

**Til:** Tamara Spalevic (tsp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Abid Khan (akh@abdk.dk)  
**Fra:** Christian Richter (cri@abdk.dk)  
**Titel:** journalnummer 2023 - 3343: Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer  
**E-mailtitel:** journalnummer 2023 - 3343: Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 421500)  
**Sendt:** 15-01-2025 16:50

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej Tamara.

Vi har umiddelbart ingen bemærkninger til udkastet, men vi takker for at være blevet hørt.

Med venlig hilsen



**Christian Richter**  
Kommunikations- og politisk rådgiver

AutoBranchen Danmark  
Langebrogade 3b  
1411 København K

Hovednummer: 33 31 45 55  
Mobil: 31 23 57 24  
Email: [cri@abdk.dk](mailto:cri@abdk.dk)



AutoBranchen Danmark



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## Vedr.: Høring over udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer Sagsnr.: 2023-3157

AutoConsult glæder sig over, at ministeriet med udkastet tager nogle afgørende skridt i forhold til at få strømlinet det danske godkendelsessetup for køretøjer med EU's rammeforordninger på køretøjsområdet. Som godkendt prøvningsinstans indenfor det køretøjstekniske område, følger AutoConsult regeludviklingen med spænding, og ser frem til de af loven følgende bekendtgørelser, som forventes at fastlægge detaljerne i det nye setup.

I forbindelse med den foreslåede ordning med NIV-godkendelser, opfordres der til at lægge stort fokus på at sikre, at niveauet af den krævede dokumentation bliver sikkerheds- og miljømæssigt tilfredsstillende, og at der kan sikres en ensartet håndhævelse af kravene. Det vurderes, at opgaven som fremadrettet påtænkes at påhvile synsvirksomhederne, er væsentlig forskellig fra den nuværende ordning, hvor der i langt højere grad er fokus på at sikre de fysiske forhold, og i mindre grad er tale om dokumentkontrol.

Generelt opfordres der til, at der både for national typegodkendelse og individuel godkendelse, kan udføres og benyttes afprøvning eller verifikation fra prøvningsinstans, på de områder hvor egenkontrol fra fabrikantens eller opbyggerens side, ikke findes hensigtsmæssigt. I forlængelse heraf, bør der, for så vidt angår hvilke tekniske områder der skal dokumenteres, også fokuseres på en differentiering af, om der er tale om en anerkendt fabrikant/opbygger, herunder med og uden anerkendt kvalitetsledelsessystem og "CoP" (conformity of production), eller privat/menigmand som ansøger om godkendelse.

### Konkrete bemærkninger til lovforslaget:

#### §1, pkt. 1 og 2:

Da to- og trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer også er motorkøretøjer, bør der rettelig stå "Godkendelse af motorkøretøjer, herunder to- og trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer, samt påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til brug for disse motorkøretøjer".

I modsat fald kan der herske tvivl om, hvorvidt to- og trehjulede køretøjer og traktorer ikke længere anses for motorkøretøjer. Det er i strid med den normale kategorisering af køretøjer og nok næppe meningen.

Der bør generelt set skærpes fokus på brugen af begrebet "motorkøretøjer", da det i nogle tilfælde indgår som en del af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2018/858, og i andre tilfælde dækker over den nationale definition fra Færdselsloven eller anvendelsesområdet for direktiv 2014/45/EU.

#### §1, pkt. 4:

Der savnes en entydig definition af begrebet "erhvervs køretøj". Det vurderes at være mere hensigtsmæssigt at kategorisere direkte ud fra køretøjsarter, eller kopiere definitionen fra direktiv 2014/47/EU, hvor udtrykket formodes at være taget fra.

#### §2, pkt. 1:

Der savnes en tilføjelse, der synliggør, at det formentlig er med senere ændringer/tilføjelser til det oprindelige direktiv 2014/45/EU.

**§2, pkt. 2:**

Almindeligvis skelnes der ret hårdt mellem en teknisk kontrol (foretaget af en synsvirksomhed eller tilsvarende) og en godkendelse (myndighedsudstedt). Det antages derfor, at der rettelig burde stå: "National individuel godkendelse: Godkendelse på baggrund af en tekniske kontrol af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der ikke er EU-typegodkendte.". Herved kan der også opnås konsensus med formulering i §3, pkt 5).

**§7, pkt. 1):**

Der savnes en undtagelses-henvisning til de tilsvarende køretøjer som også er omfattet af §8 pkt. 5)

**§11, m.fl.:**

Igen savnes definition af begrebet "erhvervskøretøjer"

**Kapitel 8:**

Prøvningsinstans ses ikke nævnt – og der ses ikke nogen tilsvarende formulering i Færdselslovens §68d. Skal dette ses som et udtryk for, at man ikke påtænker, at prøvningsinstanser skal have en rolle i det nye setup?

Venlig Hilsen

Kent Nielsen  
AutoConsult A/S

Transportministeriet  
Att.: Tamara Spalevic  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Den 24. januar 2025

## **Høringssvar vedr. forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer (synsloven)**

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 20. december 2025.

Et af formålene med lovforslaget er at gennemskrive gældende lov, der omfatter en række ændringslove, så synsloven er tidssvarende og i overensstemmelse med gældende EU-retsakter. Dansk Erhverv støtter dette.

### *Anerkendelse af periodiske syn foretaget i andre medlemsstater*

Dansk Erhverv er meget positiv overfor forslaget om anerkendelse af periodiske syn foretaget i andre medlemsstater.

Det foreslås, at transportministeren får hjemmel til at fastsætte regler om, at periodisk syn af dansk indregistrerede køretøjer, foretaget i andre EU-medlemsstater, kan anerkendes i Danmark.

Det fremgår, at det er hensigten, at den foreslåede bestemmelse i første omgang skal anvendes til anerkendelse af periodisk syn af påhængskøretøjer til tunge køretøjer for at lette vilkårene for transportbranchen, der opererer grænseoverskridende, da det vil forøge fleksibiliteten for transportvirksomhedernes mulighed for at tilrettelægge transporter og udlede mindre CO<sub>2</sub>, hvis de eksempelvis ikke skal køre tomme eller halvtomme sættevogne til Danmark for at overholde kravet om periodesyn.

Dansk Erhverv bakker meget op om forslaget, og er enig med Transportministeriets begrundelse for forslaget.

Synet skal udføres i overensstemmelse med reglerne i det land, hvor det er foretaget, uanset om disse regler er strengere eller lempeligere end de danske. Køretøjejereren vil have ansvaret for at skaffe dokumentation for, at synet er udført, og sikre, at denne dokumentation indberettes inden den danske frist for periodisk syn udløber. Det foreslås desuden, at danske synsvirksomheder ikke forpligtes til at tilbyde indberetning af udenlandske periodiske syn, men at det er en valgmulighed. Transportvirksomhederne skal selv indgå aftale med en synsvirksomhed i en anden EU-medlemsstat om at foretage synet og med en dansk synsvirksomhed om indberetning heraf i de danske synssystemer. Dansk Erhverv kan støtte op om denne proces.

Muligheden for gensidig anerkendelse af periodisk syn på tværs af medlemsstaterne kræver en harmonisering af reglerne på EU-plan. Der er ikke i periodesyndirektivet fastsat sådanne regler i dag. Kommissionen forventes snart at fremlægge en revision af reglerne ('roadworthiness package'). Dansk Erhverv opfordrer regeringen til at lægge vægt på, at der indføres harmoniserede regler i EU-regi. Der er et kæmpe potentiale for at effektivisere og reducere CO<sub>2</sub>-udledninger i sektoren.

*Forslagets øvrige elementer*

Med lovforslaget bliver kravet om en teknisk ansvarlig person hos synsvirksomheder afskaffet. Kravet er et rent nationalt krav, der ikke stammer fra EU-lovgivning, og hensigten er derfor at regelforenkle og afbureaukratisere området.

Med lovforslaget bliver der skabt en permanent ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer inden for rammerne af EU-forordning 2018/858. Den nuværende ordning hviler på et midlertidigt grundlag.

Dansk Erhverv kan støtte, at disse ændringer gennemføres.

Med venlig hilsen

**Kristian Baasch Pindbo**  
Fagchef for tung transport

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)  
**Titel:** Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer - journal nr. 2023-3343  
**Sendt:** 21-01-2025 17:06

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

**Emne:** Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer - journal nr. 2023-3343

Vedr.: Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer - journal nr. 2023-3343

Danske MotorCyklister, DMC, har ingen bemærkninger til ovennævnte udkast til lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Med venlig hilsen

Rolf Skovløkke  
Formand f. Danske MotorCyklister, DMC

## **Høringssvar vedr. udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer**

På vegne af brancheforeningen Danske Synsvirksomheder, hermed bemærkninger til udkastet om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Vi skal beklage det forsinkede svar herfra, og håber at vores bemærkninger kan komme i betragtning alligevel.

- Vi hæfter os ved, at der ikke, når og hvis kravet om en af Færdselsstyrelsen anerkendt teknisk ansvarlig person i en synsvirksomhed, i medfør af synsloven påtænkes indført hjemmel til sanktioner for synsmedarbejdere, der ikke er, eller ønsker at blive, (med)ejere af synsvirksomheder.  
Synsmedarbejdernes personlige ansvar for deres handlinger er dermed, så vidt vi opfatter det, fortsat kun underkastet straffelovens almindelige bestemmelser.
- Vi ønsker os en meget klar formulering af udstyrskrav ift. de enkelte synskategorier, branchens tidligere erfaringer har gjort det vanskeligt at navigere i, for den enkelte synsvirksomhed, dette vil vi gerne undgå en gentagelse af.
- Branchen er positiv overfor at kravet om en afskaffelse teknisk ansvarlig person i en synsvirksomhed. Indtil nu har det betydet at den teknisk ansvarlige person var bundet til virksomheden, hvorimod de øvrige synsmedarbejdere i praksis ville kunne arbejde i andre synsvirksomheder, og især de mindre synsvirksomheder har nydt godt af denne mulige fleksibilitet, som så i fremtiden vil være muligt for alle.  
Dette bør efter vores opfattelse klart præciseres i den kommende lov.

Med venlige hilsener

Carsten Møller, bestyrelsesformand

Danske Synsvirksomheder  
Uddannelse  
Kærsangervej 2  
DK - 8870 Langå



Mobil: 42193108  
uddannelse@danskesynsvirksomheder.dk  
www.danskesynsvirksomheder.dk

**Transportministeriet**

Att: Køretøjskontoret

[tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk) & [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Høringssvar fra DI Bilbranchen vedrørende forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer

**Til Transportministeriet:**

DI Bilbranchen takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende forslaget til lov om godkendelse og syn af køretøjer. Vi repræsenterer en stor del af aktørerne i bilbranchen, og vi værdsætter den omfattende indsats, der er lagt i at modernisere og forbedre lovgivningen inden for godkendelse og syn af køretøjer.

**1. Ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer**

Vi anerkender behovet for en permanent ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som foreslået i den nye lov. Ordningen er vigtig for at sikre, at køretøjer, der ikke er EU-typegodkendte, kan godkendes og anvendes i Danmark.

**2. Overgang fra overgangsregler til permanent ordning**

Vi støtter overgangen fra de nuværende overgangsregler til en permanent ordning. Det er dog afgørende, at denne overgang sker så gnidningsfrit som muligt for forhandlere af opbyggede køretøjer. Vi anbefaler derfor følgende tiltag:

**a. Klare og realistiske overgangsregler**

Det er vigtigt, at der fastsættes klare og realistiske overgangsregler, der giver branchen tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye krav. Dette inkluderer en detaljeret tidsplan for implementeringen af de nye regler og en tydelig kommunikation af, hvad der forventes af importører, forhandlere og opbyggere i overgangsperioden. Vi forventer derfor, at Færdselsstyrelsen vil sende en tidsplan til samme kreds af virksomheder og organisationer, som var inviteret til deres orienteringsmøde i efteråret 2024.



## **b. Vejledning og support**

For at sikre en effektiv implementering af den nye ordning, bør der tilbydes omfattende vejledning og support til henholdsvis importører, forhandlere og – måske især – opbyggere. Dette kan inkludere workshops, informationsmøder og skriftlige vejledninger, der præcist beskriver de nye procedurer og krav.

## **3. Dokumentationskrav og godkendelsesattester**

Indførelsen af godkendelsesattester for nye nationale individuelle køretøjer er en vigtig del af den nye ordning. Vi anbefaler, at dokumentationskravene for disse attester holdes på et rimeligt niveau, og så tæt som muligt på de krav, der stilles til i dag, for at undgå unødvendige administrative byrder. Det er også vigtigt, at der etableres en effektiv og brugervenlig digital platform for indsendelse og behandling af godkendelsesattester.

Desuden opfordrer vi til, at de påtænkte tekniske løsninger til registrering af dokumentationskravene, medtager en teknisk mulighed for direkte upload i systemet af køretøjets 'COC-komplet'-dokument, 'COC inkomplet'-dokument og/eller anden af producentens tekniske dokumentation, der hidrører det pågældende køretøjs tekniske data, for at sikre, at de rigtige oplysninger bliver korrekt oplyst første gang. På den måde sikres et minimum af dobbeltarbejde for virksomhederne, synshallerne og ikke mindst myndighederne. Derudover minimeres manuelle tastefejl og samtidig sikres hensynet til klarhed, forudsigelighed og forenkling samt at de nødvendige typegodkendelsesoplysninger præsenteres konsekvent jf. Kommissionens Gennemførselsforordning 2020/683/EU præambel nr. 1 og nr. 2.

Desuden bør upload af køretøjets tekniske oplysninger (COC mv.) medføre, at det alene er de tekniske ændringer, som er resultat af selve opbygningen, der udgør de nødvendige dokumentationskrav for indsendelse og behandling af godkendelsesattesterne, herunder, at ordlyden i Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer § 15 ændres, så den tager hensyn hertil.

## **4. Gebyrer og økonomiske konsekvenser**

Vi anerkender nødvendigheden af at opkræve gebyrer for at dække omkostningerne ved administration og godkendelse. Det er dog afgørende, at gebyrerne holdes på et rimeligt niveau, for ikke at belaste erhvervslivet unødigt. Vi foreslår en løbende evaluering á minimum én årlig gennemgang af gebyrstrukturen, for at sikre, at den afspejler de faktiske omkostninger for de pågældende myndigheder.

### **Afsluttende bemærkninger**

Samlet set ser vi positivt på de foreslåede ændringer, som vi mener vil bidrage til en mere moderne og effektiv regulering af godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer. Vi ser frem til at fortsætte dialogen med Transportministeriet og Færdselsstyrelsen for at sikre, at implementeringen af loven sker på en måde, der balancerer behovene for sikkerhed og effektivitet med hensyn til de erhvervsdrivende i bilbranchen.

Herudover har DI Bilbranchen ikke bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen



Kristina Weile  
Chefkonsulent

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Sendt til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Sendt Cc til: [tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

### **Høring over udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer**

DI Transport takker for muligheden for at afgive høring over udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer.

DI Transport noterer sig med tilfredshed, at det foreslås at indføre mulighed for at danske påhængskøretøjer kan blive synet i et andet EU-land uden også at skulle synes i Danmark. DI Transport bakker op om forslaget, som både vil bidrage til at effektivisere den internationale transportbranches kørsler men som også vil bidrage til at nedbringe branchens CO2-udledning.

DI Transport henviser i øvrigt til DI Bilbranchens høringsvar.

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Att.: Tamara Spalevic

Deres re.: Tamara Spalevic

Vor ref.: OHO/fba 25-170

Dato: 24.1.2025

## **Høringsvar til udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer**

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring over udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer, og DTL er positiv over for det nye lovforslag med særlig opmærksomhed på danske individuelle opbyggede køretøjer. Det er glædeligt, at der med dette lovforslag er opbakning til den danske opbyggerindustri, der er vigtig for at transportvirksomhederne kan anskaffe sig materiel, der er optimeret til danske forhold.

Vi ser også frem til, at § 33 i kapitel 9 bliver implementeret, så periodiske syn af dansk indregistrerede køretøjer, der er foretaget i andre EU-medlemsstater, kan anerkendes i Danmark. DTL-Danske Vognmænd vil dog opfordre kraftigt til at ordningen også kommer til at gælde for motorkøretøjer, så eksempelvis lastvogne med kraner og lignende materiel, som er udstationeret ved montageopgaver i udlandet i længere tid, ikke behøver at anvende kostbar tid på at returnere til Danmark for at få foretaget et almindeligt periodesyn.

DTL-Danske Vognmænd ser også med tilfredshed på der kommer en ny permanent godkendelsesordning, som i hovedtræk ligner de godkendelsesregler, som branchen følger i dag og som branchen derfor kender. Det er også noteret med tilfredshed, at der ved indførelse af en ny national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer i form af en godkendelsesattest ikke vil blive fastsat krav om, at køretøjet skal være godkendt ved en teknisk tjeneste, som det er tilfældet med EU-typegodkendelser af motorkøretøjer.

Det er vigtigt, at der bliver lavet en for hele erhvervet både fornuftig og lempelig indfasning af de nye regler, så uheldige deadlines undgås. Ligeledes vil vi opfordre til at et kommende nyt IT-system er helt klar og gennemtestet, inden overgangen startes op.

Der bør også laves en god informationskampagne for hele branchen i god tid før iværksættelsen.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tamara Spalevic (tsp@trm.dk)  
**Fra:** Christian Brandt (chb@finansogleasing.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer  
**Sendt:** 27-01-2025 13:36

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til

Transportministeriet

Att.: Tamara Spalevic

### **Høring over udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer – indsats mod kloning af motorkøretøjer bør prioriteres**

Transportministeriet har udsendt ovennævnte udkast til lovforslag med anmodning om bemærkninger.

På side 86 er kort omtalt problemstillingen med kloning af stjålne køretøjer:

*” Det foreslås i § 19, stk. 2, at en tilladelse til at drive synsvirksomhed kan tilbagekaldes, hvis en synsmedarbejder eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen. Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at ansattes adfærd også kan resultere i tilbagekaldelse af tilladelsen. Indehaveren af tilladelsen har – ligesom i dag – ansvaret for at sikre, at synsvirksomheden drives i overensstemmelse med de krav, der gælder for virksomheden, hvorfor ansattes adfærd også kan resultere i tilbagekaldelse af tilladelsen. Med bestemmelsen tilvejebringes klar hjemmel hertil, så der ikke er tvivl om indehaverens ansvar overfor sine ansatte. Synsmedarbejderen skal groft eller gentagne gange have overtrådt vilkårene for tilladelsen. Grove overtrædelser af vilkårene for tilladelsen kan eksempelvis være, hvor synsmedarbejderen har godkendt køretøjer, hvor det kan konstateres, at pågældende aldrig har gennemgået køretøjet, eller hvis synsmedarbejderen har medvirket til at godkende et klonet køretøj, hvor køretøjets oprindelige stelnummer er blevet fjernet, og at køretøjet fremstår med et andet stelnummer for eksempelvis at skjule, at det er et stjålet køretøj.”*

Det er positivt, at problemet med kloning af køretøjer nu bliver omtalt, og at det beskrives, at tilladelsen til at drive synsvirksomhed kan tilbagekaldes, hvis synsmedarbejdere medvirker til at syne klonede køretøjer. Det er en start, men det er langt fra tilstrækkeligt.

Finans og Leasing har igennem nogen tid søgt at få myndighedernes opmærksomhed på problematikken med kloning. Vi tog emnet op i forlængelse af, at hvidvasksekretariatet i deres hvidvaskrapport fra 2019 beskrev, hvorledes organiserede kriminelle foretager hvidvask af sorte penge ved import af ofte klonede biler fra især Tyskland.

Vi har deltaget i møder med Færdselsstyrelsen og Motorstyrelsen om emnet, hvor der blev udarbejdet grundige beskrivelser af problematikken og opstillet en lang række forskellige løsningsforslag. Dette arbejde ligger nu til videre behandling i Transportministeriet.

Emnet er omtalt i Justitsministeriets seneste Bandepakke fra nov. 2023. Vi benytter her lejligheden til at opfordre Transportministeriet til snarest at prioritere en mere tilbunds gående løsning af problemet med kloning af køretøjer. Vi står gerne til rådighed for drøftelser af emnet.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør, cand. jur.  
Finans og Leasing  
Amaliegade 7  
1256 København K  
Mobil 40382987  
chb@finansogleasing.dk  
[www.finansogleasing.dk](http://www.finansogleasing.dk)



**Transportministeriet**  
Køretøjskontoret  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Dato: 16-01-2025

Journalnr.: 2023-3157

Høringssvar er sendt til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) samt [tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

## Høringssvar for høring over udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer

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

ITD finder det særdeles hensigtsmæssigt, at der foreslås en samlet gennemskrivning af gældende lov om godkendelse og syn fra 2004 og en række senere ændringslove. En komplet sammenskrivning vil resultere i en mere tidssvarende og gennemskuelig lovgivning for vognmænd, køretøjsopbyggere, synsvirksomheder, etc.

### Bemærkninger til at synsrapporter udstedt af øvrige medlemsstater skal kunne anerkendes som et godkendt syn i Danmark

Det glæder ITD, at der i høringsudkastet er fremsat forslag til, at synsrapporter for påhængskøretøjer udstedt af øvrige medlemsstater skal kunne anerkendes som et godkendt syn i Danmark. Det vil delvist kunne afhjælpe problematikken, hvor visse danskregistrerede påhængskøretøjer anvendes i længere perioder i udlandet, og hvor det kan have en økonomisk, logistisk og klimamæssig belastning, når påhængskøretøjerne skal køres til Danmark, for alene at få foretaget det årlige periodiske syn, som skal ske inden for det fastsatte tidsvindue, for herefter at blive kørt retur til udlandet.

ITD finder det dog uhensigtsmæssigt, at det i henhold til ADR-reglerne ikke er muligt at få udført det årlige tekniske eftersyn for ADR-godkendte påhængskøretøjer. Derfor kan et stort antal ADR-godkendte påhængskøretøjer - særligt containerchassiser - desværre ikke drage fordel af at få foretaget de komplette årlige syn og eftersyn i udlandet, hvorfor disse fortsat må en tur til Danmark, med de ovennævnte udfordringer og konsekvenser til følge.

Reglerne for årlig teknisk eftersyn er forfattet således i ADR-konventionens pkt. 9.1.2.3.

#### 9.1.2.3 Årligt teknisk eftersyn

*EX/II-, EX/III-, FL- og AT-køretøjer samt MEMU's skal hvert år underkastes et teknisk eftersyn i registreringslandet til kontrol af, at de opfylder de relevante bestemmelser i denne del samt de almindelige sikkerhedsbestemmelser (vedrørende bremses, lygter osv.) i henhold til de i registreringslandet gældende love og bestemmelser.*

*Et sådant syn skal gennemføres fuldt ud og kan ikke adskilles i en ADR-del og en almindelig køretøjsteknisk del. Har synsvirksomheden ikke mulighed for at gennemføre det komplette syn, må kunden henvises til et nyt syn.*

*Overensstemmelse mellem køretøjet og bestemmelserne i denne del skal attesteres ved enten at forlænge gyldigheden af godkendelsesattesten eller udstede en ny godkendelsesattest i henhold til 9.1.3.*

ITD håber at reglerne i ADR-konventionen tillige kan indrettes, som det bliver muligt at få foretaget de årlige tekniske ADR-eftersyn i udlandet.

Desuden håber ITD, at den foreslåede ordning i høringsudkastet kan udvides til også at gælde for tunge motorkøretøjer, så det vil være muligt at få foretaget periodisk syn for hele danske vogntog i udlandet, hvor det efterfølgende, gennem en dansk synsvirksomhed, anerkendes som et godkendt syn i Danmark.

**Bemærkninger til permanent ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil omfattet af typegodkendelsesforordning 858/2018**

ITD kan bakke op om forslaget om, at der tilvejebringes en permanent ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil omfattet af typegodkendelsesforordning 858/2018, som i dag hviler på en overgangsordning. Men det er dog en forudsætning, at godkendelsesordning vil ligne nuværende gældende regler, og at der ikke opsættes krav, som besværliggør eller øger godkendelsesomkostningerne, som ITD har beskrevet ved tidligere lejligheder.

ITD har i tidligere hørings svar over synsloven kraftigt appelleret til, at forordningen ikke overimplementeres på en sådan måde, at der opsættes skrappe nationale godkendelseskrav end nødvendigt – dette set i forhold til de muligheder, der i forordningen gives for at anvende alternative nationale og forenklede godkendelsesmuligheder. En overimplementering ville nemlig kunne være skadende for en stor del af branchen, da dette vil kunne føre til væsentligt forhøjede udgifter, forlængede behandlingstider og vanskeliggøre administrationen i forbindelse med godkendelse af køretøjer.

ITD favner en lang række medlemsvirksomheder, der løbende får specialopbygget og individuelt tilpasset et stort antal køretøjer til alsidige transportopgaver. Ofte er der tale om køretøjer, der får påbygget flere forskellige typer af transportudstyr og redskaber, der gør, at køretøjerne kan anvendes fleksibelt til forskellige transportopgaver. Ved en overimplementering af forordningen ville godkendelsesprocessen af disse typer af køretøjer alt andet lige blive voldsomt omkostningstunge, og køretøjernes konkurrencekraft vil blive svækket i det internationale marked, da afskrivningen af køretøjerne vil være højere. Dette vil end videre medføre en negativ økonomisk afsmittede effekt i hele transportkæden og ud til forbrugerne, da vognmændenes markant øgede udgifter til køretøjsgodkendelser skal dækkes ind. Det er afgørende, at vognmænd ikke fremover begrænses af udbuds- og økonomiske årsager til at investere i standartkøretøjer med begrænsede egenskaber, som ikke opfylder vognmandens krav og ikke kan tilpasses til virksomhedernes øvrige transportudstyr og redskaber.

ITD appellerede derfor gentagende gange til, at vognmænd fortsat skulle kunne investere i specialopbyggede eller tilpassede køretøjer af god dansk kvalitet og til konkurrencedygtige priser.

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

Med venlig hilsen  
ITD



Steffen Johannsen



Taastrup, den 24. januar 2025

Transportministeriet  
Frederiksholm  
1220 København

Att.: Departementet  
Fremsendt pr. e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) – [tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

J. nr. 2023-3157; Høring over udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer.

---

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har med stor tilfredshed noteret sig udkastet til ny synslov – selvfølgelig med særligt fokus på netop dansk individuelt opbyggede køretøjer.

Køretøjsopbyggerne noterer sig især, at der nu er en klar politisk vilje til nu at foretage en lempelig implementering af typegodkendelsesforordningen, hvilket vil være en klar understøttelse af de danske køretøjsopbyggerne til gavn for beskæftigelsen i særligt yderområder.

Køretøjsopbyggerne skal yderligere kvittere for det forudgående informationsmøde, afholdt i november 2024. Det er magtpåliggende for alle dele af branchen at sikre et solidt fundament for det videre arbejde – og Køretøjsopbyggerne skal i den sammenhæng stille i forslag, at der fra myndighedernes side søges input fra de respektive, væsentlige, brancheforeninger i det forestående arbejde med at få udarbejdet de underliggende bekendtgørelser m.v.

Køretøjsopbyggerne skal også påpege vigtigheden af potentielt at få indført overgangsordninger for de respektive implementeringer, ligesom informationskampagner er helt afgørende for at sikre en fri og lige konkurrence for de danske køretøjsopbyggerne.

På informationsmødet ultimo 2024 noterede Køretøjsopbyggerne sig, at der til brug for endelig ikrafttræden og implementering skulle udarbejdes et nyt IT-system – og her skal Køretøjsopbyggerne; som ved tidligere høringer; stille sig tvivlende overfor den tidshorizont, der for nuværende er opsat. Det er magtpåliggende for alle aktører i branchen, at lovgivningen ikke træder i kraft, førend der foreligger et gennemprøvet og sikkert IT-system, hvilket myndighederne på både ministerielt og styrelsesniveau opfordres til at prioritere fremfor hastigheden af implementeringsprocessen.

For nu – og idet Køretøjsopbyggerne noterer sig, at lovforslaget lægger sig meget tæt op ad den vision, som Køretøjsopbyggerne i samarbejde med de øvrige, væsentlige brancheforeninger udarbejdede og præsenterede for politikere og myndigheder – bifalder Køretøjsopbyggerne lovforslaget.

Venlig hilsen

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner Hansen  
Sekretariatsleder; advokat

Tlf: 22 41 51 03 - jbh@dbr.dk

Til:

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

24. januar 2025.

Høringssvar (j. nr. 2023-3343):

### **Forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer**

Mobility Denmark fremsender hermed bemærkninger til ovenstående udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer (synsloven).

### **Vedrørende formål og hovedpunkter**

Det fremgår indledningsvist af de almindelige bemærkninger, at der *"med lovforslaget tilvejebringes en permanent godkendelsesordning i overensstemmelse med forordning 2028/858, som i hovedtræk ligner den gældende overgangsordning. Der indføres dog i henhold til Danmarks EU-retlige forpligtelser en ny godkendelsesattest og fabrikantattest, som for nye køretøjer vil erstatte de kendte data- og godkendelseserklæringer."*

Der er altså i hovedsagen tale om en videreførelse af den gældende ordning for nationale godkendelser og specifikt for nationale individuelle godkendelser af køretøjer samt, at forslaget i hovedsagen indfører nye attester i form af hhv. en godkendelsesattest og en fabrikantattest.

I forhold til de såkaldte "overgangsregler" jf. bekendtgørelse nr. 966 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer m.v. er det nye altså indførelsen af de nævnte attester.

Vi finder indledningsvist anledning til at fremhæve, at forordning 2018/858 ikke forhindrer regler for nationale individuelle godkendelser, der i et vist omfang afviger fra kravene til EU-typegodkendelse jf. forordningens artikel 42, 45.

Dermed kræves der for så vidt ikke nogen egentlig "overgangsordning" i den forstand, at der skulle være nogen frist for, hvornår EU-typegodkendelsesreglerne skal erstatte de nationale regler i f.eks. synsbekendtgørelsen og i detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) eller, hvornår disse skal harmoniseres med og/eller svare til de tekniske krav i EU-reglerne.

Forordning (EU) 2018/858 og gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 indebærer dog visse krav til "rammerne" for national individuel godkendelse.

For det første kræves det, at synsvirksomheder, der foretager periodiske syn, skal være adskilt fra synsvirksomheder, der forestår godkendelse / registreringssyn af køretøjer således, at den samme virksomhed ikke både kan godkende køretøjer og efterfølgende foretage periodiske syn af de samme køretøjer.

For det andet kræves der, at de nationale myndigheder anvender attestester, som de der foreslås med det foreliggende udkast til ny synslov, hvor den nye godkendelsesattest er det centrale element i nationale individuelle godkendelser.

Vi kan således overordnet bakke op om indførelsen af de nævnte attester og, at de gældende nationale regler og tekniske krav til køretøjer videreføres jf. bekendtgørelse nr. 966 af 28. juni 2023. Vi noterer ligeledes med tilfredshed, at der i de almindelige bemærkninger konkluderes:

*”, at national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fortsat skal godkendes i en synsvirksomhed, ligesom det kendes ved et registreringsyn i dag.*

*Der vil ikke fastsættes krav om, at køretøjet skal være godkendt ved en teknisk tjeneste, som er tilfældet med EU-typegodkendelser af motorkøretøjer. Krav til prøvningen vil således følge gældende regler, hvorefter det er muligt for fabrikant, prøvningsinstans, teknisk konsulent eller teknisk tjeneste at dokumentere relevant prøvning.”*

#### **Vedrørende evt. nye registre og systemer**

Med indførelsen af attesterne antager vi, at der er lagt op til, at grundlaget for både periodiske syn og registrerings- og godkendelsessyn skal kunne samles i et digitalt register. Dette kunne muligvis være i form af et nyt ”køretøjsteknisk register”, for så vidt eksisterende registre som DMR (Motorregisteret) ikke er egnet hertil. Dette fremgår dog ikke af udkastet.

Det fremgår imidlertid af **udkastets § 31**, at: *”Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne skal indberette dokumenter, som indgår i en teknisk kontrol til Færdselsstyrelsen digitalt via et system anvist af styrelsen, herunder regler om behandlingen af oplysningerne i dokumenterne.”*

For Mobility Denmarks medlemmer har det stor betydning, at det digitale system, som Færdselsstyrelsen i givet fald vil anvise, så vidt muligt er integreret med de systemer bilimportørerne allerede bruger og, at det er fuldstændigt operativt fra ikrafttrædelsen.

Det fremgår af **udkastets § 38**, at loven skal træde i kraft allerede den 1. juli 2025. Det betyder, at det er absolut nødvendigt, at alle systemer er på plads i god tid før denne dato.

Der bør samtidig tages højde for, at Færdselsstyrelsen skal have mulighed for, at introducere branchen for og undervise i brugen af evt. nye systemer. I modsat fald kan vi være bekymrede for, om det kan blive nødvendigt at anmode om udsættelse af overgangen til nye systemer.

Baseret på tilbagemeldinger fra et af vores medlemmer kan der være behov for en overgangsperiode på op til 1 år (til 1 juli 2026) grundet hensyn til deres egen udvikling og tilpasning til nye systemer. Fra det tidspunkt der ligger et færdigt IT system klar til anvendelse, så startes et arbejde hos importørerne med udvikling og implementering af egne IT systemer til automatisk udfyldelse og upload af disse skemaer samt upload af XML data til DMR. Konkret peges der på, at det kan forventes, at importørerne kan få brug for et halvt år til egen udvikling af systemer regnet fra den dato, hvor Færdselsstyrelsens systemer er fuldt køreklare.

I forhold til beskrivelsen af den foreslåede ordning jf. forslagets almindelige bemærkninger (2.1.3. *Den foreslåede ordning*) kan vi opsummere de konkrete systemmæssige behov hos vores medlemmer således:

Der er blandt vores medlemmer et ønske om et "push system", hvor godkendelsen sendes til importøren som det kendes fra det nuværende system, når godkendelsesnummer er tildelt.

For at mindske de økonomiske og administrative omkostninger ønskes der mulighed for upload af CoC for komplette og delvis færdige køretøjer som XML-fil til det nye system. Dette både for at sikre datakvaliteten, men også for at lette de administrative byrder for både importørerne og for synshallerne. F.eks. er VECTO-data inkluderet i CoC / CIF (Customer Information Files) og bliver dermed også anført ved upload.

### **Bemærkninger til de enkelte bestemmelser**

**Til § 1** (side 29-32): Loven gælder både nye (godkendelse) og ibrugtagne køretøjer (periodisk syn, vejsidesyn og øvrige kontroller) og i den forbindelse har vi fået spørgsmål om, hvilke regler der skal bruges vedrørende ændringer, der ikke kræver ny godkendelse ved syn, og som er foretaget på allerede registrerede køretøjer. Vil det være fortsat være eksisterende typegodkendelse og registreringsdatoen, som afgør hvilke regler/krav, køretøjerne skal opfylde? Vi går ud fra, at det vil være tilfældet, men spørgsmålet er ikke adresseret i udkastet.

**Til § 3**, stk. 2 (side 41-42): Det er Transportministeriets vurdering, at godkendelsesattesten jf. gennemførelsesforordning 2020/683 vil omfatte visse yderligere oplysninger og data i forhold til de eksisterende godkendelseserklæringer og dataerklæringer, uden at der dog er tale om en væsentlig ændring på dette punkt, men det vil betyde:

*” at der er yderligere oplysninger, som ikke tidligere skulle indberettes af ansøger, så som køretøjets dimensioner, motorfabrikat, placering af motorkode, antal og arrangement af cylindre og antal siddepladser. Det er hensigten med bemyndigelsen, at Færdselsstyrelsen ved bekendtgørelse fastsætter de processuelle betingelser for national individuel godkendelse af et nyt køretøj, hvem der skal anmode om godkendelse af køretøjet, hvordan godkendelsesattesten skal se ud, og hvem der skal udstede godkendelsesattesten og NIV-nummeret. Det vil blive en betingelse for udstedelse af en godkendelsesattest, at køretøjet forinden er godkendt i en synsvirksomhed.”*

Her ønsker vi som nævnt ovenfor, at der er mulighed for upload af CoC XML-filer for både komplette og delvis færdige køretøjer. Dette altså både for at lette de administrative byrder hos importører og synshallerne. Upload af XML-filer vil især mindske risikoen for fejl i registreringsoplysningerne som følge af manuelle processer og indtastninger.

Vi vil relation hertil gerne fremhæve, at der skal være en klar definition af ansvarsfordelingen mellem fabrikant, importør og opbygger mv. - herunder hvem som underskriver hvad, samt

hvem der anmoder om godkendelse. Her kan der være behov for, at især opbyggere i fremover skal være særligt opmærksomme på, at de ved opbygning af og ændringer på køretøjer skal kunne dokumentere dette.

Vi anbefaler, at Færdselsstyrelsen som en del af deres vejledning klart beskriver et "process-flow" for den nye vejledningsordning.

### **Generelt i forhold til registrering og systemer**

Vi har i forbindelse med ovenstående hensyn kraftigt opfordret til, at Færdselsstyrelsen nøje koordinerer deres system- og registermæssige tiltag med IT-virksomheden, **DBI-IT**, der står bag og driver de systemer, som vores medlemmer allerede bruger til bl.a. upload af tekniske informationer om køretøjer i forbindelse med registrering.

Vi bemærker samtidig, at det af **udkastets § 27** i kapitel 7 om *videregivelse af data* fremgår, at:

*"Færdselsstyrelsen kan udlevere data fra styrelsens registre mod vederlag med henblik på modtagerens kommercielle udnyttelse af disse data.*

*Stk. 2. Færdselsstyrelsen kan fastsætte bestemmelser om anvendelse og betaling for udlevere data, jf. stk. 1."*

Afhængigt af den nærmere karakter af de data, som kan udleveres til kommercielt brug, gør vi opmærksom på, at data, der stammer fra bilfabrikanterne og bilimportørerne (herunder tekniske data om køretøjer), allerede gøres tilgængelig på kommercielle vilkår via DBI-IT.

Vi opfordrer derfor til, at Transportministeriet nøje overvejer, i hvilket omfang Færdselsstyrelsen kan og bør kunne sælge data med henblik på kommercielt brug i konkurrence med private aktører.



### Øvrige bemærkninger

Side 15 (2. afsnit): Vi bemærker en "tastefejl", idet typegodkendelsesforordningen benævnes "2028/858". Der skal stå "2018/858".

Side 42 (3. afsnit) vedrørende ansøgning om godkendelsesattest: Det bør evt. præciseres, at ansøgeren er "fremstiller" – dvs. den, der fremstiller køretøjet til syn og godkendelse. Dette kan derfor både være en forhandler og/eller en importør, men det vil typisk for køretøjer, der opbygges, være opbyggeren.

Side 42-43: Færdselsstyrelsen kan *"fravige de tekniske krav i forordning (EU) 2018/858 bilag II under forudsætning af, at der fastsættes alternative krav. Ved alternative krav forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag II, jf. forordningens artikel 3, nr. 55"*.

Vi finder anledning til at bemærke, at dette er relevant i forhold til flere krav indført i DfK pr. 1. juli 2024, men som er blevet udsat til 1. juli 2025 jf. § 30 i DfK (bekendtgørelsen nr. 1440 af 6. december 2024).

Vi har aktuelt gjort Færdselsstyrelsen opmærksom på, at de nye krav til adskillelser i M1-køretøjer, der ombygges til N1-køretøjer, kan være vanskelige (omkostningsfulde) at efterleve. Som det fremgår, forhindrer hverken forordning (EU) 2018/858 eller det foreliggende udkast til synsloven, at de nuværende regler (fra før 1. juli 2024) **videreføres efter den 1. juli 2025**.

Det samme gælder krav om syn og muligvis også montering af ny typeskilt/fabrikationsplade, ved ændring af vogntogsvægt.

Ovenstående vil i det hele taget gælde generelt for typiske ombyggede person og -varebiler, der kræver syn, og som derfor er berørt af de kommende nye regler:

- Nationalt ombyggede varebiler (vægtændring, adskillelse, afmontering af bagsæder)
- Chassisbiler der opbygges med boks/lift (vægtændring ved montering af boks/lift)
- Kassevogne der indrettes som mandskabsbil (vægtændring, montering af sæder og adskillelse)
- Kassevogne der indrettes med f.eks. reoler (vægtændring)
- Biler der ændres og indrettes med adgang for kørestole (vægtændring, sæder, lift, afgiftsfritagelse)

Vi har ingen bemærkninger til forslaget øvrige dele – herunder vedrørende anerkendelsen af synsrapporter fra andre EU-lande (som kan formodes at indgå i en kommende ”synspakke” fra EU-kommissionen) eller vedrørende ophævelse af kravet om at synshaller udpeger en teknisk ansvarlig.

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**  
Chefkonsulent

**MOBILITY DENMARK**  
DE DANSKE BILIMPORTØRER

**Telefon** +45 23 23 25 20  
**E-mail:** [oki@mobility.dk](mailto:oki@mobility.dk)

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) – [tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)



Køretøjsbygger og Autoskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

7. januar 2025

## Vedr.: Høring Sagsnr. 2023-3157 udkast til forslag om ny lov om godkendelse og syn af køretøjer

Vi takker Transportministeriet for muligheden for at fremsende vores kommentarer til den udsendte høring.

Det er en stor glæde, at Transportministeriet anerkender, at man i Danmark udelukkende fremstiller individuelle nationale opbygninger/køretøjer og giver dermed danske opbyggere mulighed for, at anvende danske nationale godkendelsesregler, som EU-forordningen 2018/858 giver mulighed for.

I Transportministeriets forslag nævnes Små Serier i flere tilfælde. Det har gennem årene vist sig, at man i Danmark ikke har grundlag for, at etablere Små Serie produktion, da man i Danmark hovedsageligt fremstiller et mindre antal skræddersyede køretøjer. Det ville naturligvis være glædeligt, såfremt der på et tidspunkt var grundlag for sådan, hvilket kræver en større involvering og dialog mellem erhverv og styrelse, som vi beskriver det længere ned i vores høringssvar.

Danmark er kendt for den store "opfindsomhed" af særlige opbygningsløsninger, der også giver grundlag for eksport og dermed bidrager til et fortsat eksistensgrundlag for både virksomheder, arbejdspladser og skatteindtægter.

Det har i årevis været dagligdag, at man bygger køretøjer som kunden ønsker det, og derfor er det væsentligt, at lovgivningen tilgodeser de danske opbygger's muligheder for, at kunne levere skræddersyede køretøjer til kundens ønske, også i fremtiden, og ikke mindst med baggrund i, at trafikikkerheden aldrig gennem årene er blevet bragt i fare på grund af den "danske model" i branchen.



SMVdanmark  
– det nye Håndværksråd



Når der er tale om, at den nationale individuelle godkendelse kun gælder i det land, som godkendelsen er udstedet i, så kan der henvises til, at flere danske opbyggere leverer køretøjer til bl.a. Norge og Sverige, hvor man har sat regler op for, hvordan en dansk opbygger skal dokumentere disse. Her er det netop den danske mangfoldighed i særlige løsningsmodeller, der er vægtet højt, hvilket har ført til, at danske opbyggere har fastholdt et marked i disse lande.

### **Afprøvning besværligt i Danmark**

I mange år har SKAD påpeget den nærmest monopolistiske situation, hvad angår afprøvning af køretøjer og udfærdigelse af dokumentation i Danmark, hvad gælder opbygninger, men også ombygninger af køretøjer.

Reglerne omkring etablering af en Prøvningsinstans har ført til, at der kun findes én aktør i landet, hvilket har stor betydning for manglende konkurrence og dermed høje priser, betydeligt højere end dem i Tyskland for eksempel.

I forbindelse med implementering af de krav, som Danmark skal opfylde, så vil der også opstå en flaskehals der skal findes løsningsmodeller for, før vi kan kalde implementeringen for en succes.

Som anført i høringsforslaget, så skal synsvirksomheder kontrollere og godkende indberettede oplysninger. Her er der netop tale om prøvningsrapporter. Det kræver særlige uddannelseskrav, kompetencekrav og dermed specielle medarbejdere med særlig indsigt i, hvordan dokumenter og rapporter forstås. Her bør man arbejde på en øget efteruddannelse for de personer, der foretager registreringsyn og syn med konstruktive ændringer.

Vi har betydelig mangel på godkendte Prøvningsinstanser (kun én i DK). At anvende Tekniske Tjenester, der udelukkende forefindes i udlandet, er forbundet med store omkostninger og besvær, ikke mindst, fordi for eksempel tyske Tekniske Tjenester ikke forstår dansk og ej heller er sat ind i særlige danske nationale regler, som SKAD har måtte erfare gennem dialog med VdTÜV og DEKRA i Tyskland.

Da der findes mange forskellige områder i forbindelse med afprøvning af forskellige tekniske installationer og udstyr, så bør man også se på de regelsæt, som en prøvningsinstans skal leve op til. Her bør man kunne blive godkendt på et smalt område indenfor specielle tekniske installationer, så som for eksempel bremses, aksler, værn, ombygningsområder på f.eks. motorcykler og biler mv., som en *Test Person* kan opnå godkendelse til. Det ville give større mulighed for opdeling af tekniske områder, der muliggør enkeltpersoner med relevant teknisk baggrund at kunne udføre afprøvning og beregninger på et bestemt område, som det har været tilfælde før implementering af Prøvningsinstans.

Man skal ikke glemme, at det medfører betydelige udgifter at opnå Færdselsstyrelsens godkendelse, og – vi er et meget lille land, der som forløbet i 2019 har vist, ikke skaber interesse for Tekniske Tjenester, så som DEKRA, TÜV, Applus mv., pga. manglende økonomisk incitament at etablere sig i Danmark.

Implementering af *Test Personer* vil øge den frie konkurrence på markedet og samtidigt sikre større udbud af ydelser på afprøvningsområdet.

Yderligere forslag for forøgelse af muligheder for afprøvning kan være, at synsvirkomheder kan indstille særligt kompetente og uddannede personer til Færdselsstyrelsen, der kan, som det sker i Tyskland, opnå en særlig status som national *Test Person*, der underligger særlige lovmæssige krav.

Disse personer kan udføre afprøvning af tekniske installationer og fungere som uafhængig "instans". I Tyskland foretager disse personer kontrol og afprøvning af ombygninger/opbygninger af køretøjer på nationalt niveau, også i forhold til ændringer af brugte køretøjer. Disse personer er indehaver af en af myndigheden godkendt betegnelse "TP", i modsætning til en EU godkendt Teknisk Tjeneste i Tyskland, der er udstyret med et "KBA-nummer" (Kraftfahrzeug Bundes Amt – tyske Færdselsstyrelse), som udviser dem som værende EU-akkrediterede personer/Tekniske Tjenester.

Der kunne også etableres et udvalg blandt *Test Personer*, som kunne indgå i en arbejdsgruppe med Færdselsstyrelsen, for at sikre høje tekniske kompetencer på tværs og i styrelsen.

Dette forslag skal ikke misforstås som fortsættelse af "Teknisk ansvarlig person" som anført i pkt. 2.2, men snarere som et supplement til Prøvningsinstans, for at øge tilgængelighed og konkurrence på afprøvningsområdet.

### **Bedre adgang til Færdselsstyrelsen og adgang til vejledning**

Ved vedtagelse af EU-direktivet 2007/46 valgte Danmark ikke at implementere dette, men erstattede det med en 2-siders bekendtgørelse med nummer 1933. Årsagen var dengang, at man mente, at Danmark jo ikke fremstiller EU-typegodkendte køretøjer, men udelukkende nationale enkeltstyk, som SKAD fik oplyst hos Færdselsstyrelsen tilbage i 2013.

Problemet ved denne beslutning er, som SKAD flere gange har påpeget dengang og fortsat påpeger, at den mangeårige mulighed for løbende implementering og dermed mulighed for de danske opbyggere at tilpasse sig løbende over mange år, er dermed gået fortabt.



Da man tilbage i 2019 ønskede at indføre EU-forordningen 2018/858, så endte dette op med et ramaskrig fra branchen, da man jo på ingen måde har tidligere været præsenteret for et dokumentationskrav. Udsættelsen, efter at projektet blev lukket ned, har også medført, at der ikke er sket yderligere i overgangsperioden.

I dag findes der fortsat ingen egentlige dokumentationskrav hos de danske opbyggere, og en hver form for implementering af dokumentationskrav medfører en længerevarende læringsproces, som egentligt skulle have fundet sted i forbindelse med implementeringen af EU-direktivet 2007/46.

Derfor er det absolut nødvendigt, at Færdselsstyrelsen åbner op for en vejledningsmulighed overfor de danske opbyggere, fordi vi vil opleve et betydeligt omfang af spørgsmål og behov for forståelse og fortolkning.

I andre lande ser man ofte, at de relevante styrelser er opdelt i to sektioner – den ene sektion, der tager sig af syn og andre lovmæssige og juridiske relevante opgaver, så som kørekort, vejforhold mv., og en anden sektion, der består af køretøjs-tekniske specialister, der tager stilling til netop for eksempel opbygning mv.

Denne opdeling har for eksempel i England medført, at man har udsendt detaljeret materiale og vejledninger, samt bistået med at finde nationale tekniske løsningsmodeller i forbindelse med EU-direktiv 2007/46. Også i for eksempel Holland, Belgien, Tyskland mv., har myndigheden stor fokus på, at sikre deres opbyggervirksomheder gennem faglig teknisk vejledning og information.

Vedlagt medsender vi den af os oversatte vejledning, samt den originale vejledning fra det engelske Transportministerium i forbindelse med implementering af EU-direktiv 2007/46 som eksempel på, hvordan en styrelse kan støtte op omkring branchen.

### **Større styrelsessupport til branchen efterlyses**

Danmark er et lille land, og vi har et begrænset antal virksomheder, der hver især har specialiseret sig på bestemte områder. Virksomhederne er i dag dygtige håndværkere, der kan fremstille særlige løsningsmodeller, som giver grundlag for at danske og også udenlandske kunder kan bestille særlige løsningsmodeller hos danske opbyggere. Dette mener vi, er en særlig fordel vi har i Danmark, som der bør værnes om.

Derfor mener vi at det er vigtigt, at myndigheden støtter op omkring erhvervet, for at øge mulighederne vi har i Danmark, at skabe succes i et stærkt konkurrencepræget marked, hvor store udenlandske virksomheder overtager opgaver på flere områder og dermed presser danske virksomheder ud.



Her er netop den danske opfindsomhed og særlige evne til tilpasning af betydning, der dog kan begrænses betydeligt ved implementering af tunge regelsæt og juridisk betingede betydelige begrænsninger i DfK og godkendelsesprocesser.

### **Digital registrering af tekniske køretøjsdata en stor udfordring**

Digital registrering af tekniske data om køretøjer er i dag langt fra muligt i den udformning det er nødvendigt. Opbygningen af de juridiske ansvarsområder mellem ministerier og styrelser, er efter vores mening ikke tidssvarende. Det er vores opfattelse, at Motorstyrelsen udelukkende bør administrere afgiftsmæssige data, hvor Færdselsstyrelsen bør administrere tekniske data.

Her vil det på sigt være fordelagtigt, at Motorstyrelsen trækker tekniske data på køretøjer fra et IT-system, der administreres af Færdselsstyrelsen. Vi mener, at en vis brugerfinansiering vil være mulig, da det vil give branchen mange administrative fordele, der i sidste ende begrænser både tidsspild og unødige omkostninger i forbindelse med korrekt registrering af tekniske data på køretøjer. Her har SKAD også fokus på de betydelige administrative byrder, ændringerne i DfK og mangel på et teknisk køretøjsdata IT-system fører med sig.

Gennem mange år er DMR (Digital Motor Register) løbende i søgelyset og fører til betydelige hovedpine i branchen.

I dag bliver alle køretøjer på flere tekniske områder registreret forkert i DMR på grund af fejl og mangler i systemet, hvilket vi har gennem årene dokumenteret overfor Motorstyrelsen. Desuden er det ikke muligt at registrere tekniske forhold, hvad angår om- og opbygninger korrekt i DMR, hvilket har og vil give betydelige udfordringer i forhold til retssikkerheden og også generelle udfordringer i forbindelse med registrering af tekniske forhold i forbindelse med registrering af om- og opbygninger på køretøjer.

Siden implementering af DMR i 2012/13 og også efter etablering af Motorstyrelsen tilbage i 2018, har SKAD haft særlig fokus på netop denne problemstilling, da vi som land ikke har software, der tillader korrekt registrering af køretøjers tekniske forhold, og som det ser ud til, vil dette fortsætte i mange år endnu med de heraf følgende negative konsekvenser for branchen og borgere.

Generelt er alle brancher i køretøjsbranchen ramt af dette problem, og ved adskillige møder med styrelser og ministerier er dette blevet fremlagt som problem.

### **Samarbejde på tværs af styrelser og branchen efterlyses**

For at få et system til at fungere, så kræver det samarbejde og løbende dialog. Her efterlyser branchen en væsentlig mere gennemsigtig, frekvent og også åben trepartsdialog mellem Færdselsstyrelsen, Motorstyrelsen og branchen, for at sikre en smidig proces i forbindelse med registrering og godkendelse af køretøjer.



Dette er grundlæggende for at sikre fremtidens brancheeksistens og sikring af en fortsat evne til at konkurrere på et meget konkurrencepræget marked.

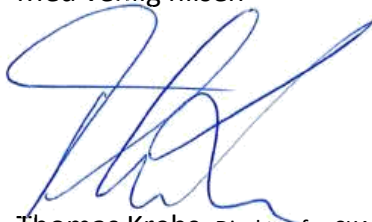
Det er positivt, at Færdselsstyrelsen og ikke mindst Transportministeriet har lyttet og har arrangeret møder med branchen. Men der er behov for mange flere, eventuelt mere koncentrerede emnebaserede møder, hvor alle tre parter indgår i. Dermed vil man også skabe et bedre tværministerielt samarbejde, der er så vigtig for at skabe succes på alle fronter.

Det er os bevist om, at Danmark har behov for at etablere nationale regler for godkendelse af køretøjer, hvilket man ikke har haft stor fokus på gennem mange år, til forskel for vores nabolande, så som Tyskland, Sverige, Norge og også England.

Vi opfordrer Transportministeriet til, at indgå i en dialog med disse landes myndigheder, da vi mener, at dette positivt kan bidrage til, at skabe en større forståelse for det tekniske område indenfor køretøjsproduktion i Danmark og ikke mindst styrke den danske opbyggerbranche.

Vi håber, at Transportministeriet ser positivt på vores høringssvar, og vi står gerne til rådighed for yderligere drøftelser.

Med venlig hilsen



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



Sammenslutning  
af Køretøjsbyggere  
og Autooprettere  
i Danmark



**VIGTIG**  
**OPBYGGERINFORMATION**  
NYE EU KØRETØJSREGLER



Typegodkendelse  
Er din virksomhed klar?

***OPLÆG - ikke gyldigt!***



**[www.skad.dk](http://www.skad.dk)**

Vil du vide mere omkring hvordan typegodkendelsen kan komme til at ændre din forretning, og hvordan de nye regler fra EU kommissionen – 2007/46/EF – påvirker busser, lastbiler og varebiler, og anhængere og andre køretøjer for specielle formål, så læs videre.

**OBS: I Danmark gælder generelt Trafikstyrelsens meddelelse nummer 1933.**



## ØNSKER DU AT SKABE FREMGANG I DIN KØRETØJSFREMSTILLING? SÅ FORHOLD DIG TIL TYPEGODKENDELSE!



Typegodkendelse

Fra 2009 gælder nye regler, der ændrer måden på hvordan køretøjer kan godkendes, sælges og indregistreres i EU.

Den Europæiske "Community Whole Vehicle Type Approval" (ECWVTA) (Helkøretøjs typegodkendelse) er ved at blive udvidet fra biler og motorcykler til at omfatte også andre køretøjer (inklusive busser, varebiler, lastbiler, anhængere og andre køretøjer for specielle formål).

Denne ændring er vigtigt for dig, hvis du:

- fremstiller, bygger eller ombygger køretøjer og anhængere
- er ejer eller direktør af virksomheden
- er ansvarlig for køretøjsgodkendelse eller certificering

Når de nye regler træder i kraft, vil dette kræve godkendelse af alle køretøjer du fremstiller – ingen godkendelse intet salg. Her kan du som SKAD medlem få hjælp og rådgivning. Læs videre for at finde ud af hvordan køretøjs godkendelses proces kommer til at fungere.

Din synsvirksomhed og Trafikstyrelsen har den fornødne information som hjælp ved eventuelle spørgsmål. Find også flere oplysninger på [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk).

# STANDART TYPEGODKENDELSE FÅ DIN VIRKSOMHED OP I OMDREJNINGER

## HVAD ER EN STANDARD TYPEGODKENDELSE?

Typegodkendelsen er en strømlignet proces for godkendelse af nye køretøjer. Når en gennemgang af en prototype af et køretøj er blevet foretaget, og produktionsforløbet er godkendt i henhold til "Conformity of Production", så kan der fremstilles flere af disse køretøjer og blive solgt uden behov for yderligere syn og afprøvninger til alle lande i EU.

## HVORDAN PÅVIRKER DET MIG?

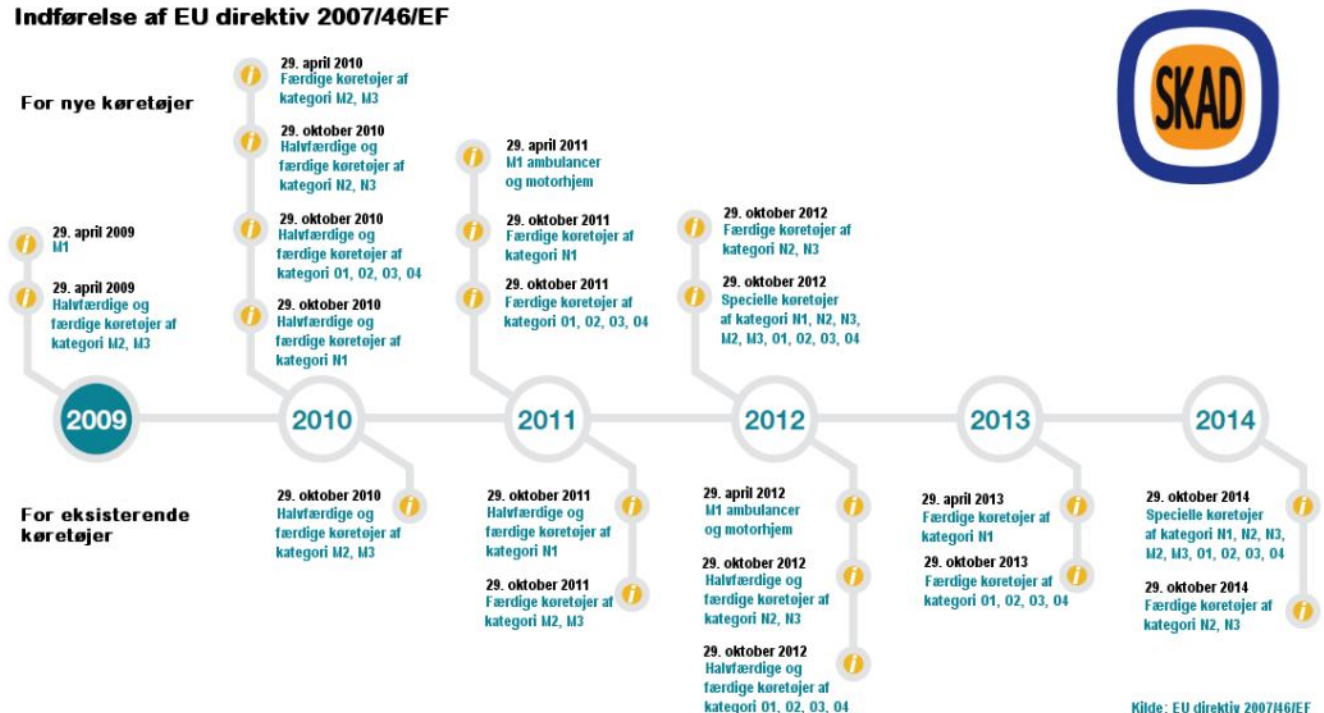
De nye typegodkendelsesregler påvirker:

- producenter
- importører
- opbyggere
- ombyggere af personbiler, transportkøretøjer, anhængere og andre køretøjer til specielle formål.

Reglerne – og de ændringer du skal foretage for at leve op til reglerne – er forskellige for en hver køretøjskategori. Den efterfølgende tabel beskriver hvordan køretøjer er defineret under de nye regler.

Datoer, fra hvilke køretøjer **skal** være godkendt kan være genstand for ændringer i det enkelte EU-land.

### Indførelse af EU direktiv 2007/46/EF






# KØRETØJS KATEGORITABEL





## PERSONBILER

Køretøjsart	Beskrivelse	Vægtområde	
M <sub>1</sub>	 Ikke flere end 8 sæder ud over chaufførens sæde	Ikke gældende	
M <sub>2</sub>	 Flere end 8 sæder ud over chaufførens sæde	5 tons eller lavere	
M <sub>3</sub>	 Flere end 8 sæder ud over chaufførens sæde	Over 5 tons	
M <sub>1</sub>	 Specielle køretøjer	Motorcaravaner, ambulancer, armerede køretøjer, rustvogne og køretøjer for rullestolsadgang	Ikke gældende

## TRANSPORTKØRETØJER

N <sub>1</sub>	 Lette varebiler og lastbiler	3,5 tons eller lavere
N <sub>2</sub>	 Medium varebiler og lastbiler	Over 3,5 tons og ikke mere end 12 tons
N <sub>3</sub>	 Tunge varebiler og lastbiler	Over 12 tons

## ANHÆNGERE

O <sub>1</sub>	 Meget lette anhængere	0,75 ton eller lavere
O <sub>2</sub>	 Lette anhængere	Over 0,75 ton og ikke mere end 3,5 tons
O <sub>3</sub>	 Medium anhængere	Over 3,5 tons og ikke mere end 10 tons
O <sub>4</sub>	 Tunge anhængere	Over 10 tons

## **HVOR MEGET KOMMER DET TIL AT KOSTE MIG?**

Casestudier, som følger på de kommende sider, viser eksempler på, hvad typisk det koster, at få gennemført godkendelser på de danske synsvirksomheder. Vær opmærksom på at synsudgifter kun er en del af de totale omkostninger forbundet med en godkendelse. Kontakt din lokale synshal for mere information.

Du kan have brug for:

- ændre design eller ombygge dit produkt, for at møde nye afprøvningskrav
- opdatere og eller introducere udformnings-, produktions- og kvalitetsprocesser, f.eks. ISO 9001 eller ISO/TS 16949
- ændre din firmastruktur for at sikre at nøglemedarbejdere har den nødvendige uddannelse og færdigheder

Disse omkostninger indeholder en hver opstarts eller pågående investering i design, udformning, produktion, forudgående afprøvning, administration, rejser eller andre omkostninger, der hænger sammen med at producere et køretøj i forhold til de krævede standarder, før man kan få den relevante godkendelse.

## **HVORNÅR VIL DET PÅVIRKE MIG?**

Tidslinjen på den forudgående side fortæller dig når typegodkendelser forventes at træde i kraft for nye køretøjskategorier. Noter nøgledatoerne for din virksomhed. Du skal være klar til at fremføre dine nye køretøjer til typegodkendelsen ved disse datoer. Hvis du ikke reagerer med det samme, og dine konkurrenter gør, så kunne du falde bagud.

# HVORDAN FÅR MAN EN GODKENDELSE

Typegodkendelser kan opnås i samarbejde med KBA-certificerede prøvningsinstitutter. I 2014 er reglerne gældende for alle køretøjer indenfor hele EU området.

Der vil være tre nye separate godkendelsesformer for køretøjer:

- European Community Whole Vehicle Type Approval (ECWVTA),
- National Små Serie Typegodkendelse (NSST) eller
- Individuel Køretøjs Godkendelse (IKG).

Fordele og ulemper af en hver type godkendelse vises i detaljer for neden i tabellen. For at forstå de forskellige former, er det bedst for dig at læse om de individuelle casestudier på de følgende sider.

Du kan også med fordel kontakte din synsvirksomhed, der kender reglerne. I Danmark er der krav om syn, og køretøjer uden den korrekte godkendelse er ulovlige, til fare for trafikanterne, samt en dårlig investering i længden.

## Hvad er fordele og ulemper for en hver godkendelsesform?

	Fordele	Ulemper
<b>ECWVTA</b> (Hel Køretøjs typegodkendelse)	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Kun test af et køretøj af en hver type.</li><li>➤ "Værste tilfælde" kan anvendes for at dække andre varianter.</li><li>➤ Ingen yderligere omkostninger pr. køretøj.</li><li>➤ Engang godkendt, kan du bygge et stort antal køretøjer af samme type og sælge dem over hele EU uden yderligere inspektioner.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Høje opstartsomkostninger.</li><li>➤ Fuld konformitet af produktionskrav.</li><li>➤ Fuld dokumentation krævet.</li><li>➤ Fuldt testkrav skal imødekommes.</li></ul>
<b>NSST</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Begrænsede konformitet af produktionskrav.</li><li>➤ Nogle tekniske krav reduceres.</li><li>➤ Inspektioner kan udføres hos producenten.</li><li>➤ Engang godkendt, kan du bygge flere køretøjer af samme type og sælge dem i landet uden yderligere inspektioner.</li><li>➤ Ingen formel forbindelse med trin 1 producenter krævet.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Høje opstartsomkostninger.</li><li>➤ Antal af køretøjer er begrænset til 75, 250 eller 500 pr. type pr. år, afhængig af køretøjsart.</li><li>➤ Giver salgsrettigheder kun i Danmark.</li></ul>
<b>IKG</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Ingen formel forbindelse med trin 1 producenter krævet.</li><li>➤ Ingen konformitet af produktionskrav.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Et hvert køretøj skal synes og en godkendelse skal udstilles.</li><li>➤ Et hvert køretøj skal bringes til en synshal for inspektion.</li><li>➤ Flere omkostninger pr. køretøj.</li><li>➤ Giver salgsrettigheder kun i Danmark.</li></ul>

# TYPEGODKENDELSE

## HVILKEN FORM ER BEDST FOR MIG?



Typegodkendelse

**Nu, hvor du ved hvilke køretøjs kategorier er relevante for dig og din virksomhed, og hvad betydningen af de tre godkendelsesformer er, er det vigtigt at du finder ud af hvilken form der er den rette for dig og din virksomhed.**

For eksport af køretøjer til andre EU lande gælder for danske producenter, at alle køretøjer skal afprøves og godkendes i det enkelte EU land, før de kan anvendes der. Dette gælder også for brugte køretøjer!

Beskrivelserne og casestudierne, der følger, skulle gøre det nemt for dig at tage en beslutning. Læs dem alle nøje – men hvis du har brug for mere information, så kontakt Trafikstyrelsen eller din synsvirksomhed for mere information.

**HUSK** at du altid skal følge en producents vejledning og specifikationer ved opbygning på et standart typegodkendt køretøj.



## ECWVTA

### EUROPEAN COMMUNITY WHOLE VEHICLE TYPE APPROVAL

(Helkøretøjs typegodkendelse)

Hvis du fremstiller et større antal køretøjer hvert år eller du ønsker at sælge over hele EU, så er ECWVTA den bedste løsning for dig. Under ECWVTA kan du søge om en helkøretøjs typegodkendelse for et hvert køretøj du producerer. Når en type er godkendt, kan du udstille din egen "Certificate of Conformity", som betyder at køretøjerne kan sælges over hele EU uden behov for yderligere tests i hvert land.

## CASESTUDIE 1

### BUSPRODUCENTEN DER SÆLGER OVER HELE EU ECWVTA

Carstens virksomhed bygger busser. Han fremstiller omkring 300 om året og sælger dem over hele EU. De bygges på en almindelig chassis efter samme specifikationer, men med nogle ændringer indenfor den definerede type.



Fordi Carsten ønsker at sælge busserne over hele EU, ECWVTA ville være den bedste løsning som godkendelsesform. Carsten behøver kun at få et eksemplar af en bus godkendt. Han skal også imødekomme krav om et kvalitetssystem for at sikre "Conformity of Production". Dette beviser at produktionsprocessen er til at stole på, at den fortløbende produktion af køretøjer møder den enkelte godkendte specifikation, og tillader ham at udstille et "Certificate of Conformity" for en hver bus.

Fordi flere af bussystemerne – inklusive udstødning, bremses og støj – er allerede omfattet af godkendelserne, opnået i trin 1 (chassis) producent, Carsten behøver kun at bevise overholdelsen af systemer så som belysning, sæder og indretning. For en bustype skal der regnes fra kr. 50.000\* for en godkendelse iht. ECWVTA.

\*Se mere "Hvor meget vil det koste mig?" sektionen for oven, for mere information.



## NSST NATIONAL SMÅ SERIE TYPEGODKENDELSE

Hvis du fremstiller et mindre antal køretøjer hvert år eller du ønsker at sælge kun i Danmark, så er NSST den bedste løsning for dig. NSST anvender lignende (med nogen gange mindre eksakte) tekniske standarder en ECWVTA, og der er mindre papirarbejde. Dette hjælper med at holde omkostningerne nede for mindre producenter.

NSST er kun for salg i det pågældende EU land og betyder ikke automatisk godkendelse i andre EU lande. Så hvis du ønsker at sælge dine køretøjer til et andet EU land, skal du sandsynligvis søge om en typegodkendelse hos myndighederne i det respektive land.

### CASESTUDIE 2

#### VAREVOGNSBYGGEREN DER SÆLGER KUN INDENFOR DANMARK NSST

Tony bygger omkring 1.250 lastbilsopbygninger på et år til en større dansk kundegruppe. Hans produktion dækker et bredt sortiment af opbygninger (f.eks. bokse, gardintransportere, tiplad, fladlad) fra 3,5 til 26 tons, og de er udstyret med chassiser fra flere kendte producenter. Tonys køretøjer byder også på en bred vifte og kan omfatte kun et mindre antal typer, baseret på vægt, antal aksler og muligvis produktionsnumrene fra en hver type. Fordi han sælger dem kun i Danmark, kan han nøjes med NSST formen.



Ved at bruge NSST, behøver Tony nødvendigvis ikke at have en formel forbindelse til chassis producenten. Men, han skal bevise at hans produktion imødekommer løbende de specifikationer fastsat i godkendelsen.

Når en udgave af et køretøj er godkendt, kan han udstille et "Certificate of Conformity", som tillader ham at registrere køretøjer op til et max. antal (250 eller 500, svarende til køretøjsvægten).



Hvis Tony producerer et større antal af et udvalgt køretøj på et år, end der er tilladt under NSST – f. eks. hvis han bygger 650 lette varebiler på et år, når grænsen er 500 – behøver han mere end en typegodkendelse. Det kan være lettere for ham at separere hans godkendelser i forhold til respektive chassismærker, for at give ham fleksibilitet over antal og typegodkendelser, som er lettere at håndtere.

Omkostningerne for NSST kan forventes til at være en lille smule mindre end for ECWVTA, fordi tests kan være mindre omfangsrige, og papirarbejdet mindre udfordrende. Og for en trin 2 opbygger, skulle der ikke være mange forskellige ting at blive omfattet af en godkendelse, fordi chassisproducenten sikkert har sørget for godkendelser for de fleste ting. De samlede omkostningen for at opnå godkendelse for en køretøjstype kan ligge fra kr. 35.000\*.

\*Se mere "Hvor meget vil det koste mig?" sektionen for oven, for mere information.

## IKG INDIVIDUEL KØRETØJS GODKENDELSE

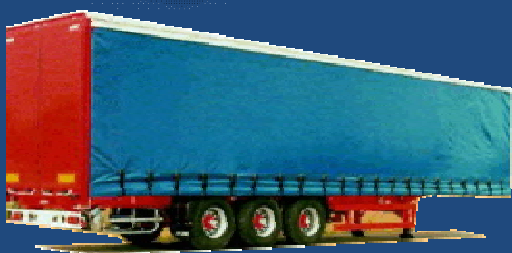
Hvis du kun fremstiller et enkelt køretøj eller et meget lille antal af køretøjer, kan du anvende IKG. Denne godkendelsesform kan kun bruges for Danmark og omfatter kun lidt papirarbejde, og koster mindre end ECWVTA eller NSST.

Som med NSST, behøver du separate godkendelse for at sælge dit køretøj over hele EU.

### CASESTUDIE 3

#### VOGNOPBYGGEREN FREMSTILLER KUN ET STYK ANHÆNGER IKG

Peter er en opbygger og bygger enkelkøretøjer efter kundeønsker. Han arbejder ikke ud fra en eksisterende chassis, men bygger et hvert stykke fra bunden af. Dette betyder at en hver anhænger han producerer, er forskellig. Hele hans produktion sælges til kunder i Danmark.



IKG er den bedste godkendelsesform. Peter skal have synet et hvert køretøj, han fremstiller, for at få godkendelsen hans kunde ønsker, for at kunne anvende køretøjet på formen.

Peter behøver intet formelt kvalitetssystem for at bevise "Conformity of Production", fordi specifikationerne for et hvert køretøj er forskellige. I stede for skal en hver anhænger synes for at få en godkendelse. De tekniske krav af en IKG test er ikke så komplekse som ECWVTA. Omkostningerne er væsentlig lavere for en anhænger. Her skal synsvirksomhederne kontaktes for en nøje pris.

\*Se mere "Hvor meget vil det koste mig?" sektionen for oven, for mere information.



## SKAD

Roholmsvej 8, 1. sal  
2620 Albertslund  
Tlf. 7011 1300  
[www.skad.dk](http://www.skad.dk)  
[skad@skad.dk](mailto:skad@skad.dk)

Revision 3 – maj 2013.  
Ansvarshavende redaktører: Direktør Ing. Thomas Krebs, SKAD

Layout: SKAD

### Kilder for dette dokument:

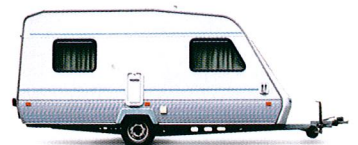
Retningslinjer fra EU Kommissionen 2007/46/EF.  
Informationsfolder fra "Department of Transport – UK".  
VBRA – opbyggerorganisationen – UK.

# HAZARD WARNING

NEW VEHICLE REGULATIONS APPROACHING



**TYPE APPROVAL**  
Is your business ready?





# WANT TO KEEP ON MANUFACTURING THESE? YOU'LL NEED TYPE APPROVAL



## TYPE APPROVAL

From 2009, new UK regulations will begin to change the way vehicles can be approved for sale and registration.

European Community Whole Vehicle Type Approval (ECWVTA) is about to be extended from cars and motorcycles to cover other vehicles (including buses, coaches, vans, trucks, trailers and some other special purpose vehicles).

This change is important to you if you:

- manufacture, build or convert vehicles or trailers
- are the owner or director of the business
- are responsible for vehicle approval or certification

Once the new regulations are in place, you'll need to get approval for all the vehicles you manufacture – no approval, no sale.

Read on to find out how the new vehicle approval process will work – then please fill in the attached questionnaire. It's very important that you do this because the more we know about your business, the better we can prepare for the new approval process and make sure that we can meet the demand for inspection facilities from 2009.

# TYPE APPROVAL – GET YOUR BUSINESS UP TO SPEED

## WHAT IS TYPE APPROVAL?

Type approval is a streamlined process for approving new vehicles. Once an initial ‘type’ of vehicle is examined and the production arrangements are assessed as meeting Conformity of Production (CoP) requirements, more vehicles of this type can be manufactured and sold without the need for further inspections and testing.

## HOW DOES IT AFFECT ME?

The new type approval regulations will affect:

- manufacturers
- importers
- body builders
- converters of passenger vehicles, goods vehicles, trailers and some other special purpose vehicles

The regulations – and the changes you’ll need to make in order to conform with them – will differ for each vehicle category. The chart opposite details how vehicles are defined under the new regulations.

Dates from which vehicles **must** be approved. See the full timeline on the attached CD for more information. Please note: all dates may be subject to minor change.

## TIMELINE

**OCTOBER 2007**  
ECWVTA directive comes into force

**APRIL 2009**  
Type approval is available (on a voluntary basis) for any vehicle type





## TYPE APPROVAL REGULATIONS COME INTO FORCE FOR THE FOLLOWING VEHICLES:

**OCTOBER 2010**  
Minibuses, buses and coaches built in one stage or first stage of a multi-stage build




**OCTOBER 2011**  
Light vans and trucks built in one stage or first stage of a multi-stage build. Minibuses, buses and coaches built in multiple stages

## VEHICLE CATEGORY CHART

### PASSENGER VEHICLES

Kind of vehicle	Description	Weight range
M <sub>1</sub> 	No more than 8 seats in addition to driver's seat	Not applicable
M <sub>2</sub> 	More than 8 seats in addition to driver's seat	5t or less
M <sub>3</sub> 	More than 8 seats in addition to driver's seat	Over 5t
M <sub>1</sub>  Special purpose	Motor caravans, ambulances, hearses, armoured cars, wheelchair-accessible vehicles	Not applicable

### GOODS VEHICLES

N <sub>1</sub> 	Light vans and trucks	3.5t or less
N <sub>2</sub> 	Mid size vans and trucks	Over 3.5t and not more than 12t
N <sub>3</sub> 	Heavy vans and trucks	Over 12t

### TRAILERS

O <sub>1</sub> 	Very light trailers	0.75t or less
O <sub>2</sub> 	Light trailers	Over 0.75t and not more than 3.5t
O <sub>3</sub> 	Medium trailers	Over 3.5t and not more than 10t
O <sub>4</sub> 	Heavy trailers	Over 10t

#### APRIL 2012

Special purpose passenger vehicles (such as motor caravans, ambulances, hearses and armoured cars)

#### OCTOBER 2012

Medium/heavy vans, trucks and trailers built in one stage

#### APRIL 2013

Light vans and trucks built in multiple stages

#### OCTOBER 2013

Trailers built in multiple stages

#### OCTOBER 2014

Medium and heavy trucks built in multiple stages and other special purpose vehicles, such as mobile cranes



## HOW MUCH WILL IT COST ME?

The case studies that follow on pages 7–10 provide illustrative examples of Vehicle Certification Agency (VCA) and Vehicle and Operator Services Agency (VOSA) approval fees. Please remember that the approval fee is only one of many components of the total cost of getting type approval/individual vehicle approval.

You may need to:

- modify designs or re-engineer your product to meet new test requirements
- update and or introduce different design, manufacturing and quality processes, e.g. ISO 9001 or ISO/TS 16949
- change your company structure to ensure key staff have the necessary training and skills

These costs don't include any additional initial or ongoing investment in design, engineering, manufacturing, pre-testing, administration, travel or other costs incurred in producing a vehicle to the required standards prior to gaining the relevant approval.

## WHEN WILL IT AFFECT ME?

The timeline on the previous page will tell you when type approval regulations are expected to come into force for new types of each vehicle category. Make a note of the key dates for your business. You need to be ready to submit your new vehicles for type approval by these dates. If you don't act immediately and your competitors do, you could get left behind.

# HOW TO GET APPROVAL

Type approval will be phased in from 2009. By 2014, it will become compulsory for all vehicles.

There will be three new separate approval routes for vehicles: European Community Whole Vehicle Type Approval (ECWVTA), National Small Series Type Approval (NSSTA) or Individual Vehicle Approval (IVA).

The pros and cons of each of the approval routes are detailed in the chart below. To understand which route is best for you, read on: pages 7–10 provide individual case studies for each.

## WHAT ARE THE PROS AND CONS OF EACH APPROVAL ROUTE?

	ADVANTAGES	DISADVANTAGES
<b>ECWVTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Test one vehicle of each type only.</li> <li>• ‘Worst case’ may be used to cover other variants.</li> <li>• No additional cost per vehicle.</li> <li>• Once approved, you can build very large numbers of vehicles of the same type and sell them across the EC without further inspections.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• High initial costs.</li> <li>• Full Conformity of Production requirements.</li> <li>• Full documentation required.</li> <li>• Full test requirements must be met.</li> </ul>
<b>NSSTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduced Conformity of Production requirements.</li> <li>• Some technical requirements reduced.</li> <li>• Inspections carried out at the manufacturer’s premises.</li> <li>• Once approved, you can build more vehicles of the same type and sell them across the UK without further inspections.</li> <li>• No formal link with stage 1 manufacturer required.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• High initial costs.</li> <li>• Numbers of vehicles limited to 75, 250 or 500 per type per year depending on the kind of vehicle.</li> <li>• Gives sales rights only within the UK.</li> </ul>
<b>IVA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No formal link with stage 1 manufacturer required.</li> <li>• No Conformity of Production requirements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Every vehicle has to be inspected and a certificate issued.</li> <li>• Every vehicle to be taken to a VOSA (mainland UK) or a Driver Vehicle Agency, Northern Ireland (DVA) test station.</li> <li>• More expensive per vehicle.</li> <li>• Gives sales rights only within the UK.</li> </ul>

# TYPE APPROVAL: WHICH ROUTE IS BEST FOR ME?



## TYPE APPROVAL

Now that you know which vehicle categories are relevant to your business and what the three type approval routes are, it is important that you work out which route is right for your business.

The descriptions and case studies that follow should help you to make this decision. Read them all carefully – but if you need to find out more, follow the links to further information on page 11.



## **ECWVTA** **EUROPEAN COMMUNITY** **WHOLE VEHICLE** **TYPE APPROVAL**

If you make large numbers of vehicles each year or you plan to sell across Europe, ECWVTA will be the best option for you. Under ECWVTA, you can apply for whole vehicle type approval for each type of vehicle you produce. Once each type is approved, you can issue your own Certificates of Conformity, which means vehicles can be sold across Europe without the need for further testing in each country.

### **CASE STUDY 1:** **THE BUS MANUFACTURER SELLING ACROSS EUROPE** **ECWVTA**

Karen's company builds buses. She makes around 300 a year and sells these throughout the European Community (EC). They are produced from a common chassis, to the same fundamental specification but with some variations within a defined type.



Because Karen wants to sell her buses across the EC, ECWVTA would be the best approval route. Karen will just need to get one representative sample bus approved. She will also need quality systems in place to ensure Conformity of Production. This demonstrates that her production processes can be relied on to consistently produce vehicles that match this single, approved specification, and allows her to issue a Certificate of Conformity with each bus.

As several of the bus systems – including emissions, braking and noise – are already covered by approvals obtained by the stage 1 (chassis) manufacturer, Karen only needs to demonstrate compliance of systems such as lighting, seating and interior. The bus type can probably be approved under ECWVTA for around £5,000\*.

\*See the 'How much will it cost me?' section on page 4 for more information.

## **NSSTA** **NATIONAL SMALL** **SERIES TYPE APPROVAL**

If you make small numbers of vehicles and sell only within the UK, NSSTA could be the right approval route for you. NSSTA uses similar (but sometimes less exacting) technical standards to ECWVTA and there is less paperwork to submit. This is to help keep costs down for smaller manufacturers.

NSSTA is for UK sales only and will not automatically be recognised across Europe. So if you want to sell your vehicles in another European country, you may have to apply to the type approval authority in that country.

### **CASE STUDY 2:** **THE VAN BUILDER SELLING WITHIN THE UK** **NSSTA**

Tony builds around 1,250 truck bodies a year for a large UK customer base. His production covers a wide range of bodies (eg box, curtainside, tipper, flatbed) from 3.5 to 26 tonnes and they are fitted on a mix of different chassis makers' vehicles. Although Tony's vehicles represent a very diverse spread, they can be condensed into just a few types, based on weight ranges, number of axles and probably the production numbers for each type. As he is selling them only within the UK, he can use the NSSTA route.

Using NSSTA, Tony won't necessarily need to have formal links with the chassis manufacturer. However, he will need to demonstrate that his production line can consistently create vehicles matching the specifications in the approval. Once a sample vehicle has been approved, he can issue Certificates of Conformity allowing him to register vehicles up to the number limit (250 or 500 according to the vehicle weight).





If Tony produces higher numbers of a particular vehicle in one year than are allowed under NSSTA – for example, if he builds 650 light vans in a year when the limit is 500 – he will need more than one type approval. He may find it easier to separate his approvals according to certain makes of chassis, to give him flexibility over numbers and type approvals that are easier to manage.

The cost of NSSTA is expected to be a little less than the cost of ECWVTA, as the tests can be less complex and the paperwork less challenging. Also, for a stage 2 body builder there should not be many separate items to cover in the approval, as the chassis manufacturer should have arranged approval for most of them. The cost to Tony of gaining approval for one type of vehicle would be around £3,500\*.

\*See the 'How much will it cost me?' section on page 4 for more information.

## **IVA** **INDIVIDUAL VEHICLE** **APPROVAL**

If you are just making a single vehicle or very small numbers of vehicles, you can use IVA. This approval route is for use only within the UK and involves less paperwork and cost than ECWVTA or NSSTA.

As with NSSTA, you'll need separate approval to sell your vehicles across the rest of Europe.

### **CASE STUDY 3:** **THE BODY BUILDER MAKING ONE-OFF TRAILERS** **IVA**

Phil is a body builder producing bespoke trailers for specialist applications. He doesn't work from an existing trailer chassis, but builds each unit from the ground up. This means every trailer he produces is different. All his production is sold to customers in the UK.



IVA will be the most convenient approval route. Phil will need to have every trailer he makes inspected to get the certificate his customers require to be able to use their trailers on the road.

Phil will not need formal quality systems to demonstrate Conformity of Production, because the specification of each unit is different. Instead, each trailer must be inspected to get an approval. The technical requirements of the IVA test aren't as complex as with ECWVTA, so the IVA inspection is likely to cost around £150 for each trailer\*.

\*See the 'How much will it cost me?' section on page 4 for more information.

## HOW DOES THE NEW APPROVAL PROCESS AFFECT MULTI-STAGE BUILD?

If your company is a stage 1 builder in a multi-build process (for example a bus chassis manufacturer), only two of the three approval routes apply. You can get incomplete vehicles approved to either ECWVTA or NSSTA standards.

Anyone who subsequently works on the vehicle can gain approval to the same or an alternative national approval standard. So if you submit a partial vehicle to be approved under NSSTA, a body builder (stage 2 builder) can then have the completed vehicle approved using NSSTA or IVA. If the stage 1 vehicle was approved under NSSTA, then the only options available at stage 2 are NSSTA and IVA.

## WHAT NEXT?

Now you know more about how type approval works and about which approval route could be best for your business. To find out about the changes in more detail, check out the CD on the inside front cover of this booklet.

You can keep up with what's happening by regularly visiting our website at [www.dft.gov.uk/roads/vehicles/typeapproval](http://www.dft.gov.uk/roads/vehicles/typeapproval), or emailing your contact details to [ecwvtaconsult@dft.gsi.gov.uk](mailto:ecwvtaconsult@dft.gsi.gov.uk) to receive regular updates.





## **FILL IN THE QUESTIONNAIRE – AND HELP US TO HELP YOU!**

To make sure we can meet the demand for inspection facilities from 2009, we need to know more about everyone who's involved in the manufacturing or conversion of vehicles.

Please fill in the enclosed questionnaire and return it to us to tell us who you are, where you are, what vehicles you manufacture and how many. If you need help completing the questionnaire or want more information on type approval, email [ecwvtaconsult@dft.gsi.gov.uk](mailto:ecwvtaconsult@dft.gsi.gov.uk).

## **HOW TO FILL IN THE QUESTIONNAIRE**

Please complete the form in block capitals, using black ink. All information will be treated in confidence and not shared with any third party.

### **SECTION 1: COMPANY DETAILS**

Please complete your contact details so that we can keep you up to date with the progress of the new legislation.

### **SECTION 2: AREAS OF BUSINESS ACTIVITY**

Please tell us your main business. We've split business areas into the following categories:

**Factory-built van maker:**

Builds complete vehicles.

**Truck chassis maker:**

Builds chassis cabs for others to add a body (or fifth wheel) to form a completed goods vehicle.

**Bus and coach chassis maker:**

Builds chassis for others to add a body to form a completed vehicle.

**Trailer maker:**

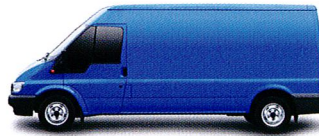
Builds complete vehicles including chassis and body.

**Trailer chassis maker:**

Builds chassis for others to add a body to form a completed vehicle.

**Body builder:**

Adds a body (goods or passenger) to a truck chassis, trailer chassis or bus chassis to form a complete goods or passenger vehicle. May add a fifth wheel to a tractor unit.



**TYPE APPROVAL**  
Is your business ready?

**Chassis converter:**

Undertakes major alterations to chassis (mostly truck), for example wheelbase/overall length alterations, the addition of axles, etc.

**Vehicle converter:**

Undertakes conversions of one vehicle type to another, for example panel van to minibus, passenger car to special purpose vehicle (such as a motor caravan, ambulance, hearse, armoured car or wheelchair-accessible vehicle).

**SECTION 3: NUMBERS OF VEHICLES PRODUCED**

If you manufacture vehicles for more than one sector (for example trucks and vans as well as buses), please complete every section that's relevant to you.

Although type approval is already in place for cars, we've included them in the questionnaire, so you can tell us if cars are part of your business.

**SECTION 4: ROUTES TO APPROVAL**

To help you decide which approval routes you may want to use, see pages 5–11.

**SECTION 5: QUALITY SYSTEMS**

If you already have quality systems in place, it could make the type approval process easier and/or cheaper. Please tell us about your quality systems.

## SECTION 1: COMPANY DETAILS





Company		Tel	
Address		e-mail	
		www	
		Contact	
Postcode		Role	

## SECTION 2: AREA OF BUSINESS ACTIVITY – please tick the boxes that apply to you




<input type="checkbox"/>	Factory-built van maker	<input type="checkbox"/>	Trailer chassis maker
<input type="checkbox"/>	Truck chassis maker	<input type="checkbox"/>	Body builder
<input type="checkbox"/>	Bus and coach chassis maker	<input type="checkbox"/>	Chassis converter
<input type="checkbox"/>	Trailer maker	<input type="checkbox"/>	Vehicle converter

## SECTION 3: NUMBERS OF VEHICLES PRODUCED





**SECTION 3A: PASSENGER VEHICLES** – please tell us how many passenger vehicles you produce per year and how many products these represent. If none, tick this box  and move on to section 3B

Kind of vehicle	Description	Weight	Total no.	No. products
	No more than 8 seats in addition to driver's seat	n/a		
	More than 8 seats in addition to driver's seat	5t or less		
	More than 8 seats in addition to driver's seat	Over 5t		
 Special purpose	Motor caravans, ambulances, hearses, armoured cars, wheelchair-accessible vehicles	n/a		

**SECTION 3B: GOODS VEHICLES** – please indicate how many goods vehicles you produce per year and how many products these represent. If none, tick this box  and move on to section 3C

Kind of vehicle	Description	Weight	Total no.	No. products
	Light vans & trucks	3.5t or less		
	Mid size vans & trucks	Over 3.5t and not more than 12t		
	Heavy vans & trucks	Over 12t		

**SECTION 3C: TRAILERS** – please indicate how many trailers you produce per year and how many products these represent. If none, tick this box  and move on to section 4.

Kind of vehicle	Description	Weight	Total no.	No. products
	Very light trailers	0.75t or less		
	Light trailers	Over 0.75t and not more than 3.5t		
	Medium trailers	Over 3.5t and not more than 10t		
	Heavy trailers	Over 10t		

**SECTION 4: ROUTES TO APPROVAL** – please tick the approval routes you are likely to use and estimate how many vehicles and products you are likely to put through each approval route per year.

Routes to approval	Vehicles	No. products
European Community Whole Vehicle Type Approval (ECWVTA) <input type="checkbox"/>		
Small Series Type Approval (NSSTA) <input type="checkbox"/>		
Individual Vehicle Approval (IVA) <input type="checkbox"/>		

**SECTION 5: QUALITY SYSTEMS** – please tick the boxes in the table below which apply to you.

Quality systems	Yes	No
Do you have a quality system in place? (e.g. BS5790, ISO 9000, ISO/TS 16949)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Do you have a quality manual? (e.g. covering procedures to build in and check quality)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
If you don't have one or the other now do you plan to in the future?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If you do not wish to receive any further information about type approval, please tick this box

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Transporterhvervets Uddannelser (tur@tur.dk)  
**Titel:** SV: Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer  
**E-mailtitel:** SV: Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 421500)  
**Sendt:** 06-01-2025 10:46

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

### Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær  
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700  
Tlf. direkte: 81454513  
E-mail: aat@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

**Fra:** Transportministeriet <trm@trm.dk>

**Sendt:** 20. december 2024 11:30

**Emne:** Ekstern høring af udkast til ny lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 421500)

### Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over ny lov om godkendelse og syn af køretøjer

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet **senest den 26. januar 2025** på [tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med angivelse af journalnummer 2023 - 3343.

Høringen er til jeres orientering også lagt på høringsportalen og kan findes på følgende link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Venlig hilsen

**Tamara Spalevic**  
Specialkonsulent

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Køretøjskontoret

Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 40387409

[tsp@trm.dk](mailto:tsp@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)