkendelse og syn af køretøjer, og de deraf følgende nødvendig bestemmelser omkring tilladelse til at foretage samme. Loven giver følgelig naturligt Trafikstyrelsen hjemmel til at føre tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne.

Med nærværende udkast ændres lovens formål imidlertid radikalt til at skulle sikre tilsynet med, at køretøjer til stadighed holdes i lovlig stand. Dette tilsyn hører efter ITD's opfattelse under færdselsloven, hvor der i § 77 er givet hjemmel til, at politiet kan standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler.

Trafikstyrelsens kommentar:

Idet der ikke tilføjes noget nyt med formålsbestemmelsen, er det besluttet at lade denne udgå af forslaget.

Bilag 1

Høringsliste: Forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og af lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer – L 112

(kontROLSYN af erhvervskøretøjer på arealer en virksomhed råder over, finansiering af tilsyn, videregivelse af data til kommercielle formål, bødestraf til ejer eller bruger for ikke at fremstille køretøj til syn)

Organisationer:

- Autobranchens Udviklingscenter/EUC Nord
- Bilbranchen
- Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark
- CO IO
- Danmarks Automobilhandlerforening
- Dansk Bilforhandler Union
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- Dansk Metal
- Dansk Transport og Logistik
- Danske Bilimportører
- Danske Busvognmænd
- ERFAgruppen-bilsyn
- Fælles Fagligt Forbud (3F)
- FDL, Frie Danske lastbilvognmænd
- Forbrugerrådet
- Foreningen af Danske Vognfabrikker
- Foreningen af Omsynsvirksomheder i Danmark
- Foreningen af Politimestre i Danmark
- Foreningen af Vognimportører i Danmark
- HK/Stat

- Håndværksrådet
- International Transport Danmark
- LO
- Motorcykelbranchens Landsforbund
- Rådet for Sikker Trafik
- Sammenslutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark
- Teknologisk Institut
- TÜV Nord Danmark