

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS20000-00069
Dato: 26-05-2016

Høringsnotat

Bekendtgørelser vedrørende godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjs-tekniske område

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 3. marts 2016 sendt fem udkast til bekendtgørelser i høring, der alle vedrører en ny godkendelsesordning for prøvningsinstanser på det køretøjstekniske område. Høringslisten fremgår af Bilag 1.

Udkast til bekendtgørelserne har samtidig været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsmaterialet omfatter en helt ny bekendtgørelse:

- Bekendtgørelse om godkendelse af prøvnings- og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område

Dertil kommer konsekvensrettelser i fire eksisterende bekendtgørelser:

- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om alkoholåse, der anvendes i forbindelse med kørekort med vilkår om alkoholås
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-bus på motorvej
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer

Høringsfristen udløb den 31. marts 2016.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Bilbranchen (en del af DI), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Erhverv, Rigspolitiet, Skat, samt Taxinævnet i Region Hovedstaden.

Færdselsstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra AutoConsult, Erhvervsstyrelsen, Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI), Henning Jensen Nyhuus (konsulent for autocamperbranchen), Motorhistorisk Samråd, Tekniske Konsulenter for Vejtransport, samt Teknologisk Institut.

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

Ændringerne i de fire konsekvensrettede bekendtgørelser angår en præcisering af, hvornår dokumentation mv. kan udarbejdes af en godkendt prøvningsinstans. Der foretages endvidere et antal rettelser, der præciserer hvilke opgaver der varetages af Færdselsstyrelsen. I bekendtgørelsen om ændring af bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-bus på motorvej foreskrives et ændret Tempo 100-mærke, som bærer Færdselsstyrelsens logo.

Om bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer bemærkes desuden, at denne efterfølgende er skrevet sammen med et andet ændringsforslag til synsbekendtgørelsen, som har været i høring fra den 30. november 2015 til den 1. februar 2016. Denne høring er sket sammen med bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-kørsel med campingvogn og andet registreringspligtigt påhængskøretøj. Der henvises til høringsportalen angående listen over hørte parter og indkomne høringssvar. Færdselsstyrelsen har efter en gennemgang af disse høringssvar vurderet, at de ikke giver anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

Om bekendtgørelse om godkendelse af prøvnings- og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område skal det bemærkes, at der er foretaget en række indholdsmæssige ændringer i forhold til det udsendte udkast, dels på baggrund af de modtagne høringssvar, dels ud fra mere generelle overvejelser om prøvnings- og kontrolinstansers funktionsmåder.

2. Bekendtgørelse om godkendelse af prøvnings- og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område

Betegnelsen "anerkendt prøvningslaboratorium" m.v.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport bemærker, at det hidtil brugte udtryk "anerkendt prøvningslaboratorium" også anvendes af f.eks. SKAT i forbindelse med alternativ montering af nummerplader.

AutoConsult finder, at den organisation, som udfører prøvninger, rettelig bør betegnes som "Teknisk tjeneste", jf. Rådets direktiv 2007/46/EF og 2002/24/EF og Rådets forordning (EU) 167/2013.

Kommentar:

Bekendtgørelsen udmønter færdselslovens § 68 d, ifølge hvilken "Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om prøvningsinstanser inden for det køretøjstekniske område". For klarhedens skyld anvender bekendtgørelsen samme terminologi som loven, hvor de pågældende tjenester betegnes som "prøvningsinstanser".

Kvalifikationskrav til prøvningsinstanser

AutoConsult vurderer, at formuleringerne "svarende til" og "har et godkendt kvalitetsstyringssystem" i § 2, nr. 4, er modsatrettet. AutoConsult foreslår følgende formulering i stedet: "efterlever krav i henhold til de for den tekniske tjeneste (AP) relevante anvendelsesområder af de inspektions- prøvnings- og kalibreringsydelser, der tilbydes, i den til enhver tid gældende version af..."

AutoConsult finder endvidere, at DS/EN ISO 9001 er utilstrækkelig som kvalitetsstandard for tekniske tjenester, der udfører egentlige afprøvninger, idet denne standard ikke sikrer habilitet eller kompetencer.

AutoConsult foreslår en omformulering af § 10, stk. 2, som sikrer, at inspektionsvirksomhed henføres under DS/EN ISO/IEC 17020 (Inspektionsorganer) og afprøvende virksomhed henføres under DS/EN ISO/IEC 17025 (Prøvnings- og kalibreringslaboratorier).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har på baggrund af høringssvarene foretaget en række justeringer af bekendtgørelsen, således at kravene til prøvningsinstansernes kvalitetsstyringssystemer fremstår mere klart og sammenhængende. Bl.a. er omtalen af ISO-standarder taget ud af § 2 og i stedet samlet i en omformuleret § 10. Endvidere er ISO 9001-niveau fjernet som tilstrækkelig standard for prøvningsinstanser.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport savner reelle krav til kompetencer, kvalifikationer og habilitet hos firmaer, der søger godkendelse som prøvningsinstans. Der er i kravene henvist til 3 forskellige DS/EN ISO/IEC standarder, men kravene heri er væsentligt forskellige, og den nuværende formulering vurderes at give mulighed for etablering af prøvningsinstans uden at være i besiddelse af fornødne kompetencer, kvalifikationer og habilitet. For at undgå en udvanding af kvaliteten, sådan som man efter foreningens opfattelse har set det på synsvirkomhedernes område, efterlyses regler med større vægt på faktiske kompetencer og kvalifikationer.

AutoConsult noterer, at der i forhold til tidligere offentliggjorte tanker om krav til "Godkendt Instans" m.v. var en række formelle krav til kompetencer, uddannelse m.v. for personale, der skal udføre afprøvningsne. Der bør ifølge AutoConsult som minimum foreligge en tilhørende vejledning om, hvorledes disse forhold vægtes ved ansøgning om godkendelse.

Kommentar:

Bekendtgørelsen er nu justeret således, at prøvningsinstanser skal opfylde ISO 17020/17025 eller tilsvarende, hvilket efter Færdselsstyrelsens opfattelse sikrer, at kontrolinstanser skal lægge fornøden vægt på faglige kvalifikationer samt habilitet hos de prøvningsinstanser, de kontrollerer.

Motorhistorisk Samråd ser behov for, at de kommende prøvningsinstanser vil råde over et tilstrækkeligt vidensniveau angående historiske motorkøretøjer. Reglerne burde således opstille krav til et vist niveau af historisk viden, på samme måde som man kræver teknisk indsigt med videre.

Alternativt opfordrer Motorhistorisk Samråd til, at de nye regler til ansøgnings- og godkendelsesprocesserne tilrettes, så en paraplyorganisation som Motorhistorisk Samråd kan godkendes som prøvningsinstans.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder, at det ville være for vidtgående at stille et generelt krav til alle prøvningsinstanser om specifik viden angående historiske motorkøretøjer.

En paraplyorganisation som Motorhistorisk Samråd kan imidlertid overveje at viderebringe sin specialviden ved at etablere en eller flere samarbejdsrelationer med prøvningsinstanser, der ønsker at opbygge eller vedligeholde specialviden om historiske køretøjer.

Krav om et specifikt kvalitetsstyringssystem i § 10, stk. 1.

Teknologisk Institut finder, at det ikke bør være nødvendigt at oprette et kvalitetsstyringssystem specielt målrettet en virksomheds aktiviteter som godkendt prøvningsinstans, jf. § 10, stk. 1. Dette skyldes, at virksomheden i forvejen er dækket af et godkendt overordnet kvalitetsstyringssystem svarende til DS/EN ISO/IEC 17020 eller DS/EN ISO/IEC 17025, jf. § 2, nr. 4.

Samtidig mener Teknologisk Institut, at idet en certificeringsvirksomhed i forvejen er indblandet i form af kontrolinstans, bør prøvningsinstansens kvalitetsstyringssystem netop være certificeret, da det i forvejen er et krav at overholde kravene til certificeringen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at der ikke vil være behov for, at en prøvningsinstans opretter et mere specifikt kvalitetsstyringssystem, end hvad der følger af ISO 17020/17025 eller tilsvarende niveau. Bekendtgørelsen er justeret i overensstemmelse hermed.

Endvidere er der foretaget en stramning af reglerne om kontrolinstanser, der efter Færdselsstyrelsens opfattelse kan sikre, at prøvningsinstansernes kvalitetsstyringssystem reelt lever op til ISO 17020/17025 niveau, uanset om kvalitetsstyringssystem formelt stiller krav om "certificering".

Kvalifikationskrav til prøvningsinstansers underleverandører

AutoConsult finder, det er en interessant og meget fin formulering, at den tekniske tjeneste (prøvningsinstansen) skal råde over og kunne allokere fornødent personale, herunder eventuelt i form af underleverandører. Teksten ville efter AutoConsults opfattelse være tilstrækkelig med fuldt kvalitetsstyringssystem, jf. de standarder nævnt i § 2, stk. 4, men ved et lavere niveau (f.eks. DS/EN ISO 9001, som nævnt i § 10), vil denne formulering ifølge AutoConsult rumme for store muligheder.

I henhold til tidligere offentliggjorte tanker var det planen, at der ville være selvstændig godkendelse af underleverandører, men dette antages at være skrinlagt med denne formulering, og at den godkendte prøvningsinstans alene har ansvaret herfor. AutoConsult ser følgelig behov for, at der alene anvendes relevante standarder for kvalitetsstyringssystemer.

AutoConsult henleder desuden opmærksomheden på, at punkt 4.5.4 i DS/EN ISO/IEC 17025 medfører, at også underleverandører skal have et kvalitetsstyringssystem i henhold til samme standard.

Kommentar:

Der er nu foretaget ændringer i bekendtgørelsen, der sikrer, at prøvningsinstanser skal overholde ISO 17020/17025 eller tilsvarende niveau, hvilket efter Færdselsstyrelsens opfattelse vil sikre, at der sker fornøden kontrol med underleverandørers forhold.

Kvalifikationskrav til kontrolinstanser

Tekniske Konsulenter for Vejtransport er ikke bekendt med, om der findes kontrolinstanser på det danske marked, som kan opfylde kravet om et kvalitetssystem svarende til DS/EN ISO/IEC 17021. Man er imidlertid bekendt med, at f.eks. DANAK ikke vil kunne opfylde dette krav, og således ikke vil kunne fungere som kontrolinstans på markedet, hvilket vurderes uheldigt. Foreningen opfordrer til at tilpasse reglerne, hhv. kontakte DANAK med henblik på at finde en passende løsning.

AutoConsult bemærker, at DANAK har oplyst ikke at ville kunne fungere som kontrolinstans i henhold til nuværende formulering. Dette vurderes at være uheldigt.

Kommentar:

DANAK behøver ikke opfylde de krav, der stilles til godkendte kontrolinstanser, da DANAK vil være omfattet af bestemmelsen om akkrediteringsorganer, jf. § 8, stk. 1, nr. 1. Bekendtgørelsens § 1, stk. 3, er blevet præciseret for at gøre det tydeligt, at organisationer nævnt i § 8, stk. 1, nr. 1 og 2, ikke skal opfylde bekendtgørelsens krav til kontrolinstanser.

AutoConsult bemærker, at der er væsentlig forskel på de her anførte krav og tilsvarende krav til kontrolinstanser, som anført i synsvirksomhedsbekendtgørelsen (Bkg. nr. 724 af 24. juni 2011). Det bør ifølge AutoConsult overvejes, om kravet kan ændres således, at der alene er krav om, at kontrolinstansen har kvalitetsstyringssystem i henhold til DS/EN ISO/IEC 17000-serien. AutoConsult er bekendt med, at der på markedet findes danske kontrolinstanser, som er akkrediteret af DANAK i henhold til DS/EN ISO/IEC 17020, men som ikke har DS/EN ISO/IEC 17021, og det vurderes som unødigt udgift, såfremt der tillige skal implementeres DS/EN ISO/IEC 17021.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vurderer, at ISO 17021 er rette niveau for kontrolinstansernes kvalitetsstyringssystem henset til de opgaver, kontrolinstanserne forventes at varetage. Skulle en virksomhed, der ønsker godkendelse som kontrolinstans, gøre gældende, at man opfylder ISO

17020, og at dette ud fra en konkret vurdering kan sidestilles med ISO 17021-niveau, vil Færdselsstyrelsen vurdere den enkelte virksomhed konkret.

Øvrige justeringer, præciseringer og konsekvensrettelser

Færdselsstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget en række præciseringer og ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring. Hensynet har især været at afbureaukratisere sagsgange samt at sikre kvaliteten i prøvnings- og kontrolinstansernes arbejde.

Angående prøvningsinstanser er der især sket ændringer eller præciseringer i §§ 1, 2, 6, 7, 16, 26, 27 og 29.

Angående kontrolinstanser er der især sket ændringer eller præciseringer i §§ 13-16, 26 og 27. Der er endvidere tilføjet en ny § 17 om de kvalitetsstyringssystemer, som kontrolinstanser må godkende og efterprøve. Dele heraf fremgik tidligere af § 20.

Med henblik på at begrænse de administrative byrder er der sket ændringer i §§ 3, 12, 16 og 21

Med henblik på udenlandske godkendelser er der sket en præcisering af § 8, lige som § 18 om kontrolinstanser etableret i udlandet er udgået.

Blandt de rent sproglige rettelser er der bl.a. sket en ændring af den tidligere betegnelse "DS/EN ISO/IEC" til "ISO", uden at der herved er tilsigtet en indholdsmæssig ændring.

3. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om betingelser for Tempo 100-bus på motorvej

Henning Jensen Nyhuus, konsulent for autocamperbranchen, opfordrer kraftigt til, at man indfører en tempo-100-ordning for campingvogne og autocampere på mellem 3.500 kg og op til 7.500 kg. Han henviser til andre lande som f.eks. i Tyskland, hvor man efter godkendelse må køre 100 km/t på motorveje.

Kommentar:

Der er siden høringsperiodens udløb vedtaget en ændring af færdselsloven (lov nr. 385 af 27. april 2016), som bemyndiger Transport- og bygningsministeren til at fastsætte regler om, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at biler med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, må køre med op til 100 km

i timen på motorvej og op til 80 km i timen på andre veje end motorveje. Disse regler vil træde i kraft med virkning fra 1. juli 2016.

Der findes ikke en tilsvarende bemyndigelse fra lovgiver til at indføre en Tempo-100-ordning for autocampere på mellem 3.500 kg og op til 7.500 kg.

4. Øvrige bemærkninger

Kvaliteten af synshallernes arbejde

Tekniske Konsulenter for Vejtransport oplever, at udviklingen på synsområdet, set fra deres synspunkt, ikke bevæger sig i den rigtige retning. Foreningen oplever, at kravene for at etablere sig er for lempelige, og at der er for mange virksomheder, der etablerer synsvirksomhed med deraf følgende konkurrence. Dette medvirker efter foreningens opfattelse til, at der måske ikke længere kun konkurreres på prisen, men også hvordan der kan lempes på kvaliteten for at tiltrække kunder.

Motorhistorisk Samråd oplever, at der ikke altid er den nødvendige historiske viden om køretøjer ældre end 35 år i synsvirksomhederne, og har udtrykt bekymring herom.

Kommentar:

Lovgivningen overlader det til markeds kræfterne at regulere antallet af synshallerne og dermed konkurrencesituationens intensitet. Ud over pris/effektivitet er der også mulighed for at konkurrere på serviceniveauet i det omfang, at alle krævede kvalitetsstandarder bliver overholdt.

En intensiveret konkurrence kan bl.a. medføre et mere varieret udbud af ydelser, hvor nogle synshaller vil markedsføre sig på deres effektivitet/pris, mens andre kan finde det attraktivt at konkurrere på kvalitet og specialviden, f.eks. om historiske køretøjer.

Færdselsstyrelsen er opmærksom på kritikken og noterer sig de modtagne bemærkninger om kvaliteten af synshallernes arbejde. Færdselsstyrelsen er i aktiv dialog med branchen med henblik på at sikre kvaliteten i synsarbejdet.

Registreringsnumre for Tekniske Tjenester (AP)

AutoConsult opfordrer Færdselsstyrelsen til, at der etableres et system med registreringsnumre, der tildeles tekniske tjenester (AP) og som skal angives i alle rapporter, således at synsvirksomheden på simpel vis kan verificere, at en given rapport er udstedt af en i henhold til nærværende bekendtgørelse godkendt teknisk tjeneste (AP).

AutoConsult har i denne forbindelse fremlagt et eksempel på registreringsnumre gældende for TÜV Süd.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget opfordringen til efterretning.

Økonomiske konsekvenser

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at bekendtgørelsesudkastene medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. Konsekvenserne bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i denne vurdering.

Høringsfristen

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI) har anmodet om, at svarfrister for fremtidige høringsbreve bliver forlænget således, at alle relevante parter i forsvaret har en reel mulighed for at udføre en fundamental sagsbehandling.

AutoConsult opfordrer generelt til, at sådanne høringer udsendes med et høringsvarsel på minimum 4 uger, svarende til 20 arbejdsdage. Den givne høringsfrist finder AutoConsult betydeligt kortere, idet påskeugen (6 dage) ikke bør tælles med.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen tilstræber en høringsfrist på mindst 4 uger, sv.t. 20 arbejdsdage, men forbeholder sig mulighed for at fastsætte en kortere høringsfrist, hvis konkrete forhold taler herfor.

I den konkrete situation har høringsperioden været fastsat til 4 uger, som har omfattet 3 påskehelligdage. Dermed blev høringsfristen på i alt 17 arbejdsdage, hvilket kun er uvæsentligt kortere, end hvad styrelsen normalt tilstræber.

Ros for reguleringsinitiativet

Tekniske Konsulenter for Vejtransport ville som udgangspunkt gerne rose arbejdet med at "rydde op" på området.

Bilag 1

AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)

AutoBranchen Danmark

Bilbranchen

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITD

DANAK

Danmarks Motor Union

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bil-Forhandler Union

Dansk Erhverv

Dansk Industri

Dansk Kranforening

Dansk Metal

Dansk Standard

Dansk Taxi Råd

Dansk Transport og Logistik - Danske Vognmænd

Danske Advokater

Danske Busvognmænd

Danske Maskinstationer og Entreprenører

Danske Motorcyklister

Danske Regioner

Dansk Sidevogns Klub

De Danske Bilimportører

Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond (DANAK)

DI Transport

DTL KranBlok

DTU Transport

Erhvervsstyrelsen

ERFAGruppen-bilsyn

Fagligt Fælles Forbund, 3F

Forenede Danske Amerikanerbilklubber, FDA

Forenede Danske Motorejere, FDM

Foreningen af Vognimportører i Danmark

Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Forsvarets Materieltjeneste
Frie Danske Lastbilvognmænd
Justitsministeriet
Kommunernes Landsforening
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Landsorganisationen I Danmark, LO
MC-Touring Club
Motorcykel Importør Foreningen
Motorcykel-Forhandler Foreningen
Motorhistorisk Samråd
NOAH-Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Rigspolitiet
Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, SKAD
SKAT
Taxinævnet i Region Hovedstaden
Teknologisk Institut
Trafikselskaberne i Danmark