

From: Ole Kirkelund <oki@mobility.dk>
Sent: 26-11-2025 09:33:21 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>
Subject: Høringssvar - Bek. om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (j.nr. 2024-893360)
Attachments: Høringssvar - NIV-bekendtgørelse (Sagsnr. 2024-893360).pdf

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar (j.nr. 2024-893360) til:

Høring over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (NIV-bekendtgørelse)

Mobility Denmark fremsender hermed høringssvar til ovennævnte høring.

Bemærk, at vi parallelt med høringen vil orientere Transportministeriet om baggrunden for høringssvaret og de synspunkter, som vi fremsætter heri.

Høringssvaret er vedlagt (pdf).

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

MOBILITY DENMARK

Telefon +45 23 23 25 20
E-mail oki@mobility.dk

Mobility Denmark | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117
| www.mobility.dk

21. november 2025.

Til Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Høringssvar (sagsnummer 2024-893360) til høring over:

Udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (NIV-bekendtgørelsen)

Mobility Denmark fremsender hermed høringssvar til ovennævnte høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (NIV-bekendtgørelsen).

Indledende bemærkninger

Indledningsvist vil vi gerne kvittere positivt for, at Færdselsstyrelsen med dette udkast til ændring af NIV-bekendtgørelsen forlænger overgangsperioden til det den nye digitale ansøgningsprocedure således, at digital ansøgning via den nye ansøgningsportal først bliver obligatorisk fra og med den 1. juli 2026 i stedet for allerede 1. januar 2026.

Vi noterer samtidig, at NIV-bekendtgørelsens ikrafttrædelse er udskudt fra 1. juli 2025 til 1. januar 2026.

Vi er glade for, at Færdselsstyrelsen dermed har anerkendt de mange bekymringer fra både vores medlemmer, lastbilimportørerne, og fra opbyggerne, som er fremkommet i forbindelse med Færdselsstyrelsens løbende orientering om den nye digitale ansøgningsprocedure.

Set fra Mobility Denmarks synspunkt skal bekymringerne ses i lyset af, at den digitale portal for NIV-ansøgningerne først blev tilgængelig for brugerne den 31. oktober 2025 og derefter præsenteret på et fysisk møde for hhv. opbyggerne og vores medlemmer den 6. november 2025 i Middelfart.

På baggrund af erfaringerne herfra og tilbagemeldinger fra vores medlemmer, der deltog på mødet den 6. november, ser vi imidlertid fortsat problemer med centrale bestemmelser i NIV-bekendtgørelsen og den praktiske implementering og anvendelse af den digitale portal til NIV-ansøgninger.

Vi finder det derfor nødvendigt, at Færdselsstyrelsen ændrer NIV-bekendtgørelsen og den digitale ansøgningsportal, så den bliver anvendelig i praksis. Baggrunden herfor er forklaret nærmere nedenfor.

Grundlæggende består udfordringerne med NIV-bekendtgørelsen og den digitale portal til ansøgningerne i følgende:

- At ansøger/fremstillinger pålægges ansvaret for hele den samlede dokumentation for det færdige køretøj – herunder upload af dokumentationen, hvorfor den administrative byrde og tidsforbruget for ansøger bliver uforholdsmæssig stor.
- At ingen af vores medlemmer, som typisk kun leverer basiskøretøjet med "CoC incomplete", kan påtage sig ansvar for dokumentation af opbygningen og stå som ansøger. Det kan kun være opbyggernes ansvar (fabrikanten i sidste etape).
- At den digitale ansøgningsproces ikke muliggør en praksis med parallel upload af og ansvarsfordeling for dokumentation fra hhv. leverandørerne af basiskøretøjet (vores medlemmer) og opbygningen (opbyggerne), hvorefter den samlede dokumentationspakke foreligger digitalt, når ansøger/fremstiller møder i synshallen med køretøjet.

Baggrund:

Ændringerne i høringsudkastet består udover en række opdateringer i overensstemmelse med de øvrige ændringer, der forventes gennemført på godkendelses- og synsområdet (konsekvensrettelser), i en forlængelse af overgangsperioden for, hvornår anvendelse af den nye digitale ansøgningsprocedure bliver obligatorisk.

Der er tale om en udsættelse af fristen for obligatorisk anvendelse af den digitale ansøgningsprocedure fra 1. januar 2026 til og med 30. juni 2026.

Forlængelsen kommer på baggrund af en længere dialog med Færdselsstyrelsen forud for høringen om vores bekymringer for både den IT-mæssige implementering og den administrative byrde, der påhviler dén, der står som ansøger. Begge dele er afledt af, at NIV-bekendtgørelsen tildeler hele ansvaret for den samlede dokumentationspakke, der skal indgå i godkendelse af det færdige køretøj til ansøgeren / den der fremstiller køretøjet til syn og godkendelse.

Desuden havde vi påpeget, at den digitale portal til ansøgningerne på intet tidspunkt før høringen var blevet gjort tilgængelig for brugerne, hvorfor ingen potentielle ansøgere havde haft mulighed for at danne sig et indtryk af portalen. Portalen var først tilgængelig ultimo oktober 2025, hvorefter Færdselsstyrelsen kunne demonstrere den ved et fysisk møde (for hhv. opbyggerne og vores medlemmer) i Middelfart den 6. november 2025.

Dette var således første gang vores medlemmer og opbyggerne kunne danne sig et nærmere indtryk af den digitale ansøgningsproces.

Mobility Denmark har efterfølgende konsulteret vores medlemmer, som leverer nye basiskøretøjer, der gennemgår opbygning og derfor skal have national individuel

godkendelse. På baggrund af tilbagemeldingerne blandt vores medlemmer er **konklusionerne** i hovedsagen nedenstående:

Ansvar og dokumentation jf. NIV-bekendtgørelsen og Færdselsstyrelsen vejledende materiale:

NIV-bekendtgørelsens §§ 6-8 (både den gældende og høringsudkastet) mangler en klar afgrænsning og fordeling af ansvaret for dokumentationen af de forskellige dele og komponenter mv, der indgår i godkendelse af det færdige køretøj, og tildeler i stedet hele ansvaret til ansøger.

Det tilgængelige vejledningsmateriale til NIV-bekendtgørelsen indikerer derimod, at hver enkelt bidragsyder til det endelige køretøj KUN har ansvar for dokumentation af de dele, som de hver især har leveret/monteret på køretøjet, når det fremstilles til syn.

Dette harmonerer ikke med selve bekendtgørelsen herunder særligt §§ 6 og 8, der uændret er affattet således:

"§ 6. Til brug for ansøgning om national individuel godkendelse af nye etapevist færdiggjorte komplette køretøjer er fabrikanter i alle etaper af opbygningen af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, efter anmodning fra ansøger, forpligtede til at udlevere godkendelser og oplysninger, der dannede grundlag for godkendelse af forudgående etaper af opbygningen."

"§ 8. Ansøger skal udfylde alle relevante felter i ansøgningen, herunder fabrikantattesten, og vedlægge al relevant dokumentation, herunder tekniske oplysninger om køretøjet og liste over retsakter eller alternative nationale tekniske krav, som køretøjet opfylder."

Selvom der kun kan være én ansøger/fremstiller, bør det ikke samtidig medføre, at ansvar for hele dokumentationen af det færdige køretøj også påhviler ansøger/fremstiller, uden hensyn til om denne kun har bidraget med basiskøretøjet, opbygningen eller begge dele.

- Der bør være samme ansvarsfordeling som ved den nuværende "analoge" ansøgningsproces, og den digitale håndtering af dokumentation bør IKKE medføre, at hele ansvaret samles hos én part – ansøgeren. Den digitale løsning muliggør tværtimod, at hver bidragsyder til opbygningen (via MitID Erhverv) entydigt kan identificeres og tildeles dokumentationsansvar for de dele, som hver især har bidraget med.
- Ansøgerrollen bør derfor afgrænses nærmere i bekendtgørelsen således, at det (mere snævert) består i at sikre, at dokumentationspakken er komplet/fyldestgørende ved den endelige fremstilling af køretøjet til syn.

Ovenstående udfordringer gør sig primært gældende ved etapevis godkendelse, som er den typiske situation, hvor vores medlemmer leverer basiskøretøjet og et CoC incomplete.

Som udgangspunkt ser vi ingen problemer med forpligtelserne i § 6 til at levere og tage ansvar for den nødvendige dokumentation for de dele vores medlemmer har leveret, og som udgør deres bidrag til det endelige køretøj – dvs. typisk et CoC incomplete.

Problemet består i, at både leverance og ansvar for dokumentationen i alle etaper jf. § 8 herefter samles hos ansøger / fremstiller ved synet. Derfor er der behov for, at bekendtgørelsen tydeliggør en afgrænsning mellem ansvaret for at levere dokumentationen jf. § 6 og selve ansvaret for ansøgningen jf. § 8.

Dette forudsætter efter vores vurdering, at den digitale portal (anvist i § 7) muliggør opfyldelse af forpligtelserne jf. § 6 ved "parallel" upload af dokumentationen for den etape, der er relevant for de respektive etaper.

Med den aktuelle udformning af den digitale portal er dette imidlertid ikke muligt, hvorfor den både juridisk og økonomisk/praktisk forhindrer, at vores medlemmer kan påtage stå som ansøgere.

Økonomiske og administrative konsekvenser for Mobility Denmarks medlemmer:

Med ansvarsfordelingen og ansøgers rolle jf. den gældende NIV-bekendtgørelse vil bilimportøren som leverandør af basiskøretøjet stå med ansvaret for hele dokumentationen af det færdige køretøj. Dette er hverken juridisk eller økonomisk/praktisk muligt.

- Juridisk er det umuligt at attestere, underskrive eller på anden vis påtage sig ansvar for opbygningen eller dele monteret på det færdige køretøj, som man ikke selv har leveret eller monteret. Det ville i praksis medføre, at bilimportøren selv ville skulle foretage en fysisk inspektion ("før-syn"), for at sikre sig mod at overtræde straffelovens forbud mod at give oplysninger, som man ikke har viden om, til offentlige myndigheder.
- Økonomisk/praktisk er det også umuligt at indtaste/"uploade" og kontrollere al dokumentation, der indgår i den digitale ansøgning, uafhængigt af eget bidrag/leverance til det færdige køretøj.

Vi vurderer, at tidsforbrug/omkostningerne for erhvervslivet langt overstiger vurderingen (under 4 mio. kr.) foretaget af Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) og som udgør en forudsætning for, at der ikke er foretaget en nærmere kvantificering af omkostningerne for erhvervslivet.

- Digital upload af dokumentation og af IVI/eCoC bør kunne anvendes i videst muligt omfang. Upload af IVI/eCoC skal (optionelt) kunne anvendes fra og med 1.

september 2025 og bliver obligatorisk pr. 5. juli 2026. Digital NIV-ansøgning bør ikke være obligatorisk før disse betingelser er opfyldt i fuldt omfang.

Efter vores vurdering bør der ikke være IT-tekniske forhindringer for parallel upload af dokumentation og dermed sikre en klar ansvarsfordeling mellem de forskellige aktører og bidragydere til det endelige køretøj – tværtimod.

I kraft af log-in med MitID Erhverv vil det netop være muligt at registrere og dermed tildele individuelt ansvar for dokumentation til alle, der leverer eller monterer dele på det endelige køretøj, der skal fremstilles ved syn.

Dokumentationen for de dele, der er monteret på basiskøretøjet, bør altså være leverandørens/opbyggerens ansvar, uanset hvem der er ansøger. Ansøgers/fremstillers ansvar bør alene være, at det samlede dokumentationsgrundlag ("den digitale pakke") er komplet ved gennemførelsen af synet.

Konklusion:

Ovenstående overvejelser bør føre til en yderligere udsættelse af den obligatoriske anvendelse af den digitale ansøgningsprocedure med mindre de ekstra administrative/økonomiske byrder kan elimineres og dokumentationsansvaret afgrænses tilstrækkeligt - umiddelbart.

Hvis NIV-bekendtgørelsen og overgangsordningen fastholdes uændret, risikerer den at sætte en stopper for national individuel godkendelse af nye køretøjer i hvert fald med medvirken af Mobility Denmarks medlemmer.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

MOBILITY DENMARK

Telefon +45 23 23 25 20
E-mail oki@mobility.dk

Mobility Denmark | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117
www.mobility.dk

Færdselsstyrelsen
Att.: Lise Sode
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 26. november 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 29. oktober 2025 og takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Dansk Erhverv noterer sig, at Færdselsstyrelsen parallelt med nærværende høring har sendt en række andre udkast til bekendtgørelser på synsområdet i høring (i alt fem høringer)¹.

Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til høringen, men vi noterer os, at formålet med bekendtgørelsesudkastet er at opdatere reguleringen i overensstemmelse med de øvrige ændringer, der forventes gennemført på synsområdet, samt at forlænge overgangsperioden i forbindelse med implementeringen af de nye regler om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer m.v.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

¹ <https://www.fstyr.dk/nyheder/2025/okt/hoering-over-syv-udkast-til-bekendtgørelser-paa-syns-og-godken-delsesomraadet>

From: Finn Bjerremand <fba@dtl.eu>
Sent: 26-11-2025 18:56:46 (UTC +01)
To: LSOD@fstyr.dk <LSOD@fstyr.dk>
Cc: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>; Ove Holm <oho@dtl.eu>; Finn Bjerremand <fba@dtl.eu>
Subject: Sagsnr.: 2024-893360 29-10-2025 NIV Høringssvar til over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Kære Lisa Sode

DTL Danske-Vognmænd takker for modtagelsen af

Høring over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Vi har ingen kommentar til denne høring.

De bedste hilsner

Finn Bjerremand
Teknisk konsulent

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, mezz.
1270 København K.
fba@dtl.eu
Tlf.: +45 7015 9500
Direkte: +45 4096 1611



Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Dato: 25-11-2025

Høringssvar er sendt til: info@fstyr.dk

Cc. til: lsod@fstyr.dk

J.nr. 2024-893360 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

ITD kvitterer for den fremsendte høring og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

ITD opfordrer til, at overgangsperioden i bekendtgørelsens § 34, stk. 5, forlænges med 12 måneder, så nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer m.v. kan godkendes efter både nye og gamle regler frem til den 31. december 2026.

Det er vigtigt, at der er tilstrækkelig tid til at omstille sig til de nye godkendelsesprocedurer. ITD er gjort bekendt med, at aktører med en central rolle i godkendelsesprocessen vurderer, at en forlængelse af overgangsordningen på kun seks måneder alt andet lige vil være for kortfristet.

Godkendelsesdokumenter tilhørende nationalt individuelt godkendte køretøjer bør forblive lettilgængelige for køretøjsejeren, ligesom det i dag er muligt og simpelt at hente en digital G-erklæring via Færdselsstyrelsens hjemmeside. Køretøjsejeren bør have samme adgang til godkendelsesdokumenter som den anmeldende part.

ITD opfordrer fortsat til, at der holdes et skarpt øje med, at omkostninger, administration og tidsforbrug i forbindelse med den samlede godkendelsesproces ikke forøges væsentligt. Det er for vognmandsbranchen særdeles vigtigt, at godkendelsen af et nationalt individuelt opbygget køretøj fortsat fungerer smidigt og uden fordyrende elementer sammenlignet med de nuværende forhold.

ITD repræsenterer en bred kreds af medlemsvirksomheder, der løbende får specialopbygget og individuelt tilpasset et betydeligt antal køretøjer til forskelligartede transportopgaver. Det er afgørende, at vognmænd ikke af udbuds- og økonomiske årsager begrænses til at investere i standardkøretøjer med begrænsede egenskaber, som ikke opfylder vognmændenes krav og ikke kan tilpasses til virksomhedernes øvrige transportudstyr og redskaber. Derfor er det vigtigt, at det sikres, at anmeldere (primært producenter/opbyggere) og synsvirksomheder rent administrativt let kan overskue og håndtere anmeldelses- og godkendelsesprocessen.

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

From: Jens Groot <fdl@fdl-vm.dk>
Sent: 25-11-2025 10:28:38 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (j.nr. 2024-893360)
Attachments: 2025-11-25- Individuel godkendelse af nye motorkøretøjer Frie Danske Lastbilvognmænd FDL.pdf

Frie Danske Lastbilvognmænd FDL (j.nr. 2024-893360)

Svar: Høring over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (j.nr. 2024-893360)

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** har fulgt arbejdet med NIV godkendelser og de forudgående tiltag på dette område. Nu træder NIV i kraft, og **FDL** er overhovedet ikke imponeret over det fremviste foreløbige matereale resultat.

Branchen udskifter nu Typegodkendelser, Godkendelseserklæringer på 2 sider med detaljeret tekniske detaljer på hvert enkelt køretøj, og det bliver nu udskiftet til over 20 sider med uklare tekniske detaljer, og især oplysninger som ikke er brugbare på det enkelte køretøj.

NIV er meget bureaukratisk.

Det er blevet oplyst, at der ikke er en database ved NIV godkendelser, som kendes ved databasen med Typegodkendelser. Det er og bliver et problem, ligesom det er et problem at CoC dokumenter ikke er tilgængelige ved Færdselsstyrelsen!

Det oplyses ydermere at "Dokumentportalen" stadig skal anvendes ved NIV registreringer, når køretøjet påkræver dette.

Dokumentportalen fungerer ikke, det er en portal uden opsyn og kontrol, uden tilgang for ejer og bruger af køretøjerne, ej heller af synshallerne.

Dokumentportalen skal revurderes og forbedres.

Der skal ikke kontrolleres bremses på bremsesuldefelt ved NIV registreringer, det skal godkendes ved en bremseberegning, som ingen i synsbranchen kender noget til!

NIV godkendelse er IKKE gangbar for trafiksikkerheden.

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** har store bekymringer på vognmændenes vegne, ved igangsætning af NIV.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen



Kontorleder FDL / Jens Groot
Teglbackvej 8
8361 Hasselager
Tlf. 86 88 05 44
Mobil: 40 57 05 44
fdl@fdl-vm.dk
www.friedansklastbilvognmaend.dk

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 31-10-2025 10:23:55 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>; Line Margrethe Abildgaard <lmab@fstyr.dk>
Subject: Høring; 2024-893360 - NIV-bekendtgørelsen

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.

Køretøjsopbyggerne skal dog benytte lejligheden til igen at udtrykke stor tilfredshed med Færdselsstyrelsens store imødekommenhed overfor branchen, der lige aktuelt giver sig udtryk i den forlængede overgangsperiode. Tak for det.

Med venlig hilsen



**Køretøjsopbyggerne
under Dansk
Bilbrancheråd**

☎ +45 4399 6633

✉ info@dbr.dk

🖱 www.dbr.dk

Johanne Berner Hansen

*Sekretariatsleder,
advokat (H), mediator*

+45 2241 5103

jbh@dbr.dk

Kirkevej 1-3, 4 - 2630
Taastrup

*Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 43 15 54 90
For vores privatlivspolitik se [her](#).*

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe



Køretøjsbygger og Autoskade
Branchen i Danmark
Est. 1907

30. oktober 2025

Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om national individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil - Sagsnr.: 2024-893360

Vi takker for den af styrelsen fremsendte høring og har følgende kommentarer:

Det er glædeligt, at styrelsen forlænger fristen til 30. juni 2026, for bedre at kunne afprøve og opdatere det af styrelsen udarbejdede program for opbyggere til registrering/ansøgning af NIV-køretøjer.

Vi i SKAD er generelt glade for den åbne og informative dialog med styrelsen ifm. implementeringen af de nye NIV-regler og DfK. Det ønsker vi sige en stor tak for. Hovedformålet med de nye NIV-regler er jo efter vores opfattelse, at sikre, at danske opbyggervirksomheder fortsat har mulighed for at levere national godkendte opbyggede køretøjer til danske kunder.

Prøvningsinstans

Som tidligere nævnt, så opfordrer vi styrelsen til, at opdele godkendelsesområderne i segmenter, hvorefter disse kan udbydes til interessenter, der kan håndtere disse, samt kan skabe en forretning af de serviceydelser, som tilbydes. Dermed kan man motivere, at flere, også enkeltpersoner (mindre virksomheder) kan byde ind. Styrelsen bør i dette tilfælde udarbejde en katalog over hvilke krav der stilles, herunder nærmere forklaringer af, hvordan man kan opnå styrelsens godkendelse. Det er generelt et problem i Danmark, at vi kun har én prøvningsinstans, hvilket gør det både dyrt og besværligt at få afprøvet ændringer på køretøjer. Dette nødvendiggør efter vores opfattelse, styrelsens særlige fokus, i særdeleshed ifm. de nye NIV-regler samt den opdaterede DfK.

Digital adgang til køretøjsrelevante dokumenter

Som fortiden har vist, så kan det være problematisk, at relevante dokumenter på papir bortkommer. I tilfælde af, at et køretøj handles brugt, som er op- eller ombygget, så vil der ved fornyet ejerskiftesyn være behov for at fremlægge godkendelsesdokumenterne, lige som vi kender det fra f.eks. syn af konstruktive ændringer på biler og motorcykler.



SMVdanmark



Da der vil være behov for, at have adgang til køretøjsrelevante dokumenter, herunder også for at kontrollere lovligheden af det brugte køretøj ved køber, så anmoder vi, at styrelsen overvejer et system, hvorved man kan enten downloade eller ansøge om modtagelse af relevant dokumentation på et bestemt køretøj.

Mange af disse dokumenter vil være køretøjsspecifikke, herunder med oplysning om stelnummer, som må anses for ikke være i strid med GDPR at udlevere.

Disse dokumenter vil være altafgørende i en brugthandel, herunder også ifm. eksport af et om- eller opbygget køretøj.

Såfremt der kan indgå GDPR-følsomme data, så vil ansøgningen kunne ske via "nuværende" ejer vha. MitID, på samme måde som det kan lade sig gøre i DMR / Dispensationer.

Dokumentation vil altid være relevant ved videresalg, eksport, ejerskifte mv. Også ved vejsidekontrol af op- og ombyggede køretøjer, er det relevant at have adgang til forskellige dokumenter, som uploades af synvirksohmheden på Færdselsstyrelsens portal. Hermed kan køretøjsejeren altid dokumentere lovligheden af op- og ombygninger, der relaterer til Færdselsstyrelsens område.

Det er vores håb om, at styrelsen kan have nytte af vores kommentarer til høringen. SKAD står gerne til rådighed for yderligere information.

Med venlig hilsen



Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523