

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om autorisation til installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer

#### 1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 2. oktober 2018 sendt udkast til bekendtgørelse om autorisation til installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 30. oktober 2018.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Bilbranchen, Dansk Arbejdsgiverforening, Datatilsynet, FDL – Frie Danske Lastbilvogmænd, Industriens uddannelser, Justitsministeriet, Politiforbundet og Rigsadvokaten.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Dansk Bilbrancheråd, De Danske Bilimportører, DTL, Erhvervsministeriet, Fartskriver Danmark A/S, FORCE Technology og Teknologisk Institut.

#### 2. Generelt for de modtagne høringssvar

Dansk Bilbrancheråd bifalder forslaget. Endeligt bifaldes det selvstændigt, at bekendtgørelsen fastsætter frister for sagsbehandlingstiden af ansøgninger.

DTL tilslutter sig generelt ændringerne, som grundlæggende er drevet af ændringerne i EU-lovgivningen ift. den kommende intelligente takograf.

De Danske Bilimportører gør ligeledes opmærksom på, at de ikke har særlige bemærkninger, da bekendtgørelsen primært indebærer en tilpasning til takografforordningen og tilhørende gennemførelsesforordning. Det bemærkes i den forbindelse, at bekendtgørelsen ikke berører de nuværende krav til A- og D-autorisation, ligesom der ikke er

bemærkninger til de nævnte betingelser for autorisation, da der jo henvises direkte til bilag 1C i gennemførelsesforordningen.

Erhvervsministeriet og Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering bemærker, at Færdselsstyrelsen har vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsen. De har ingen bemærkninger hertil.

#### Kommentar:

*Der har været enkelte forslag til præciseringer. Nogle af disse er taget til efterretning og resulterer i mindre justeringer af bekendtgørelsen. Derudover er der stillet en række spørgsmål, som vil blive belyst og besvaret løbende i høringsnotatet.*

*I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger i kursiv.*

### **3. Uddannelse og efteruddannelse**

DTL gør opmærksom på, at det uændrede krav om efteruddannelse hvert 5. år, medfører en risiko for, at en mekaniker, der alene lejlighedsvis udfører arbejde på takografer ikke er fuldt ud opdateret, og at arbejdet ikke udføres med tilstrækkelig kvalitet.

Fartskriver Danmark A/S anbefaler, at det specificeres, at den af værkstedet udpeget ansvarlige person for egenkontrol skal have den fornødne autorisationsuddannelse.

Fartskriver Danmark A/S påpeger desuden, at fem år mellem relevant efteruddannelse kan betyde, at den enkelte autoriserede tekniker ikke nødvendigvis er opdateret med den seneste viden. Der henvises i den forbindelse til udviklingen for den digitale takograf de seneste 12 år. Der gøres desuden opmærksom på, at værkstederne har tolket den nuværende formulering om løbende efteruddannelse i takt med den tekniske, administrative og lovgivningsmæssige udvikling på området, dog mindst hvert 5. år, som et minimumskrav på hvert 5. år.

Både DTL og Fartskriver Danmark mener, at den manglende opdatering kan medføre øgede omkostninger for vognmanden.

De henviser i øvrigt til, at der i Tyskland er krav om uddannelse af personale hvert 3. år, hvilket i højere grad tilgodeser kvaliteten i arbejdet med takografer.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen er enig i, at der i nogle perioder kan være behov for efteruddannelse oftere end hvert 5. år.*

*Den pågældende formulering om efteruddannelse mindst hvert 5. år sikrer et minimumskrav, men stiller samtidig ikke større krav til uddannelse i Danmark, end takografforordningen kræver. En nærmere*

*præcisering af, hvad bekendtgørelsens formulering betyder for uddannelseskravet skal ske ved fortolkningen af og vejledning i bekendtgørelsens krav.*

*For at sikre, at der også løbende sker efteruddannelse i forbindelse med ny teknisk udvikling mv. ændres bestemmelsen, så den nuværende formulering videreføres, således at efteruddannelse skal ske løbende i takt med den tekniske, administrative og lovgivningsmæssige udvikling på området, dog således at efteruddannelse skal ske senest 5 år efter, at den seneste uddannelse eller efteruddannelse er gennemført.*

#### **4. Uddannelsessteder**

FORCE Technology og Teknologisk Institut gør opmærksom på, at leverandørerne af takografudstyr ikke er uvildige, og at det derfor vil give problemer, hvis undervisning overlades til leverandørerne. Når leverandøren underviser vil gennemgang af leverandørens udstyr helt naturligt blive opprioriteret på bekostning af konkurrenternes udstyr. Leverandøren vil næppe bruge megen tid på at sætte sig ind i konkurrenternes udstyr og undervise i brugen af udstyret.

Teknologisk Institut gør desuden opmærksom på, at det i forvejen er vanskeligt at få takografkurser til at løbe økonomisk rundt pga. betydelige investeringer i udstyr ift. et begrænset antal kursister. Leverandørerne vil kunne tilbyde kurserne billigere, fordi de har udstyret i forvejen og kan betragte kurser som en salgsaktivitet. Da det er de sidste kursister, der får et kursus til at løbe økonomisk rundt, vil selv en mindre reduktion betyde, at Teknologisk Institut bliver nødt til at stoppe med takografkurser.

De Danske Bilimportører påpeger, at eftersom installation af den nye intelligente takograf bliver et krav til alle nye biler (omfattet af krav om takograf), må det formodes, at bl.a. importører af sådanne køretøjer kan have en interesse i at udvide evt. autorisationer til også at omfatte I-autorisationen.

Det er Færdselsstyrelsen, der godkender uddannelsessteder, der udbyder uddannelse og efteruddannelse i installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer (jf. § 11 i udkastet). Det vil derfor være en hjælp til installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter, hvis Færdselsstyrelsen offentliggør hvilke uddannelsessteder, der har opnået en godkendelse til at udbyde uddannelse og efteruddannelse i installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer.

#### Kommentar:

*Af bekendtgørelsens § 11, stk. 3, fremgår det, at det i forbindelse med ansøgning om godkendelse som uddannelsessted skal dokumenteres, at de undervisere, om forestår uddannelsen, har en særlig viden om den eller de typer og fabrikater af takografer, der undervises*

*i. Det er således, ligesom i dag, ikke et krav, at et uddannelsessted underviser i samtlige fabrikater af takografer, ligesom det ikke er et krav, at en underviser ikke må være leverandør mv.*

*Hvis der ikke undervises i samtlige fabrikater af takografer, kan det dog være nødvendigt at anføre, hvilke typer fabrikater, der faktisk er undervist i, på uddannelsesbeviset. Dette kan i forhold til en I- autorisation få betydning for, om autorisationen alene skal omfatte konkrete fabrikater af intelligente takografer.*

*Færdselsstyrelsen skal i øvrigt bemærke, at styrelsen ikke har indflydelse på vilkårene for forskellige uddannelsesudbydere på markedet, herunder prisen for udstyr mv.*

*Færdselsstyrelsen er enig i, at det bør offentliggøres hvilke uddannelsessteder, der er godkendt til at udbyde uddannelse og efteruddannelse i installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer. Færdselsstyrelsen vil derfor offentliggøre dette på styrelsens hjemmeside.*

## **5. Tilsyn**

Dansk Bilbrancheråd finder det glædeligt, at antallet af tilsynsbesøg halveres, idet dette fra branchens side opfattes som en tillidskerklæring.

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til ændringerne i bestemmelserne vedrørende tilsyn, men bemærker dog, at der er tale om lempelser. I betragtning af den generelle lempelse af omfanget af tilsyn mener de, at det evt. bør overvejes at øge hyppigheden af de uanmeldte tilsyn i en periode for at vurdere effekterne af den generelle lempelse.

FORCE Technology og Teknologisk Institut har svært ved at se, hvordan halvering af omkostningerne til eftersyn af takografen hænger sammen med kravene i bekendtgørelsen.

FORCE Technology og Teknologisk Institut mener ikke at en skrivebordskontrol i henhold til bekendtgørelsens § 16, stk. 1, er foreneligt med kravet om, de skal kontrollere den autoriseredes egenkontrol, da dette efter deres opfattelse vil kræve, at de har adgang til al dokumentation og det udstyr, der anvendes.

FORCE Technology tilbyder desuden, at både de og Teknologisk Institut kan udføre de 10 % uanmeldte stikprøvekontroller i henhold til takografforordningens artikel 24, stk. 3b. Teknologisk Institut anser ikke de 10% uanmeldte stikprøvekontroller som tilstrækkelige.

### Kommentar:

*Det nærmere krav til tilsyn følger af takografforordningens artikel 24, stk. 3. Det er således forordningens krav til tilsyn, der fastsætter, at autoriserede installatørers og værksteders procedurer for håndtering*

af takografen skal tilses hvert andet år. Det fremgår ligeledes, at de pågældende tilsyn kan foretages uden at gennemføre et besøg på stedet.

Det er ligeledes forordningen, der stiller krav om, at der årligt skal foretages uanmeldte tekniske tilsyn hos mindst 10 % af de autoriserede installatører og værksteder.

I forhold til gennemførelse af skrivebordskontrol med installatørers og værksteders procedurer hvert andet år, herunder tilsyn med egenkontrollen, vurderes det, at dette må kunne ske ved fremsendelse af dokumentation, som forordningen foreskriver. Der vil derfor ikke blive ændret i dette krav.

Fastsættelse af krav om tilsyn ud over det, der fremgår af forordningen, vil være en overimplementering, og der vil således ikke blive ændret i disse krav i bekendtgørelsen.

Såfremt det efter bekendtgørelsens ikrafttræden måtte vise sig, at omfanget af tilsyn ikke er tilstrækkeligt, vil Færdselsstyrelsen revurdere tilsynenes omfang.

## **6. Øgede omkostninger**

DTL bemærker, at den nye intelligente takograf indeholder en lang række nye funktioner, som kræver nyt udstyr til kontrol og herunder også uddannelse af personale. Alt dette vil medføre øgede omkostninger for værkstedsbranchen og i sidste ende for vognmændene. DTL understreger derfor behovet for, at de administrative byrder i forhold til at implementere et kvalitetsledelsessystem ikke belaster værkstederne i sådan en grad, at udgifterne forbundet hermed bliver væsentlig øget for vognmanden ift. i dag.

Dansk Bilbrancheråd finder det bekymrende, at det ikke er muligt at konkretisere de økonomiske udfordringer omkring intelligente takografer nærmere. Tilsvarende byder de den økonomiske aflastning af branchen i forhold til tilsyn velkommen.

Erhvervsministeriet og Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører løbende administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

De løbende konsekvenser består af en mindre lettelse for de nuværende 220 værksteder, idet tilsynene reduceres fra hvert til hvert andet år. Tilsynsvirkomhederne kan forvente et indtægtstab som Færdselsstyrelsen vurderer til 700.000.

Endelig ligger der en løbende administrativ omkostning i at uddanne medarbejdere på værkstederne i den nye type af takograf, som dog forventes at erstatte den nuværende uddannelsesomkostning for værkstederne.

FORCE Technology og Teknologisk Institut tvivler på, at den vurdering af erhvervsøkonomiske konsekvenser, der er lavet, holder. Med det lave aktivitetsniveau for tilsyn vil det blive vanskeligt at fastholde forretningsområdet og den nødvendige ekspertise for tilsynsvirksomhederne.

Kommentar:

*Bekendtgørelsen er en gennemførelse af takografforordningen og den tilhørende gennemførelsesforordning, og kravene til udstyr mv. er således EU-krav.*

*Færdselsstyrelsen har derfor ikke mulighed for at lempe kravene eller reducere de økonomiske konsekvenser som kravene medfører for erhvervslivet.*

*Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.*

## **7. Plombering**

Fartskriver Danmark A/S bemærker, at det i Danmark hidtil har været et krav at plombere tilslutningen bag på den digitale takograf, men som de forstår det, bortfalder dette "nationale" krav i og med at man fremadrettet vil efterleve de EU-retlige minimumsforpligtelser.

Det fremhæves i den forbindelse, at de læser gennemførelsesforordningen således, at enhver tilslutning, hvis afbrydelse medfører uopdagede ændringer eller uopdaget tab af data kræver plombering.

Såfremt den pågældende plombering ikke sker, kan man effektivt fjerne tilslutningen af tachografen fra køretøjet og kører en valgt strækning uden anden angivelse af fejl end "Strømafbrydelse", hvilket i forvejen forekommer ved slukning af hovedafbryderen på køretøjet.

Ved strømafbrydelse bliver bevisbyrden for manipulation væsentlig sværere, da køretøjet for samme fejlmeddelelse kunne stå parkeret på et værksted.

Kommentar:

*I bekendtgørelsens bilag 1 beskrives kravene til plombering for de forskellige typer af takografer. Kravene til plombering er i overensstemmelse med takografforordningens og gennemførelsesforordningens krav, og der er ikke tilsigtet en lempelse af kravene. Der stilles ikke særlige nationale regler for plombering.*

*Fartskriver Danmark A/S' bemærkninger vedrører fortolkningen af selve forordningen og har således ikke som sådan betydning for bekendtgørelsens indhold, men er alene et spørgsmål om fortolkning af forordningens krav. I det omfang det er nødvendigt, vil Færdselsstyrelsen overveje, hvorvidt der er behov for en vejledning i forhold til nogle af forordningens krav.*

*Der vil derfor ikke blive foretaget ændringer i bekendtgørelsen på baggrund heraf.*

## **8. Risiko for behov for flere uddannelser og flere fabrikater af udstyr**

Dansk Bilbrancheråd er bekymrede for, hvorvidt der vil ske en differentiering af kurser eller testudstyr, således at det ikke vil være tilstrækkeligt med ét kursus i intelligente takografer, eller at der skal indkøbes forskelligt testudstyr for at håndtere forskellige takograf-fabrikater.

De anmoder derfor om, at Færdselsstyrelsen har et særligt fokus på all-round-uddannelser og ditto udstyr, således at der fortsat vil være en ensartethed omkring takografer på værkstederne.

FORCE Technology og Teknologisk Institut gør opmærksom på, at leverandører af takografudstyr ikke er uvildige. Hvis de enkelte leverandører og fabrikater bestemmer reglerne for eftersyn og dokumentering af arbejde/eftersyn på takografer vil det blive meget uoverskueligt og meget uens og vanskeligt for en evt. kontrol. De enkelte leverandører vil derved få monopol på deres typer af takografer.

Teknologisk Institut gør desuden opmærksom på, at værksteder der arbejder på flere fabrikater risikerer at skulle arbejde efter forskellige regler alt efter hvilket fabrikat, de arbejder på.

### Kommentar:

*Takografer og takografkort skal leve op til kravene i EU's gennemførelsesforordningen. Danmark kan således ikke stille særlige nationale regler for takografer og det øvrige udstyr, men må acceptere de takografer og det øvrige udstyr, som typegodkendes.*

*Såfremt fabrikater udvikler deres udstyr således, at der ikke kan anvendes samme testudstyr til alle fabrikater, er det desværre ikke muligt at gribe ind overfor dette, medmindre udstyret ikke lever op til forordningens krav.*

*I det omfang gennemførelsesforordningen kræver at visse arbejder skal ske i henhold til fabrikantens anvisninger, kan Danmark ikke fastsætte særlige nationale krav.*

*Det er i øjeblikket usikkert om, værkstederne får behov for flere forskellige uddannelser og testudstyr fra flere fabrikater for at kunne håndtere forskellige fabrikater af takografer. Færdselsstyrelsen følger derfor udviklingen og typegodkendelsen af de første takografer tæt med henblik på afklaring heraf.*

*Da det efter bekendtgørelsen allerede er muligt at begrænse en I-autorisation til alene at gælde konkrete fabrikater af intelligente takografer, giver bemærkningerne ikke anledning til at ændre bekendtgørelsesudkastet.*

## **9. Begrænsning i forhold til at lade arbejde udføre på egne takografer**

DTL gør opmærksom på, at der i bekendtgørelsen ikke synes at findes en begrænsning for, at en vognmand med eget værksted, evt. under selvstændigt CVR nummer, kan opnå autorisation til at arbejde med takografer. Dette betyder, at vognmanden kan lade arbejde udføre på egne køretøjer, hvilket kan medføre en risiko for manipulation af takografer.

### Kommentar:

*Det følger af gennemførelsesforordningens bilag 1C, punkt 6.1, at værkstedskort kun må udstedes til installatører og/eller værksteder, som er godkendt til aktivering og/eller kalibrering af kontrolapparater i overensstemmelse med gennemførelsesforordningen, og som, medmindre det behørigt begrundes ikke er berettiget til et virksomhedskort og hvis øvrige faglige virksomhed ikke frembyder en mulig fare for systemets overordnede sikkerhed.*

*Det er således alene muligt at udstede både virksomhedskort og værkstedskort til en virksomhed med samme CVR-nummer, når dette er behørigt begrundet. I Danmark kræver dette udstedelse af en dispensation, og der stilles i den forbindelse krav om, at værkstedskortet ikke må anvendes i egne takografer.*

*I forhold til vognmænd, der har eget værksted i et CVR nummer og vognmandsvirksomhed i et andet, er det ikke muligt at foretage denne begrænsning, da der er tale om to forskellige juridiske enheder.*

*Da begrænsningen fremgår direkte af gennemførelsesforordningen og idet Danmark ikke stiller strengere krav end i forordningen, ser Færdselsstyrelsen ikke anledning til at indsætte en yderligere i begrænsning i bekendtgørelsen.*

## **10. Kalibrering/sporbarhed**

FORCE Technology og Teknologisk Institut gør opmærksom på, at det ikke fremgår af udkastet til bekendtgørelsen, hvorledes det er tænkt at takograf-værkstederne skal opretholde metrologisk sporbarhed på deres udstyr. Hidtil har det været tilsynsvirksomhederne, der har leveret denne sporbarhed, men skal disse ikke længere være fysisk tilstede ved kontrol, er dette ikke længere muligt. Hvis udstyret ikke kalibres med sporbarhed, så giver det ikke mening at stille krav til kontroludstyr.

De gør desuden opmærksom på, at hvis der i bekendtgørelsen skrives, at udstyr til installation og kontrol af takografudstyr skal kalibreres efter leverandørens anvisninger, har leverandøren mulighed for at binde værkstedet til en service/kalibreringskontrakt ved at skrive dette i anvisningen. Da der er få leverandører af kontroludstyr til takografer, vil dette medføre mindre effektiv konkurrence. Leverandøren



vil således have en naturlig interesse i at sælge værkstedet nyt kontroludstyr i forbindelse med kalibrering – udstyr som værkstedet måske ikke reelt har behov for, eller hvor der er en ny version på vej.

Fartskriver Danmark A/S spørger til, hvorvidt der er krav til kalibrering af udstyr. Såfremt der ingen krav er, mener de, at der åbnes op for tredje landes producenter (uden for EU), med høj usikkerhed omkring målenøjagtighed m.m. Dette kan potentielt åbne op for mulighed for manipulation af takografen, hvis udstyr ikke kommer fra en godkendt producent.

#### Kommentar:

*I bekendtgørelsens bilag 1 beskrives kravene til kalibrering for de forskellige typer af takografer. Kravene til kalibrering er i overensstemmelse med takografforordningens og gennemførelsesforordningens krav, og der stilles således ikke særlige nationale regler for kalibrering.*

*Det fremgår af takografforordningens artikel 24, stk. 2b, at det er et krav for autorisation af installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter, at det udstyr, som er nødvendigt for at udføre de relevante afprøvninger og opgaver, skal forefindes.*

*I henhold til pkt. 3.12.10 i gennemførelsesforordninger skal det desuden være muligt at spore fejlagtige kalibreringer af takografer. Det er dermed et indirekte krav, at udstyret er kalibreret.*

*Det må derfor anses som et krav, at der anvendes kalibreret måleudstyr, for at kunne foretage korrekte kalibreringer og verificere disse.*

*Færdselsstyrelsen skal bemærke, at kalibreringen af udstyr ikke er en del af et tilsyn, og at kalibreringen af udstyr derfor ikke er sket som en del af tilsynsbesøgene. De virksomheder, der er godkendt som tilsynsvirksomhed, vil således fortsat kunne udføre kalibrering af udstyr, såfremt dette ikke foregår som en del af et tilsyn. Installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter kan dog også lade kalibreringen foretage af andre.*

*Da kalibrering skal ske i henhold til forordningens krav, giver bemærkningerne ikke anledning til at ændre bekendtgørelsen.*

## **BILAG 1**

Advokatsamfundet

ATL – Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening

Autobranchen Danmark

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Brancheforeningen for Industriel Teknik, Værktøj og Automation

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport, ITD

Danmarks Motor Union

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilforhandler Union

Dansk Byggeri

Dansk Erhverv

Dansk Kranforening

Dansk Maskinhandlerforening

Dansk Metal

Dansk Standard

Danske Advokater

Danske Biludlejere

Danske Busvognmænd

Danske Maskinstationer og Entreprenører

Danske Speditører

Datatilsynet

De Danske Bilimportører

Den Danske Dommerforening

DI

Dommerfuldmægtigforeningen

Domstolsstyrelsen

DTL

Erhvervsministeriet

Erhvervsstyrelsen  
Fagligt Fælles Forbund (3F)  
FDM  
Force Technology  
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport  
Forsikring og Pension  
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)  
Industriens Uddannelser  
Justitsministeriet  
KL  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Landbrug og Fødevarer  
LO  
Maskinleverandørerne  
NOAH-Trafik  
Politiforbundet  
Professionel Elektronik  
Rigsadvokaten  
Rigspolitiet  
Rådet for Bæredygtig Trafik  
Rådet for Sikker Trafik  
SMVdanmark  
Team Effektiv Regulering, Erhvervsstyrelsen  
Teknologisk Institut  
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet  
Trafikselskaberne i Danmark  
Transport DTU  
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)  
Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening  
Vejdirektoratet