

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2022-264105
30-05-2023

Høringsnotat

Bekendtgørelse om autorisation til installering, eftersyn, kontrol og reparation af takografer

Færdselsstyrelsen har den 31. marts 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om autorisation til installering, 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 3. maj 2023.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: 3F Transport og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra DTL - Danske Vognmænd, Teknologisk Institut og Bilbranchen.

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. Færdselsstyrelsen skal bemærke, at bekendtgørelsen alene ændrer i §§ 1-3, 6, 8-11, 14-16, 20-21 og 26-31, hvorfor høringssvar med forslag til materielle ændringer vedrørende andre bestemmelser end disse ikke vil blive refereret nedenfor.

1. Generelle bemærkninger

DTL bemærker, at de hilser forslaget velkomment. De foreslåede forenklinger af autorisationsordningerne m.v. vil angiveligt få positiv betydning for driften af værkstederne. Forslaget må derfor anses at ville komme den samlede transportbranche til gode.

Bilbranchen bemærker, at de undrer sig over Færdselsstyrelsens henvisning til branchens erfaringer og ønsker i høringsbrevet, da mærkeværkstederne ikke tidligere er blevet inddraget.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kendskabet til branchens erfaringer og ønsker stammer fra styrelsens tilsynsbesøg, og via tilsynsvirksomhederne som har tæt kontakt til værkstederne, herunder også mærkeværkstederne.

2. Autorisationstyper

Bilbranchen bemærker, at de forstår hensynet med de foreslåede ændringer i autorisationerne til virksomheder, der alene ønsker at have autorisation til at arbejde med digitale og intelligente takografer, men ikke analoge takografer. Analoge takografer findes imidlertid fortsat i lastbilerne, om end dette betragtes i et begrænset omfang. Dermed vil antallet af værksteder, der arbejder med analoge takografer udfases over de kommende år. Bilbranchen foreslår, at der holdes fast i en kombineret autorisation, hvor værksteder som ønsker at arbejde på alle tre typer af takografer fortsat kan autoriseres under samme autorisation, ligesom I-autorisationen fungerer i dag. Bilbranchen foreslår, at A-autorisation omfatter analoge takografer, D-autorisation omfatter digitale og intelligente takografer og I-autorisation omfatter analoge, digitale og intelligente takografer.

Teknologisk Institut bemærker, at I-autorisationen bør forblive en I-autorisation, som gælder for alle takografter der er på markedet. Så forbliver plombeværktøjet også uændret.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at et af formålene med den nye bekendtgørelse er, at A-autorisation fremadrettet bliver et tilvalg i stedet for obligatorisk. Dette er baggrunden for, at den nye bekendtgørelse er opdelt i henholdsvis A- og I-autorisation.

Et værksted kan fortsætte uændret med sin nuværende D-autorisation (som omfatter analoge og digitale takografer) eller sin nuværende I-autorisation (som omfatter analoge, digitale og intelligente takografer). Disse autorisationer forbliver gyldige (tidsubegrænset) i medfør af bekendtgørelsens § 28, stk. 1.

Værkstedet kan også vælge at overgå til den kommende I-autorisation ved den forenkledte ansøgningsproces i § 29, hvorefter værkstedet ikke længere er autoriseret til at arbejde på analoge takografer.

Endeligt kan et værksted som måtte ønske at overgå til eller få både en A- og en I-autorisation efter den nye bekendtgørelse ansøge herom i medfør af § 8. Værksteder, som både A- og I-autoriseres efter den nye bekendtgørelse, vil alene have ét autorisationsbevis, med ét autorisationsnummer og ét sæt plombeværktøj.

Værksteder, der alene søger (og meddeles) A-autorisation efter den nye bekendtgørelse, får et autorisationsbevis med et autorisationsnummer med bogstavet A (DK XXX-A). Værksteder, der alene søger (og meddeles) I-autorisation, får et autorisationsbevis med et autorisationsnummer med bogstavet I (DK XXX-I), mens værksteder der søger (og meddeles) både I-autorisation og A-autorisation, også får et autorisationsbevis med et autorisationsnummer med bogstavet I (DK XXX-I).

På autorisationsbeviser, hvor værkstedet både er I- og A-autoriseret, vil det fremgå, at værkstedet er autoriseret i begge dele.

3. Tidsbegrænsning

Bilbranchen bemærker, at de bakker op om forslaget om at fjerne tidsbegrænsningen på autorisationen, da det oftest er forbundet med unødvendig ekstra administration, men uden praktisk betydning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer, at Bilbranchen er positiv over for at tidsbegrænsningen på autorisationer fjernes.

4. Forenklet ansøgningsproces

Bilbranchen bemærker, at der lægges op til en overgangsperiode med en forenklet ansøgningsproces for I-autoriserede værksteder, som ikke længere ønsker A-autorisation. Denne overgangsordning bør finde sted på tværs af alle nuværende autorisationer, herunder dem som fortsat ønsker A-autorisation. Dette gælder særligt alle mærkeværksteder, idet de som del af deres mærketilknytning skal kunne servicere alle typer af takografer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at et værksted kan fortsætte uændret med sin nuværende D-autorisation (som omfatter analoge og digitale takografer) eller I-autorisation (som omfatter analoge, digitale og intelligente takografer). Disse autorisationer forbliver gyldige (tidsbegrænset) i medfør af bekendtgørelsens § 28, stk. 1. Hensigten med § 28, stk. 1, er bl.a., at sikre at de værksteder, som ønsker at beholde deres nuværende autorisation ikke skal foretage sig noget.

Formålet med den forenkledte ansøgningsproces er at lette den administrative byrde for de virksomheder, der ikke ønsker A-autorisationen.

5. Ét autorisationsnummer

Bilbranchen opfordrer kraftigt til, at de virksomheder der vælger flere autorisationer fortsat, har mulighed for at være autoriseret med ét autorisationsnummer og ét sæt plombeværktøj. I modsat fald er Bilbranchen bekymret for, at det vil øge administrationsomkostningerne i virksomhederne.

Teknologisk Institut bemærker, at der kun bør være én autorisation per virksomhed, da virksomheden ellers skal håndtere to sæt plombeværktøj og bruge det rigtige til den rigtige type af takograf. At virksomheden skal have to licenser til deres dokumentationsprogram (Cito2 eller VDO-tablet) for at kunne håndtere to autorisationer og udskrive installationsmærkatet, dette vil øge omkostningerne for virksomheden, og igen skal de bruge det rigtige dokumentationsprogram til den rigtige type takograf. Endeligt vil det medføre, at der skal udføres to skrivebordstilsyn per virksomhed, dette vil også bidrage til at øge virksomhedernes omkostninger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der fortsat kun vil være ét autorisationsbevis, ét autorisationsnummer og ét sæt plombeværktøj, uanset om værkstedet har en eller to autorisationer. Det vil fremgå af værkstedets autorisationsbevis om værkstedet er A-autoriseret, I-

autoriseret eller både I- og A-autoriseret. Den nye bekendtgørelse medfører ikke, at værksteder skal have to licenser til deres dokumentationsprogram eller have foretaget to skrivebordstilsyn.

6. Færdselsstyrelsens kontrol ifm. ansøgning om autorisation

Bilbranchen bemærker, at de bakker op om, at det er Færdselsstyrelsen som foretager kontrol af udstyr i forbindelse med ansøgning om autorisation. Dette vil sikre, at der er de påkrævede tekniske foranstaltninger hos autoriserede virksomheder, hvilket vil mindske risikoen for snyd.

Teknologisk Institut bemærker, at Færdselsstyrelsen bør benytte sig af de godkendte tilsynsvirksomheders erfaring og viden om udstyr til at udarbejde en godkendelsesrapport, da det vil forkorte sagsbehandlingstiden og sikre at kvalitetsledelsessystemet er ajourført. Derfor foreslås det, at tilsynsvirksomheder skal udarbejde en godkendelsesrapport om opfyldelse af kravene i § 2, stk. 2, nr. 1-2, og vedrørende kvalitetsledelsessystem.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at når opgaven med at sikre, at værkstederne har det nødvendige udstyr hjemtages, så indgår denne kontrol sammen med den øvrige behandling af ansøgningen om at blive autoriseret i en samlet proces. Da autorisationerne ikke længere skal fornyes hvert 5. år, vurderer Færdselsstyrelsen at det drejer det sig om 5 til 10 ansøgninger om autorisation årligt. Færdselsstyrelsen forventer ikke, at hjemtagningen vil forlænge sagsbehandlingstiden.

7. Tilsyn

Teknologisk Institut bemærker, at det ønskes at udføre tilsynet i virksomheden, da det alene fremgår af takografforordningens artikel 24, stk. 3, at medlemsstaterne *kan* foretage disse tilsyn uden at gennemføre et besøg på stedet. Dermed tillader forordningen også, at tilsynet kan udføres på virksomhedens adresse. Derudover er det et ønske, at rapporten, som udarbejdes i forbindelse med 2-års tilsynet, må sendes til virksomheden i kopi samtidig med, at den sendes til Færdselsstyrelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de nærmere krav til tilsyn følger af takografforordningens artikel 24, stk. 3. Det fremgår således af forordningen, at de pågældende tilsyn kan foretages uden at gennemføre et besøg på stedet.

I forhold til gennemførelse af tilsynet 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.

Tilsynsvirksomhederne skal sende den udarbejdede tilsynsrapport til Færdselsstyrelsen, da rapporten udarbejdes som led i myndighedsudøvelsen. Færdselsstyrelsen sender rapporten til virksomheden efter endt sagsbehandling sammen med et følgebrev.

8. Servicebil

Bilbranchen bemærker, at det er positivt, at Færdselsstyrelsen har konkretiseret kravet ved arbejde fra servicebil, hvor autorisationsbevis eller kopi heraf skal medbringes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer, at Bilbranchen er positiv over for, at kravene ved arbejde fra servicebil præciseres.

9. Takograffabrikater

Bilbranchen bemærker, at det bekymrer dem, at Færdselsstyrelsen vil fjerne kravet om uddannelse i takograffabrikater. Der er i dag ganske få fabrikater af takografer, og nye finder vej til det danske marked med års mellemrum, med det lave antal fabrikater, er det meget begrænset hvor byrdefuldt kravet er. Bilbranchen vurderer, at der vil være en risiko for at uddannelsesstederne vil låse sig fast på et bestemt fabrikat. Dette har stor betydning for de takografer som de underviste deltagere vil prioritere i deres virksomheder efterfølgende. Derudover opleves der stadig mindre forskelle på tværs af de eksisterende fabrikater, som er vigtige for reparatører m.fl. at kende til ifm. deres arbejde.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de forskellige fabrikater af intelligente takografer er så ens, at det er unødigt byrdefuldt for de autoriserede værksteder at skulle sikre særlig uddannelse i hvert enkelt fabrikat.

Uddannelsesstederne skal undervise i reglerne for hvordan installation, reparation og det lovpligtige 2-års eftersyn udføres. Færdselsstyrelsen deler ikke Bilbranchens bekymring for at uddannelsesstederne vil låse sig fast på et bestemt fabrikat, det sikres desuden i forbindelse med Færdselsstyrelsens godkendelse af uddannelsesstederne, at der under uddannelsen undervises bredt i de forskellige fabrikater af intelligente takografer, således mekanikerne er tilstrækkeligt uddannet.

På tidspunktet for udstedelsen af bekendtgørelse nr. 1318 af 22. november 2018 om autorisation til installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer var de tekniske informationer om de forskellige fabrikater af intelligente takografer ikke tilgængelige, så det var ukendt, hvor forskellige de ville være, hvilket er baggrunden for, at der blev indsat krav om uddannelse i de enkelte fabrikater. Det har vist sig, at forskellen i fabrikaterne af intelligente takografer ikke er større end de tilsvarende for fabrikaterne af digitale takografer.

10. Kvalitetsledelsessystem

Bilbranchen bakker op om præcisering af kravene til kvalitetsledelsessystemer, da det til tider har givet anledning til tvivl om fortolkningen ved uanmeldte kontroller. Bilbranchen håber derfor

samtidig, at Færdselsstyrelsen vil benytte lejligheden til at ensarte kontrollen af kvalitetsledelsessystemer i modsætning til kontrollen i dag.

Teknologisk Institut bemærker, at udstyr til at kalibrere takografer med, bør registreres i kvalitetsledelsessystemet. Virksomheder bør beskrive hvilke takografter de har udstyr til at udføre autoriseret takografarbejde på. Derudover bør virksomhederne skulle beskrive, hvilken uddannelse til takografter, den enkelte mekaniker her.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de uanmeldte tilsyn er stikprøvekontroller, hvor Færdselsstyrelsen fra tilsyn til tilsyn har forskellige indsatsområder. Indsatsområderne kan være virksomhedens kvalitetsledelsessystem, men der kan også være andre fokusområder.

Vedrørende Teknologisk Instituts bemærkninger til kvalitetsledelsessystemet, så er Færdselsstyrelsen i gang med at udarbejde en vejledning i forhold til kravene til værkstedernes kvalitetsledelsessystem.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
ATAx Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
BilsynsBranchen.dk
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
FDParts A/S
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik
Teknologisk Institut
Trafikstyrelsen
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Vejdirektoratet