



Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Taastrup, den 18. august 2021.

Fremsendt pr. e-mail: trm@trm.dk, cc tnb@trm.dk
Fremsendt pr. e-mail til Transportudvalgets.

Høringssvar – j. nr. 2020-9019; høring over udkast til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer m.v.

Dansk Bilbrancheråd – der blandt andet repræsenterer Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd – har modtaget ovenstående høringsmateriale og skal på baggrund heraf fremsætte nedenstående høringbemærkninger.

Indledningsvist skal det bemærkes, at det synes besynderligt, at den nye – og fortsat temmelig problematiske – anmeldelsesordning af op- og ombygninger af køretøjer blandes sammen med vejsidesyn af MC. Der er her to helt forskellige interessegrupper, og derfor opdeles dette høringssvar også i de to overordnede temaer.

Indstilling

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd kan indstille forslaget til vedtagelse for så vidt de køretøjer, der er omfattet af Typegodkendelsesforordningen – under den udtrykkelige forudsætning, at Teknisk Tjeneste alene skal anvendes ved et fåtal af op- og ombygninger, og alene hvor der er et direkte behov, der er begrundet i trafiksikkerhed, folkesund eller lignende – og FØRST, når der er et etableret, landsdækkende, netværk af Tekniske Tjenester i Danmark, der kan varetage opgaven.

Det betyder eksempelvis, at Teknisk Tjeneste ikke - og slet ikke foreløbigt – skal anvendes ved EBS-bremssystemer, hvor der eksempelvis er indbyggede protokoller, der sikrer mod fejl.

Nærmere bemærkninger til høringsudkastet

1. ANMELDESESDORDNINGEN

Køretøjsopbyggerne skal bifalde, at Transportministeren og Færdselsstyrelsen har ændret holdning til de individuelle godkendelser, således at der i højere grad tilvejebringes en passende fleksibilitet og iagttagelse af nationale behov, præcis som det er forudsat i forordning nr. 858/2018 præambelbetragtning nr. 47 og artikel 45.

Den foreslåede anmeldelsesordning indeholder i det væsentligste elementerne fra den af Køretøjsopbyggerne m.fl. anviste alternative vision for implementering, som blev præsenteret for Færdselsstyrelsen allerede i foråret 2020 og omtalt ved foretræde for Transportudvalget i juni 2020 samt det efterfølgende samråd med Transportministeren den 23. juni 2020.

Køretøjsopbyggerne hæfter sig ved, at Færdselsstyrelsen har forelagt anmeldelsesordningen for Kommissionen, der ikke har haft indvendinger herimod. Det må lægges til grund, at det er en komplet anmeldelsesordning der er forelagt. Eftersom der ikke p.t. er afklaring over, hvilke dele af en individuel op- eller ombygning, der skal omkring en Teknisk Tjeneste, kan Kommissionen selvsagt heller ikke have godkendt disse – og derfor må krav om en Teknisk Tjeneste anses for helt irrelevant for individuelle opbygninger.

1.1. FORESTÅENDE UDFORDRINGER MED SÆRLIGE TEMAER TIL GODKENDELSE HOS TEKNISK TJENESTE

I den seneste dialog, som Køretøjsopbyggerne har haft med Færdselsstyrelsen omkring anmeldelsesordningen, herunder via den nedsatte Følgegruppe, har Køretøjsopbyggerne dog påpeget en markant problemstilling i det af Færdselsstyrelsen fremlagte forslag til anmeldelsesordning – en problemstilling, der udspringer af den foreslåede § 1g, hvorefter visse opbygninger skal kontrolleres af en Teknisk Tjeneste.

Det er altafgørende, at der bliver fuldstændig afklaring af *hvilke* del-elementer af opbygninger, der skal kontrolleres ved Teknisk Tjeneste, og i den forbindelse skal det påpeges, at Færdselsstyrelsen blandt andet tidligere har meldt ud, at enhver om- eller opbygning af bremses skal kontrolleres af en Teknisk Tjeneste.

Heri er der to helt store udfordringer:

1. For det første findes der fortsat ingen Tekniske Tjenester i Danmark. Transportministeren meddelte på et samråd i Transportudvalget den 23. juni 2020, at der ville være et stort udvalg af Tekniske Tjenester til rådighed allerede ved forordningens ikrafttræden i september 2020.

Fraværet af Tekniske Tjenester i Danmark gør, at alle opbygninger af især påhængskøretøjer tvinges til udlandet for at få kontrolleret bremses, uanset hvilken bremseopbygning, der er valgt – og med massive mer-omkostninger til følge. Derudover er udfordringerne, at der gælder særlige nationale regler for højde, længde og vægt på påhængskøretøjer, der kan gøre det umuligt at lade disse fragte til fx Tyskland.

Det kan på ingen måde accepteres, at danske erhvervsdrivende sendes til udlandet for at få godkendt et produkt, der er tilvirket med henblik på anvendelse i Danmark.

2. For det andet foretages 90 % af de professionelt opbyggede bremsesystemer på påhængskøretøjer med standardiserede bremsesystemer – systemer der er "idiotsikre", som følger en fast IT-protokol efter montering, og som de facto ikke kan fungere, hvis der er foretaget en fejlmontering eller en fejlberegning under opbygningen. Køretøjsopbyggerne har foreslået, at disse systemer – kaldet EBS-systemer; elektroniske bremsesystemer – indføres som en særlig undtagelse til et generelt krav om test af bremses på netop påhængskøretøjer hos en Teknisk Tjeneste.

Helt konkret har Køretøjsopbyggerne som et alternativ til kontrol hos en Teknisk Tjeneste foreslået, at undtagelsen etableres under følgende iagttagelser på *påhængskøretøjer* – og KUN disse:

- KUN -EBS-systemer, der har en produkt-godkendelse og opfylder FN-reg. 13 i enkeltkomponenter kan undtages Teknisk Tjeneste under forudsætning af,
 - o at der sker fysisk afprøvning i kalibreret rullefelt/bremseprøvestand, og
 - o at der medbringes dokumentation for bremseberegning og EOL-test til den pågældende kontrol-enhed, der i øvrigt i forvejen skal forestå den resterende del af kontrollen køretøjet.

Herved tilgodeses såvel dokumentation som egentlig afprøvning, hvilket understøtter trafiksikkerheden, miljøet og folkesundheden.

Supplerende kan det oplyses, at der ved en stikprøvekontrol af køretøjerne vil kunne udlæses en log-fil over samtlige hændelser i bremsesystemer, hvilket gør u hensigtsmæssige hændelser sporbare.

Henset til den samtidige høring over ændring af markedsovervågningsloven (j. nr. 2020-6522), hvor også køretøjer omfattet af ovenstående vil blive omfattet af skærpede regler for overvågning samt skærpede regler om bødestraf, er der ingen åbenbare, saglige grunde til ikke at give opbyggerne den tillid, som de hidtil har nydt godt af – uden at bringe nogens liv og førlighed i fare. Selvom det kan lyde voldsomt, så vil den foreslåede løsning være en overbygning på det system, der gælder i dag for godkendelse af bremses. I dag skal påhængskøretøjet højst til syn – og det uden særlig dokumentation for nærmere specifikationer. Der findes ingen dokumentation for, at den procedure, vi har kendt og anvendt i årevis har afstedkommet øget risiko for trafiksikkerheden, miljøet eller folkesundheden. Her er det vigtigt at skelne mellem den efterfølgende og langsigtede vedligeholdelse af bremsesystemet, som påviseligt har betydning for trafiksikkerheden, og det øjebliksbillede der vises på det nyproducerede påhængskøretøj.

En fastholdelse af, at EBS-systemer i alle tilfælde skal kontrolleres hos en Teknisk Tjeneste, vil være ganske overflødig, og kan ikke karakteriseres som andet end overimplementering.

Netop bremsesystemer er blot én af de foreslåede temaer, der skal kontrolleres hos en Teknisk Tjeneste – men branchen lider den tort p.t., at den endelige afgrænsning afventes ved høringer i oktober. Disse høringer foretages under Færdselsstyrelsen uden politisk bevågenhed, og med Færdselsstyrelsen som enevældig forfatter heraf. Der er derudover ikke lagt op til, at Færdselsstyrelsens afgørelser i medfør af de kommende bekendtgørelser, skal kunne påklages, hvilket vi finder dybt problematisk.

1.2. SÆRREGLER I DANMARK – BIBEHOLDELSE AF DETAILFORSKRIFTER

Transportministeriets opmærksomhed skal også henledes på, at der findes en lang række sær-regler i Danmark omkring alt fra højde, længde og vægt til trækkere for sættevogne, betonkanoner, saltspredere og veksellad m.v. Disse regler er i dag opført i Detailforskrifter for Køretøjer – og hvis dette regelsæt afskaffes, så er det helt afgørende at få disse særregler lagt over i et andet regelsæt, så reglerne ikke blot forsvinder, hvilket vil være et stort tab for opbyggernes muligheder for effektive opbygninger.

Transportministeriet opfordres til at være meget opmærksom herpå.

Køretøjsopbyggerne kan i den forbindelse bakke op om, at Detailforskrifter fastholdes – eventuelt med et supplerende fortolkningsværktøj i form af Vejledning om syn af køretøjer – også efter implementeringen af forordningerne. Det er Køretøjsopbyggernes opfattelse, at fastholdelsen ikke vil medføre et øget administrativt arbejde for Færdselsstyrelsen – implementeringen af EU-regler skal jo ske uanset.

Et aktuelt eksempel er reglerne om placering af bagkofanger, der skal træde i kraft 1. september 2021. Disse vil skulle indføres i Detailforskrifter – og hvis Detailforskrifterne var afskaffet; ja så ville de skulle implementeres via et andet regelsæt; behørigt "bøjet" til danske forhold.

1.3. SUCCESSIV IMPLEMENTERING AF ANMELDESEORDNINGEN

Generelt skal det **bifaldes**, at der på ny lægges op til en overgangsordning, der efter det for branchen oplyste, tidligst vil udløbe medio 2022. Det skal dog atter påpeges, at der – især i forhold til det endnu ikke oplyste omfang af og behov for Tekniske Tjenester – er behov for en markant længere overgangsordning for godkendelse af køretøjer, der ikke kan gennemgå den almindelige procedure med anmeldelse og kontrolenhed.

Køretøjsopbyggerne har i den anledning noteret sig et udspil til en successiv implementering af anmeldelsesordningen på de forskellige køretøjstyper, der vil blive omfattet heraf. Udspillet er udarbejdet af AutoConsult.

Køretøjsopbyggerne kan i det væsentligste tilslutte sig udspillet – især for at give branchen tid til at indrette sig herefter; afgive tilbud på baggrund heraf samt undgå flaskehalse ved Tekniske Tjenester og hos Færdselsstyrelsen – herunder i det endnu ikke præsenterede fuldstændige IT-system.

Gives branchen ikke fornuftige overgangsordninger, frygter branchen ét stort kaos for de mange køretøjstyper, der "over night" skal omfattes af reglerne.

1.4. DISPENSATIONSMULIGHEDER FOR HANDICAP-KØRETØJER

Det skal **bifaldes**, at der lægges op til brug af dispensationer m.v. omkring opbygning af handicapkøretøjer, herunder ifht. de tekniske krav. Dette er stærkt påkrævet, idet netop handicapkøretøjer ofte ombygges i væsentligt omfang for at passe til den enkelte borger, og at kommunernes økonomi ikke vil kunne tåle denne, helt unødvendige fordyrelse, som en fuldstændig implementering af forordningens tekniske krav vil medføre. Man skal gøre sig klart, at ved fuld indførelse af forordningen vil et ikke uvæsentligt antal handicappede borgere ikke få adgang til et handicap-køretøj i fremtiden og derved blive berøvet den personlige frihed, som et sådant køretøj giver.

Også her er det dog helt afgørende, at der kommer en hurtig udmelding om, hvordan dispensationsordningerne vil se ud.

1.5. HØRINGSMATERIALET I ØVRIGT

Det er **stærkt kritisabelt**, at Transportministeriet under gennemgangen af potentielle økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, alene sætter fokus på synshallerne og Tekniske Tjenester. Den absolut væsentlige interessant her er uomtvisteligt køretøjsopbyggerne og deres kunder, for hvem krav om Teknisk Tjeneste på visse områder vil være en markant fordyrelse. Dette har været påpeget adskillige gange overfor såvel Færdselsstyrelsen som Transportministeriet, men uden nogen form for notits. Meromkostninger i den frygtede størrelsesorden – op mod 100.000 kr. pr. opbygning – vil unægtelig koste arbejds- og

lærepladser; især i Danmarks yderområder og skubbe arbejdet ud af Danmark, idet køretøjsopbyggernes kunder (vognmændene) som alternativ vil importere nyopbyggede køretøjer fra de øvrige EU-lande.

På samme måde vil borgerne opleve fordyrelser – for betalingerne kan til syvende og sidst kun komme ét sted fra: Næmlig fra forbrugerne. Forbrugerne af de varer, der skal fragtes af vognmanden; forbrugerne i den kommune, der køber nye biler til vej-vedligeholdelse og skatteborgerne generelt.

Et helt andet spørgsmål melder sig også ved gennemgangen af lovforslaget: Hvordan har Færdselsstyrelsen til hensigt at sikre, at alle om- og opbygninger anmeldes iht. den foreslåede ordning?

Køretøjsopbyggerne frygter, at ordningen – især hvis kravet om Tekniske Tjenester fastholdes for en række elementer – vil medføre en omgåelse af reglerne; og at der simpelthen vil blive foretaget ombygninger, der ikke bliver behørigt anmeldt. En del af denne bekymring kan afhjælpes ved massivt at oplyse borgerne om de regler, der gælder for om- og opbygninger, men særligt på markedet for (ældre) brugte og ibrugtagne køretøjer, vil det være næsten umuligt at følge NIV-numrene tilbage for hver enkelt ændring – og hvor stiller det retssikkerheden for borgeren? Der bør også af denne grund indtænkes en bagatelgrænse for ændringer, der skal anmeldes og have nyt NIV-nummer.

Hvis ordningen skal være retssikkerhedsmæssigt funktionel – og dermed ikke forvride konkurrencen mellem nationale opbyggere – så er det vigtigt, at ordningen er så smidig som muligt; hvilket den ikke er, så længe Færdselsstyrelsen krampagtigt holder fast i, at en Teknisk Tjeneste skal indskydes for færdselssikkerhedsmæssige helt irrelevante emner – såsom "idiot-sikre" bremsesystemer på påhængskøretøjer som tidligere nævnt.

Køretøjsopbyggerne kan frygte, at en række køretøjer vil blive taget som "gidsler" under det nye godkendelses-system på grund af misforståelser, fejltagelser eller overfortolkninger. For at undgå en sådan "gidseltagning" – der koster både tid og penge – kan Køretøjsopbyggerne stille i forslag, at Færdselsstyrelsen nedsætter et internt klage-udvalg med det ene fokus at få afklaret sager hurtigst muligt. Forslaget stilles blandt andet ud fra en frygt om, at der ikke vil blive sat en rekursmulighed ind i de kommende bekendtgørelser, hvilket vil gøre det ekstra dyrt og ekstra besværligt at rejse en klage om en manglende godkendelse af et køretøj iht. de kommende retningslinjer.

2. VEJSIDESYN AF MOTORCYKLER

Dansk Bilbrancheråd tæller i sin medlemskreds også Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF), der har en væsentlig interesse i den del af lovforslaget, der vedrører vejsidesyn af motorcykler; lovforslagets pkt. 14.

Det er glædeligt, at Transportministeriet har søgt at finde en nationalt tilgængelig og fleksibel løsning på implementering af direktivkravet om syn af motorcykler. Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at den foreslåede ordning på fornuftig vis vil kunne imødekomme EU's krav under skyldig hensyntagen til de danske forhold.

Det er dog af allerstørste væsentlighed, at der sættes fokus på et højt fagligt niveau ved disse vejsidesyn, som der også er lagt op til i høringsmaterialet.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
direktør, advokat
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk