

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

info@fstyr.dk



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

28. maj 2020

Vedr.: SKAD høringsvar J.nr. TS20000-00275

Vi takker Færdselsstyrelsen for fremsendte høring vedr. bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer.

I SKAD har vi særlig fokus på nationale forhold. Markedet for dansk producerede nye to- og trehjulede køretøjer er yderst begrænset, både på grund af i forvejen manglende produktion, høje produktionsomkostninger og høj registreringsafgift. Markedet for disse typer køretøjer er ganske enkelt for lille. Det er vores opfattelse at største del af disse typer køretøjer vil omfatte ganske få styk, med variation imellem. Vi forventer derfor at nationale enkeltstyksgodkendelser vil have det største fokus.

I høringsbrevet er det anført, at:

"Erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Det vurderes samlet, at bekendtgørelsen ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser over bagatelgrænsen"

Dette mener vi ikke er korrekt, fordi der aldrig før er bygget nye motorcykler, undt. Lauge Jensen, som ikke længere er aktiv. Det er i forvejen ganske omkostningstungt, fordi der både mangler kvalificeret rådgivning, samt relevante afprøvningssteder, og for at kunne opnå en småserie godkendelse, kræver det væsentlige administrative tiltag og de dermed følgende omkostninger, som ikke vil være realistiske.

Vi mener ikke at det vil være aktuelt for danske virksomheder at påbegynde en produktion af to- og trehjulede køretøjer.

Prøvebaner og testpersonale

Som tidligere nævnt, så efterlyser vi at Færdselsstyrelsen kan bidrage med at udpege prøvebaner i Danmark, der kan anvendes til afprøvning af forskellige typer køretøjer, og at man her lægger vægt på også den geografiske placering. Det har væsentlig betydning for virksomhederne, der evt. skal transportere køretøjer før udført registrering til en relevant prøvebane.

Samtidigt er det nær umuligt at finde relevante personer, der kan afprøve specielt tohjulede køretøjer, der kræver en stor køremæssig ekspertise.



SMVdanmark
- det nye Håndværksråd



Vi mener, at styrelsen aktivt skal medvirke til at der skabes lette muligheder for at flere parter opnår godkendelse som 3-parts organ, der kan gennemføre nationale godkendelser, fordi vi mener at det er netop disse nationale godkendelser, der vil være med afstand dominerende. Samtidigt mener vi at styrelsen skal udarbejde særskilte lempeligere nationale regler for en national enkelstyks godkendelse. Det har fungeret siden starten 1980erne i bl.a. Sverige, Norge, Finland, og det vil også kunne fungere i Danmark.

Prøvningsrapporter

Uanset ovennævnte forhold, så mener SKAD at det er væsentligt for en standardiseret måde at rapportere på, at den rapport, der skal udarbejdes af en Teknisk Tjeneste eller 3-parts organ, er en rapportform, der er fastsat af Færdselsstyrelsen, og at disse forskellige typer rapportformularer kan med tiden downloades fra Færdselsstyrelsens hjemmeside, på samme måde som bl.a. Dataerklæringer kan downloades.

Dette vil betyde en mere ensartet måde rapporter udformes på, samt kan virksomheder får et bedre indblik i hvordan køretøjer skal afprøves.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523



16. juni 2020

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v.

Sagsnr.: TS20000-00275

AutoConsult har modtaget omhandlede forslag, og vil indledningsvis takke for at materialet er udsendt i offentlig høring.

Høringsprocessen - Følgegruppe

AutoConsult finder det positivt, at høringen gennemføres nu uanset ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer endnu ikke er færdigbehandlet i Folketinget.

AutoConsult finder det positivt at der tilstræbes en tilretning af de nationale danske krav så de overvejende svarer til de europæiske krav på området. Det bemærkes dog at der her er tale om meget omfattende ændringer – som kræver tid og overvejelser for hele branchen. Tid som der desværre ikke bliver givet med denne høring, som udover begrænsningerne grundet Corona-virus, også krydser ind over flere skæve helligdage, hvorved den reelle høringsfrist målt i antal arbejdsdage, bliver urimelig kort (kun 15 dage) – ændringerne i disse bekendtgørelser taget i betragtning.

AutoConsult finder det også kritisabelt at Færdselsstyrelsen ikke har taget de nedsatte følgegrupper ind i en dialog om detaljerne i disse bekendtgørelser. Følgegrupper som netop blev nedsat med henblik på dialog med branchen undervejs i den kæmpe opgave det er at implementere så gennemgribende ændringer på hele det køretøjsteknisk område. Desværre må det i stedet konstateres, at Færdselsstyrelsen ikke ønsker en reel dialog med branchen omkring implementeringen af de nye krav – hvorfor AutoConsult på det foreliggende grundlag ikke kan indstille bekendtgørelsen til vedtagelse, men opfordrer til at der i stedet tages en konstruktiv dialog – gerne igennem de allerede eksisterende følgegrupper – omkring fastsættelse af rimelige alternative krav!

Relationer til andre regelsæt

De foreslåede alternative krav for national individuel godkendelse af køretøjer, som fremstilles i små serier, opleves som særdeles omfattende ændringer (skærpelser) i forhold til nu gældende regler:

- Detailforskrifter for køretøjer
- Bekendtgørelser vedrørende køretøjer, der kan registreres til synsfri sammenkobling
- Kørekortbekendtgørelsen
- Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.
- Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører

Der savnes information om, hvorledes nærværende udkast til bekendtgørelse med tilhørende bilag influerer på ovenstående regelsæt.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Uanset intentionerne om, at danne grundlag for en mere ensartet godkendelsesproces for køretøjer i Danmark, lægges der med forelæggende udkast op til forskellige tekniske krav for:

- Køretøjer i uendelig serie
- Køretøjer i små serier
- Køretøjer, som godkendes individuelt

Samlet set oplever AutoConsult, at forslaget vil betyde, at godkendelsesprocessen vil blive væsentlig mere kompliceret for den gennemsnitlige danske køretøjsopbygger, der oftest opbygger motorcykler med specielle detaljer for at tilfredsstille kundes ønsker.

Agil erhvervsrettet regulering

Det vurderes, at den foreslåede godkendelsesprocedure med omfattende krav til test og test-rapporter vil have væsentlig negativ indflydelse på virksomhedernes muligheder for at test, udvikle og anvende nye teknologier.

Bemærkninger til selve udkastet til bekendtgørelsen

Dokumenttitel:

Der bedes redegjort for, hvad der forstås med et "nyt" køretøj.

§2

Under definitioner savnes en generel henvisning til definitioner jf. forordningen, så der undgås forvirring omkring de juridiske personer/enheder.

Det anses som væsentlig uheldigt, at Færdselsloven og afledte regelsæt ikke anvender samme køretøjsarter og koder for karrosseri, som forordning (EU) 2013/168.

Dette vil uvægerligt medføre komplikationer.

Kapitel 2:

Der savnes mulighed for, at køretøjer der godkendes individuelt, som alternativ kan opfylde kravene for køretøjer fremstillet i små serier jævnfør §6 Stk. 2.

Der savnes en stillingtagen til, hvorledes man skal forholde sig til de supplerende krav, der er angivet i bilagene.

§9 (restkøretøjer)

Færdselsstyrelsen opfordres til at indsætte en henvisning til artikel 44 forordning (EU) 2013/168. Desuden vil det være ønskeligt, hvis det beskrives efter hvilke kriterier, der dispenseres, således at den nationale håndtering af området er klart for enhver.

§11 (markedsovervågning)

Der mangler definition af "den erhvervsdrivende" som i denne forbindelse kan blive pålagt en ikke ubetydelig udgift. Definitionen i bekendtgørelsen bør følge definitionen i forordningen.

Det er væsentligt, at en given erhvervsdrivende, som ejer af et erhvervskøretøj, købt hos en distributør ikke kan blive pålagt denne udgift.

§13

Færdselsstyrelsen opfordres til at tillade, at ansøgninger kan indsendes via e-mail indtil blanketten er tilgængelig på VIRK og ved nedbrud i VIRK.

Færdselsstyrelsen opfordres videre til at sikre, at sikre at systemet kan håndtere tilstrækkelig store datamængder (typisk væsentlig over 15 Mb for motordrevet køretøj).


Bemærkninger til bilag til bekendtgørelse

Der er ingen bemærkninger til de alternative krav i bilaget.

AutoConsult vil gerne indstille til, at forslaget bør gøres til genstand for en detaljeret drøftelse i følgegruppen.

Med venlig hilsen

Preben Egelund



Digitalt signeret af Preben Friis Egelund
DN: c=DK, o=AutoConsult A/S //
CVR:41242787, cn=Preben Friis Egelund,
serialNumber=CVR:41242787-RID:18797906
Dato: 2020.06.16 21:32:33 +02'00'

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Info@fstyr.dk

J.nr. TS20000-00274

Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Motorhistorisk Samråd vil med dette, gerne takke for det omfattende høringsmateriale vi har modtaget til kommentering.

Vi må konstatere, at materialet desværre ikke er gennemskueligt, og vi er derfor bekymrede for, at når ændringerne til sin tid skal udmøntes i praksis, vil det få de samme uoverskuelige konsekvenser. Desværre finder vi det ganske uklart hvorvidt de historiske køretøjer, som vi repræsenterer, er omfattet af bekendtgørelserne eller ej. Dette er uhyre uheldigt, da det giver anledning til lokale fortolkninger, med deraf klar retslig usikkerhed for borgerne.

Vi er på den baggrund ikke klar over, om de historiske køretøjer, som (måske) ikke umiddelbart er omfattet af regelsættet, senere kan blive omfattet i kraft af eventuelle ændringer på køretøjet i forhold til originalitet, eller for den sags skyld ikke klar over hvor grænsen går, før ændringerne på et historisk køretøj betyder at man så (måske) pludselig befinder sig i det nye regelsæt.

Dertil er det også uklart om typegodkendelsesforordningen vil få betydning for de allerede indregistrerede og ibrugtagende køretøjer, eller om disse regler (måske) kun vil få betydning ved import af et historisk køretøj, med eller uden ændringer/ombygninger i større eller mindre grad, som dertil kan være udført for nylig eller for op til for 100 år siden.

Motorhistorisk Samråd har forståelse for at Færdselsstyrelsen ønsker at ensrette regler og lovgivning. Vi håber dog at Færdselsstyrelsen omvendt har forståelse for at 130 års bilproduktion, samt, nok så vigtigt, den efterfølgende brug og tilhørende modifikationer, vanskeligt lader sig kategorisere og ensrette på samme måde som ved nye og nyere køretøjer.

Motorhistorisk Samråd vil på baggrund af ovenstående opfordre til at historiske køretøjer udtrykkeligt undtages fra de foreslåede regler, og at Færdselsstyrelsen, sammen med de relevante organisationer, igangsætter et arbejde der skal fastlægge et særligt regelsæt for køretøjer ældre end 30 år.

Med venlig hilsen
Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd

Sekretariatet

Postadresse:
Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 16. juni 2020
Side: 1/1



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation; Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Linette Egelund

Fra: Niels Rask <Niels@vestsjaellandsbilsyn.dk>
Sendt: 16. juni 2020 15:58
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Linette Egelund
Emne: TS20000-00274 / Høring over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v.

Til Færdselsstyrelsen

TS20000-00274

BilsynsBranchen.dk har flg. bemærkninger i anledning af de 3 høringer over bekendtgørelser og godkendelse af hhv. nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer samt landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v. :

Bekendtgørelsesforslagene er baseret på det endnu ikke vedtagne udkast til synsloven, der desværre udelukker synsvirksomhederne fra at deltage i de af bekendtgørelsesudkastene omhandlede godkendelsesprocesser.

At vi ikke er enige i synslovudkastets begrænsninger heraf, gælder fortsat, men som konsekvens af begrænsningerne i synslovudkastet har de 3 aktuelle bekendtgørelsesudkast om de indtil 2022 frivillige ansøgningsmuligheder for typegodkendelser i sig selv kun ringe betydning for synsvirksomhedernes arbejdsvilkår og forretningsmæssige interesser.

På trods heraf vil vi udtrykke støtte til de faglige bekymringer, som vi har fået indsigt i, at DBR og AutoConsult vil påpege i deres bemærkninger til de udsendte bekendtgørelsesudkast.

Desuden vil vi for god ordens skyld påpege, at flg. enslydende originaltekst i alle 3 bekendtgørelsesforslag har fået en uheldig ordlyd, der desværre uden en fortolkning ud fra den formodede hensigt vil kunne opfattes som uansvarlig, hvis hensigten ikke præciseres i stil med det herunder foreslåede:

Markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der **kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion**

§ x. Færdselsstyrelsen udsteder efter ansøgning tilladelse til markedsføring og ibrugtagning af dele eller udstyr, der **kan udgøre en alvorlig risiko for væsentlige systemers korrekte funktion.**

Venlig hilsen

Niels Rask
Formand BilsynsBranchen.



BilsynsBranchen.dk

Telefon: 70 26 09 88

Mobil: 40 41 09 88
info@bilsynsbranchen.dk

www.bilsynsbranchen.dk
Trafikcenter Allè 16
4200 Slagelse
