

22. januar 2020

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Att. Amalie Kipp, [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk); amk@trm.dk

**Emne: Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces), j.nr. 2019-4815.**

AutoConsult har modtaget omhandlede forslag, og vil indledningsvis takke for at materialet er udsendt i offentlig høring.

AutoConsult har stor forståelse for ønsket om at tilpasse dansk lovgivning og praksis til EU, men konstaterer desværre, at det fremsendte lovforslag indeholder en række uheldige forhold, samt manglende omhu i etablering af så indgribende en ændring af hele området for den køretøjstekniske godkendelsesproces.

AutoConsult skal på det kraftigste opfordre til at lovforslaget tilrettes så at der sikres en korrekt og hensigtsmæssig implementering af forordningerne (EU) 167/2013, 168/2013 og 2018/858, samt fastsætte tilhørende relevante regler for nationale, individuelle godkendelser af køretøjer, m.v., omfattet af de respektive bestemmelser.

Der opfordres i særdeleshed til at sikre tilstrækkelig fleksibilitet omkring godkendelse af individuelle køretøjer, hvilket vurderes at omfatte hovedparten af de køretøjer der opbygges nationalt i Danmark, og dermed er af afgørende betydning for hjemmemarkedet. Det bemærkes at de respektive forordninger indeholder hjemler for nationale særregler, som ikke ses udnyttet i det fremlagte forslag til ændring af synsloven.

For AutoConsults vedkommende, som godkendt prøvningsinstans efter BEK 594 af 26. maj 2016, om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser, opfordres også kraftigt til at videreføre denne ordning, da den anses umiddelbart at tilfredsstille krav til tekniske tjenester for godkendelse i henhold til artikel 42 og 45 i forordning (EU) 2018/858.

Der henvises i øvrigt til vedlagte kommenterede version i **Bilag** på de følgende sider.

AutoConsult vurderer at forslaget på mange områder går langt videre end minimumskrav i EU-reguleringen. AutoConsult kan IKKE indstille forslaget til vedtagelse.

Med venlig hilsen

John Berg  
Direktør, Forretningsudvikling

## Bilag:

Kommenteret ved medlemmer i Færdselsstyrelsens Følgegruppe.

### **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer  
(Godkendelse af motorkøretøjer, tekniske tjenester m.v.)

### **§ 1**

I lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016 og § 1 i lov nr. 15 af 21. november 2019, foretages følgende ændringer:

Der findes ikke en lov nr. 15 af 21. november 2019.

Det må antages, at der rettelig henvises til Lov nr. 1437 af 17. december 2019, Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer, som vedtaget ved 3. die behandling i Folketinget den 21. november 2019 på baggrund af lovforslag 15.

1. Overalt i loven ændres »Trafikstyrelsen« til: »Færdselsstyrelsen«, »Trafikstyrelsens« til: »Færdselsstyrelsens«, »Trafik-, bygge- og boligstyrelsen« til: »Færdselsstyrelsen« og »Trafik-, bygge- og boligstyrelsens« til: »Færdselsstyrelsens«

Rettelig: »Trafik-, **Bygge-** og **Bolig**styrelsen» og »Trafik-, **Bygge-** og **Bolig**styrelsens»

2. Før § 1 indsættes overskriften: »Anvendelsesområde«.

3. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven gælder for

1) godkendelse af nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, landbrugs- og skovbrugstraktorer, udskifteligt trukket udstyr, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil,

Vedr. »nye»

Der mangler en definition af »nye».

Hvordan skal man forholde sig til fabriksnye køretøjer, der har opnået midlertidig registrering i udlandet for transport til Danmark?

Menes her køretøjer, som ikke tidligere har opnået registrering?

Menes her køretøjer, som ikke tidligere har opnået permanent registrering?

Se tillæg 2 til bilag 2 til forordning (EU) 2018/858 hvornår et køretøj anses for nyt.

Se forslag til alternativ formulering nedenfor.

Vedr. »motorkøretøjer»

Der mangler en definition af »motorkøretøjer»

Menes her rettelig køretøjer, som omhandlet af forordning (EU) 2018/858?

Se eks. punkt 2 i § 2 i LBK nr. 1324 af 21. november 2018 (Færdselsloven)

Såfremt »motorkøretøjer» ikke defineres nærmere, vil følgende køretøjer også være omhandlet, uanset dette næppe måtte være hensigten:

- el-løbehjul,
- gaffeltruck,
- gummiged,
- mejetærsker,

- bæltekøretøjer
- racerbiler, der alene anvendes på lukket område og
- køretøjer, der udelukkende er udformet og konstrueret eller tilpasset til anvendelse af de væbnede styrker

#### Vedr. ”to- og trehjulede køretøjer”

Der mangler en definition af ”to- og trehjulede køretøjer”

Se eks. punkt 7 i §2 i LBK nr. 1324 af 21. november 2018 (Færdselsloven)

Såfremt ”to- og trehjulede køretøjer” ikke defineres nærmere, vil følgende køretøjer også være omhandlet, uanset dette næppe måtte være hensigten:

- trækvogne,
- almindelige cykler,
- 3-hjulet cykel til børn

Menes her rettelig køretøjer, som omhandlet af forordning (EU) 168/2013?

Se forslag til alternativ formulering nedenfor.

#### Vedr. ”quadricykler”

Begrebet ”quadricykler” findes ikke i LBK nr. 1324 af 21. november 2018 (Færdselsloven), og bør folgelig ikke benyttes i denne lov.

Menes her rettelig køretøjer, som omhandlet af forordning (EU) 168/2013?

Se forslag til alternativ formulering nedenfor.

#### Vedr. ”landbrugs- og skovbrugstraktorer”

Der mangler en definition af begrebet ”landbrugs- og skovbrugstraktorer”. Omfatter denne gruppe også traktorer som ejes af kommuner, boligforeninger og andre som ikke anvender traktorer i forbindelse med landbrug? Eller skal traktorer som ikke anvendes i landbruget godkendes i henhold til forordning 858/2018?

#### Vedr. ”udskifteligt trukket udstyr”

Menes her ”udskiftelig trukket materiel”, som defineret i forordning (EU) 167/2013?

#### Vedr. ”systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil”

Menes her ”systemer, komponenter og separate tekniske enheder”, som omhandlet af forordning (EU) 167/2013, 168/2013 og 2018/858?

#### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

1) godkendelse af køretøjer m.v., som omhandlet af forordning (EU) 2018/858, 2013/168 og 2013/167, og som jævnfør bestemmelserne heri anses som nye.,

2) godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, landbrugs- og skovbrugstraktorer, udskifteligt trukket udstyr og påhængskøretøjer,

#### Vedr. ”ibrugtagne”

Her mangler en entydig definition af begrebet ”ibrugtagne”

Hvordan skal man forholde sig til fabriksnye køretøjer, der har opnået midlertidig registrering i udlandet for transport til Danmark?

Menes her køretøjer, som tidligere har opnået registrering?

Menes her køretøjer, som tidligere har opnået permanent registrering?

Se definitionen af ”ikke fabriksnye køretøjer” i Vejledning om syn af køretøjer, side 652.

#### Vedr. ”motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, landbrugs- og skovbrugstraktorer, udskifteligt

### trukket udstyr og påhængskøretøjer

Se bemærkninger ovenfor til punkt 1)

3) synsvirksomhedernes opgaver, herunder periodisk syn og omsyn, og

4) syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.«

Hvor blev syn ved vejsiden af andre køretøjer end erhvervskøretøjer af?

Der mangles en definition af begrebet ”erhvervskøretøjer”.

Omfatter denne betegnelse også f.eks. en cykel, speed pedelecs, og knallert som anvendes til eks pizza-udbringning?

4. Efter § 1 indsættes overskriften: »Godkendelse af nye køretøjer m.v.«.

5. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Før omsætning eller ibrugtagning på færdselslovens område af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

#### Vedr. ”Omsætning”

Visse landbrugs-køretøjer m.v. er ikke registreringspligtige, hvilket kræver passende håndtering.

Den valgte formulering forhindrer omsætning af ukomplette køretøjer, som ikke har opnået den krævede godkendelse, men ville kunne opnå denne i et senere opbygningstrin – eller som omsættes til eksport udenfor Unionen.

Tilsvarende forhindres omsætning af køretøjer (eks. salg til ophug) af køretøjer, som af den ene eller anden årsag ikke har opnået den krævede godkendelse.

Formuleringen forhindrer bl.a. omsætning af følgende køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder m.v.:

- Bremskalipre (herunder kalipre, der sælges som almindelige reservedele)
- Systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som ikke alene kan opnå godkendelse.  
Eks. ladprofiler, komponenter til opbygning af lad, læssebagsmæk, kran, bagskærm uden fastmonteret antispray-anordning.
- Køretøjer med største højde overstigende 4,0 m
- Køretøjer til særtransport (sværgods)
- Køretøjer som alene anvendes udenfor færdselslovens område, eksempelvis til motorsport.
- Delvist opbyggede køretøjer, som kunne have opnået krævet godkendelse efter sidste opbygningstrin.
- Køretøjer, som af den ene eller anden årsag ikke har opnået godkendelse, og derfor skal omsættes til eksport eller ophug.
- Lad-opbygninger til eksport  
Plagborg, Danlad, Lavmand m.v. bygger løbende et stort antal lad til fragt- og godstransport bl.a. til Norge.
- Brandbiler til eksport  
Ringe Karrosseri bygger løbende et antal brandbiler til eksport
- De-icing køretøjer  
Westergaard Company, Gevninge bygger løbende et stort antal special køretøjer til anvendelse i lufthavne i hele verden.  
Mange af disse bygges med specifikationer afhængig af destination, og vil ikke kunne opnå nævnte godkendelser.

Det bemærkes at ”færdselslovens område” er et meget vidtrækkende begreb, som ikke blot omfatter anvendelsesområde, defineret som ”offentlig vej”, som beskrevet i forordning (EU) 2018/858 og 2013/168.

Vedr. titel på forordning

Forordningens navn bør flyttes til særligt afsnit med definitioner.  
Dette vil medføre nemmere mulighed for at medtage ændringer til forordningen.

Vedr. udstedelsesdato for forordning

Ved angivelse af dato for udstedelse af forordningen undtages senere rettelser og ændringer til forordningen.  
Det vil således være nødvendigt med ændringer til nærværende lov, hver gang der laves rettelser eller ændringer til forordningen.  
Det bemærkes herunder, at direktiv 2007/46 til dato er ændret 34 gange.

Vedr. læsbarhed

Teksten ovenfor har et læsbarheds-index (Lix-tal) på 60, svarende til en meget svært læstbar tekst.  
Der er 76 ord, heraf 36 ”lange” ord.  
Det er muligt, som anført i noter afsnit 2.1.1.2, at lovforslaget giver en ”enkel” regelstruktur, men teksten er blot ikke læsbar!

Ukomplette køretøjer uden CoC

En række køretøjer leveres fra fabrikken som ukomplette, hvorved forstås, at de ikke kan godkendes uden videre opbygning i et efterfølgende trin.  
Mange af disse kan ikke opnå EU-typegodkendelse, idet de ikke opfylder et eller flere krav for opnåelse af EU-typegodkendelse.  
Idet artikel 44 og 45 i forordning (EU) 2018/858 ikke indeholder mulighed for godkendelse af disse køretøjer, vil godkendelse først kunne ske, når køretøjet er færdigbygget.  
Kravet i udkastet til denne lov, anses at gå videre end minimumskrav i EU-reguleringen, og ikke at tage højde for ovenstående.

1) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.

Vedr. EU-typegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder

Det forekommer uheldigt at have systemer, komponenter og separate tekniske enheder med i samme punkt som køretøjer.  
Følgende systemer, komponenter og separate tekniske enheder kan normalt ikke opnå EU-typegodkendelse, men skal godkendes jævnfør relevante ECE regulativ (såkaldt ECE-typegodkendelse)

Punkt	Komponent	Krav
3B	Anordninger til afskærmning bagtil mod underkøring (RUPD) og montering heraf; afskærmning bagtil mod underkøring (RUP) (bagkofanger)	ECE R 58
10A	Elektromagnetisk kompatibilitet <ul style="list-style-type: none"><li>- Blæsere</li><li>- Læsebagsmæk</li><li>- Kran-styring</li><li>- Fjernbetjening</li><li>- Radio, walkie og CB anlæg</li><li>- Styrebokse til LED</li><li>- Kontrol systemer (eks luftaffjedring)</li><li>- Varmeapparater</li><li>- Styresystemer (eks. varme styring til asfalt-koger)</li><li>- PLC</li></ul>	ECE R10
15A	Sæder, sædeforankringer og eventuelle nakkestøtter	ECE R 17
15B	Sæderne i store køretøjer til personbefordring	ECE R 80
19A	Forankringer til sikkerhedsseler, Isofix-forankringssystemer og Isofix-topstropforankringer	ECE R 14
21A	Refleksanordninger til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	ECE R 3
22A	Positionslgter fortil, baglygter, stoplygter og markeringslygter til	ECE R 7

	motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil	
22C	Sidemarkeringslygter til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil	ECE R 91
23A	Retningsviserbliklygter til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	ECE R 6
24A	Belysning af bagnummerplader på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	ECE R 4
25E	Forlygter til motordrevne køretøjer, som afgiver asymmetrisk nærlys eller fjernlys eller begge dele, og som er udstyret med glødelamper og/eller LED-moduler	ECE R 112
26A	Tågeforlygter til motorkøretøjer	ECE R 19
28A	Tågebaglygter til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	ECE R 38
29A	Baklygter til motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil	ECE R 23
30A	Parkeringslygter til motordrevne køretøjer	ECE R 77
31A	Sikkerhedsseler, fastholdelsesanordninger barnefastholdelsesanordninger og Isofix-barnefastholdelsesanordninger	ECE R 16
38A	Nakkestøtter, hvad enten de er indbygget i et sæde eller ej	ECE R 25
42A	Beskyttelse af godskøretøjer mod sidepåkørsel (Cyklistværn)	ECE R 73
45A	Sikkerhedsrudemateriale og montering heraf i køretøjer	ECE R 43
50A	Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog	ECE R 55
50B	Kortkoblingsanordninger (KKA); montering af en godkendt type KKA	ECE R 102
51A	Brændbarhed af de materialer, der benyttes ved den indvendige konstruktion af visse klasser af motorkøretøjer	ECE R 118
52A	M2- og M3-køretøjer	ECE R 107
57A	Anordninger til afskærmning fortil mod underkøring; afskærmning fortil mod underkøring	ECE R 93
-	Advarselstrekanter	ECE R 27
-	Udstødningssystemer (reservedele) til biler	ECE R 59
-	Katalysatorer (reservedele) til biler	ECE R 103
-	Bremsebelægninger (reservedele) til biler og påhængskøretøjer hertil	ECE R 90
-	Følge til personbiler m.v.	ECE R 124
-	Partikel- og NOx-filter (eftermontering) til busser, lastbiler, traktorer, m.v.	ECE R 132

### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

- 2) EU-typegodkendelse i henhold til artikel 22 i forordning (EU) 2018/858, udstedt af Færdselsstyrelsen eller anden godkendende myndighed.

2) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.

### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

- 2) EU-typegodkendelse i henhold til artikel 41 i forordning (EU) 2018/858 udstedt af Færdselsstyrelsen eller anden godkendende myndighed.

3) National typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.

Der savnes oplysning om, hvorledes national typegodkendelse udstedt af anden godkendende myndighed kan overføres til Danmark.

### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

- 3) National typegodkendelse i henhold til artikel 42 i forordning (EU) 2018/858 udstedt af Færdselsstyrelsen.

4) Individuel EU-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.

Dette er ikke muligt for ukomplette køretøjer!

Som forslaget er formuleret, forbydes omsætning (salg) af chassis til vare-, last- og person-bil, samt chassis til påhængsvogn, hvor slutbruger selv ønsker at foretage opbygning.

#### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

4) Individuel EU-typegodkendelse i henhold til artikel 44 i forordning (EU) 2018/858 udstedt af Færdselsstyrelsen eller anden godkendende myndighed.

#### **Fabrikanterklæringer**

Det er væsentligt, at de prøvninger, der kræves i henhold til de retsakter, der er opført i bilag til tillæg 2 til bilag II til forordning (EU) 2018/858 kan dokumenteres ved fremlæggelse af erklæring jævnfør bestemmelserne i tillæg 2 Stk 2.2 e) til tillæg 2 til bilag II til forordning (EU) 2018/858.

5) National individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen.

Dette anvendes normalt kun for køretøjer, hvor det er besluttet at undtage et bestemt køretøj fra at opfylde et eller flere krav.

Der savnes oplysning om, hvorledes national typegodkendelse udstedt af anden godkendende myndighed kan overføres til Danmark.

#### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

5) National individuel godkendelse i henhold til artikel 45 i forordning (EU) 2018/858 udstedt af Færdselsstyrelsen.

#### **Regelsæt**

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019, Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK), indeholder et udmærket sæt regler for national individuel godkendelse.

DfK er i stort omfang baseret på samme tekniske krav, som beskrevet i bilag 2 til forordning (EU) 2018/858 og for mange emner henvises specifikt til samme krav.

Foruden DfK findes en Vejledning om syn af køretøjer med vejledning og administrative fortolkninger, hvorledes kravene i bilag 2 til forordning (EU) 2018/858 kan anses for opfyldt.

Vejledning om syn af køretøjer indeholder desuden overgangsordninger for ibrugtagne køretøjer.

Der henvises til artikel 45 i forordning (EU) 2018/858, hvoraf det fremgår, at der for disse godkendelser kan fastsættes alternative krav.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1.

Det er nødvendigt at have kendskab til, hvorledes disse regler planlægges fastsat, før det er muligt at tage stilling til den foreslåede formulering.

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr kunne være sådanne regler, men forstås af de senere bemærkninger, at ville udgå.

Se også bemærkning til §1 d.

**§ 1 b.** Før omsætning eller ibrugtagning på færdselslovens område af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

#### **Vedr. "Omsætning"**

Visse landbrugs-køretøjer m.v. er ikke registreringspligtige, hvilket kræver passende håndtering.



Den valgte formulering forhindrer imidlertid omsætning af ukomplette køretøjer, som ikke har opnået den krævede godkendelse, men ville kunne opnå denne i et senere opbygningstrin – eller som omsættes til eksport. Tilsvarende forhindres omsætning af køretøjer (eks. salg til ophug) af køretøjer, som af den ene eller anden årsag ikke har opnået den krævede godkendelse.

Formuleringen forhindrer omsætning af følgende køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske m.v.:

- Forgafler
- Baggafler
- Sadler
- Tanke
- Styr
- Bremsekalipre (herunder kalipre, der sælges som almindelige reservedele)
- Køretøjer som alene anvendes udenfor færdselslovens område, eksempelvis til motorsport.

Vedr. ”to- og trehjulede køretøjer”

Der findes en række to- og trehjulede køretøjer uden motor (eks. almindelig træde-cykel), som ikke anses omfattet af denne bestemmelse.

Det antages, at alene køretøjer, som beskrevet i artikel 2 i forordning (EU) 168/2013 er omfattet af denne paragraf.

Vedr. ”quadricykler”

Begrebet ”quadricykler” findes ikke i LBK nr. 1324 af 21. november 2018 (Færdselsloven), og bør følgelig ikke benyttes i denne lov.

Vedr. titel på forordning

Forordningens navn bør flyttes til særligt afsnit med definitioner.

Dette vil medføre nemmere mulighed for at medtage ændringer til forordningen.

Vedr. udstedelsesdato for forordning

Ved angivelse af dato for udstedelse af forordningen undtages senere rettelser og ændringer til forordningen.

Det vil således være nødvendigt med ændringer til nærværende lov, hver gang der laves rettelser eller ændringer til forordningen.

Det bemærkes herunder, at forordning (EU) 168/2013 til dato er ændret 2 gange.

Vedr. læsbarhed

Teksten ovenfor har et læsbarheds-index (Lix-tal) på 58, svarende til en meget svært læstbar tekst.

Der er 54 ord, heraf 24 ”lange” ord.

Det er muligt, som anført i noter afsnit 2.1.1.2, at lovforslaget giver en ”enkel” regelstruktur, men teksten er blot ikke læsbar!

Forslag til alternativ formulering

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

§ 1 b. Før ibrugtagning på færdselslovens område af køretøjer m.v. som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 med senere ændringer skal disse være meddelt en af følgende godkendelser:

1) EU-typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.

Vedr. EU-typegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder

Det forekommer uheldigt at have systemer, komponenter og separate tekniske enheder med i samme punkt som køretøjer.

Følgende systemer, komponenter og separate tekniske enheder kan normalt ikke opnå EU-typegodkendelse, men skal godkendes jævnfør relevante ECE regulativ (såkaldt ECE-typegodkendelse)

Punkt	Komponent	Krav
	Nærlyslygte til knallert	ECE R 56



	Nær- og fjernlyslygte til motorcykel	ECE R 57
	Betjeningsanordninger på motorcykler og knallerter	ECE R 60
	Tyverisikring af motorcykler	ECE R 62
	Positionslygter, baglygter, stoplygter, retningsviserblinklygter og nummerpladelygter til motorcykler og knallerter	ECE R 50
	Motorcykellygter til halogenlamper (HS1) med asymmetrisk nærlys og fjernlys	ECE R 72
	Dæk til motorcykler	ECE R 7
	Førerspejle til og montering af førerspejle på motorcykler	ECE R 81
	Udstødningssystemer (reservedele) til motorcykler	ECE R 92

### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

- 1) EU-typegodkendelse i henhold til artikel 25 i forordning (EU) 168/2013 udstedt af Færdselsstyrelsen eller anden godkendende myndighed.

### **Vedr. ”to- og trehjulede køretøjer, quadricykler”**

Se bemærninger til § 1e

2) National typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.

Der savnes oplysning om, hvorledes national typegodkendelse udstedt af anden godkendende myndighed kan overføres til Danmark.

### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

- 1) EU-typegodkendelse i henhold til artikel 42 i forordning (EU) 168/2013 udstedt af Færdselsstyrelsen eller anden godkendende myndighed.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1.

Det er nødvendigt at have kendskab til, hvorledes disse regler planlægges fastsat, før det er muligt at tage stilling til den foreslåede formulering.

Generelt anses forordningen, at have tilstrækkelige regler for godkendelser i uendelige serier, hvorfor denne bestemmelse anses som overflødig.

Bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr kunne være for national typegodkendelse, men forstås af de senere bemærkninger, at ville udgå.

Se også bemærkning til §1 d.

**§ 1 c.** Før omsætning eller ibrugtagning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

#### **Vedr. ”Omsætning”**

Visse landbrugs-køretøjer m.v. er ikke registreringspligtige, hvilket kræver passende håndtering.

Den valgte formulering forhindrer omsætning af ukomplette køretøjer, som ikke har opnået den krævede godkendelse, men ville kunne opnå denne i et senere opbygningstrin – eller som omsættes til eksport.

Tilsvarende forhindres omsætning af køretøjer (eks. salg til ophug) af køretøjer, som af den ene eller anden årsag ikke har opnået den krævede godkendelse.

Formuleringen forhindrer omsætning af følgende køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder m.v.:

- Bremskalipre (herunder kalipre, der sælges som almindelige reservedele)
- Systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som ikke alene kan opnå godkendelse.  
Eks. ladprofiler, komponenter til opbygning af lad, læsebagsmæk, kran, jord-behandlingssystemer.

- Køretøjer med største højde overstigende 4,0 m
- Køretøjer med største bredde overstigende 3,0 m
- Køretøjer med største akseltryk overstigende 11,5 t
- Køretøjer som alene anvendes udenfor færdselslovens område, eksempelvis til traktortræk.
- Delvist opbyggede køretøjer, som kunne have opnået krævet godkendelse efter sidste opbygningstrin.
- Køretøjer, som af den ene eller anden årsag ikke har opnået godkendelse, og derfor skal omsættes til eksport eller ophug.
- Gyllevogne til eksport  
Samson, AP Gyllevogne m.fl. bygger løbende et stort antal køretøjer til eksport.
- Sprøjte-køretøjer til eksport  
Danfoil, Hardi m.fl. bygger løbende et antal køretøjer til eksport

#### Vedr. titel på forordning

Forordningens navn bør flyttes til særligt afsnit med definitioner.

Dette vil medføre nemmere mulighed for at medtage ændringer til forordningen.

#### Vedr. udstedelsesdato for forordning

Ved angivelse af dato for udstedelse af forordningen undtages senere rettelser og ændringer til forordningen.

Det vil således være nødvendigt med ændringer til nærværende lov, hver gang der laves rettelser eller ændringer til forordningen.

Det bemærkes herunder, at forordning (EU) 167/2013 til dato er ændret 5 gange.

#### Vedr. læsbarhed

Teksten ovenfor har et læsbarheds-index (Lix-tal) på 63, svarende til en meget svært læstbar tekst.

Der er 50 ord, heraf 25 ”lange” ord.

Det er muligt, som anført i noter afsnit 2.1.1.2, at lovforslaget giver en ”enkel” regelstruktur, men teksten er blot ikke læsbar!

#### Forslag til alternativ formulering

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

§ 1 c. Før ibrugtagning af køretøjer m.v., som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 med senere ændringer, skal disse være meddelt en af følgende godkendelser:

1) EU-typegodkendelse af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.

Der savnes beskrivelse af, hvorledes de forskellige procedurer for typegodkendelse (trinvis typegodkendelse, enkeltrintypegodkendelse, blandet typegodkendelse og etapevis typegodkendelse), som beskrevet i artikel 20 i forordningen tænkes udmøntet.

#### Vedr. EU-typegodkendelse af systemer, komponenter og separate tekniske enheder

Det forekommer uheldigt at have systemer, komponenter og separate tekniske enheder med i samme punkt som køretøjer.

Følgende systemer, komponenter og separate tekniske enheder kan normalt ikke opnå EU-typegodkendelse, men skal godkendes jævnfør relevante ECE regulativ (såkaldt ECE-typegodkendelse)

Punkt	Komponent	Krav
	Partikel- og NOx-filter (eftermontering) til busser, lastbiler, traktorer, m.v.	ECE R 132
	Tilkoblingsanordninger på landbrugskøretøjer	ECE R 147
30	Dæk	ECE R 106
11	Reflekser	ECE R 3
11	Nummerpladelygter	ECE R 4
11	Nærlyslygter	ECE R 5
11	Blinklygter	ECE R 6
11	Position og stoplygter	ECE R 7

11	Forreste tågelygter	ECE R 19
11	Bageste tågelygter	ECE R 38
11	Zenon lygter	ECE R 99

### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

2) EU-typegodkendelse i henhold til artikel 35 i forordning (EU) 167/2013 udstedt af Færdselsstyrelsen eller anden godkendende myndighed.

2) National typegodkendelse af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.

Der savnes oplysning om, hvorledes national godkendelse udstedt af anden godkendende myndighed kan overføres til Danmark.

Der savnes henvisning til artikel 37 i forordning (EU) 167/2013.

### **Vedr. ”udskifteligt trukket udstyr”**

Menes her ”udskiftelig trukket materiel”, som defineret i forordning (EU) 167/2013?

### **Forslag til alternativ formulering**

Teksten kunne alternativt formuleres som følgende:

2) National typegodkendelse i henhold til artikel 37 i forordning (EU) 167/2013, udstedt af Færdselsstyrelsen eller anden godkendende myndighed.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1.

Det er nødvendigt, at have kendskab til, hvorledes disse regler planlægges fastsat, før det er muligt at tage stilling til den foreslåede formulering.

Bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr kunne være sådanne regler, men forstås af de senere bemærkninger, at ville udgå.

Se også bemærkning til §1 d.

**§ 1 d.** Transportministeren kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om godkendelse af køretøjer m.v., herunder køretøjstekniske krav.

Så vidt vi kan se, giver denne paragraf transportministeren, og hermed også Færdselsstyrelsen de hjemler som er anført i § 1a, stk. 2, i §1b, stk 2, og i § 1c, stk, 2. Det foreslås at disse stykker bortfalder.

**§ 1 e.** Før omsætning eller ibrugtagning af køretøjer på færdselslovens område, som ikke er omfattet af §§ 1 a-1 c, skal køretøjet være meddelt en af følgende godkendelser som udstedes af Færdselsstyrelsen:

Følgende køretøjer ses ikke omhandlet af §§ 1 a-1c, men ses heller ikke at kunne meddeles godkendelse efter følgende bestemmelser:

- trækvogne
- cykler, herunder to- og trehjulede cykler samt el-cykler og ladcykler.
- Løbehjul, herunder el-løbehjul
- Golf-biler
- gaffeltruck
- gummiged
- Traktor med masse og dimensioner, som overstiger det i 167/2013 tilladte.
- mejetærsker
- bæltekøretøjer
- køretøjer, der udelukkende er udformet og konstrueret eller tilpasset til anvendelse af de væbnede styrker

1) National individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller quadricykel samt påhængskøretøjer

hertil.

Vedr. ”to- eller trehjulet køretøj”

Vi skal gøre opmærksom på at en to-hjulet cykel i Færdselslovens forstand er et to-hjulet køretøj.  
Vil Færdselsstyrelsen kræve national (dansk) typegodkendelse af samtlige nye cykler?

Vedr. ”quadricykler”

Begrebet ”quadricykler” findes ikke i LBK nr. 1324 af 21. november 2018 (Færdselsloven), og bør følgelig ikke benyttes i denne lov.

Menes her rettelig køretøjer, som omhandlet af forordning (EU) 168/2013?

Regelsæt

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019, Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK), indeholder et udmærket sæt regler for national individuel godkendelse.

DfK er i stort omfang baseret på samme tekniske krav, som beskrevet i bilag II til forordning (EU) 168/2013 og for mange emner henvises specifikt til samme krav.

Foruden DfK findes en Vejledning om syn af køretøjer med vejledning og administrative fortolkninger, hvorledes kravene i bilag 2 til forordning (EU) 2018/858 kan anses for opfyldt.

Vejledning om syn af køretøjer indeholder desuden overgangsordninger for ibrugtagne køretøjer.

Idet forordning (EU) 168/2013 ikke fastsætter krav for individuel godkendelse, kan DfK og Vejledning om syn af køretøjer umiddelbart anvendes som grundlag for national individuel godkendelse.

Kravet anses at gå videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

2) National individuel godkendelse af en ny landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr hertil.

I modsætning til forordning (EU) 2018/858 finder forordning (EU) 167/2013 ikke anvendelse på individuelle køretøjer.

Det er således nødvendigt, at der i forbindelse med ovenstående opstilles rammer og regler for sådan individuel national typegodkendelse.

Jævnfør artikel 42 i forordning (EU) 2018/858 bør der i forbindelse med nationale individuelle godkendelser fastsættes alternative krav.

Regelsæt

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019, Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK), indeholder et udmærket sæt regler for national individuel godkendelse.

DfK er i stort omfang baseret på samme tekniske krav, som beskrevet i bilag 1 til forordning (EU) 167/2013 og for mange emner henvises specifikt til samme krav.

Det bemærkes, dog, at DfK ikke stiller krav til stelnummer, fabrikationsplade, bremsesystemer eller bremsepræstation, der modsvarer internationale krav.

DfK stiller dog krav til lygter m.v., som i alt væsentlig modsvarer internationale krav.

Foruden DfK findes en Vejledning om syn af køretøjer med vejledning og administrative fortolkninger, hvorledes kravene i bilag 1 til forordning (EU) 167/2013 kan anses for opfyldt.

Vejledning om syn af køretøjer indeholder desuden overgangsordninger for ibrugtagne køretøjer.

Idet forordning (EU) 167/2013 ikke fastsætter krav for individuel godkendelse, kan DfK og Vejledning om syn af køretøjer umiddelbart anvendes som grundlag for national individuel godkendelse.

Kravet anses at gå videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

3) National individuel godkendelse af et ibrugtaget og konstruktivt ændret motorkøretøj eller påhængskøretøj hertil.

Vedr. ”ibrugtaget”

§1e taler alene om ”før omsætning eller ibrugtagning”, mens at nærværende underpunkt forudsætter ibrugtagning, hvilket anses for modstridende.

### Vedr. ”Motorkøretøj”

Det antages, at dette punkt alene er tænkt at omhandle køretøjer, som beskrevet i punkt 1 i artikel 2 i forordning (EU) 2018/858.

Som teksten er skrevet, omhandles også køretøjer beskrevet i punkt 2 og 3 i artikel 2 i forordning (EU) 2018/858 samt diverse arbejdsredskaber og motorkøretøjer med konstruktivt bestemt hastighed, der ikke overstiger 10 km/h (eks. elektrisk kørestol).

### Regelsæt

Vejledning om syn af køretøjer afsnit 18 indeholder en række bestemmelser for ibrugtaget motorkøretøj, herunder:

- 18.01 Oversigt over øvrige ombygninger og ændringer
- 18.02 Biler beregnet til motorløb
- 18.04 Replica biler
- 18.05 Ombyggede biler

### Replica biler

Meddelelse om køretøjers indretning og udstyr m.v. nr 1970 af 28. juni 2012 indeholder bl.a. følgende tekst:

Trafikstyrelsens tilsyn med synsvirksomheder har vist, at der findes et antal såkaldte replica-biler, der er godkendt med ukorrekt angivelse af mærke og dato for 1. registrering, og som derfor muligvis ikke opfylder gældende regler om trafiksikkerhed og miljø. Da det imidlertid skønnes, at replica-biler ikke udgør nogen væsentlig trafiksikkerhedsmæssig eller miljømæssig fare, er det besluttet, at lempe reglerne for replica-biler.

Reglerne er efterfølgende overført til afsnit 18.04 i Vejledning om syn af køretøjer.

Idet der næppe findes belæg for, at omhandlede biler skulle udgøre nogen væsentlig trafiksikkerhedsmæssig eller miljømæssig fare, må disse regler videreføres ved national individuel godkendelse af ibrugtagne køretøjer.

### Ombyggede biler

Ved e-mail af 20. december 2013, journalnummer TS2060100-00021 skrev Trafikstyrelsen (nu: Færdselsstyrelsen) således:

Trafikstyrelsen agter at gøre det nemmere at finde ud af, hvordan man skal forholde sig, når man vil have godkendt en ombygget bil eller motorcykel.

Reglerne skal om muligt forenkles, og Trafikstyrelsen skal kun undtagelsesvis medvirke i behandlingen af disse sager.

....

Dokumentation for reglernes opfyldelse skal om muligt ”udliciteres” til tilstrækkeligt vidende ”virksomheder” her i landet.

Idet der næppe findes belæg for, at omhandlede biler skulle udgøre nogen væsentlig trafiksikkerhedsmæssig eller miljømæssig fare, må disse regler videreføres ved national individuel godkendelse af ibrugtagne køretøjer.

4) National individuel godkendelse af et ibrugtaget og konstruktivt ændret to- eller trehjulet køretøj, quadricykel eller påhængskøretøj hertil.

### Vedr. ”ibrugtaget”

§ 1e taler alene om ”før omsætning eller ibrugtagning”, mens at nærværende underpunkt forudsætter ibrugtagning, hvilket anses for modstridende.

### Vedr. ”to- eller trehjulet køretøj, quadricykel eller påhængskøretøj hertil”

Se bemærkninger til § 1.

### Regelsæt

Vejledning om syn af køretøjer afsnit 18 indeholder en række bestemmelser for ibrugtaget motorkøretøj,

herunder:

- 18.01 Oversigt over øvrige ombygninger og ændringer
- 18.03 Motorcykler beregnet til motorløb
- 18.05 Ombyggede motorcykler

### Ombyggede motorcykler

Ved e-mail af 20. december 2013, journalnummer TS2060100-00021 skrev Trafikstyrelsen (nu: Færdselsstyrelsen) således:

Trafikstyrelsen agter at gøre det nemmere at finde ud af, hvordan man skal forholde sig, når man vil have godkendt en ombygget bil eller motorcykel.

Reglerne skal om muligt forenkles, og Trafikstyrelsen skal kun undtagelsesvis medvirke i behandlingen af disse sager.

....

Dokumentation for reglernes opfyldelse skal om muligt "udliciteres" til tilstrækkeligt vidende "virksomheder" her i landet.

Idet der næppe findes belæg for, at omhandlede motorcykler skulle udgøre nogen væsentlig trafiksikkerhedsmæssig eller miljømæssig fare, må disse regler videreføres ved national individuel godkendelse af ibrugtagne køretøjer.

5) National individuel godkendelse af en ibrugtaget og konstruktivt ændret landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr hertil.

#### Vedr. "ibrugtaget"

§ 1e taler alene om "før omsætning eller ibrugtagning", mens at nærværende underpunkt forudsætter ibrugtagning, hvilket anses for modstridende.

#### Vedr. "landbrugs- eller skovbrugstraktor"

Se bemærkninger til § 1.

6) National individuel godkendelse af et ibrugtaget motorkøretøj, to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr der importeres fra et tredjeland.

#### Vedr. "ibrugtaget"

§ 1e taler alene om "før omsætning eller ibrugtagning", mens at nærværende underpunkt forudsætter ibrugtagning, hvilket anses for modstridende.

#### Vedr. "tredjeland"

Der mangles en definition af begrebet "tredjeland". Og hvorledes skal importerede køretøjer fra et andet EU-land, men som af den ene eller anden grund ikke er i besiddelse af en EU-typegodkendelse, håndteres?

#### Vedr. "motorkøretøj, to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr"

Se bemærkninger til § 1.

### Regelsæt

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019, Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK), indeholder et udmærket sæt regler for national individuel godkendelse og fastsætter en række alternative krav i forhold til EU-krav.

Vejledning om syn af køretøjer giver overgangsbestemmelser, afhængig af dato for første registrering.

### Data-erklæring

Færdselsstyrelsen har udarbejdet en række data-erklærings-blanketter indeholdende erklæring om en række forhold, som ikke kan kontrolleres med det udstyr, som normalt er til rådighed i en synsvirksomhed.

Data-erklæringer beskriver køretøjet, som det forlod fabrikken, og kan således anses at beskrive køretøjet for så vidt angår miljø m.v., på lige fod med CoC (Certificate of Conformity).

CoC beskriver overensstemmelse med udstedt EU-typegodkendelse.

Både data-erklæring og CoC er alene gyldige på tidspunkt for udlevering af køretøjet fra fabrikken, og sikrer således ikke mod eventuelle senere modifikationer med relation til miljø m.v.

Det bemærkes at det ofte ikke er muligt for slutbruger at indhente kopi af CoC, f.eks. i forbindelse med importeret køretøj, hvorved der er behov for alternativ hertil.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer som nævnt i stk. 1, herunder regler om krav til indholdet af ansøgning om godkendelse, samt regler om erhvervsdrivendes ansvar og forpligtelser.

#### Regelsæt

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019, Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK), indeholder et udmærket sæt regler for national individuel godkendelse og fastsætter en række alternative krav i forhold til EU-krav.

Vejledning om syn af køretøjer giver overgangsbestemmelser, afhængig af dato for første registrering.

**§ 1 f.** Forud for en godkendelse, som meddeles i henhold til § 1 e, stk. 1, skal en teknisk tjeneste verificere, at motorkøretøjet, det to- og trehjulede køretøj, quadricyklen, landbrugs- eller skovbrugstraktoren, påhængskøretøjet eller udskifteligt trukket udstyr opfylder de relevante tekniske krav.

Vedr. ”motorkøretøjet, det to- eller trehjulede køretøj, quadricyklen, landbrugs- eller skovbrugstraktoren, påhængskøretøjet eller udskifteligt trukket udstyr”

Se bemærkninger til § 1.

#### Vedr. teknisk tjeneste

Der findes ikke internationale regler, som beskriver de i §1 e beskrevne godkendelser.

Disse godkendelser har hidtil kunnet udføres af en synsvirksomhed.

Idet der næppe findes belæg for, at omhandlede køretøjer, godkendt ved en synsvirksomhed, skulle udgøre nogen væsentlig trafikssikkerhedsmæssig eller miljømæssig fare, savnes grundlag for at kræve verifikation ved teknisk tjeneste.

Krav om teknisk tjeneste anses at gå videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

#### Vedr. ”relevante tekniske krav”

Når der henvises til ”de relevante tekniske krav”, menes der så **alle** relevante tekniske krav, eller bare nogle af dem - og i så fald hvilke?

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester til afprøvning af køretøjer som omfattet af stk. 1, herunder regler om tekniske tjenesters opgaver samt regler om krav til indholdet af ansøgning om udpegelse som teknisk tjeneste.«

#### Vedr. godkendelse jævnfør § 1 a – c

Der savnes oplysning, hvorledes tekniske tjenester til godkendelsesprocesserne beskrevet i § 1 a – c udpeges.

Menes der med ”en teknisk tjeneste” en af Færdselsstyrelsen udpeget teknisk tjeneste som beskrevet i stk. 2, eller kan en vilkårlig virksomhed kalde sig en teknisk tjeneste, og verificere at ombyggede køretøjer ”opfylder de relevante tekniske krav”.

Typegodkendelsesmyndigheden kan vælge, at godkende tekniske tjenester på baggrund af:

- Egen vurdering (herunder peer-evaluering fra anden medlemsstat) eller
- Egen vurdering på baggrund af akkreditering (fra Danak)



Prøvningsinstanser godkendt jævnfør bekendtgørelse 594 opfylder umiddelbart kravene i artikel 73, 5) til forordning (EU) 2018/858 for national individuel typegodkendelse, idet der for disse ikke er krav om peer-evaluering.

6. Efter § 1 f indsættes overskriften: »*Periodisk syn m.v.*«.

7. § 2, *stk. 1*, affattes således:

»§ 2. Transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal indkaldes til periodisk syn.«

8. I § 3, *stk. 1* og 2, ændres »godkendes ved syn« til: »synsgodkendes«.

9. I § 3, *stk. 3*, ændres »godkendt« til: »synsgodkendt«.

10. § 4 affattes således:

»§ 4. Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf.

Mange køretøjer godkendes i dag i flere udførelser, til synsfri sammenkobling, i fast kombination, eller køretøjerne ADR-godkendes m.v.

Det følger eks. af Vejledning om syn af køretøjer afsnit 13.310, at:

Godkendelse af køretøj til international transport af farligt gods kan kun finde sted i forbindelse med registreringssyn. I DMR vælges tilladelsen »Farligt gods – international (ADR)«.

Det må sikres, at køretøjer fortsat kan opnå relevante godkendelser, som i dag sker ved syn i en synsvirksomhed.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre andre opgaver end synsopgaver omfattet af *stk. 1*.

*Stk. 3.* Vedkommende minister kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler om synsvirksomhedernes udførelse af anden teknisk kontrol med køretøjer.

*Stk. 4.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der vedrører synsområdet.

*Stk. 5.* Forsvarsministeren fastsætter regler om kontrol af forswarets køretøjer. «

11. § 5, *stk. 1*, affattes således:

»En synsvirksomhed skal have tilladelse fra Færdselsstyrelsen til at foretage syn eller omsyn.«

Betyder den nye formulering, at andre virksomheder end synsvirksomheder kan foretage syn eller omsyn uden Færdselsstyrelsens tilladelse ?

12. I § 10, *stk. 1*, indsættes efter »tilladelserne«: », jf. §§ 5-8«.

13. Efter § 12 a indsættes overskriften: »*Digital kommunikation m.v.*«.

14. Efter § 12 a indsættes:

»§ 12 b. Transportministeren kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne om forhold, som er omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf, skal foregå digitalt.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af

bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el.lign.

**§ 12 c.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at administrative forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til køretøjer m.v. eller tekniske tjenester, og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan opnås.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal være gældende, selv om de ikke foreligger på dansk.

**§ 12 d.** Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester, der er udpeget i henhold til regler fastsat i medfør af § 1 f, stk. 2.

*Denne bestemmelse anses som overflødig, idet der allerede eksisterer regler for offentliggørelse heraf.*

*Der henvises til:* <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/8847?locale=en>

**§ 12 e.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne elektronisk skal indberette dokumenter, som indgår i et syn til Færdselsstyrelsens fælles database, herunder regler om behandlingen af oplysningerne i dokumenterne.«

*Der anvendes normalt ikke supplerende dokumenter ved periodesyn eller omsyn.*

*Bestemmelsen anses som et levn fra tiden med registreringssyn og bør fjernes.*

**15.** I § 13 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af følgende forordninger:

1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

2) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer.«

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 4-6.

**16.** I § 13, *stk. 3*, der bliver stk. 4, indsættes efter »i regler«: »om godkendelse og syn«.

**17.** Efter § 15 indsættes:

»**§ 15 a.** Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler samt påhængskøretøjer hertil, landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Vedr. ”motorkøretøjer, påhængskøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler samt påhængskøretøjer hertil, landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil”

*Se bemærkninger til § 1.*

**§ 15 b.** Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.«

*Under hensyn til at skabe passende konkurrence på markedet for prøvningsinstanser og tekniske tjenester, bør gebyrer i forbindelse med udpegelse være så lave, at disse ikke i sig selv afholder potentielle ansøgere.*

*Det burde overvejes, alternativt at tilrette §68 d i Færdselsloven.*

## § 2

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, foretages følgende ændringer:

### 1. § 68 d ophæves.

Færdselsstyrelsens høringsnotat af 26. maj 2016, sagsnr. TS20000-00069 indeholder følgende kommentar:

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

Jævnfør artikel 73, Stk 2 og Stk 4 i forordning (EU) 2018/858 kan udpegning af tekniske tjenester foretages af den typegodkendende myndighed uden bistand af akkrediteringsorgan.

Jævnfør artikel 67, Stk 2 i forordning (EU) 2018/858 gælder følgende:

Aktiviteter i forbindelse med vurdering og overvågning af tekniske tjenester, der kun beskæftiger sig med nationale individuelle godkendelser meddelt i overensstemmelse med artikel 45 eller med nationale typegodkendelser af køretøjer fremstillet i små serier meddelt i overensstemmelse med artikel 42, er undtaget fra peerevaluering.

Bestemmelserne i § 68 d og BEK nr 594 af 26. maj 2016 om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område anses umiddelbart at tilfredsstille krav til tekniske tjenester for godkendelse i henhold til artikel 42 og 45 i forordning (EU) 2018/858.

Jævnfør Færdselsstyrelsens hjemmeside findes allerede flere firmaer, der er godkendt til krav, som beskrevet i bilag 2 til forordning (EU) 2018/858, som beskrevet i bilag 1 til forordning (EU) 167/2013 og som beskrevet i bilag 2 til forordning (EU) 168/2013.

§ 68 d bør bevares og anvendes, hvor dette er muligt.

Nedlæggelse af prøvningsinstanser anses at gå videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

## § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. september 2020.

I betragtning af det omfattende arbejde, som skal gennemføres før alle parter er klar til at godkendelser kan udstedes, må denne dato anses som urealistisk.

*Stk. 2.* Regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016 og § 1 i lov nr. 15 af 21. november 2019, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

*Stk. 3.* Regler udstedt i medfør af § 68 d i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte overgangsregler.

## *Bemærkninger til ændringslovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

1. Indledning
2. Hovedpunkterne i lovforslaget
  - 2.1. Ny proces for godkendelse af køretøjer m.v.
    - 2.1.1. Lovændringer som følge af ny forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v.
      - 2.1.1.1. Gældende ret
      - 2.1.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.2. Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed
      - 2.1.2.1. Gældende ret
      - 2.1.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.3. Tekniske tjenester
      - 2.1.3.1. Gældende ret
      - 2.1.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.4. Gebyrfinansiering
      - 2.1.4.1. Gældende ret
      - 2.1.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.5. Digital kommunikation
      - 2.1.5.1. Gældende ret
      - 2.1.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  3. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
    - 3.1. De økonomiske konsekvenser for det offentlige
    - 3.2. Implementeringskonsekvenser
    - 3.3. Digitaliseringsklar lovgivning
  4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
    - 4.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet
    - 4.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet
    - 4.3. Agil regulering
  5. Administrative konsekvenser for borgerne
  6. Miljømæssige konsekvenser
  7. Forholdet til EU-retten
  8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
  9. Sammenfattende skema

#### *1. Indledning*

Lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovebkendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer (herefter benævnt synsloven), indeholder overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, dels regler om syn,

herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark.

Formålet med denne lov om ændring af synsloven er at opdatere den retlige ramme for reglerne om godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med henblik på at sikre en høj grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø. Ændringen skyldes først og fremmest, at der pr. 1. september 2020 træder en ny typegodkendelsesforordning i kraft i Danmark, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF for motorkøretøjer (herefter benævnt forordning om motorkøretøjer), som - sammen med de to allerede gældende typegodkendelsesforordninger, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (herefter benævnt forordning om to- og trehjulede køretøjer) samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, (herefter benævnt forordning om traktorer), vil udgøre det primære retlige grundlag for godkendelse af nye køretøjer m.v. i dansk ret.

Forordningen om motorkøretøjer omhandler i modsætning til forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om traktorer også krav til køretøjer, som godkendes individuelt.

Forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om traktorer gælder ikke for køretøjer, som godkendes individuelt.

Typegodkendelsesforordningerne omhandler nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder fremstillet i ubegrænsede serier og køretøjer fremstillet i små serier. Derudover er national individuel godkendelse af enkelte køretøjer også omfattet af forordningen om motorkøretøjer. National individuel godkendelse af enkelte køretøjer er imidlertid ikke omfattet af de to andre allerede gældende typegodkendelsesforordninger fra 2013. Der vil derfor være godkendelsessituationer, hvor der vil være behov for at supplere typegodkendelsesforordningerne med nationale godkendelsesregler. Det drejer sig om national individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller en ny landbrugs- eller skovbrugstraktor. Da typegodkendelsesforordningerne alene gælder for nye køretøjer, vil der ligeledes være behov for at fastsætte nationale godkendelsesregler for brugte køretøjer, f.eks. et ibrugtaget køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, idet køretøjets oprindelige godkendelse bortfalder, hvis køretøjet ændres i en sådan grad, at køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin godkendelse.

Der er en række godkendelsessituationer, hvor der vil være behov for at supplere typegodkendelsesforordningerne med nationale godkendelsesregler, som f.eks.:

- Dolly, påhængsvogn O3 eller O4 med sættevognskammel, (Karrosseri-kode SJ).  
Jævnfør punkt 6.1 a) i del A i forordning (EU) 2018/858, kan der ikke meddeles typegodkendelse til denne køretøjstype.
- Påhængskøretøj med stiv trækstang, som defineret i del C, punkt 5.4 (karrosseri-kode DE).  
Jævnfør punkt 6.1 b) i del A i forordning (EU) 2018/858, kan der ikke meddeles typegodkendelse til denne køretøjstype.
- Påhængskøretøj, som kan transportere personer, når det kører på vej.  
Jævnfør punkt 6.1 c) i del A i forordning (EU) 2018/858, kan der ikke meddeles typegodkendelse til denne køretøjstype.  
I Danmark anvendes påhængskøretøjer til persontransport eksempelvis ved Mandø, ved grenen nord for Skagen og ved studenterkørsel.
- Synsfri sammenkobling / Fast kombination (Vosak 12.310)  
Forordning (EU) forudsætter, at alle godkendte køretøjer vil kunne anvendes i vilkårlig kombination, idet det alene er brugerens ansvar at kontrollere sammenkoblingen.
- Skolekøretøj (Vosak 12.320)  
Mange skolekøretøjer skal have betjeningsaggregater for kørelæreren, hvilket ikke er omfattet af forordningen.
- Taxi (Vosak 12.351)  
Der findes en række nationale krav (herunder krav til indretning), som ikke er reguleret i forordning (EU) 2018/858.
- Lufthavnskøretøjer (Vosak 12.371)

Disse er normalt undtaget jævnfør bestemmelserne i punkt 3a i artikel 2 i forordning (EU) 2018/858.

- Tivolitog (Vosak 12.371)
  - Vejtransport af farligt gods (ADR) (Vosak 13.310).
  - Biler beregnet til motorløb (Vosak 18.02)
  - Motorcykler beregnet til motorløb (Vosak 18.03)
  - Replica biler (Vosak 18.04)
  - Ombyggede biler og motorcykler (Vosak 18.05)
  - Lastbil, som godkendes som trækraft for bloksættevogn (særtransport) (Vosak 19.05)
- Der anvendes i Danmark et væsentlig antal 3- og 4-akslede lastbiler, som er godkendt i kombination med blokvognsmodul, hvorved lastbilen fremtræder som henholdsvis 4- eller 5-akslet.
- I sammenkoblet stand opfylder de 4-akslede lastbiler med blokvognsmodul typisk ikke krav i punkt 5.11 i del A i bilag I i forordning (EU) 2018/858.

De fleste køretøjer i Danmark i dag er fremstillet i ubegrænsede serier og EU-typegodkendte i henhold til typegodkendelsesforordningerne, hvilket også vil være tilfældet fremadrettet. En mindre andel af det samlede antal køretøjer består af køretøjer, som er individuelt opbygget, eller som er konstruktivt ændret, efter at køretøjet er taget i brug. Disse køretøjer godkendes i dag af en synsvirksomhed ved et registreringssyn på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Dokumentationen varierer efter, hvilket type køretøj der er tale om og kan f.eks. være en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udarbejdet af fabrikanten.

Det er korrekt, at de fleste personbiler  $M_1$  er fremstillet i ubegrænsede serier og EU-typegodkendte.

Et stort antal varebiler  $N_1$  ombygges lokalt i Danmark på baggrund af EU-typegodkendte personbiler  $M_1$ , og har således ikke EU-typegodkendelse som færdiggjort komplet køretøj.

Et langt overvejende antal erhvervskøretøjer leveres som ukomplette køretøjer og færdiggøres efter specifikke ønsker fra slutbruger.

Mange kassevogne leveres som færdigbyggede køretøjer, men ombygges lokalt i Danmark med eks. Sortimo indretning, hvorved der skal fastsættes nyt brændstofforbrug, der skal indføres i køretøjets registreringsdata.

Et stort antal erhvervskøretøjer bygges efter nationale bestemmelser for masse og dimensioner, og har derfor ikke mulighed for EU-typegodkendelse.

Det er i denne forbindelse vigtigt at være opmærksom på de faktuelle størrelsesforhold. Der registreres ca. 225.000 EU-typegodkendte personbiler hvert år, hvilket er langt de største antal køretøjer. Men dertil kommer ca. 6000 individuelt godkendte lastbiler og 4000-6000 individuelt godkendte varebiler i alt ca. 10.000 køretøjer som vil skulle godkendes på anden vis end den nuværende, hvert år.

Der er umiddelbart ingen grund til at antage at producenterne af disse køretøjer ønsker at igangsætte en typegodkendelsesproces for individuelt færdiggjorte køretøjer, og det må forventes at der skal udarbejdes et tilsvarende antal individuelle godkendelser hvert år.



Regelgrundlaget for godkendelse af nye køretøjer m.v., herunder de tekniske krav til køretøjer, har udviklet sig gradvist med udviklingen af EU's rammebestemmelser om godkendelse af køretøjer m.v. Regelgrundlaget er derfor ikke i tilstrækkelig grad opdateret og opleves som tungt og kompliceret. Med lovforslaget foreslås således en ny proces for godkendelse af køretøjer m.v., som fastsætter en mere enkel og sammenhængende ramme, der tager udgangspunkt i den godkendelsesproces, der følger af typegodkendelsesforordningerne. Processen for godkendelse af køretøjer m.v. vil således med lovforslaget være den samme, uanset hvilken godkendelse der er tale om. I alle tilfælde vil godkendelser såvel efter typegodkendelsesforordningerne som efter nationale godkendelsesregler følge den samme proces. Godkendelsesprocessen indeholder tre primære aktører: 1) En fabrikant fremstiller et eller flere køretøjer. 2) En teknisk tjeneste, der foretager afprøvning af køretøjet m.v. for at verificere overensstemmelse med relevante tekniske krav til køretøjet m.v.. 3) En myndighed (Færdselsstyrelsen) godkender køretøjet m.v.. Denne godkendelsesproces foreslås med lovforslaget således også at gælde for supplerende nationale godkendelsesprocesser, således at borgere og virksomheder skal gennemgå samme godkendelsesproces og efterleve samme eller tilsvarende tekniske krav, uanset om køretøjet m.v. er omfattet af typegodkendelsesforordningerne eller de supplerende nationale godkendelsesregler. Herved sikres samme trafiksikkerheds-, sundheds- og miljømæssige niveau, ligesom det sikrer et betydeligt mere enkelt regelgrundlag, som er mere gennemskueligt for borgere og virksomheder og nemmere at få et overblik over.

Det er korrekt at regelgrundlaget opfattes som tungt og kompliceret af de danske myndigheder som skal holde styr på samtlige regler og samtlige køretøjstyper. De virksomheder som producerer og sælger køretøjer skal imidlertid kun kende de gældende regler for deres produkt, og ikke hele det samlede regelkompleks. Ved at ensarte godkendelsesprocessen for alle køretøjstyper lettes belastningen på myndighederne, men samtidig pålægges producenter og distributører at sætte sig ind i ny lovgivning, en lovgivning som ydermere sigter mod at være generelt gyldig, og som ikke er tilpasset de specielle forhold som gælder på producentens marked. En regulering som sidestiller godkendelse af knallerter, personbiler, traktorer og lastbiler, vil være særdeles svær at få til at matche forholdene for alle på én gang.

De gældende tekniske forskrifter og tekniske specifikationer retter sig næsten udelukkende mod snævre kredse af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt. De retter sig kun i meget begrænset omfang mod privatpersoner og andre uden for de anførte professionelle kredse.

For at fuldstændiggøre billedet af godkendelsesprocessen, er det vigtigt at holde sig for øje, at de køretøjer som vil blive omfattet af nationale danske godkendelse alle er trinvist opbygget i mindst 2 (og ofte flere) trin. For en given lastbil vil der således typisk være mellem 2 og 5 individuelle producenter. Såfremt der skal foretages individuel godkendelse på hver enkelt trin vil der derfor skulle foretages 2 til 5 godkendelsesprocesser for hver enkelt lastbil. Producenter og slutbrugere vil i den forbindelse opleve en betydelig forringet "service" fra myndighedernes side, fra den nuværende ordning hvor syn og godkendelse af et færdigbygget køretøj tager mindre end en dag, til en fremtidig proces, hvor myndighedsgodkendelsen må forventes at være 2-4 gange 14 dages sagsbehandlingstid svarende til 1-2 måneder.

Endelig skal tages i betragtning at den nuværende danske godkendelsesproces, reelt letter godkendelsesprocessen for danske producenter, idet de fleste nationale bestemmelser (ikke kun de danske) sigter mod at fritage producenter som søger individuelle godkendelser fra visse af de mere belastende EU-krav, og i stedet tillade alternative prøvningsmetoder. Typisk vil der være tale om, at de Europæiske medlemsstater accepterer dokumentation i form af beregninger og computersimuleringer som er udført i forbindelse konstruktion af køretøjet, og ikke kræver gennemførelse af (dyre og komplicerede) tests til verifikation af beregningerne. Såfremt det kræves, at nationale danske godkendelser forudsætter, at producenterne efterlever "samme eller tilsvarende tekniske krav, uanset om køretøjet m.v. er omfattet af typegodkendelsesforordningerne eller de supplerende nationale godkendelsesregler" vil af de fleste brancher blive oplevet som en skærpelse af gældende bestemmelser.

At anvende samme godkendelsesproces for nationale godkendelsesprocesser vil være i strid med gældende EU-ret og anses at gå videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

Med den foreslåede ændring af godkendelsesreglerne i synsloven vil samtlige godkendelsestyper fremover fremgå af synsloven. I tilknytning hertil foreslås det at bemyndige transportministeren til ved bekendtgørelser at udmønte nødvendige gennemførelsesforanstaltninger til typegodkendelsesforordningerne, ligesom ministeren



bemyndiges til at udmønte de supplerende nationale godkendelsesregler nærmere ved bekendtgørelser. Efter gældende regler i synsloven er det i vidt omfang synsvirksomhederne, som godkender køretøjer. Denne opgave foreslås at overgå til Færdselsstyrelsen. Der foretages således også med lovforslaget nødvendige konsekvensændringer af de synsregler, der vedrører synsvirksomhedernes opgaver, som følge af denne omorganisering af godkendelsesproceduren.

**Et væsentlig antal af tunge køretøjer godkendes i dag ved godkendelseserklæring, der udstedes af Færdselsstyrelsen.**

**Et stort antal udenlandske påhængskøretøjer kommer til Danmark med EU-typegodkendelse men ændres i Danmark for opnåelse af bedre bremsepræstation.**

**Disse køretøjer godkendes ved godkendelseserklæring, udstedt ved Færdselsstyrelsen.**

**For så vidt angår de tunge køretøjer anses det som fejlvise, når der ovenfor anføres, at det i vidt omfang skulle være synsvirksomhederne, som godkender køretøjer.**

Endeligt foreslås det, at den nye godkendelsesprocedure, herunder udpegning af nye tekniske tjenester, gebyrfinansieres, ligesom der med forslaget tilvejebringes hjemmel til, at kommunikation på godkendelses- og synsområdet, herunder mellem Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne, kan foregå digitalt.

**Det påpeges fra aktører i branchen, at der skulle være for få prøvningsinstanser på markedet.**

**Det anses ikke som befordrende for et konkurrencepræget marked, at der indføres gebyrer, når der kun er få aktører i markedet.**

## *2. Hovedpunkterne i lovforslaget*

### *2.1. Ny proces for godkendelse af køretøjer m.v.*

#### *2.1.1. Lovændringer som følge af ny forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v.*

##### *2.1.1.1. Gældende ret*

Godkendelse af nye køretøjer m.v., herunder de køretøjstekniske krav, er i dag reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer. EU-direktiv 2007/46/EF ophæves med virkning fra den 1. september 2020 og erstattes med forordning om motorkøretøjer.

**EU-direktiv 2007/46/EF kan fra den nævnte dato ikke anvendes for godkendelse af nye (fabriksnye) køretøjer, men godkendelser udstedt i henhold til direktivet vil fortsat være gældende.**

Typegodkendelsesforordningerne indebærer et harmoniseret godkendelsesgrundlag for køretøjer m.v., der er med til at sikre en høj grad af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse. Forordningerne indeholder endvidere regler for den administrative proces for godkendelse, afslag og tilbagekaldelse af køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder, tekniske krav, erhvervsdrivendes forpligtelser, beskyttelsesklausuler, grundlaget for udpegelse af tekniske tjenester samt Kommissionens beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, der uddyber forordningens rammebestemmelser.

Typegodkendelsesforordningerne finder dog kun anvendelse for godkendelse og prøvninger af nye køretøjer m.v. Det har den konsekvens, at visse køretøjer, herunder ibrugtagne, konstruktivt ændrede og importerede køretøjer, skal godkendes på baggrund af nationale regler.

Ovennævnte direktiv og forordninger er delvist implementeret og gennemført ved bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, der er udstedt med hjemmel i synsloven, samt bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, der er udstedt med hjemmel i færdselslovens § 68, stk. 1. Bekendtgørelsen om godkendelse og syn af køretøjer indeholder bestemmelser om godkendelse af køretøjer, mens detailforskrifterne indeholder de køretøjstekniske krav til køretøjerne.

**For køretøjer registreret den 1. november 2019 eller senere, er bekendtgørelse nr. 1544 af 16. december 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr gældende.**

##### *2.1.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Synsloven omfatter alene motorkøretøjer og påhængsvogne. Typegodkendelsesforordningerne omfatter også godkendelse af komponenter, systemer og separate tekniske enheder. Der er derfor behov for præcisering af synslovens anvendelsesområde for at sikre grundlaget for godkendelse af de forskellige køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

Med lovforslaget fastsættes endvidere det nødvendige grundlag for at gennemføre Danmarks EU-retlige forpligtelser, idet lovforslaget indeholder bestemmelser, der dels oplister godkendelsesprocessen for de enkelte køretøjstyper, dels bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler mhp. at gennemføre forordning om motorkøretøjer m.v., forordning om to- og trehjulede køretøjer samt forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer ved bekendtgørelser. For forordningernes anvendelse er det alene nødvendigt at foretage enkelte gennemførelsesforanstaltninger. Forordningerne indeholder herudover de nødvendige bestemmelser, der finder direkte anvendelse, herunder i form af forpligtelser for de erhvervsdrivende, godkendelsesprocedurer, regler for tekniske tjenester, markedsovervågningsbestemmelser og tekniske krav. Det er hensigten med bemyndigelserne i lovforslaget, at der foretages de nødvendige gennemførelsesforanstaltninger ved, at der i nye bekendtgørelser fastsættes bestemmelser om udpegelse af tekniske tjenester, gebyrer, sprogkrav samt sanktioner for overtrædelse af forordningerne.

Den nye godkendelsesordning lægger op til, at der på tværs af køretøjer m.v. fastsættes samme godkendelsesproces og samme relevante tekniske krav. Lovforslaget indeholder derfor bestemmelser, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Hjemlen til at fastsætte nationale tekniske krav, fremgår af færdselslovens § 68, og det vil derfor være denne bestemmelse, der danner hjemmelsgrundlag for de køretøjstekniske krav.

Det anses som vel overlagt af kommissionen, at køretøjerne er delt op i flere rammeforordninger, idet køretøjerne af natur har væsentlige forskellige karakteristika.

Det bør her nævnes, at der i løbet af de kommende år forventes en ny forordning vedr. selvkørende maskiner m.v. Det bør således også i national ret tilgodeses, at de forskellige køretøjsarter skal behandles forskelligt.

Lovforslaget fastsætter således de overordnede rammebestemmelser og indeholder en enkel regelstruktur med bemyndigelsesbestemmelser, der anvendes til at udarbejde områdespecifikke bekendtgørelser. I stedet for de omfattende bekendtgørelser om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr vil bemyndigelsesbestemmelser blive anvendt til udmøntning af en række nye bekendtgørelser.

Detailforskrifter for køretøjer anvendes alt overvejende kun af personer med tilknytning til erhvervet.

Detailforskrifter for køretøjer indeholder i seneste udgave fra november 2019 210 sider samlet i en bog, hvilket giver et hurtigt og nemt arbejdsredskab.

Lovforslaget indeholder henvisning til en række rammeforordninger, der hver især henviser til en række delegerede retsakter.

Hvert af disse opdateres løbende.

Hertil kommer udmøntning i en række nye bekendtgørelser.

Dette giver mange tusinde sider for at erstatte et simpelt værktøj for nationale individuelle køretøjer på kun 210 sider.

Samlet set betragtes lovforslaget som væsentlig vanskeliggørelse af godkendelsesprocessen for mange erhvervskøretøjer, der i dag godkendes individuelt.

Forslaget anses at gå videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

### 2.1.2. Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed

#### 2.1.2.1. Gældende ret

Størstedelen af køretøjer, der findes i Danmark, produceres og EU-typegodkendes i en anden medlemsstat.

Det er korrekt, at de fleste personbiler  $M_1$  er fremstillet i ubegrænsede serier og EU-typegodkendte i andre medlemsstater.

Et stort antal varebiler  $N_1$  ombygges lokalt i Danmark på baggrund af EU-typegodkendte personbiler  $M_1$ , og har således ikke EU-typegodkendelse som færdiggjort komplet køretøj.

Et langt overvejende antal erhvervskøretøjer leveres til som ukomplette køretøjer og færdiggøres efter specifikke ønsker fra slutbruger.

Mange kassevogne leveres som færdigbyggede køretøjer, men ombygges lokalt i Danmark med eks. Sortimo indretning, hvorved der skal fastsættes nyt brændstofferbrug, der skal indføres i køretøjets registreringsdata.

Et stort antal erhvervskøretøjer bygges efter nationale bestemmelser for masse og dimensioner, og har derfor ikke mulighed for EU-typegodkendelse.

Sådanne køretøjer skal ikke godkendes yderligere i Danmark, medmindre køretøjet efterfølgende konstruktivt ændres.

Som beskrevet ovenfor, skal størstedelen af alle erhvervskøretøjer have yderligere godkendelse i Danmark.

Køretøjer, der godkendes i Danmark, håndteres i dag på flere forskellige måder. Ved trinvis opbyggede varebiler

kontrollerer og godkender synsvirksomhederne det enkelte køretøj. Det betyder, at synsvirksomhederne i sådanne tilfælde fungerer som både teknisk tjeneste og godkendende myndighed. Ved trinvis opbyggede lastbiler og busser udsteder Færdselsstyrelsen en godkendelseserklæring, som er en samling af de afprøvninger og godkendelser, der findes for køretøjet. Synsvirksomhederne kontrollerer køretøjet og godkender den endelige opbygning. Synsvirksomhederne fungerer ligeledes i disse tilfælde som både teknisk tjeneste og godkendende myndighed.

Godkendelseserklæringen er rettelig en samling af udvalgte afprøvninger og godkendelser for køretøjet, og omfatter alene forhold, som ikke kan kontrolleres med det udstyr, der normalt er til rådighed i en synsvirksomhed.

G-erklæringen beskriver dog kun ”chassis til køretøj” (bil/påhængskøretøj) og omhandler principielt kun følgende krav jævnfør bilag 2 i forordning (EU) 2018/858:

Punkt	Emne	Bemærkning
1A	Støjniveau	
2A	Emissioner (Euro 5 og Euro 6) lette køretøjer/adgang til informationer	
3B	Anordninger til afskærmning bagtil mod underkøring (RUPD) og montering heraf; afskærmning bagtil mod underkøring (RUP)	Kan medtages som note, men ikke krævet
5A	Styreapparat	
9A	Bremsning af køretøjer og påhængskøretøjer	
18A	Fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og VIN	
41A	Emissioner (Euro 6) tunge køretøjer/adgang til informationer	
48A	Masser og dimensioner	
52B	Overbygningens styrke på store køretøjer til personbefordring	Medtages ofte som note

Et EU-typegodkendt køretøj mister sin godkendelse, når der foretages konstruktive ændringer på køretøjet. Et sådant køretøj skal i dag godkendes på ny ved en synsvirksomhed på baggrund af relevant dokumentation, som er en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans.

Typiske opbygninger af vare- og lastbiler kan kontrolleres med det udstyr, som normalt er til rådighed i en synsvirksomhed.

Mange komponenter (eks. beskyttelse bagtil mod underkøring og gulv-stole-løsninger til busser) leveres med relevante prøvningsrapporter fra udenlandsk prøvningsinstans /teknisk tjeneste, hvorved der ikke kræves prøvningsrapport for det individuelle køretøj.

2.1.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Et grundlæggende princip i typegodkendelsesforordningerne er uafhængigheden mellem parterne i godkendelsesprocessen. Det indebærer et behov for en klar afgrænsning af rollerne og ansvarsområder for fabrikanten, den tekniske tjeneste og den godkendende myndighed.

Forordning (EU) 2018/858 opstiller ikke et sådan behov for afgrænsning af rollerne.

Punkt 3 i artikel 68 i forordning (EU) 2018/858 beskriver tværtimod, at en teknisk tjeneste kan tilhøre en typegodkendende myndighed.

Italien og Holland anvender eksempelvis tekniske tjenester tilhørende den godkendende myndighed til godkendelse af køretøjer i uendelig serie.

Synsvirksomhederne udfører i dag en række opgaver på vegne af den danske stat, og anses derfor at opfylde EU krav på området.

Med henblik på at opnå overensstemmelse med typegodkendelsesforordningernes godkendelsesproces vil det i

dansk ret fremover blive sådan, at afprøvning af et køretøj skal gennemføres ved en teknisk tjeneste, og at køretøjer skal godkendes af Færdselsstyrelsen.

Synsvirksomhederne udfører i dag en række opgaver på vegne af den danske stat, som f.eks. motorkontor. Det bør undersøges, om køretøjer, der godkendes efter national individuel godkendelse ville kunne godkendes ved udvalgte synsvirksomheder, der tillige fungerer som motorkontor.

Såfremt der foreligger prøvningsrapport fra godkendt prøvningsinstans eller godkendt teknisk tjeneste (dansk eller udenlandsk), bør en synsvirksomhed, der hidtil har foretaget godkendelse af sådanne køretøjer også fremover kunne forestå endelig godkendelse og registrering af sådanne køretøjer.

Mange erhvervskøretøjer bygges specielt til kunden, der ofte er afhængig af at få køretøjet til en bestemt tid. Godkendelsesprocessen skal derfor tilrettelægges, således at der for køretøjer, som godkendes individuelt ikke opstår en lang periode, hvor det færdigbyggede køretøj står og afventer endelig godkendelse.

I henhold til punkt 5 i artikel 45 til forordning (EU) 2018/858, om nationale individuelle godkendelser, skal godkendelsesattesten udstedes "straks".

Det tillades ikke, at anvende samme godkendelsesproces, som gældende for køretøjer i uendelig serie.

Forslaget går videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

Uanset, hvilken godkendelse der ansøges om, vil proceduren for godkendelse af køretøjer m.v. være den samme, dvs. den godkendelsesproces, som følger af typegodkendelsesforordningerne.

Tillæg 2 til del 1 til bilag II til forordning (EU) 2018/858 beskriver krav til individuel EU-godkendelse i af et køretøj i henhold til artikel 44.

Jævnfør punkt 22 c) i tillæg 2 til del 1 til bilag II til forordning (EU) 2018/858 må de krævede oplysninger om køretøjet kun omfatte et passende udvalg af oplysningerne omhandlet i bilag I.

Jævnfør punkt 22 c) i tillæg 2 til del 1 til bilag II til forordning (EU) 2018/858 må der for en række krav alene kræves "erklæring om overensstemmelse".

Det er således ikke muligt at anvende samme godkendelsesproces, uanset hvilken godkendelse der ansøges om. Forslaget går her videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

En del af de køretøjer, som synsvirksomhederne godkender ved registreringssyn, vil fremadrettet blive godkendt af Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed efter afprøvning ved en teknisk tjeneste. Der vil være tale om opbyggede køretøjer (oftest lastbiler, busser og varebiler), der er EU-typegodkendt og ændret inden ibrugtagning. Derudover vil der være tale om import af biler uden en EU-typegodkendelse samt konstruktivt ændrede køretøjer, som på grund af ombygningen mister sin godkendelse og derved skal godkendes på ny.

Det er vanskeligt at kvantificere antallet, idet registreringssyn i dag også anvendes i forbindelse med andre kontroller som eksempelvis nysyn eller toldsyn. Kvantificeringen vanskeliggøres yderligere af, at opbyggede køretøjer i dag godkendes enkeltvist ved registreringssyn, selvom der kan være tale om 10 identiske lastbiler (det vil sige 10 registreringssyn). Med den nye godkendesproces vil det være muligt for opbyggeren at ansøge om en samlet godkendelse, som omfatter alle lastbilerne.

Det findes ikke sandsynliggjort, at et væsentligt antal lastbiler skulle kunne samles i færre samlede godkendelser.

Det vurderes, at der vil være tale om maksimalt 169.000 kontroller og godkendelser ud af i alt ca. 1.420.000 kontroller, som synsvirksomhederne ikke længere skal foretage. Disse kontroller og godkendelser vil med lovforslaget enten overgå til de tekniske tjenester eller til Færdselsstyrelsen. Endvidere vil en mængde af de 169.000 kontrollere ikke længere være nødvendige at foretage, f. eks. syn ved montering af et anhængertræk, som er godkendt af køretøjsfabrikanten, idet fabrikanten står inde for, at der på køretøjet kan monteres det pågældende anhængertræk. Det er vurderingen, at ca. 15.000-20.000 køretøjer pr. år fremadrettet skal vurderes ved en teknisk tjeneste og godkendes af Færdselsstyrelsen.

Vedr. "anhængertræk".

Punkt 50A i bilag II til forordning (EU) 2018/858 omhandler "Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntræk".

Der findes endnu ikke model for typeattesternes udformning i henhold til forordningen, men i punkt 44 i typeattester jævnfør bilag IX i direktiv 2007/46/EF anvendes "Tilkoblingsanordning".

Det antages, at der ved "anhængertræk" rettelig menes "tilkoblingsanordning".

I Danmark anvendes som følge af registreringsafgifterne i stort omfang uoriginale tilkoblingsanordninger. Disse er ikke godkendt af køretøjsfabrikken.

Der savnes oplysning om, hvorledes data for monteret tilkobling skal overføres til registreringsattesten.

For nogle synsvirksomheder kan der være grundlag for at søge om udpegelse som teknisk tjeneste og derved fortsat varetage opgaver i forbindelse med kontrol af køretøjer forud for godkendelse. Det vil i givet fald være en opgave, som synsvirksomheden løfter ved siden af sine aktiviteter som synsvirksomhed.

Synsvirksomheder bør også kunne godkendes som prøvningsinstans alternativt teknisk tjeneste, der alene kan udføre opgaver jævnfør tillæg 2 til del 1 til bilag II til forordning (EU) 2018/858.

### 2.1.3. Tekniske tjenester

#### 2.1.3.1. Gældende ret

Synsloven indeholder ikke hjemmel til at fastsætte regler for og udpegning af tekniske tjenester til at udføre de opgaver, der er nødvendige med henblik på typegodkendelse eller national individuel godkendelse i henhold til gældende EU-retsakter på typegodkendelsesområdet eller nationale individuelle godkendelser af visse køretøjer på det nationale område.

I dag anvendes en national ordning med såkaldte prøvningsinstanser til kontrol af visse køretøjer. Prøvningsinstanserne udfører typisk prøvninger af personbiler, varebiler og to-hjulede motorcykler, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer. Som godkendt prøvningsinstans kan virksomheden udføre prøvninger, udarbejde anvisninger, beregninger, vurderinger, rapporter og lignende som dokumentation, der beskriver et køretøjs evne til at leve op til de køretøjstekniske krav, der skal være opfyldt for, at køretøjet kan godkendes af en synsvirksomhed ved et registreringssyn. De nationale prøvningsinstanser kan ikke sidestilles med tekniske tjenester i henhold til typegodkendelsesforordningerne, idet kravene til tekniske tjenester er mere omfattende.

Jævnfør Færdselsstyrelsens hjemmeside, findes i dag flere prøvningsinstanser, som er godkendt til at foretage prøvninger ud over det ovenfor beskrevne, herunder PEMS-målinger og krav til væltestabilitet af busser og krav til vendecirkler af lastbiler og busser samt krav til støj fra motorcykler og traktorer.

Færdselsstyrelsens høringsnotat af 26. maj 2016, sagsnr. TS20000-00069 indeholder følgende kommentar:

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

Jævnfør artikel 73, Stk 2 og Stk 4 i forordning (EU) 2018/858 kan udpegning af tekniske tjenester foretages af den typegodkendende myndighed uden bistand af akkrediteringsorgan.

Det vurderes, at de nationale prøvningsinstanser i stort omfang, og specielt til individuelle godkendelser fuldt ud opfylder kravene til tekniske tjenester, som beskrevet i typegodkendelsesforordningerne.

Forslaget går her videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

Reglerne om prøvningsinstanser fremgår af bekendtgørelse nr. 594 af 26. maj 2016 om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område, som er fastsat med hjemmel i § 68 d i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 med senere ændringer.

#### 2.1.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det følger af de tre typegodkendelsesforordninger, at et køretøjs tekniske egenskaber skal verificeres m.v. i en teknisk tjeneste forud for godkendelse af køretøjet. En teknisk tjeneste er en virksomhed, der er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger af køretøjer m.v., eller som overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller inspektioner på køretøjsområdet.

Begrebet teknisk tjeneste anvendes på nuværende tidspunkt kun på EU-området i forbindelse med de prøvninger og inspektioner m.v., der udføres med henblik på de godkendelser, der er omfattet af EU-retsakterne på typegodkendelsesområdet. En køretøjsgodkendelse er en forudsætning for, at et køretøj kan ibrugtages og indregistreres.

Nationale prøvningsinstanser opfylder i alt væsentlig krav for at kunne arbejde som tekniske tjenester.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der, foruden et behov for at fastsætte supplerende bestemmelser om tekniske tjenester i forbindelse med gennemførelsen af typegodkendelsesforordningerne i dansk ret, er et generelt behov for at modernisere, forenkle og ensrette det nationale område for prøvninger og godkendelser af køretøjer.



Transport- og Boligministeriet finder særligt, at der af hensyn til at sikre et højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau er behov for at sikre overensstemmelse mellem typegodkendelsesforordningerne og de nationale regler for prøvning af køretøjer. Det foreslås derfor, at de gældende regler om prøvningsinstanser samt gældende procedurer for prøvninger i synsvirksomhederne eller i Færdselsstyrelsen i forhold til nationale godkendelsesregler ophæves og erstattes med de tekniske tjenester, som under alle omstændigheder skal benyttes i forhold til godkendelser omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Transport- og Boligministeriet bemærker, at overensstemmelsen vil sikre, at reglerne er ens, uanset om et konkret køretøj skal prøves i henhold til typegodkendelsesforordningerne eller nationale regler i de tilfælde, hvor køretøjet ikke er omfattet af forordningerne – eksempelvis hvis køretøjet er ibrugtaget og konstruktivt ændret.

**EU-reguleringen giver ikke mulighed for at ensrette det nationale område for prøvninger og godkendelser af køretøjer, som foreslået.**

**Der ses ikke fremlagt nogen indicier for, at der ikke kan sikres et højt sikkerheds-, sundheds og miljøbeskyttelsesniveau ved fortsat anvendelse af prøvningsinstanser.**

Transport- og Boligministeriet skal særligt bemærke i forhold til de gældende nationale regler for køretøjsgodkendelse, at der kun i et begrænset omfang i dag og kun for visse typer af køretøjer, foretages egentlige prøvninger, hvilket alt andet lige kan påvirke den overordnede trafiksikkerhed og miljøet. Dette kan som nævnt imødegås ved at skabe en national godkendelsesordning, der stemmer overens med den procedure, der er fastsat i typegodkendelsesforordningerne, og som bl.a. forudsætter afprøvning hos en kompetent teknisk tjeneste.

**Punkt 3.01.V01 i Vejledning om syn af køretøjer foreskriver, at:**

**Egenvægten og køreklar vægt fastsættes som hovedregel på baggrund af vægtseddel fra akkrediteret vejer og måler eller en prøvningsinstans eller teknisk tjeneste (eller ved anden af synsvirksomheden godkendt vejning), medmindre....**

**Dette må anses som en egentlig prøvning, specielt set i det lys, at prøvningen skal ske ved akkrediteret virksomhed.**

**Synsvirksomhederne udfører ligeledes egentlige prøvninger af lys, dimensioner m.v. om end der ikke udføres anden prøvningsrapport end synsrapporten.**

**Der ses ikke anført indicier for, at den nuværende procedure skulle kunne påvirke den overordnede trafiksikkerhed eller miljøet.**

Transport- og Boligministeriet finder endvidere, at et ensrettet regelsæt vil være mere håndterbart og gennemskueligt for de virksomheder, der udfører prøvninger af køretøjer, og for de fabrikanter og køretøjsejere, der ønsker en køretøjsgodkendelse.

**Detailforskrifter for køretøjer indeholder et håndterbart og gennemskueligt regelsæt for individuel godkendelse. Det foreslåede regelsæt indeholder en række nationale love og bekendtgørelser, som henviser til en række forordninger, som løbende opdateres og som henviser til en række delegerede retsakter.**

**Forslaget indeholder et betydeligt mere kompliceret regelsæt, som for mange fabrikanter og køretøjsejere vil kræve ekstern bistand for at kunne gennemskue regelsættet.**

Det foreslås derfor, at der gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte de bestemmelser om tekniske tjenester, der er nødvendige for at kunne fastsætte de supplerende bestemmelser i forbindelse med gennemførelsen af typegodkendelsesforordningerne i Danmark og for at kunne fastsætte en tilsvarende ordning på det nationale område, der tager udgangspunkt i typegodkendelsesforordningernes procedurer og krav til tekniske tjenester.

**Det foreslås, at en række af de beskrevne opgaver også fremover kan udføres af prøvningsinstanser.**

Det forventes, at der, foruden etableringen af en tilsvarende ordning for tekniske tjenester på det nationale område, vil blive indført et krav om, at alle tekniske tjenester, der udpeges af Færdselsstyrelsen, skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan, der samtidig skal stå for den løbende overvågning af de udpegede tekniske tjenester. For så vidt angår de nærmere krav til de tekniske tjenester på det nationale område og de supplerende krav, der fastsættes for de tekniske tjenester, der udpeges i henhold til typegodkendelsesforordningerne, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1 f.

**Det vil være en meget dyr godkendelsesproces, såfremt alle danske tekniske tjenester skal være akkrediterede på hvert enkelt arbejdsområde.**

**Krav om akkreditering vil medføre, at kun meget få virksomheder vil kunne opnå godkendelse.**

**Det må forventes, at der på mange prøvningsområder kun vil være en enkelt virksomhed, som opnår godkendelse, hvorved der opnås en monopollignende markedssituation.**

Danak oplyser, at man normalt kun laver akkreditering i forhold til internationale standarder. Det er således uvist, hvordan man vil skulle kunne lave akkreditering for nationale individuelle godkendelsesprocesser eller for ombyggede biler og motorcykler.

Typegodkendelsesmyndigheden kan vælge at godkende tekniske tjenester på baggrund af:

- Egen vurdering (herunder peer-evaluering fra anden medlemsstat) eller
- Egen vurdering på baggrund af akkreditering (fra Danak)

Forslaget går videre end minimumskrav i EU-reguleringen.

#### *2.1.4. Gebyrfinansiering*

##### *2.1.4.1. Gældende ret*

Opbyggede køretøjer og køretøjer med konstruktive ændringer godkendes i dag ved et registreringssyn, som foretages af synsvirksomhederne. Et registreringssyn for lette køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 300-500 kr., mens et registreringssyn for tunge køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 500-1.000 kr. Synsvirksomhederne betaler et gebyr til Færdselsstyrelsen pr. udført syn, jf. synslovens § 15.

En forudsætning for registreringssyn af ovenfor nævnte køretøjer er, at der kan fremvises dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Denne dokumentation kan foreligge i form af f.eks. en dataerklæring, en godkendelseserklæring eller en prøvningsrapport, alt afhængigt af hvilken type køretøj og ændring, der er tale om.

Krav, som kan kontrolleres med det udstyr, der er til rådighed i synsvirksomheden kontrolleres i dag ved egentlig prøvning i synsvirksomheden.

Data-erklæring og godkendelseserklæring omhandler alene krav, som ikke kan kontrolleres med det udstyr, der normalt er til rådighed i en synsvirksomhed.

##### *2.1.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Forordning om motorkøretøjer indeholder til forskel fra det gældende EU-direktiv 2007/46/EF om godkendelse af motorkøretøjer m.v., mulighed for, at medlemsstaten kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester.

Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer heller ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

Med henblik på at ensrette reglerne for godkendelsesprocessen for køretøjer m.v. og for at undgå skævvridning foreslås det at indføre gebyrfinansiering på hele det køretøjstekniske område. Det indebærer, at der skal betales et gebyr ved samtlige ansøgninger om godkendelser af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder og ved udpegelse som tekniske tjeneste på hele det køretøjstekniske område.

Der henvises til lovforslagets §§ 15 a og 15 b.

Bilag II til forordning (EU) 2018/858 indeholder 72 krav, for hvilke der kan foreligge individuelle prøvningsområder.

Det skønnes, at en gennemgang af de mange dokumenter kan tage mange timer at gennemgå, før en endelig godkendelse kan udstedes.

Med de foreslåede priser, kan det antages at en godkendelse kan koste 5 – 50.000 kr.

Dette vil være en prisstigning faktor 10 – 100 i forhold til nuværende pris for godkendelse i en synsvirksomhed.

#### *2.1.5. Digital kommunikation*

##### *2.1.5.1. Gældende ret*

Efter § 32 a i forvaltningsloven kan vedkommende minister fastsætte regler om ret til at anvende digital kommunikation ved henvendelse til den offentlige forvaltning og om nærmere vilkår herfor, herunder fravige formkrav i lovgivningen, der hindrer anvendelse af digital kommunikation. Herudover findes der ingen tværgående lovbestemmelser, der regulerer formen for borgernes og virksomhedernes henvendelse til den offentlige forvaltning. Som udgangspunkt kan borgere og virksomheder derfor rette henvendelse til forvaltningen i den form, som de selv ønsker, forudsat at forvaltningen teknisk er i stand til at modtage henvendelser i denne



form.

På en række områder indeholder lovgivningen særbestemmelser om, at henvendelser til forvaltningen skal opfylde bestemte formkrav, herunder krav om obligatorisk digital kommunikation. Lov om godkendelse og syn af køretøjer indeholder ikke hjemmel til at fastsætte regler om digital kommunikation.

Som led i udmøntningen af den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi 2011-2015 vedtog Folketinget i juni 2012 lov om Digital Post fra offentlige afsendere, jf. lovbekendtgørelse nr. 801 af 13. juni 2016. Loven indebærer, at det som hovedregel er obligatorisk for borgere og virksomheder at have en digital postkasse til brug for modtagelse af digital post fra det offentlige. Loven giver myndighederne ret til at sende meddelelser, dokumenter m.v. digitalt til borgere og virksomheder. Loven fastslår, at digitale meddelelser fremsendt gennem løsningen har samme retsvirkning som meddelelser, dokumenter m.v., der sendes som almindelig papirpost.

#### *2.1.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Med lovforslaget foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra henholdsvis Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne - om forhold, som er omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf -, skal foregå digitalt. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at indførelse af obligatorisk digital kommunikation vil skabe bedst mulige grundlag for mere effektiv kommunikation med virksomheder og borgere og størst mulige ressourceudnyttelse. Ved at fjerne manuelle rutiner og papirhåndtering frigives tid og ressourcer hos virksomhederne og Færdselsstyrelsen, og der kan ske en optimering af arbejdsgangene hos begge parter.

Transport- og Boligministeriet finder det mest hensigtsmæssigt, at bestemmelserne om digital kommunikation formuleres bredt, så de kan rumme forhold, hvor der senere kan opstå behov for at digitalisere.

Det vil fremgå af de enkelte bekendtgørelser, der udstedes på området, på hvilken måde kommunikationen mellem Færdselsstyrelsen og de pågældende virksomheder eller fysiske personer fremover skal foregå.

Med lovforslaget foreslås endvidere, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el.lign.

Det er hensigten at der ved bekendtgørelse stilles krav om, at virksomheder og fysiske personer skal anvende bestemte it-systemer for at sikre, at Færdselsstyrelsen kan behandle ansøgninger om f.eks. godkendelse af et køretøj eller udpegelse som teknisk tjeneste. Sammen med selve ansøgningen skal en virksomhed eller fysisk person indsende dokumentation. Dokumentationen er så omfattende, at Virk for nærværende ikke håndterer de store datamængder. Det vil være en uhensigtsmæssig og administrativ tungere løsning, hvis der i de udmøntende bekendtgørelser stilles krav om anvendelse af Virk ved indsendelse af en ansøgning, som vil medføre, at ansøger efterfølgende skal indsende en mail eller flere mails med den påkrævede dokumentation.

I stedet for arbejdes der på at udvikle et IT-system, som kan håndtere de store datamængder, der er forbundet med ansøgning om godkendelse af køretøjer m.v. eller udpegelse som teknisk tjeneste, og som samtidigt vil kunne understøtte Færdselsstyrelsens sagsbehandling og gøre det nemt og enkelt for virksomheder og fysiske personer at anvende. IT-systemet forventes at kunne tilgås via Færdselsstyrelsens hjemmeside og vil være udformet, så det er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens regler herom.

### *3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

#### *3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

Såfremt lovforslaget vedtages, er det forventningen, at det vil danne grundlag for gebyrfinansiering i forhold til godkendelse af køretøjer og udpegelse af tekniske tjenester, hvorefter Færdselsstyrelsen får dækket omkostninger på det køretøjstekniske område. Derudover kan den øgede mængde sager om godkendelse af køretøjer m.v. medføre et behov for flere ressourcer.

**Stat, kommuner og regioner anvender et stort antal specialbyggede køretøjer, herunder til persontransport, renovation og til vedligehold af veje og parker.**

**Mange steder investeres der er nye køretøjer med alternative drivmidler.**

**Mange af disse køretøjer vil alene kunne godkendes ved individuel godkendelse.**

I forhold til nuværende godkendelsesproces vil der med forslaget komme udgifter dels til prøvningsinstans/teknisk tjeneste og dels til godkendelse i Færdselsstyrelsen.  
Den samlede merudgift kunne nemt være 10 – 50.000 kr pr køretøj.

### 3.2. Implementeringskonsekvenser

Transport- og Boligministeriet vurderer, at lovforslaget er i overensstemmelse med de 7 principper, der følger af politisk aftale af 16. januar 2018 mellem Folketingets partier for digitaliseringsklar lovgivning, og at lovforslaget således er udformet, så det opfylder de generelle krav om at understøtte en hel eller delvis digital administration samt anvendelse af ny teknologi, som kan understøtte en bedre og mere effektiv offentlig opgaveløsning.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at lovforslagets bestemmelser er formuleret så enkelt og klart, som emnets kompleksitet gør det muligt. Lovforslaget foreslår som noget nyt at indføre hjemmel til at fastsætte regler om obligatorisk digital kommunikation mellem virksomheder og myndighederne i forbindelse med lovens administration. På den baggrund er der mulighed for, at transportministeren på lovens område administrativt kan fastsætte bestemmelser om obligatorisk digital kommunikation.

Med lovforslaget er det ikke muligt at skabe grundlag for, at afgørelser kan træffes automatisk. Færdselsstyrelsens afgørelser om godkendelse af køretøjer m.v. eller udpegelse af tekniske tjenester forudsætter en konkret faglig vurdering på baggrund af et omfattende dokumentationsgrundlag. Færdselsstyrelsens skøn vil derfor blive foretaget manuelt, men vil blive understøttet af digitale løsninger, der kan lette sagsbehandlingen og kommunikationen med Færdselsstyrelsen.

Til understøttelse af Færdselsstyrelsens sagsbehandling forventes det, at der udvikles et nyt IT-system, som på nuværende tidspunkt forventes at have en omkostning på omkring 300.000 kr. Efter idriftsættelse af IT-systemet ventes det, at digitalisering af arbejdsgange vil bidrage til en mere overskuelig og effektiv sagsbehandling.

### 4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det vurderes at lovforslaget samlet set skaber grundlag for både erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

De nærmere konsekvenser vil primært kunne beregnes i forbindelse med udarbejdelsen af de nye bekendtgørelser, der vil blive udstedt med hjemmel i lovforslaget. Færdselsstyrelsen vil foretage en vurdering af konsekvenserne for erhvervslivet i forbindelse med høring af de bekendtgørelser, der vil følge af lovforslaget.

#### 4.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Med lovforslaget samles godkendelse af køretøjer m.v. ved Færdselsstyrelsen. Det betyder, at de synsvirksomheder, der i dag bl.a. kontrollerer og godkender opbyggede køretøjer og køretøjer med konstruktive ændringer ved registreringssyn, kan opleve en nedgang i omsætningen. Kontrollerne og godkendelserne vil enten ikke længere være nødvendige at udføre, eller vil overgå til enten tekniske tjenester eller Færdselsstyrelsen.

Et registreringssyn for lette køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 300-500 kr., mens et registreringssyn for tunge køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 500-1.000 kr.

Med lovforslaget kan godkendelser af nye køretøjer m.v., på baggrund af typegodkendelsesforordningerne, meddeles på tre niveauer: 1) EU-typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, 2) godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier og 3) individuel godkendelse. Derudover kan der meddeles individuel godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. F.eks. godkendelse af et ibrugtaget køretøj med konstruktive ændringer. Det foreslås, at der indføres gebyrfinansiering for alle godkendelser af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder og udpegelse af tekniske tjenester, dvs. for alle godkendelser efter de tre forordninger samt for supplerende nationale godkendelsesordninger.

Det må forventes, at der for det enkelte køretøj vil ske en markant stigning i pris for godkendelse.

Muligheden for en godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier vil betyde, at samme type af køretøj, som i dag godkendes enkeltvis, fremadrettet kan samles i én godkendelse. Det vil medføre en besparelse i godkendelsesomkostningerne, idet fabrikanten ikke skal betale for hver enkelt godkendelse men for én godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier.

Det findes ikke sandsynliggjort, at der vil være nogen væsentlig besparelse at hente.

Gennemførelse af typegodkendelsesforordningerne åbner nye forretningsmuligheder, idet der skabes grundlag for, at relevante virksomheder kan ansøge om udpegelse som teknisk tjeneste på både EU- og det nationale område. Samtidigt ophører den nationale ordning om prøvningsinstanser, der anvendes til afprøvning og kontrol af personbiler, varebiler og tohjulede motorcykler med konstruktive ændringer. På nuværende tidspunkt er der to virksomheder, som er godkendte prøvningsinstanser.

**Forslag om krav til akkreditering medfører så store startomkostninger, at kun meget få virksomheder kan forventes at søge om godkendelse.**

#### *4.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Det er en forudsætning for f.eks. at få et køretøj godkendt, at ansøger kan dokumentere, at køretøjet lever op til en række tekniske krav. Dette gælder i dag, og vil også gælde for fremtidige godkendelser.

I dag kan dokumentationen variere alt efter hvilket type køretøj, der er tale om og kan f.eks. være en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udarbejdet af en fabrikant.

**Her mangler en vejeseddel, som anvendes ved mange syn.**

**Synsvirksomhederne udfører endvidere prøvning af en række krav.**

Med indførelsen af tekniske tjenester på hele det køretøjstekniske område, skal ansøger sammen med ansøgning om godkendelse af henholdsvis køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, vedlægge dokumentation i form af en prøvningsrapport, som udarbejdes af en teknisk tjeneste.

#### *4.3. Agil regulering*

Transport- og Boligministeriet vurderer, at principperne 1-4 ikke er relevante i forhold til de konkrete tilføjelser og ændringer, som foreslås i dette lovforslag. Anvendelse af typegodkendelsesforordningerne medfører, at køretøjer skal efterleve de omfattende tekniske krav, som fremgår af forordningerne, hvilket tilsvarende vil være gældende på det nationale køretøjstekniske område. Der er derfor ikke grundlag for at indføre funktionsbaseret regulering.

I forhold til princip 5 om brugervenlig digitalisering er det hensigten, at der udvikles en digital ansøgningsplatform via Færdselsstyrelsens hjemmeside, der både vil gøre det lettere for borgere og virksomheder at indsende en ansøgning med omfattende dokumentation, ligesom Færdselsstyrelsens sagsbehandling gøres mere enkel og smidig.

#### *5. De administrative konsekvenser for borgere*

Lovforslaget retter sig primært mod erhvervsdrivende, men der vil være tilfælde, hvor borgere vil skulle ansøge Færdselsstyrelsen om godkendelse af et køretøj, eksempelvis en personbil eller en motorcykel med konstruktive ændringer. Ansøgere vil skulle dokumentere, at det pågældende køretøj er i overensstemmelse med de tekniske krav, hvilket også er praksis i dag.

#### *6. De miljømæssige konsekvenser*

Det vurderes, at lovforslaget ikke i sig selv har miljømæssige konsekvenser, men der kan forventes en forbedring af miljøforholdene, idet der for alle køretøjer stilles EU-krav med hensyn til emissions- og støjledning.

**Krav i Detailforskrifter for køretøjer henviser i alt væsentlig til EU-krav.**

**Der ses således ikke ændring i miljøforhold.**

**Tænkes der på skærper for det marginale antal køretøjer, der godkendes efter motorsports- og replica-regler, eller på den forenkede praksis for uændrede køretøjer, der tidligere har været registreret mindst 3 måneder i EU-, EØS-, eller Schweiz?**

**Hvis det handler om skærper i forhold til gældende miljøkrav på Data-erklæringer, kunne disse jo blot skærpes som ønsket.**

**Det bemærkes, at såvel CoC-dokument som Data-erklæring beskriver køretøjer, som da det forlod fabrikken. Efterfølgende konstruktive ændringer eller chiptuning (herunder defeat-devices) vil ikke afsløres med tiltag i lovforslaget.**

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at fastsætte bestemmelser, der er nødvendige for at gennemføre Danmarks EU-retlige forpligtelser i henhold til følgende forordninger:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer

Anvendelsesområdet for forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer dækker ikke individuelle godkendelser. Det fremgår dog af forordningerne, at Kommissionen i senest 2022 skal fremlægge mulighederne for at inkludere individuelle godkendelser i forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer på grundlag af harmoniserede krav. Derudover regulerer forordningerne alene godkendelse af nye køretøjer, hvorfor godkendelse af ibrugtagne køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, ikke er omfattet.

Med lovforslaget foreslås det, at der på tværs af det køretøjstekniske område fastsættes samme godkendelsesproces og samme tekniske krav til køretøjer. De tekniske krav til køretøjer i typegodkendelsesforordninger er fastsat primært i en række FN-regulativer, der er internationalt besluttet i The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Det er vurderingen, at lovbestemte krav, der svarer til forordningernes, er den trafiksikkerhedsmæssige bedste løsning, således at der gælder samme høje grad af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse for tilsvarende køretøjer.

Forordning om motorkøretøjer indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester. Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester. Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at gebyrfinansiering ikke har karakter af overimplementering, idet ingen af EU-retsakterne stiller krav til eller opstiller begrænsninger for evt. gebyrfinansiering.

For så vidt angår det forhold, at der er valgt en model, hvorefter de supplerende nationale godkendelsesordninger vil blive administreret efter den godkendelsesproces, der følger af typegodkendelsesforordningerne, er det tilsvarende ministeriets opfattelse, at der ikke er tale om overimplementering. Der vil under alle omstændigheder skulle fastsættes regler for supplerende nationale godkendelsesordninger. Ministeriet finder ikke, at det kan anses for overimplementering at indrette EU-godkendelsesprocesserne og de supplerende nationale godkendelsesprocesser ensartet, idet det er markant mere enkel regulering, som giver borgere, virksomheder m.v. et betydeligt bedre overblik over regelsættet.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den XX december 2019 til XX januar 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:  
XXX

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat,	Ingen væsentlige	Ingen væsentlige

kommuner og regioner		Det vurderes at Stat, kommuner og regioner anvender et stort antal specialkøretøjer, som f.eks. køretøjer til vej og park, renovation og offentlig transport. Hertil kommer en omstilling til alternative drivmidler, som medfører at mange køretøjer skal godkendes individuelt. Der må påregnes merudgifter i størrelsesorden 10 – 50.000 kr pr køretøj.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Digitalisering af arbejdsgange vil bidrage til en mere overskuelig og effektiv sagsbehandling	Udvikling af IT-system til understøttelse af sagsbehandlingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nye forretningsmuligheder som teknisk tjeneste	Nedgang i visse synsvirksomheders omsætning og ophør af prøvningsinstanser
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Dokumentation forud for registreringssyn ved synsvirksomhed ophører	Dokumentation for afprøvning ved teknisk tjeneste
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at fastsætte tekniske krav svarende til de tekniske krav i typegodkendelsesforordninger for ikke-harmoniserede	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja  Forslaget medfører, at individuelle køretøjer påføres samme godkendelsesproces som køretøjer i uendelig serie. Dette medfører væsentlige meromkostninger og vurderes at gå langt videre end minimumskrav i EU-regulering.	Nej X Ikke enig!

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*  
*Til § 1*

Til nr. 1  
 Det fremgår af synsloven, at Trafikstyrelsen administrerer størstedelen af loven. Trafikstyrelsen har siden lovens vedtagelse i 2011 skiftet navn til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Endvidere blev Færdselsstyrelsen i forbindelse med, at færdselsområdet overgik fra Justitsministeriets ressort til Transport- og Boligministeriets, en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det har i praksis været Færdselsstyrelsen, der har varetaget administrationen af synsloven. Færdselsstyrelsen bliver fra og med den 1. januar 2020 en selvstændig styrelse under Transport- og Boligministeriet. Det foreslås derfor med ændringerne i lovforslagets § 1, nr. 1, at benævnelsen Trafikstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ændres til Færdselsstyrelsen.

Til nr. 2  
 Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser, men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de emner, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift benævnt ”Anvendelsesområde” over en ny bestemmelse herom, jf. lovforslaget til § 1, nr. 3.

Til nr. 3



I synsloven er lovens anvendelsesområde ikke angivet, men det følger af lovens titel, at loven omhandler godkendelse og syn af køretøjer.

Området for godkendelse af køretøjer er ikke nærmere beskrevet, og det er uklart, hvilke typer af godkendelser og køretøjer der er omfattet og, hvordan processen er for at få et køretøj godkendt. Da hensigten med lovslaget er at indsætte nye bestemmelser, der udfolder godkendelsesområdet og samtidigt sikrer et tilstrækkeligt grundlag for gennemførelse af typegodkendelsesforordningerne, foreslås det som noget nyt i § 1 at indføre en bestemmelse om lovens anvendelsesområde, der fastsætter den overordnede ramme for godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, og som samtidigt adskiller godkendelsesområdet fra synsområdet.

**Synsloven omfatter godkendelser af køretøjer ved syn. Det er således ikke uklart, hvilke typer godkendelser, der er omfattet af gældende synslov.**

Det foreslås i *nr. 1*, at loven gælder for godkendelse af nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, landbrugs- og skovbrugstraktorer, udskifteligt trukket, påhængskøretøjer, udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil.

Bestemmelsen omfatter nye køretøjer som defineret og omfattet af de tre typegodkendelsesforordninger. Forordningerne definerer ikke, hvad der forstås ved "nye køretøjer", men det ligger i forordningens anvendelse, at der er tale om fabriksnye køretøjer, som fremstilles til omsætning og ibrugtagning på det indre marked. F.eks. fabrikantens produktion af personbiler som via en importør og distributør sælges til danske forbrugere.

**Det er meget væsentlig, at der fastsættes klare og entydige regler for, hvilke køretøjer der kan eller skal anses som "nye køretøjer".**

Det foreslås i *nr. 2*, at loven gælder for godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, landbrugs- og skovbrugstraktorer, udskifteligt trukket udstyr og påhængskøretøjer. Typegodkendelsesforordningerne omfatter ikke ibrugtagne køretøjer, hvorfor der er behov for at regulere disse nationalt. Bestemmelsen omfatter både ibrugtagne køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer og import af et ibrugtaget køretøj fra et tredjeland.

Det foreslås i *nr. 3*, at loven gælder for synsvirksomhedernes opgaver, herunder periodisk syn og omsyn. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende retstilstand.

Det foreslås i *nr. 4*, at loven gælder for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende retstilstand.

Til nr. 4

Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de emner, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift før det foreslåede § 1 a benævnt "Godkendelse af nye motorkøretøjer m.v." Med den nye overskrift vil det klart fremgå af synsloven, at den overordnet set dels indeholder regler om de godkendelser, som f.eks. et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark. Det foreslås således også at gruppere sidstnævnte synsregler under en ny overskrift, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 5

Det fremgår af synslovens § 1, stk. 1, at biler, motorcykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Det samme gælder påhængs- og sættevogne til biler og motorcykler samt campingvogne.

Det fremgår endvidere af synslovens § 4, stk. 1, nr. 3, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om anvendelse af den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, at fastsætte bestemmelser om at Færdselsstyrelsen udsteder typegodkendelse for køretøjer, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Med henblik på at adskille godkendelsesområdet fra synsområdet og samtidigt tydeliggøre hvilke godkendelsesmuligheder, der er for køretøjer m.v., foreslås det at indsætte nye bestemmelser i §§ 1 a-1 f.

Kommenteret version – Udkast til ændring af synsloven

Side 34 af 47

Det foreslås i § 1 a, at før omsætning eller ibrugtagning på færdselslovens område af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 2) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 3) National typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.
- 4) Individuel EU-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 5) National individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse, hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om motorkøretøjer. En godkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om motorkøretøjer.

Det foreslås i stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf.

Forud for godkendelse af motorkøretøjer m.v. skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem motorkøretøjerne og de tekniske krav. Bemyndigelsen vil derfor blive anvendt til udmøntning af en bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf samt krav om akkreditering.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.1. i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af synslovens § 1, at biler, motorcykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Det samme gælder påhængs- og sættevogne til biler og motorcykler samt campingvogne. Endvidere fremgår det af § 4, stk. 1, nr. 3, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om anvendelse af den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, at fastsætte bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen udsteder typegodkendelse for køretøjer, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF.

Det foreslås i § 1 b, at før omsætning eller ibrugtagning på færdselslovens område af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 2) National typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af bestemmelsen hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer m.v. En typegodkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om to- og trehjulede køretøjer.



Det foreslås i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i *stk. 1*.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler m.v. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1 e.

Forud for godkendelse af to- og trehjulede køretøjer m.v. skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem køretøjerne og de tekniske krav. Bemyndigelsen derfor blive anvendt til udmøntning af en bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf samt krav om akkreditering. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af § 1, *stk. 2*, i synsloven, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelses- og synspligt inden ibrugtagning for traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer til disse samt andre påhængsredskaber og blokvoгне. Endvidere fremgår det af § 4, *stk. 1*, nr. 3, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om anvendelse af den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, at fastsætte bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen udsteder typegodkendelse for køretøjer, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EØF.

Det foreslås i § 1 *c*, at før omsætning eller ibrugtagning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 2) National typegodkendelse af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af bestemmelsen hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer m.v. En godkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer.

Det foreslås i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i *stk. 1*.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugstraktorer m.v. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf. Derudover vil bekendtgørelsen indeholde krav til national individuel godkendelse af en landbrugs- eller skovbrugstraktor, som ikke er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1 e.

Forud for godkendelse af motorkøretøjer m.v. skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem landbrugs- og skovbrugstraktorer og de tekniske krav. Bemyndigelsen vil derfor blive anvendt til udmøntning af en bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf samt krav om akkreditering. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af synslovens § 4, *stk. 1*, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om tekniske krav for udførelsen af typegodkendelser, syn og omsyn, periodisk syn, og anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Det foreslås i § 1 d, at transportministeren kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om godkendelse af køretøjer m.v., herunder køretøjstekniske krav.

Bestemmelsen er med en revideret ordlyd en videreførelse af synslovens § 4, stk. 1, nr. 3, og foreslås begrænset til det køretøjstekniske område.

Det fremgår af § 1, stk. 1, i synsloven, at biler, motorcykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Det samme gælder påhængs- og sættevogne til biler og motorcykler samt campingvogne. Endvidere fremgår det af § 1, stk. 2, i synsloven, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelses- og synspligt inden ibrugtagning for traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer til disse samt andre påhængsredskaber og blokvogne.

Det foreslås i § 1 e, stk. 1, at før omsætning eller ibrugtagning af køretøjer på færdselslovens område, som ikke er omfattet af §§ 1 a - 1 c, skal køretøjet være meddelt en af følgende godkendelser som udstedt af Færdselsstyrelsen:

- 1) National individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller quadricykel samt påhængskøretøjer hertil.
- 2) National individuel godkendelse af en ny landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr hertil.
- 3) National individuel godkendelse af et ibrugtaget og konstruktivt ændret motorkøretøj eller påhængskøretøj hertil.
- 4) National individuel godkendelse af et ibrugtaget og konstruktivt ændret to- eller trehjulet køretøj eller quadricykel samt påhængskøretøj hertil.
- 5) National individuel godkendelse af en ibrugtaget og konstruktivt ændret landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr hertil.
- 6) National individuel godkendelse af et ibrugtaget motorkøretøj, to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr der importeres fra et tredjeland.

National individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller en quadricykel er ikke omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer, ligesom national individuel godkendelse af en ny landbrugs- og skovbrugstraktor ikke er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer. Derudover er godkendelse af et ibrugtaget køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, eller importeret et køretøj fra et tredjeland, ikke omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Der er derfor behov for at regulere disse nationalt. Ved konstruktivt ændrede køretøjer forstås, at et konkret køretøj er blevet ændret i en sådan grad, at køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin typegodkendelse eller nationale individuelle godkendelse. Et ibrugtaget køretøj kan som udgangspunkt anvendes på færdselslovens område, forudsat at køretøjet var typegodkendt som nyt i henhold til EU-retsakter om typegodkendelse eller nationalt individuelt godkendt i henhold til administrative forskrifter.

Et ibrugtaget køretøj, der er blevet konstruktivt ændret, hvorefter køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin typegodkendelse eller nationale individuelle godkendelse, skal dog godkendes på ny forud for anvendelse på færdselslovens område.

Det foreslås i stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer som nævnt i stk. 1, herunder regler om krav til indholdet af ansøgning samt regler om erhvervsdrivendes ansvar og forpligtelser. Hensigten med bemyndigelsen er at præcisere omfanget af transportministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om national individuel godkendelse af et nyt motorkøretøj, påhængskøretøj, to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, landbrugs- eller skovbrugstraktor eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

Lovforslaget lægger op til en fælles ensartet retning på det køretøjstekniske område. Med henblik på at ensrette godkendelser af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne med godkendelse af køretøjer, som er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, er hensigten med bemyndigelsen at fastsætte tilsvarende administrative og tekniske krav, herunder fabrikantens forpligtelser og ansvar. Eksempelvis vil en fabrikant af landbrugstraktor, som ansøger om en national individuel godkendelse, pålægges tilsvarende forpligtelser som fabrikanten af landbrugstraktorer, som fremstillet i ubegrænset serier med henblik på EU-typegodkendelsen. Det

vil sige, at fabrikanten af en national individuel godkendt landbrugstraktor eksempelvis er ansvarlig for at sikre, at traktoren er i overensstemmelse med de tekniske krav, og at traktoren mærkes med fabrikantens oplysninger. Derudover er det hensigten med bemyndigelsen, at der kan fastsættes regler om bl.a. prøvningsrapporter og anden teknisk dokumentation, der kan bruges til at verificere, at et køretøj som omfattet af stk. 1, er i overensstemmelse med de relevante køretøjstekniske krav.

Hvor bemyndigelsen i stk. 2 anvendes til at fastsætte administrative bestemmelser, vil de tekniske krav blive fastsat i medfør af færdselslovens § 68.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.1 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås som noget nyt i § 1 f, at forud for en godkendelse, som meddeles i henhold til § 1 e, stk. 1, skal en teknisk tjeneste verificere, at motorkøretøjet, det to- eller trehjulede køretøj, quadricyklen, landbrugs- og skovbrugstraktoren, påhængskøretøjet eller det udskifteligt trukket udstyr er i overensstemmelse med de relevante tekniske krav.

Forud for godkendelse af køretøjer m.v., som omfattet af typegodkendelsesforordningerne, skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem køretøjerne og de relevante tekniske krav. På tilsvarende måde foreslås det, at en teknisk tjeneste verificerer overensstemmelse mellem køretøjerne, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, og de relevante fastsatte krav.

Ved en teknisk tjeneste forstås en organisation eller et organ, der af Færdselsstyrelsen er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger, eller som overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller inspektioner.

Det foreslås i stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester, herunder krav til tekniske tjenesters opgaver, kompetencer, akkreditering, etablering, uafhængighed og tavshedspligt m.v.

Hensigten med bestemmelsen er fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester til afprøvning af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det forventes, at bemyndigelsen udmøntes i en bekendtgørelse, hvori der fastsættes en tilsvarende ordning for tekniske tjenester på det nationale område, som tager udgangspunkt i typegodkendelsesforordningernes procedurer og krav til tekniske tjenester.

Det forventes, at der i forhold til akkreditering vil blive stillet krav om, at tekniske tjenester skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan, der også skal stå for den løbende overvågning af tjenesterne. Overvågningen, og dens frekvens, afhænger af indholdet i den enkelte akkreditering. Bemyndigelsen indebærer desuden, at der kan fastsættes regler om bl.a. tekniske tjenesters forsikringsforhold og deres overholdelse af relevante internationalt anerkendte standarder. Det forventes, at der i de administrative forskrifter vil blive fastsat krav om, at tekniske tjenester skal overholde de internationalt anerkendte standarder, der er fastsat i typegodkendelsesforordningerne.

Det forventes endvidere, at der med bemyndigelsen vil blive fastsat regler om tekniske tjenesters dattervirksomheder og underentreprenører, herunder hvordan og hvornår en teknisk tjeneste må uddelegere sine prøvningsopgaver til en dattervirksomhed eller en underentreprenør. I relation hertil forventes regler om bl.a. ansøgningsprocessen, krav til dattervirksomheder og underentreprenører og regler om tekniske tjenesters ansvar for dattervirksomheders og underentreprenørers aktiviteter.

ISO/IEC 17025:2005 og 17025:2017 indeholder allerede krav til dattervirksomheder og underentreprenører, herunder hvordan og hvornår et prøvningslaboratorie (læs: Teknisk tjeneste) må uddelegere sine prøvningsopgaver til en dattervirksomhed eller underentreprenør.

Artikel 71 i forordning (EU) 2018/858 indeholder ligeledes krav til dattervirksomheder m.v.

At fastsætte yderligere krav må anses at gå videre en minimumskrav i EU-reguleringen.

I forhold til ansøgning om udpegelse som teknisk tjeneste forventes der fastsat regler om bl.a. ansøgningens form, indhold og den dokumentation, der som minimum skal vedlægges ansøgningen. Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at Færdselsstyrelsen kan kræve den dokumentation, der findes nødvendig med henblik på at vurdere, om en ansøgende teknisk tjeneste opfylder de relevante krav i forskrifter fastsat i medfør af den foreslåede § 1 e, stk. 2.

I forhold til tilsynet med tekniske tjenester forventes der fastsat regler om bl.a. ordinær dokumentkontrol, og at tekniske tjenester efter anmodning skal lade Færdselsstyrelsen overvære en prøvning.

Det følger af Artikel 80, stk 2 a i forordning (EU) 2018/858, at:

En teknisk tjeneste skal til enhver tid tillade den udpegede typegodkendende myndighed at overvære den tekniske tjenestes arbejde i løbet af en prøvning med henblik på typegodkendelse

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de emner, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift før det foreslåede § 1 a benævnt ”Periodisk syn m.v.” Med den ny overskrift vil det klart fremgå af synsloven, at den overordnet set dels indeholder regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark. Det foreslås således også at gruppere godkendelsesreglerne under en ny overskrift, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

Til nr. 7

Det fremgår af synslovens § 2, stk. 1, at Trafikstyrelsen kan indkalde følgende køretøjer til periodisk syn: vare- og lastkøretøjer, personbiler, udrykningskøretøjer, og biler og motorcykler, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel.

Det foreslås i § 2, *stk. 1*, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilke køretøjer der skal indkaldes til periodisk syn. Køretøjstyperne er under løbende udvikling, og de definitioner, der fremgår af synsloven i dag, er ikke i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i EU. Det vurderes derfor hensigtsmæssigt at ændre bestemmelsen til en bemyndigelsesbestemmelse, således at transportministeren har mulighed for løbende at kunne tilpasse periodesynsreglerne til relevante køretøjstyper.

Til nr. 8

Det fremgår af synslovens § 3, stk. 1, at et registreret eller godkendt køretøj skal fremstilles og godkendes ved syn efter indkaldelse. Bestemmelsen anvendes til at forpligte den registrerede ejer eller bruger af et køretøj til at fremstille og få godkendt et registreret eller godkendt køretøj ved syn.

Det fremgår af synslovens § 3, stk. 2, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet efter indkaldelsen ikke fremstilles eller godkendes ved syn eller omsyn. Bestemmelsen anvendes til, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, såfremt køretøjet ikke har været fremstillet eller godkendt ved syn eller omsyn inden den i indkaldelsen fastsatte frist.

Der foreslås en ændring af ordlyden af synslovens § 3, *stk. 1* og 2, som alene er en præcisering, idet begrebet ”godkendes ved syn” ændres til ”synsgodkendes”. Synsloven indeholder overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, jf. de foreslåede §§ 1 a–1 f, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark.

Der er alene tale om en sproglig justering af bestemmelsen med det formål terminologisk klart at adskille synslovens regler om godkendelse fra reglerne om syn. Det findes således uhensigtsmæssigt, at synsreglerne også benytter termen ”godkendes”, når lovens første del også omhandler godkendelse af køretøjer, idet der er tale om godkendelse af forskellige forhold. På den baggrund introduceres begrebet ”synsgodkendes”, hvormed det klart fremgår, at godkendelsen vedrører de syn, som foretages i synshallerne, og ikke de godkendelser af køretøjer i Færdselsstyrelsen, som følger af de foreslåede §§ 1 a–1 f. Der er herudover tale om en videreførelse af gældende retstilstand.

Til nr. 9

Det fremgår af synslovens § 3, stk. 3, at hvis et køretøj ikke er godkendt senest 10 uger efter den frist, der er angivet i indkaldelsen til syn, kan Trafikstyrelsen (nu Færdselsstyrelsen) udstede påbud om, at køretøjets nummerplader omgående skal afleveres til SKAT.

Der foreslås en ændring af ordlyden af synslovens § 3, *stk. 3*, som alene er en præcisering, idet begrebet ”godkendt ved syn” ændres til ”synsgodkendt”. Synsloven indeholder overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, jf. de foreslåede §§ 1 a–1 f, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark.

Der er alene tale om en sproglig justering af bestemmelsen med det formål terminologisk klart at adskille synslovens regler om godkendelse fra reglerne om syn. Det findes således uhensigtsmæssigt, at synsreglerne også benytter termen ”godkendes”, når lovens første del også omhandler godkendelse af køretøjer, idet der er tale om godkendelse af forskellige forhold. På den baggrund introduceres begrebet ”synsgodkendes”, hvormed det

klart fremgår, at godkendelsen vedrører de syn, som foretages i synshallerne, og ikke de godkendelser af køretøjer i Færdselsstyrelsen, som følger af de foreslåede §§ 1 a–1 f. Der er herudover tale om en videreførelse af den gældende retstilstand.

Til nr. 10

Det fremgår af synslovens § 4, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om tekniske krav for udførelsen af typegodkendelser, syn og omsyn, periodisk syn, og anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov. Endvidere fremgår det af stk. 2, at forsvarsministeren fastsætter regler om kontrol af forswarets køretøjer. Den gældende bemyndigelse dækker således både godkendelsesområdet og synsområdet.

Det foreslås med § 4, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf. Bestemmelsen samler de gældende bestemmelser i synslovens § 4, stk. 1, nr. 1 og 2, dog således at bemyndigelsen ikke længere dækker godkendelsesområdet. Synsloven indeholder som nævnt overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj m.v. skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, jf. de foreslåede §§ 1 a–1 f, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark. Der er herudover tale om en videreførelse af den gældende retstilstand.

Det foreslås med § 4, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre andre opgaver end synsopgaver omfattet af § 4, stk. 1, til dette lovforslag.

Formålet med bemyndigelsen er at videreføre og præcisere hjemmelsgrundlaget for, hvilke opgaver synsvirksomhederne kan varetage udover periodisk syn. Hensigten er, at bemyndigelsen udmøntes i en bekendtgørelse om synsvirksomhedernes øvrige opgaver.

Det foreslås som noget nyt i § 4, stk. 3, at vedkommende minister efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om synsvirksomhedernes udførelse af anden teknisk kontrol med køretøjer.

Formålet med bestemmelsen er at sikre rammerne for udførelse af opgaven, herunder at den relevante minister og transportministeren aftaler nærmere om synsvirksomhedernes varetagelse af opgaven, herunder efter hvilke regler kontrollen skal ske, herunder om der er behov for at stille eventuelle yderligere krav til uddannelse, tilsynsforpligtelse og finansiering.

Det er hensigten, at bestemmelsen skal anvendes i de tilfælde, hvor andre ministerier ønsker at anvende synsvirksomhederne til udførelse af opgaver, f.eks. teknisk kontrol af køretøjer efter pågældende ministeriernes egen lovgivning.

Det foreslås med § 4, stk. 4, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der vedrører synsområdet i denne lov. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende synslovs § 4, stk. 1, nr. 3, dog således at bemyndigelsen alene gælder for synsområdet og ikke længere godkendelsesområdet, der er omfattet af den foreslåede § 1 d, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

Al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser på grundlag af den foreslåede bestemmelse, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder synsloven. Det betyder, at transportministeren ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering vil stride mod gældende lovgivning. I den situation vil der forud for implementeringens gennemførelse blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende ret, som sikrer konformitet med EU-retten. Der vil med andre ord blive fremsat nødvendige lovforslag herom for Folketinget.

Det foreslås med § 4, stk. 5, at forsvarsministeren fastsætter regler om kontrol af forswarets køretøjer. Bestemmelsen er i det hele en videreførelse af den gældende § 4, stk. 2.

Til nr. 11

Det fremgår af synslovens § 5, stk. 1, at det kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen at foretage syn og omsyn af køretøjer.

For at foretage syn eller omsyn, skal indehaveren af synsvirksomheden indhente tilladelse fra Færdselsstyrelsen.

Der er i dag fire typer tilladelser. Der kan gives tilladelse til, at synsvirksomhed kan foretage periodisk syn af lette køretøjer eller både lette og tunge køretøjer. Ligeledes kan der gives tilladelse til at foretage alle syn af lette køretøjer eller både lette og tunge køretøjer.

En tilladelse til periodisk syn omfatter også omsyn. En tilladelse til alle syn omfatter både periodisk syn, omsyn og registreringssyn, herunder for så vidt angår sidstnævnte også visse opgaver vedrørende godkendelse af køretekniske forhold på køretøjer. Tilladelser til synsvirksomheder er nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 724 af 26. juni 2011 om synsvirksomheder med senere ændringer, der er udstedt efter synslovens § 5, stk. 2.

Der kan ligeledes gives tilladelse til udelukkende at foretage omsyn, jf. bekendtgørelse nr. 460 af 23. april 2013 om omsynsvirksomheder med senere ændringer.

Køreteknik relaterer til, hvordan køretøjer håndteres på vejen m.v.

Kørelærere underviser på køretekniske anlæg.

Det antages, at der her henvises til køretøjstekniske forhold på køretøjer.

Det foreslås i § 5, stk. 1, at en synsvirksomhed skal have tilladelse fra Færdselsstyrelsen til at foretage syn eller omsyn.

Bestemmelsen indebærer, at synsvirksomhederne med en tilladelse efter synsloven kan udføre samme opgaver som hidtil, dog ikke de opgaver, som relaterer sig til godkendelse af køretøjer, og som synsvirksomhederne hidtil har varetaget. Dette skyldes, at godkendelse af køretøjer med de foreslåede §§ 1 a–1 f fremover skal godkendes i Færdselsstyrelsen efter afprøvning ved en teknisk tjeneste.

Til nr. 12

Det fremgår af synslovens § 10, stk. 1, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelserne.

Med den nuværende ordning fører Færdselsstyrelsen tilsyn med synsvirksomhedernes opgaver, som omfatter alle typer syn, herunder periodisk syn, omsyn, registreringssyn og toldsyn.

Det følger blandt andet af bemærkningerne til § 10, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fører kontrol med, at der ved registreringssyn bliver indrapporteret korrekte data til Centralregistret for Motorkøretøjer, samt at Centralregistrets data er ajour med køretøjernes synsstatus, jf. Folketingstidende 2003-04, tillæg A, side 6971. Vilkaerne for tilladelserne fremgår af synslovens §§ 5- 8.

Det fremgår af § 5, stk. 2, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere betingelser og vilkår for tilladelser til at foretage syn eller omsyn. Disse betingelser er nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 724 af 26. juni 2011 om synsvirksomheder med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 460 af 23. april 2013 om omsynsvirksomheder med senere ændringer. Ligeledes fremgår det af § 5, stk. 3, at tilladelsen kun kan meddeles, hvis ansøgeren gør det antageligt, at syn og omsyn kan udføres på en forsvarlig måde, ligesom det fremgår af § 5, stk. 4, at en tilladelse ikke kan gives, hvis ansøgeren eller den teknisk ansvarlige er dømt for et strafbart forhold, der begrundes en nærlæggende fare for misbrug af tilladelsen til at foretage syn eller omsyn.

Det fremgår af § 6, at indehaveren af tilladelse til at foretage syn ikke erhvervsmæssigt må reparere køretøjer.

Det fremgår af § 7, at tilladelsen bortfalder, hvis tilladelsesindehaveren kommer under konkursbehandling eller likvidation, eller hvis den teknisk ansvarlige persons tilknytning til virksomheden ophører.

Det fremgår af § 8, at Færdselsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene i tilladelsen eller der konstateres gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover hos en nærmere defineret personkreds involveret i virksomheden.

Det foreslås med ændringen i § 10, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelserne, jf. §§ 5-8.

Den foreslåede ordning medfører, at Færdselsstyrelsen ikke længere fører tilsyn med synsvirksomhedernes registreringssyn, for så vidt angår de opgaver, som relaterer sig til godkendelse af køretøjer. Disse opgaver, som synsvirksomhederne hidtil har varetaget, overgår med de foreslåede §§ 1 a–1 f til Færdselsstyrelsen og de nye tekniske tjenester. Bortset herfra vil Færdselsstyrelsen fortsat føre tilsyn med synsvirksomhedernes øvrige opgaver, herunder periodiske syn og omsyn, toldsyn m.v.

Endvidere præciseres det, at tilsynet er bundet op på de vilkår og betingelser, som fremgår af lovens §§ 5-8.

Færdselsstyrelsens tilsyn er allerede indrettet herefter i dag, hvorfor der ikke tale om ændring af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 9.



Til nr. 13

Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de temaer, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift før det foreslåede § 12 a benævnt ” Digital kommunikation m.v.”

Til nr. 14

Det foreslås som noget nyt i § 12 b, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra Færdselsstyrelsen og synsvirksomheder om forhold, som er omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf, skal foregå digitalt.

Med kommunikation menes alle former for henvendelser fra virksomheder eller fysiske personer, f.eks. forespørgsler, ansøgninger og indberetninger, og alle former for meddelelser fra Færdselsstyrelsen til virksomheder eller fysiske personer, som f.eks. anmodninger om oplysninger, afgørelser samt opkrævning af gebyrer. Bemyndigelsen tænkes blandt andet anvendt til at fastsætte nærmere regler om digital kommunikation med Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne. Det kan f.eks. være, at skriftlige henvendelser m.v. til Færdselsstyrelsen om forhold, som er omfattet af loven eller regler, som er udstedt i medfør af loven, ikke anses for behørigt modtaget af Færdselsstyrelsen, hvis de indsendes på anden vis end den foreskrevne digitale måde. Indsendes oplysninger m.v. til Færdselsstyrelsen på anden måde end den foreskrevne digitale måde, eksempelvis pr. brev, må Færdselsstyrelsen vejlede om reglerne på området, herunder om pligten til at kommunikere på den foreskrevne digitale måde i henhold til offentlige myndigheders almindelige vejledningspligt.

Det vil fremgå af de enkelte bekendtgørelser, der udstedes på området, på hvilken måde kommunikationen mellem Færdselsstyrelsen og de pågældende virksomheder eller personer fremover skal foregå. Det forhold, at en virksomhed eller en fysisk person oplever, at den pågældendes egen computer ikke fungerer, at den pågældende har mistet koden til sin digitale signatur eller oplever lignende hindringer, som det er op til den pågældende at overvinde, kan ikke fritage fra pligten til digital kommunikation. I sådanne tilfælde må den pågældende anvende en computer på et folkebibliotek eller anmode en partsrepræsentant om at varetage kommunikationen på den pågældendes vegne.

Det foreslås som noget nyt i stk. 2, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el.lign.

Baggrunden for, at det ikke skal være frivilligt, men obligatorisk at kommunikere digitalt, er blandt andet et ønske om at sikre smidigere kommunikation og en hurtig og effektiv sagsbehandling. Ved at fjerne manuelle rutiner og papirhåndtering frigives tid og ressourcer hos virksomhederne og Færdselsstyrelsen, og der kan ske en optimering af arbejdsgangene hos begge parter.

Det er hensigten med stk. 2, at der ved bekendtgørelse kan stilles krav om, at virksomheder og fysiske personer skal anvende bestemte it-systemer for at sikre, at Færdselsstyrelsen kan behandle ansøgninger om eksempelvis godkendelse af et køretøj eller udpegelse som teknisk tjeneste. Sammen med selve ansøgningen skal en virksomhed eller fysisk person indsende dokumentation. Dokumentationen er så omfattende, at Virk for nærværende ikke håndterer de store datamængder. Det vil være en u hensigtsmæssig og administrativ tungere løsning, hvis der i de udmøntende bekendtgørelser stilles krav om anvendelse af Virk ved indsendelse af en ansøgning, som vil medføre, at ansøgerefterfølgende skal indsende en mail eller flere mails med den påkrævede dokumentation.

I stedet for arbejdes der på at udvikle et IT-system, som kan håndtere de store datamængder, der er forbundet med ansøgning om godkendelse af køretøjer m.v. eller udpegelse som teknisk tjeneste, og som samtidigt vil kunne understøtte Færdselsstyrelsens sagsbehandling og gøre det nemt og enkelt for virksomheder og fysiske personer at anvende. Det forventes, at IT-systemet vil kunne tilgås via Færdselsstyrelsens hjemmeside. IT-systemet vil være udformet, så det er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens regler herom. Med bekendtgørelsen er det endvidere hensigten at fastsætte regler om, at en digital meddelelse efter denne lov anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for modtageren. Meddelelsen anses for at være tilgængelig for adressaten fra det tidspunkt, hvor adressaten har mulighed for at gøre sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det er således uden betydning, om eller hvornår adressaten gør sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det vil sige med samme retsvirkninger som fysisk post, der anses for at være kommet frem, når den pågældende meddelelse m.v. er lagt i modtagerens fysiske postkasse.

En meddelelse vil normalt være tilgængelig for Færdselsstyrelsen på det tidspunkt, hvor styrelsen kan behandle meddelelsen. Dette tidspunkt vil normalt blive registreret automatisk i en modtagelsesanordning eller et datasystem. En meddelelse, der først er tilgængelig efter kl. 24.00, anses normalt først for modtaget den dag,

meddelelsen er tilgængelig. Kan modtagelsestidspunktet for en digital meddelelse ikke fastlægges som følge af problemer med it-system eller andre lignende problemer, må meddelelsen anses for at være kommet frem på det tidspunkt, hvor meddelelsen blev afsendt, hvis der kan fremskaffes pålidelige oplysninger om afsendelsestidspunktet.

IT-problemer hos Færdselsstyrelsen (nedbrud, midlertidig kapacitetsnedgang m.v.) kan betyde, at en digital meddelelse ikke kan afleveres til Færdselsstyrelsen. Opstår der problemer tæt på fristen for indgivelsen af meddelelsen, og kan problemerne føre til, at fristen for indgivelse af meddelelsen ikke kan overholdes, anses meddelelsen for at være kommet frem inden for fristen, hvis den gøres tilgængelig for styrelsen inden for en rimelig tid efter, at forhindringen er ophørt.

Kravet vil gælde både på meddelelser, som frivilligt sendes digitalt, og på meddelelser, som det er obligatorisk at sende digitalt.

Det foreslås som noget nyt i § 12 c, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at administrative forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til køretøjer m.v. eller tekniske tjenester, og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

Baggrunden for undtagelse fra kravet om indførelse i Lovtidende af visse forskrifter og tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, er forskrifternes ophavsretlige beskyttelse og deres struktur og form. Forskrifterne er primært tekniske forskrifter, der indeholder mange detaljerede tekniske krav, tegninger og anvisninger. De pågældende tekniske forskrifter og tekniske specifikationer retter sig næsten udelukkende mod snævre kredse af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt. De retter sig kun i meget begrænset omfang mod privatpersoner og andre uden for de anførte professionelle kredse.

Det foreslås som noget nyt i § 12 c, stk. 2, at transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan opnås.

Oplysning om indholdet af forskrifterne gives af Færdselsstyrelsen, f.eks. via Færdselsstyrelsens hjemmeside. Er der tale om anerkendte standarder, kan de købes ved Dansk Standard eller gennemses hos Færdselsstyrelsen. Er der tale om FN-regulativer kan de findes på hjemmesiden for FN's Økonomiske Kommission for Europa, [www.unece.org](http://www.unece.org).

Det foreslås som noget nyt i § 12 c, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal være gældende, selv om de ikke foreligger på dansk.

I henhold hertil bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om, at de tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, og som ikke indføres i Lovtidende, efter en konkret vurdering, kan undtages fra den almindeligt gældende forudsætning om, at forskrifter skal udfærdiges på dansk. Bestemmelse vil særligt være relevant, hvor der henvises til anerkendte standarder eller FN-regulativer, der udelukkende foreligger på engelsk. Inden for visse brancher er der tale om engelsksproget faggrupper, for hvem det er en forudsætning at anvende standarder og regulativer, som er udarbejdet på engelsk.

**ECE regulativer findes normalt altid på engelsk, fransk og russisk.**

Det foreslås som noget nyt i § 12 d, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester, der er udpeget i henhold til forskrifter fastsat i medfør af § 1 f, stk. 2. Det forventes, at Færdselsstyrelsen vil offentliggøre og løbende ajourføre en liste på sin hjemmeside over de virksomheder, der er udpeget som teknisk tjeneste. Det forventes endvidere, at listen vil indeholde nærmere oplysninger om de tekniske tjenesters arbejdsområde og akkrediteringsforhold.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3 i de almindelige bemærkninger.

**Denne bestemmelse anses som overflødig, idet der allerede eksisterer regler for offentliggørelse heraf.**

Det fremgår af synslovens § 5, stk. 2, nr. 1, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om betingelser for at få tilladelse til at foretage syn eller omsyn, herunder at virksomheden skal have en teknisk ansvarlig person og råde over elektroniske kommunikationsudstyr til brug for indberetning af syns- eller omsynsoplysninger.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om synsvirksomheder, at fastsætte bestemmelse om, at synsvirksomheder skal indberette synsgrundlaget for synsvirksomhedernes godkendelse af køretøjer elektronisk til Færdselsstyrelsens dokumentportal

Færdselsstyrelsen har pr. 1/1 2017 idriftsat en dokumentportal, hvor synsvirksomheder og godkendte prøvningsinstanser har adgang til at uploade synsgrundlag, attester m.v., som indgår i et syn. Dermed er der Kommenteret version – Udkast til ændring af synsloven

etableret en fælles database, hvor synsvirksomheder, Færdselsstyrelsen og andre myndigheder har adgang til at læse de uploadede dokumenter. Det er i dag frivilligt for synsvirksomhederne, hvordan de opbevarer de registrerede data fra syn i mindst to år.

Det foreslås i § 12 e, at transportministeren kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne elektronisk skal indberette dokumenter som indgår i et syn til Færdselsstyrelsens fælles database, herunder regler om behandlingen af oplysningerne i dokumenterne.

Det er forsat hensigten, at dokumentportalen skal være en fælles database, hvor synsvirksomheder har adgang til at uploade synsgrundlag, attester m.v., som indgår i et syn. Synsvirksomhederne skal således i stedet for at opbevare de pågældende dokumenter i 2 år efter det relevante syn uploade dokumenterne i dokumentportalen. Samtidig har Færdselsstyrelsen adgang til de relevante dokumenter til brug for tilsyn med synsvirksomhedernes arbejde.

Den foreslåede bestemmelse medfører en præcisering af gældende ret.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse, der fastsætter regler om indberetning og adgang til dokumenter.

Opbevaring af oplysninger i Færdselsstyrelsens dokumentportal vil ske under hensyntagen til de særlige regler i databeskyttelseslovgivningen.

**Der anvendes normalt ikke supplerende dokumenter ved periodesyn eller omsyn.**

**Bestemmelsen anses som et levn fra tiden med registreringssyn og bør fjernes.**

Efter artikel 28, stk. 3, i Europa- Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesforordningen) skal en databehandlers behandling af personoplysninger være reguleret af en kontrakt eller andet retligt bindende dokument i henhold til EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som fastsætter genstand for og varigheden af behandlingen, behandlingens karakter og formål, typen af personoplysninger og kategorierne af de registrerede samt den dataansvarliges forpligtelser og rettigheder. Den databehandling, som synsvirksomhederne foretager på vegne af Færdselsstyrelsen i forhold til de indberettede personoplysninger i dokumentportalen kræver derfor som udgangspunkt en databehandleraftale. Med databeskyttelsesforordningen indføres imidlertid skærpede krav til form og indhold til det retlige dokument, der regulerer databehandlerens behandling af personoplysninger i relationen mellem den dataansvarlige og databehandleren, ligesom forordningen stiller nye krav til databeskyttelse gennem design og databeskyttelse gennem standardindstillinger, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 25 og 28 og justitsministeriets betænkning nr. 1565 om databeskyttelsesforordningen, side 410-423 og side 429-441.

Som ovenfor anført er der med databeskyttelsesforordningen indført nye skærpede krav til form og indhold af det retlige dokument, der regulerer databehandlerens behandling af personoplysninger i relationen mellem den dataansvarlige og databehandleren, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 28.

Bemyndigelsen forventes udmøntet i en bekendtgørelse inden for rammerne af de krav til databehandleraftaler, der fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 28. Den foreslåede ordning vil herved kunne videreføre den administrative lettelse, at databeskyttelseslovgivningens krav til en retlig regulering af databehandlerens behandling fortsat vil være løftet ved lovgivningen, så Færdselsstyrelsen også fremadrettet undgår selv at skulle indgå individuelle (enslydende) databehandleraftaler med synsvirksomheder som databehandler. At reguleringen sker i bekendtgørelsesform, giver bl.a. mulighed for at ajourføre den retlige regulering af parternes relation i tilfælde af ændret praksis eller ændret fortolkning af databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, uden at dette medfører et krav om nye databehandleraftaler for samtlige synsvirksomheder.

Til nr. 15

Det foreslås som noget nyt i § 13, stk. 3, nr. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der f.eks. kan straffes med bøde, hvis fabrikanten ikke har fastlagt procedurer for at sikre, at en serieproduktion af køretøjer er i overensstemmelse med den godkendte type, jf. forordningens artikel 13. Det kan eksempelvis også være, hvis den tekniske tjeneste ikke overholder kravene til sin udpegelse, jf. forordningens artikel 84.

**Det er den godkendende myndigheds opgave, forud for udstedelse af en godkendelse, at fabrikanten har fastlagt**

procedurer for at sikre, at en serieproduktion af køretøjer er i overensstemmelse med den godkendte type. Det er således ikke relevant at straffe en fabrikant i den beskrevne situation.

Efter forordningen skal bødens størrelse være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I den forbindelse kan der eksempelvis lægges vægt på den med overtrædelsen forbundne fare, herunder risikoen for at frembyde fare for personer, husdyr eller ejendom. Ved en vurdering af overtrædelsens grovhed vil det have betydning, om andre har været udsat for fare og ikke alene, om der kan konstateres en skade. Andre hensyn kan eksempelvis være gentagen overtrædelse af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen.

Det foreslås som noget nyt i *nr. 2*, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der eksempelvis kan straffes med bøde, hvis der anvendes manipulationsanordninger, jf. forordningens artikel 19. Efter forordningen skal bødens størrelse være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I den forbindelse kan der eksempelvis lægges vægt på den med overtrædelsen forbundne fare, herunder risikoen for at frembyde fare for personer, husdyr eller ejendom. Ved en vurdering af overtrædelsens grovhed vil det have betydning, om andre har været udsat for fare og ikke alene, om der kan konstateres en skade. Andre hensyn kan eksempelvis være gentagen overtrædelse af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen.

Det foreslås som noget nyt i *nr. 3*, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der kan straffes med bøde, hvis fabrikanten ikke sikrer, at køretøjer fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for, at personer i eller opholdende sig omkring køretøjet kan komme til skade, er mindst mulig, jf. forordningens artikel 17.

Efter forordningen skal bødens størrelse være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I den forbindelse kan der eksempelvis lægges vægt på den med overtrædelsen forbundne fare, herunder risikoen for at frembyde fare for personer, husdyr eller ejendom. Ved en vurdering af overtrædelsens grovhed vil det have betydning, om andre har været udsat for fare og ikke alene, om der kan konstateres en skade. Andre hensyn kan eksempelvis være gentagen overtrædelse af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen. Stk. 3-5 bliver herefter stk. 4-6.

Til nr. 16

Det foreslås i § 13, stk. 3, der bliver stk. 4, at indsætte »om godkendelse og syn« efter »i regler«. Med forslaget præciseres det i bestemmelsen, at der også kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler om godkendelse køretøjer m.v., der udstedes i henhold til de foreslåede §§ 1 a-1 f.

Til nr. 17

Det foreslås som noget nyt i § 15 a, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler samt påhængskøretøjer hertil, landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Forordning om motorkøretøjer indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester. Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

De gebyrer, der opkræves, vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med godkendelse af køretøjer. Det kan f.eks. være behandling af ansøgning, vedligehold og opdatering af det juridiske grundlag og vejledning.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes i bekendtgørelser, hvori der fastsættes regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgninger i henhold til typegodkendelsesforordningerne som eksempelvis EU-typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder eller tilladelse til tilgængeliggørelse af restkøretøjer. Desuden er det hensigten, at bemyndigelsen anvendes til at fastsætte gebyr for behandling af ansøgninger om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det kan f.eks. være national individuel godkendelse af en opbygget traktor. Gebyrets størrelse vil afhænge af ansøgningens omfang og kompleksitet. Det foreslås derfor, at gebyret for den enkelte ansøgning fastsættes efter regning med udgangspunkt i en timepris på omkring 700-1.000 kr. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.4. i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås som noget nyt i § 15 b, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Forordning om motorkøretøjer indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester. Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

De gebyrer, der opkræves, vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester. Det kan f.eks. være behandling af ansøgning, vedligehold og opdatering af det juridiske grundlag og vejledning.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes i bekendtgørelser, hvori der fastsættes regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgninger i henhold til typegodkendelsesforordningerne om udpegelse som teknisk tjeneste inden for forordningernes anvendelsesområde. Desuden er det hensigten, at bemyndigelsen anvendes til at fastsætte gebyr for behandling af ansøgninger om udpegelse af tekniske tjenester til afprøvning af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det kan f.eks. være afprøvning af et ibrugtaget motorkøretøj med konstruktive ændringer med henblik på en national individuel godkendelse.

Gebyrets størrelse vil afhænge af ansøgningens omfang og kompleksitet. Det foreslås derfor, at gebyret for den enkelte ansøgning fastsættes efter regning med udgangspunkt i en timepris på omkring 700-1.000 kr.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.4 i de almindelige bemærkninger.

**Det påpeges fra aktører i branchen, at der skulle være for få prøvningsinstanser på markedet.**

**Det anses ikke som befordrende for et konkurrencepræget marked, at der indføres gebyrer, når der kun er få aktører i markedet.**

## *Til § 2*

### *Til nr. 1*

I den gældende færdselslovs § 68 d er transportministeren bemyndiget til at fastsætte bestemmelser om prøvningsinstanser inden for det køretøjstekniske område, herunder om brug af prøvningsinstanser. Ved en prøvningsinstans forstås en virksomhed, der af Færdselsstyrelsen er godkendt som prøvningsinstans med adgang til at udføre prøvninger eller kalibreringer, eller udarbejde anvisninger, beregninger, vurderinger, rapporter og lignende, som dokumentation for opfyldelse af visse krav i regler om køretøjer på færdselslovens område.

Det foreslås, at § 68 d i færdselsloven ophæves. Forslaget er en konsekvens af, at der i henhold til lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås indsat bestemmelser, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om tekniske tjenester. Det forventes, at den nye ordning med tekniske tjenester vil erstatte den gældende ordning med prøvningsinstanser.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3. i de almindelige bemærkninger.

**Prøvningsinstanser bør bevares. Se bemærkning til §2.**

## *Til § 3*

Det foreslås i stk. 1, at lovforslaget skal træde i kraft den 1. september 2020.

Kommenteret version – Udkast til ændring af synsloven



I betragtning af det omfattende arbejde, som skal gennemføres før alle parter er klar til at godkendelser kan udstedes, må denne dato anses som urealistisk.

Det foreslås i *stk. 2*, at regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

De bekendtgørelser, der indeholder regler, der ikke vil være i overensstemmelse med lovforslaget, vil blive ændret samtidigt med lovens ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 3*, at regler udstedt i medfør af § 68 d i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

De bekendtgørelser, der indeholder regler, der ikke vil være i overensstemmelse med lovforslaget, vil blive ændret samtidigt med lovens ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 4*, at transportministeren kan fastsætte overgangsregler.

Det vurderes at der kan være et behov for overgangsregler i forbindelse med overgang til den nye lovgivning, således at erhvervslivet får mulighed for at tilpasse sig de nye regler og muligheder på det køretøjstekniske område. Det vurderes endvidere, at der kan være behov for at fastsætte en overgangsordning i forhold til de tilladelser, som Færdselsstyrelsen har udstedt i medfør § 5, stk. 1, som ved lovens ikrafttræden ikke længere vil omfatte godkendelse af køretøjer.

Det nærmere behov for overgangsregler kan ikke vurderes på nuværende tidspunkt, men vil blive analyseret i forbindelse med udarbejdelse af de udmøntende bekendtgørelser.



Transport- og Boligministeriet  
trm@trm.dk  
Journalnummer: 2019-4815.

### **Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces)**

Bilbranchen takker for muligheden for at kommentere på udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces)

Bilbranchen er positive over, at der med forslaget sørges for, at processen for godkendelse af køretøjer med videre vil blive den samme, uanset hvilken godkendelse der er tale om.

Bilbranchen finder det dog bekymrende, at der endnu ikke er klarhed over, hvordan processen for godkendelse vil blive, da der endnu ikke er udarbejdet detailregulering. Det skaber en masse usikkerhed i markedet. Bl.a. fordi der er tradition for mange flere specialtilretninger i Danmark i forhold til de fleste andre europæiske lande.

Når medlemmer af Bilbranchen opbygger lastbiler, varebiler og andre køretøjer, er det ofte en proces, der strækker sig over mindst 6-12 måneder fra der bliver bestilt et køretøj fra fabrikken, til køretøjet er færdigbygget og leveret til kunden. Lige nu oplever vores medlemmer derfor en stor usikkerhed om, hvordan godkendelsesprocessen vil forløbe, herunder den tidsmæssige udstrækning af processen, når de nye regler træder i kraft den 1. september 2020. Det medfører bekymring om, hvorvidt medlemmer vil kunne overholde indgåede aftaler.

Bilbranchen opfordrer derfor til, at Transport- og Boligministeriet så hurtigt som muligt kommer med klare udmeldinger om, hvordan branchen skal forholde sig til de nye regler, så der sker mindst mulig forstyrrelse af markedet.

Bilbranchen bemærker, at det forventes, at de nye tekniske tjenester og Færdselsstyrelsen skal vurdere og godkende 15.000-20.000 køretøjer pr. år. Bilbranchen er bekymret for, om myndighederne den 1. september 2020 vil være klar til denne opgave. Dels om der er udpeget tilstrækkelige tekniske tjenester, og dels om Færdselsstyrelsen vil kunne håndtere så mange sager inden for rimelig tid.

Bilbranchen vil derfor også opfordre Transport- og Boligministeriet til at overveje en glidende overgang til de nye regler. F.eks. ved at lade synsvirksomheder i en periode efter



den 1. september 2020 fortsat at fungere som både teknisk tjeneste og godkendende myndighed. På den måde kan de nye tekniske tjenester og Færdselsstyrelsen bliver aflastet, så de nye godkendelsesprocesser kan komme godt fra start.

Med venlig hilsen

Niels Bruun  
Chefkonsulent

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K



Sendt pr. e-mail til  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

### **Høringssvar vedrørende udkast til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer**

BilsynsBranchen takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Dette høringssvar sendes på vegne af  
BilsynsBranchen.dk, med undtagelse af Applus Bilsyn,  
DEKRA Bilsyn og FDM Bilsyn.

De to førstnævnte indsender egne høringssvar, og  
sidstnævnte afstår herfra, idet moderselskabet FDM i  
stedet som bilistorganisation varetager dette.

Selvom disse tre synsvirksomheder derfor også afstår  
fra, at kommentere den i øvrigt af BilsynsBranchen.dk  
fuldt ud støttede vision fra Dansk Bilbrancheråd,  
tilkender DEKRA enighed i, at synsloven bør være mere  
rummelig, end de bemyndigelser det nuværende  
lovudkast giver ministeren.

Det gør Applus og FDM også, idet de konkret peger på  
den finske model, der til nationalt gyldige godkendelser

anerkender finske tekniske tjenester på væsentligt lempeligere vilkår, end lovudkastets minimumskrav for danske tekniske tjenester, idet disse uden undtagelser kræves akkrediteret af DANAK.

De i lovudkastet tilsigtede administrative skærper anses i væsentligt omfang at skade dansk konkurrenceevne unødigt, og dermed både beskæftigelsen og nationaløkonomien, uden alt i alt at forbedre sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø.

Den som følge af det aktuelle lovudkast uundgåelige svækkelse af synsmedarbejdernes faglighed til at kunne afsløre ulovlige køretøjsændringer, der forsøges skjult for myndighederne, bør ikke undervurderes.

Sidstnævnte vil hverken Sikkerhedsstyrelsen eller DANAK kunne varetage effektivt for især ibrugtagne køretøjer.

Sammenfattende er hovedbudskabet i dette høringssvar, at de overordnede rammer, som synsloven nu fastsætter, bør gøres så brede, at ministeren fremover administrativt har mulighed for at tilgodese de danske konkurrenceudfordringer, som især opbyggerbranchen og agroindustrien, men også køretøjsimportørerne, har i forhold til at undgå unødigt langsom ufleksibel, byrdefuld og omkostningstung sagsbehandling.

Formålet er bl. a. at sikre danske arbejdspladser og hindre udflgning ved, at den danske opbyggerbranche får mulighed for at bevare konkurrenceevnen, der i høj grad bygger på fleksibilitet til individuelle kundeløsninger.

Dermed vil man også sikre at danske last-og busvognmænd fortsat vil kunne købe andet end udenlandske e-godkendte standardopbygninger.

Mht. de to øvrige forordninger vil især danske fabrikanten af landbrugskøretøjer også blive meget hårdt ramt af det udsendte høringsudkast, og dermed tillige dansk landbrug, da høringsudkastets nye godkendelseskrav også gælder de køretøjer, der ikke er registreringspligtige.

Ingen andre EU-lande ses at gennemføre en EU-overimplementering med så unødigt byrdefulde godkendelsesprocesser. De tilgodeser alle deres hjemlige fabrikanters overlevelse ved at fastholde nationale individuelle godkendelsesmuligheder for at bevare solide hjemmemarkeder. De højt besungne "lige vilkår" er en illusion.

Lovudkastets løsningsmuligheder og uundgåelige konsekvenser er, pga. den alt for sene inddragelse af køretøjsbranchen inden lovudkastet med den korte høringsfrist over jul og nytår, slet ikke tilstrækkeligt belyste til at gøre det forsvarligt, at begrænse ministerens muligheder for at udstede bekendtgørelser med nationale smidigere regler.

### **Generelle bemærkninger til lovudkastet**

Generelt foreslås køretøjsbetegnelserne genovervejet for at tydeliggøre de formodede hensigter i forhold til både Forordningerne og Færdselsloven.

Der henvises i øvrigt til nedenstående indsatte bemærkninger: **(indsat med rødt)**

*Bemærkninger til ændringslovforslaget Almindelige  
bemærkninger  
Indholdsfortegnelse*

1. Indledning
2. Hovedpunkterne i lovforslaget
  - 2.1. Ny proces for godkendelse af køretøjer m.v.
    - 2.1.1. Lovændringer som følge af ny forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v.
      - 2.1.1.1. Gældende ret
      - 2.1.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.2. Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed
      - 2.1.2.1. Gældende ret
      - 2.1.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.3. Tekniske tjenester
      - 2.1.3.1. Gældende ret
      - 2.1.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.4. Gebyrfinansiering
      - 2.1.4.1. Gældende ret
      - 2.1.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.5. Digital kommunikation
      - 2.1.5.1. Gældende ret
      - 2.1.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
  - 3.1. De økonomiske konsekvenser for det offentlige
  - 3.2. Implementeringskonsekvenser
  - 3.3. Digitaliseringsklar lovgivning
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
  - 4.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet
  - 4.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet
  - 4.3. Agil regulering
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema



## *1. Indledning*

Lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer (herefter benævnt synsloven), indeholder overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark.

Formålet med denne lov om ændring af synsloven er at opdatere den retlige ramme for reglerne om godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med henblik på at sikre en høj grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø. Ændringen skyldes først og fremmest, at der pr. 1. september 2020 træder en ny typegodkendelsesforordning i kraft i Danmark, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF for motorkøretøjer (herefter benævnt forordning om motorkøretøjer), som - sammen med de to allerede gældende typegodkendelsesforordninger, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af

15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (herefter benævnt forordning om to- og trehjulede køretøjer) samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, (herefter benævnt forordning om traktorer), vil udgøre det primære retlige grundlag for godkendelse af nye køretøjer m.v. i dansk ret.

Typegodkendelsesforordningerne omhandler nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder fremstillet i ubegrænsede serier og køretøjer fremstillet i små serier. Derudover er national individuel godkendelse af enkelte køretøjer også omfattet af forordningen om motorkøretøjer. National individuel godkendelse af enkelte køretøjer er imidlertid ikke omfattet af de to andre allerede gældende typegodkendelsesforordninger fra 2013.

**(Er omfattet som ureguleret, og dermed op til de enkelte lande)**

Der vil derfor være godkendelsessituationer, hvor der vil være behov for at

supplere typegodkendelsesforordningerne med nationale godkendelsesregler. Det drejer sig om national individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller en ny landbrugs- eller skovbrugstraktor. Da typegodkendelsesforordningerne alene gælder for nye køretøjer, vil der ligeledes være behov for at fastsætte nationale godkendelsesregler for brugte køretøjer, f.eks. et ibrugtaget køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, idet køretøjets oprindelige godkendelse bortfalder, hvis køretøjet ændres i en sådan grad, at køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin godkendelse.

De fleste køretøjer i Danmark i dag er fremstillet i ubegrænsede serier og EU-typegodkendte i henhold til typegodkendelsesforordningerne, hvilket også vil være tilfældet fremadrettet. En mindre andel af det samlede antal køretøjer består af køretøjer, som er individuelt opbygget, eller som er konstruktivt ændret, efter at køretøjet er taget i brug. Disse køretøjer godkendes i dag af en synsvirksomhed ved et registreringssyn på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Dokumentationen varierer efter, hvilket type køretøj der er tale om og kan f.eks. være en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udarbejdet af fabrikanten.

**Det bemærkes hertil, at nogle syndokumentationers pålidelighed lider under, at Færdselsstyrelsens tilsyn hermed fortsat er utilstrækkelig, trods den opnåede umiddelbare tilgængelighed hertil i Færdselsstyrelsens dokumentportal.**

**For Data-erklæringer oplever synsvirksomhederne især upålidelige udstedelser fra visse EU-akkrediterede tekniske tjenester og fra visse mindre repræsentanter for køretøjsfabrikanter, der aktuelt ikke afkræves nogen form for konkrete anerkendelser fra Færdselsstyrelsen. Dette ville kunne sagtens kunne forbedres væsentligt ud fra den nugældende synslov.**

Regelgrundlaget for godkendelse af nye køretøjer m.v., herunder de tekniske krav til køretøjer, har udviklet sig gradvist med udviklingen af EU's rammebestemmelser om godkendelse af køretøjer m.v. Regelgrundlaget er derfor ikke i tilstrækkelig grad opdateret og opleves som tungt og kompliceret. Med lovforslaget foreslås således en ny proces for godkendelse af køretøjer m.v., som fastsætter en mere enkel og sammenhængende ramme, der tager udgangspunkt i den godkendelsesproces, der følger af typegodkendelsesforordningerne. Processen for godkendelse af køretøjer m.v. vil således med lovforslaget være den samme, uanset hvilken godkendelse der er tale om. I alle tilfælde vil godkendelser såvel efter typegodkendelsesforordningerne som efter nationale godkendelsesregler følge den samme proces. Godkendelsesprocessen indeholder tre primære aktører: 1) En fabrikant fremstiller et eller flere køretøjer. 2) En teknisk tjeneste, der foretager afprøvning af køretøjet m.v. for at verificere overensstemmelse med relevante tekniske krav til køretøjet m.v.. 3) En myndighed (Færdselsstyrelsen) godkender køretøjet m.v.. Denne godkendelsesproces foreslås med lovforslaget således også at gælde for supplerende nationale godkendelsesprocesser, således at borgere og virksomheder skal gennemgå samme godkendelsesproces og efterleve samme eller tilsvarende tekniske krav, uanset om køretøjet m.v. er omfattet af typegodkendelsesforordningerne eller de supplerende nationale godkendelsesregler. Herved sikres samme trafiksikkerheds-, sundheds- og miljømæssige niveau, ligesom det sikrer et betydeligt mere enkelt regelgrundlag, som er mere gennemskueligt for borgere og virksomheder og nemmere at få et overblik over.

**Et betydeligt mere enkelt regelgrundlag vurderes at ville forudsætte afskaffelse af en stor mængde nationale udstyrskrav, der i stort omfang er dikteret af danske hensyn til især afgiftslovgivning.**

BilsynsBranchen.dk

Med den foreslåede ændring af godkendelsesreglerne i synsloven vil samtlige godkendelsestyper fremover fremgå af synsloven. I tilknytning hertil foreslås det at bemyndige transportministeren til ved bekendtgørelser at udmønte nødvendige gennemførelsesforanstaltninger til typegodkendelsesforordningerne, ligesom ministeren bemyndiges til at udmønte de supplerende nationale godkendelsesregler nærmere ved bekendtgørelser. Efter gældende regler i synsloven er det i vidt omfang synsvirksomhederne, som godkender køretøjer. Denne opgave foreslås at overgå til Færdselsstyrelsen. Der foretages således også med lovforslaget nødvendige konsekvensændringer af de synsregler, der vedrører synsvirksomhedernes opgaver, som følge af denne omorganisering af godkendelsesproceduren.

**Såfremt alle godkendelser overgår til Færdselsstyrelsen alene ud fra**

**konstruktionsrelevant dokumentation fra DANAK-akkrediterede tekniske tjenester, vil det tilsyneladende også omfatte fx tivolitog, invalidekøretøjer og replicabler, samt køretøjer til fx særlig anvendelse, øvelseskørsel, eksamenskørsel, farligt gods og Tempo 40/100, der som mange andre ikke nævnte nationalt regulerede særområder må formodes at medføre meget betydelige akkrediteringsomkostninger.**

Endeligt foreslås det, at den nye godkendelsesprocedure, herunder udpegning af nye tekniske tjenester, gebyrfinansieres, ligesom der med forslaget tilvejebringes hjemmel til, at kommunikation på godkendelses- og synsområdet, herunder mellem Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne, kan foregå digitalt.

## *2. Hovedpunkterne i lovforslaget*

### *2.1. Ny proces for godkendelse af køretøjer m.v.*

#### *2.1.1. Lovændringer som følge af ny forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v.*

##### *2.1.1.1. Gældende ret*

Godkendelse af nye køretøjer m.v., herunder de køretøjstekniske krav, er i dag reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer.

EU-direktiv 2007/46/EF ophæves med virkning fra den 1. september 2020 og erstattes med forordning om motorkøretøjer.

Typegodkendelsesforordningerne indebærer et harmoniseret godkendelsesgrundlag for køretøjer m.v., der er med til at sikre en høj grad af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse. Forordningerne indeholder endvidere regler for den administrative proces for godkendelse, afslag og tilbagekaldelse af køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder, tekniske krav, erhvervsdrivendes forpligtelser, beskyttelsesklausuler, grundlaget for udpegelse af tekniske tjenester samt Kommissionens beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, der uddyber forordningens rammebestemmelser.

Typegodkendelsesforordningerne finder dog kun anvendelse for godkendelse og prøvninger af nye køretøjer m.v. Det har den konsekvens, at visse køretøjer, herunder ibrugtagne, konstruktivt ændrede og importerede køretøjer, skal godkendes på baggrund af nationale regler.

Ovennævnte direktiv og forordninger er delvist implementeret og gennemført ved bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, der er udstedt med hjemmel i synsloven, samt bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december

2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, der er udstedt med hjemmel i færdselslovens § 68, stk. 1. Bekendtgørelsen om godkendelse og syn af køretøjer indeholder bestemmelser om godkendelse af køretøjer, mens detailforskrifterne indeholder de køretøjstekniske krav til køretøjerne.

#### *2.1.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Synsloven omfatter alene motorkøretøjer og påhængsvogne. Typegodkendelsesforordningerne omfatter også godkendelse af komponenter, systemer og separate tekniske enheder. Der er derfor behov for præcisering af synslovens anvendelsesområde for at sikre grundlaget for godkendelse af de forskellige køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

Med lovforslaget fastsættes endvidere det nødvendige grundlag for at gennemføre Danmarks EU- retlige forpligtelser, idet lovforslaget indeholder bestemmelser, der dels oplister godkendelsesprocessen for de enkelte køretøjstyper, dels bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler mhp. at gennemføre forordning om motorkøretøjer m.v., forordning om to- og trehjulede køretøjer samt forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer ved bekendtgørelser. For forordningernes anvendelse er det alene nødvendigt at foretage enkelte gennemførelsesforanstaltninger. Forordningerne indeholder herudover de nødvendige bestemmelser, der finder direkte anvendelse, herunder i form af forpligtelser for de erhvervsdrivende, godkendelsesprocedurer, regler for tekniske tjenester, markedsovervågningsbestemmelser og tekniske krav. Det er hensigten med bemyndigelserne i lovforslaget, at der foretages de nødvendige gennemførelsesforanstaltninger ved, at der i nye bekendtgørelser fastsættes bestemmelser om udpegelse af tekniske tjenester, gebyrer, sprogkrav samt sanktioner for overtrædelse af forordningerne.

Den nye godkendelsesordning lægger op til, at der på tværs af køretøjer m.v. fastsættes samme godkendelsesproces og samme relevante tekniske krav. Lovforslaget indeholder derfor bestemmelser, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Hjemlen til at fastsætte nationale tekniske krav, fremgår af færdselslovens § 68, og det vil derfor være denne bestemmelse, der danner hjemmelsgrundlag for de køretøjstekniske krav.

Lovforslaget fastsætter således de overordnede rammebestemmelser og indeholder en enkel regelstruktur med bemyndigelsesbestemmelser, der anvendes til at udarbejde områdespecifikke bekendtgørelser. I stedet for de omfattende bekendtgørelser om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr vil bemyndigelsesbestemmelser blive anvendt til udmøntning af en række nye bekendtgørelser.

**Disse må nødvendigvis blive mere omfattende end Detailforskrifter**



**for Køretøjer, hvis de skal omfatte de nationale udstyrskrav, der bl.a. af afgiftshensyn ikke kan erstattes af internationale regler, samt regler for køretøjsændringer og ældre køretøjer.**

#### *2.1.2. Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed*

##### *2.1.2.1. Gældende ret*

Størstedelen af køretøjer, der findes i Danmark, produceres og EU-typegodkendes i en anden medlemsstat. Sådanne køretøjer skal ikke godkendes yderligere i Danmark, medmindre køretøjet efterfølgende konstruktivt ændres.

Køretøjer, der godkendes i Danmark, håndteres i dag på flere forskellige måder. Ved trinvis opbyggede varebiler kontrollerer og godkender synsvirksomhederne det enkelte køretøj. Det betyder, at synsvirksomhederne i sådanne tilfælde fungerer som både teknisk tjeneste og godkendende myndighed. Ved trinvis opbyggede lastbiler og busser udsteder Færdselsstyrelsen en godkendelseserklæring, som er en samling af de afprøvninger og godkendelser, der findes for køretøjet. Synsvirksomhederne kontrollerer køretøjet og godkender den endelige opbygning. Synsvirksomhederne fungerer ligeledes i disse tilfælde som både teknisk tjeneste og godkendende myndighed.

Et EU-typegodkendt køretøj mister sin godkendelse, når der foretages konstruktive ændringer på køretøjet. Et sådant køretøj skal i dag godkendes på ny ved en synsvirksomhed på baggrund af relevant dokumentation, som er en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans.

**Der udarbejdes i dag andre gyldige dokumentationer, der også har vist sig meget pålidelige, især køretøjfabrikanter erklæringer eller oplysninger.**

##### *2.1.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Et grundlæggende princip i typegodkendelsesforordningerne er uafhængigheden mellem parterne i godkendelsesprocessen. Det indebærer et behov for en klar afgrænsning af rollerne og ansvarsområder for fabrikanten, den tekniske tjeneste og den godkendende myndighed.

Med henblik på at opnå overensstemmelse med typegodkendelsesforordningernes godkendelsesproces vil det i dansk ret fremover blive sådan, at afprøvning af et køretøj skal gennemføres ved en teknisk tjeneste, og at køretøjer skal godkendes af Færdselsstyrelsen. Uanset, hvilken godkendelse der ansøges om, vil proceduren for godkendelse af køretøjer m.v. være den samme, dvs. den godkendelsesproces, som følger af typegodkendelsesforordningerne.

En del af de køretøjer, som synsvirksomhederne godkender ved registreringssyn, vil fremadrettet blive godkendt af Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed efter afprøvning ved en teknisk



tjeneste. Der vil være tale om opbyggede køretøjer (oftest lastbiler, busser og varebiler), der er EU- typegodkendt og ændret inden ibrugtagning. Derudover vil der være tale om import af biler uden en EU-typegodkendelse samt konstruktivt ændrede køretøjer, som på grund af ombygningen mister sin godkendelse og derved skal godkendes på ny.

Det er vanskeligt at kvantificere antallet, idet registreringssyn i dag også anvendes i forbindelse med andre kontroller som eksempelvis nysyn eller toldsyn. Kvantificeringen vanskeliggøres yderligere af, at opbyggede køretøjer i dag godkendes enkeltvist ved registreringssyn, selvom der kan være tale om 10 identiske lastbiler (det vil sige 10 registreringssyn). Med den nye godkendesproces vil det være muligt for opbyggeren at ansøge om en samlet godkendelse, som omfatter alle lastbilerne.

Det vurderes, at der vil være tale om maksimalt 169.000 kontroller og godkendelser ud af i alt ca.

1.420.000 kontroller, som synsvirksomhederne ikke længere skal foretage. Disse kontroller og godkendelser vil med lovforslaget enten overgå til de tekniske tjenester eller til Færdselsstyrelsen. Endvidere vil en mængde af de 169.000 kontrollere ikke længere være nødvendige at foretage, f. eks. syn ved montering af et anhængertræk, som er godkendt af køretøjsfabrikanten, idet fabrikanten står inde for, at der på køretøjet kan monteres det pågældende anhængertræk. Det er vurderingen, at ca. 15.000-20.000 køretøjer pr. år fremadrettet skal vurderes ved en teknisk tjeneste og godkendes af Færdselsstyrelsen.

**Dette tal vurderes at blive mange gange højere, medmindre Færdselsstyrelsen til skade for sikkerhed sundhed og miljø i de efterfølgende bekendtgørelser fritager en lang række hidtidigt synsgodkendelsespligtige køretøjsændringer fra overhovedet at skulle godkendes.**

For nogle synsvirksomheder kan der være grundlag for at søge om udpegelse som teknisk tjeneste og derved fortsat varetage opgaver i forbindelse med kontrol af køretøjer forud for godkendelse. Det vil i givet fald være en opgave, som synsvirksomheden løfter ved siden af sine aktiviteter som synsvirksomhed.

### *2.1.3. Tekniske tjenester*

#### *2.1.3.1. Gældende ret*

Synsloven indeholder ikke hjemmel til at fastsætte regler for og udpegning af

tekniske tjenester til at udføre de opgaver, der er nødvendige med henblik på typegodkendelse eller national individuel godkendelse i henhold til gældende EU-retsakter på typegodkendelsesområdet eller nationale individuelle godkendelser af visse køretøjer på det nationale område.

I dag anvendes en national ordning med såkaldte prøvningsinstanser til kontrol af visse køretøjer. Prøvningsinstanser udfører typisk prøvninger af personbiler, varebiler og to-hjulede motorcykler, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer. Som godkendt prøvningsinstans kan virksomheden udføre prøvninger, udarbejde anvisninger, beregninger, vurderinger, rapporter og lignende som dokumentation, der beskriver et køretøjs evne til at leve op til de køretøjstekniske krav, der skal være opfyldt for, at køretøjet kan godkendes af en synsvirksomhed ved et registreringssyn. De nationale prøvningsinstanser kan ikke sidestilles med tekniske tjenester i henhold til typegodkendelsesforordningerne, idet kravene til tekniske tjenester er mere omfattende.

**Det gælder efter vores opfattelse ikke de i forordningen nævnte tekniske tjenester, der ikke skal kunne dokumentere godkendelsesgrundlag for udstedelse af egentlige EU-typegodkendelser, men kun for nationale godkendelser, og sådanne tekniske tjenester kunne sagtens udgøres af de i dag muliggjorte prøvningsinstanser uden at indføre omfattende yderligere krav til disse.**

Reglerne om prøvningsinstanser fremgår af bekendtgørelse nr. 594 af 26. maj 2016 om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område, som er fastsat med hjemmel i § 68 d i færdselsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 med senere ændringer.

#### *2.1.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det følger af de tre typegodkendelsesforordninger, at et køretøjs tekniske egenskaber skal verificeres m.v. i en teknisk tjeneste forud for godkendelse af køretøjet.

**Dette krav om verifikation i en teknisk tjeneste omfatter efter vores opfattelse ikke nationale individuelle godkendelser.**

**Det bemærkes i øvrigt, at artikel 45 er fejloversat til dansk, sådan at "den nationale individuelle godkendelsesattest" fejlagtigt er blevet til "den nationale individuelle typegodkendelsesattest", og sådan at**

**begrebet "godkendelser" fejlagtigt er blevet til "EU-typegodkendelser".**

En teknisk tjeneste er en virksomhed, der er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger af køretøjer m.v., eller som overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller inspektioner på køretøjsområdet.

Begrebet teknisk tjeneste anvendes på nuværende tidspunkt kun på EU-området i forbindelse med de prøvninger og inspektioner m.v., der udføres med henblik på de godkendelser, der er omfattet af EU-retsakterne på typegodkendelsesområdet. En køretøjsgodkendelse er en forudsætning for, at et køretøj kan ibrugtages og indregistreres.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der, foruden et behov for at fastsætte supplerende bestemmelser om tekniske tjenester i forbindelse med gennemførelsen af typegodkendelsesforordningerne i dansk ret, er et generelt behov for at modernisere, forenkle og ensrette det nationale område for prøvninger og godkendelser af køretøjer.

Transport- og Boligministeriet finder særligt, at der af hensyn til at sikre et højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau er behov for at sikre overensstemmelse mellem typegodkendelsesforordningerne og de nationale regler for prøvning af køretøjer.

**Det lyder besnærende for udenforstående, men det er på ingen måde med konkrete fakta sandsynliggjort, at der alt i alt er noget at vinde mht. til at sikre et højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau.**

Det foreslås derfor, at de gældende regler om prøvningsinstanser samt gældende procedurer for prøvninger i synsvirksomhederne eller i Færdselsstyrelsen i forhold til nationale godkendelsesregler ophæves og erstattes med de tekniske tjenester, som under alle omstændigheder skal benyttes i forhold til godkendelser omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

**Der henvises til indsigelsen i forrige bemærkning.**

Transport- og Boligministeriet bemærker, at overensstemmelsen vil sikre, at reglerne er ens, uanset om et konkret køretøj skal prøves i henhold til typegodkendelsesforordningerne eller nationale regler i de tilfælde, hvor køretøjet

ikke er omfattet af forordningerne – eksempelvis hvis køretøjet er ibrugtaget og konstruktivt ændret.

Transport- og Boligministeriet skal særligt bemærke i forhold til de gældende nationale regler for køretøjsgodkendelse, at der kun i et begrænset omfang i dag og kun for visse typer af køretøjer, foretages egentlige prøvninger, hvilket alt andet lige kan påvirke den overordnede trafiksikkerhed og miljøet.

**Det lyder også besnærende for udenforstående, men der savnes eksempler på, hvad der berettiger til den argumentation.**

**Hvis der tænkes på ophævelse af den af hensyn til varernes frie bevægelighed i EU forenklede praksis om fritagelse for udstyrskdokumentation for visse uændrede køretøjer, der tidligere har været registreret mindst 3 måneder i EU, kunne disse jo ophæves uden behov for ændring af synsloven.**

**Hvis det også handler om at indføre skærper i forhold til gældende miljøkrav på Data-erklæringer, kunne disse jo blot skærpes administrativt som ønsket.**

**Argumentationen berettiges næppe af det marginale antal køretøjer, der godkendes efter motorsports- og replicareglerne.**

Dette kan som nævnt imødegås ved at skabe en national godkendelsesordning, der stemmer overens med den procedure, der er fastsat i typegodkendelsesforordningerne, og som bl.a. forudsætter afprøvning hos en kompetent teknisk tjeneste.

Transport- og Boligministeriet finder endvidere, at et ensrettet regelsæt vil være mere håndterbart og gennemskueligt for de virksomheder, der udfører prøvninger af køretøjer, og for de fabrikanter og køretøjsejere, der ønsker en køretøjsgodkendelse.

**Igen en besnærende idyllisering for udenforstående, men konsekvensen er efter vores opfattelse overvejende, at forudsigeligheden består i, at det bliver mere langsomt, ufleksibelt, byrdefuldt og omkostningstungt for alt, der ikke er EU-godkendt end i dag.**

Det foreslås derfor, at der gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte de bestemmelser om tekniske tjenester, der er nødvendige for at kunne fastsætte de supplerende bestemmelser i forbindelse med gennemførelsen af typegodkendelsesforordningerne i Danmark og for at kunne fastsætte en tilsvarende ordning på det nationale område, der tager udgangspunkt i typegodkendelsesforordningernes procedurer og krav til tekniske tjenester.

Det forventes, at der, foruden etableringen af en tilsvarende ordning for tekniske tjenester på det nationale område, vil blive indført et krav om, at alle tekniske tjenester, der udpeges af Færdselsstyrelsen, skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan, der samtidig skal stå for den løbende overvågning af de udpegede tekniske tjenester. For så vidt angår de nærmere krav til de tekniske tjenester på det nationale område og de supplerende krav, der fastsættes for de tekniske tjenester, der udpeges i henhold til typegodkendelsesforordningerne, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1 f.

#### *2.1.4. Gebyrfinansiering*

##### *2.1.4.1. Gældende ret*

Opbyggede køretøjer og køretøjer med konstruktive ændringer godkendes i dag ved et registreringssyn, som foretages af synsvirksomhederne. Et registreringssyn for lette køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 300-500 kr., mens et registreringssyn for tunge køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 500-1.000 kr. Synsvirksomhederne betaler et gebyr til Færdselsstyrelsen pr. udført syn, jf. synslovens § 15.

En forudsætning for registreringssyn af ovenfor nævnte køretøjer er, at der kan fremvises dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Denne dokumentation kan foreligge i form af f.eks. en dataerklæring, en godkendelseserklæring eller en prøvningsrapport, alt afhængigt af hvilken type køretøj og ændring, der er tale om.

##### *2.1.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Forordning om motorkøretøjer indeholder til forskel fra det gældende EU-direktiv 2007/46/EF om godkendelse af motorkøretøjer m.v., mulighed for, at medlemsstaten kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester.

Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer heller ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for

f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester. Med henblik på at ensrette reglerne for godkendelsesprocessen for køretøjer m.v. og for at undgå skævvridning foreslås det at indføre gebyrfinansiering på hele det køretøjstekniske område. Det indebærer, at der skal betales et gebyr ved samtlige ansøgninger om godkendelser af køretøjer,

systemer, komponenter og separate tekniske enheder og ved udpegelse som tekniske tjeneste på hele det køretøjstekniske område.

Der henvises til lovforslagets §§ 15 a og 15 b.

#### *2.1.5. Digital kommunikation*

##### *2.1.5.1. Gældende ret*

Efter § 32 a i forvaltningsloven kan vedkommende minister fastsætte regler om ret til at anvende digital kommunikation ved henvendelse til den offentlige forvaltning og om nærmere vilkår herfor, herunder fravige formkrav i lovgivningen, der hindrer anvendelse af digital kommunikation. Herudover findes der ingen tværgående lovbestemmelser, der regulerer formen for borgernes og virksomhedernes henvendelse til den offentlige forvaltning. Som udgangspunkt kan borgere og virksomheder derfor rette henvendelse til forvaltningen i den form, som de selv ønsker, forudsat at forvaltningen teknisk er i stand til at modtage henvendelser i denne form.

På en række områder indeholder lovgivningen særbestemmelser om, at henvendelser til forvaltningen skal opfylde bestemte formkrav, herunder krav om obligatorisk digital kommunikation. Lov om godkendelse og syn af køretøjer indeholder ikke hjemmel til at fastsætte regler om digital kommunikation.

Som led i udmøntningen af den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi 2011-2015 vedtog Folketinget i juni 2012 lov om Digital Post fra offentlige afsendere, jf. lovebekendtgørelse nr. 801 af

13. juni 2016. Loven indebærer, at det som hovedregel er obligatorisk for borgere og virksomheder at have en digital postkasse til brug for modtagelse af digital post fra det offentlige. Loven giver myndighederne ret til at sende meddelelser, dokumenter m.v. digitalt til borgere og virksomheder. Loven fastslår, at digitale meddelelser fremsendt gennem løsningen har samme retsvirkning som meddelelser, dokumenter m.v., der sendes som almindelig papirpost.

##### *2.1.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Med lovforslaget foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra henholdsvis Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne - om forhold, som er omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf -, skal foregå digitalt. Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at indførelse af obligatorisk digital kommunikation vil skabe bedst mulige grundlag for mere effektiv kommunikation med virksomheder og borgere og størst mulige ressourceudnyttelse. Ved at fjerne manuelle rutiner og



papirhåndtering frigives tid og ressourcer hos virksomhederne og Færdselsstyrelsen, og der kan ske en optimering af arbejdsgangene hos begge parter.

Transport- og Boligministeriet finder det mest hensigtsmæssigt, at bestemmelserne om digital kommunikation formuleres bredt, så de kan rumme forhold, hvor der senere kan opstå behov for at digitalisere.

Det vil fremgå af de enkelte bekendtgørelser, der udstedes på området, på hvilken måde kommunikationen mellem Færdselsstyrelsen og de pågældende virksomheder eller fysiske personer fremover skal foregå.

Med lovforslaget foreslås endvidere, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el.lign.

Det er hensigten at der ved bekendtgørelse stilles krav om, at virksomheder og fysiske personer skal anvende bestemte it-systemer for at sikre, at Færdselsstyrelsen kan behandle ansøgninger om f.eks. godkendelse af et køretøj eller udpegelse som teknisk tjeneste. Sammen med selve ansøgningen skal en virksomhed eller fysisk person indsende dokumentation. Dokumentationen er så omfattende, at Virk for nærværende ikke håndterer de store datamængder. Det vil være en u hensigtsmæssig og administrativ tungere løsning, hvis der i de udmøntende bekendtgørelser stilles krav om anvendelse af Virk ved indsendelse af en ansøgning, som vil medføre, at ansøger efterfølgende skal indsende en mail eller flere mails med den påkrævede dokumentation.

I stedet for arbejdes der på at udvikle et IT-system, som kan håndtere de store datamængder, der er forbundet med ansøgning om godkendelse af køretøjer m.v. eller udpegelse som teknisk tjeneste, og som samtidigt vil kunne understøtte Færdselsstyrelsens sagsbehandling og gøre det nemt og enkelt for virksomheder og fysiske personer at anvende. IT-systemet forventes at kunne tilgås via Færdselsstyrelsens hjemmeside og vil være udformet, så det er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens regler herom.

### *3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

#### *3.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige*

Såfremt lovforslaget vedtages, er det forventningen, at det vil danne grundlag for gebyrfinansiering i forhold til godkendelse af køretøjer og udpegelse af tekniske tjenester, hvorefter Færdselsstyrelsen får dækket omkostninger på det køretøjstekniske område. Derudover kan den øgede mængde sager om godkendelse af køretøjer m.v. medføre et behov for flere ressourcer.

#### *3.2. Implementeringskonsekvenser*

Transport- og Boligministeriet vurderer, at lovforslaget er i overensstemmelse med de 7 principper, der følger af politisk aftale af 16. januar 2018 mellem Folketingets partier for digitaliseringsklar lovgivning, og at lovforslaget således er udformet, så det opfylder de generelle krav om at understøtte en hel eller delvis digital administration samt anvendelse af ny teknologi, som kan understøtte en bedre og mere effektiv offentlig opgaveløsning.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at lovforslagets bestemmelser er formuleret så enkelt og klart, som emnets kompleksitet gør det muligt. Lovforslaget foreslår som noget nyt at indføre hjemmel til at fastsætte regler om obligatorisk digital kommunikation mellem virksomheder og myndighederne i forbindelse med lovens administration. På den baggrund er der mulighed for, at transportministeren på lovens område administrativt kan fastsætte bestemmelser om obligatorisk digital kommunikation.

Med lovforslaget er det ikke muligt at skabe grundlag for, at afgørelser kan træffes automatisk. Færdselsstyrelsens afgørelser om godkendelse af køretøjer m.v. eller udpegelse af tekniske tjenester forudsætter en konkret faglig vurdering på baggrund af et omfattende dokumentationsgrundlag. Færdselsstyrelsens skøn vil derfor blive foretaget manuelt, men vil blive understøttet af digitale løsninger, der kan lette sagsbehandlingen og kommunikationen med Færdselsstyrelsen.

Til understøttelse af Færdselsstyrelsens sagsbehandling forventes det, at der udvikles et nyt IT- system, som på nuværende tidspunkt forventes at have en omkostning på omkring 300.000 kr. Efter idriftsættelse af IT-systemet ventes det, at digitalisering af arbejdsgange vil bidrage til en mere overskuelig og effektiv sagsbehandling.

#### *4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Det vurderes at lovforslaget samlet set skaber grundlag for både erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

De nærmere konsekvenser vil primært kunne beregnes i forbindelse med udarbejdelsen af de nye bekendtgørelser, der vil blive udstedt med hjemmel i lovforslaget. Færdselsstyrelsen vil foretage en vurdering af konsekvenserne for erhvervslivet i forbindelse med høring af de bekendtgørelser, der vil følge af lovforslaget.

### **Se tidligere bemærkninger herom.**

#### *4.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Med lovforslaget samles godkendelse af køretøjer m.v. ved Færdselsstyrelsen. Det betyder, at de synsvirksomheder, der i dag bl.a. kontrollerer og godkender opbyggede køretøjer og køretøjer med konstruktive ændringer ved registreringssyn, kan opleve en nedgang i omsætningen. Kontrollerne og godkendelserne vil enten

ikke længere være nødvendige at udføre, eller vil overgå til enten tekniske tjenester eller Færdselsstyrelsen.

Et registreringssyn for lette køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 300-500 kr., mens et registreringssyn for tunge køretøjer ligger på et prisniveau på omkring 500-1.000 kr.

Med lovforslaget kan godkendelser af nye køretøjer m.v., på baggrund af typegodkendelsesforordningerne, meddeles på tre niveauer: 1) EU-typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, 2) godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier og 3) individuel godkendelse. Derudover kan der meddeles individuel godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. F.eks. godkendelse af et ibrugtaget køretøj med konstruktive ændringer. Det foreslås, at der indføres gebyrfinansiering for alle godkendelser af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder og udpegelse af tekniske tjenester, dvs. for alle godkendelser efter de tre forordninger samt for supplerende nationale godkendelsesordninger.

Muligheden for en godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier vil betyde, at samme type af køretøj, som i dag godkendes enkeltvis, fremadrettet kan samles i én godkendelse. Det vil medføre en besparelse i godkendelsesomkostningerne, idet fabrikanten ikke skal betale for hver enkelt godkendelse men for én godkendelse af køretøjer fremstillet i små serier.

Gennemførelse af typegodkendelsesforordningerne åbner nye forretningsmuligheder, idet der skabes grundlag for, at relevante virksomheder kan ansøge om udpegelse som teknisk tjeneste på både EU- og det nationale område. Samtidigt ophører den nationale ordning om prøvningsinstanser, der anvendes til afprøvning og kontrol af personbiler, varebiler og tohjulede motorcykler med konstruktive ændringer. På nuværende tidspunkt er der to virksomheder, som er godkendte prøvningsinstanser.

#### *4.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Det er en forudsætning for f.eks. at få et køretøj godkendt, at ansøger kan dokumentere, at køretøjet lever op til en række tekniske krav. Dette gælder i dag, og vil også gælde for fremtidige godkendelser.

I dag kan dokumentationen variere alt efter hvilket type køretøj, der er tale om og kan f.eks. være en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udarbejdet af en fabrikant.

Med indførelsen af tekniske tjenester på hele det køretøjstekniske område, skal ansøger sammen med ansøgning om godkendelse af henholdsvis køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, vedlægge dokumentation i form af en prøvningsrapport, som udarbejdes af en teknisk tjeneste.

**Se tidligere bemærkninger herom.**

#### *4.3. Agil regulering*

Transport- og Boligministeriet vurderer, at principperne 1-4 ikke er relevante i forhold til de konkrete tilføjelser og ændringer, som foreslås i dette lovforslag. Anvendelse af typegodkendelsesforordningerne medfører, at køretøjer skal efterleve de omfattende tekniske krav, som fremgår af forordningerne, hvilket tilsvarende vil være gældende på det nationale køretøjstekniske område. Der er derfor ikke grundlag for at indføre funktionsbaseret regulering.

I forhold til princip 5 om brugervenlig digitalisering er det hensigten, at der udvikles en digital ansøgningsplatform via Færdselsstyrelsens hjemmeside, der både vil gøre det lettere for borgere og virksomheder at indsende en ansøgning med omfattende dokumentation, ligesom Færdselsstyrelsens sagsbehandling gøres mere enkel og smidig.

#### *5. De administrative konsekvenser for borgere*

Lovforslaget retter sig primært mod erhvervsdrivende, men der vil være tilfælde, hvor borgere vil skulle ansøge Færdselsstyrelsen om godkendelse af et køretøj, eksempelvis en personbil eller en motorcykel med konstruktive ændringer.

Ansøgere vil skulle dokumentere, at det pågældende køretøj er i overensstemmelse med de tekniske krav, hvilket også er praksis i dag.

#### *6. De miljømæssige konsekvenser*

Det vurderes, at lovforslaget ikke i sig selv har miljømæssige konsekvenser, men der kan forventes en forbedring af miljøforholdene, idet der for alle køretøjer stilles EU-krav med hensyn til emissions- og støjudledning.

**Se tidligere bemærkninger herom.**

#### *7. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at fastsætte bestemmelser, der er nødvendige for at gennemføre Danmarks EU-retlige forpligtelser i henhold til følgende forordninger:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15.

januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer

Anvendelsesområdet for forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer dækker ikke individuelle godkendelser. Det fremgår dog af forordningerne, at Kommissionen i senest 2022 skal fremlægge mulighederne for at inkludere individuelle godkendelser i forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer på grundlag af harmoniserede krav. Derudover regulerer forordningerne alene godkendelse af nye køretøjer, hvorfor godkendelse af ibrugtagne køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, ikke er omfattet.

Med lovforslaget foreslås det, at der på tværs af det køretøjstekniske område fastsættes samme godkendelsesproces og samme tekniske krav til køretøjer. De tekniske krav til køretøjer i typegodkendelsesforordninger er fastsat primært i en række FN-regulativer, der er internationalt besluttet i The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Det er vurderingen, at lovbestemte krav, der svarer til forordningernes, er den trafiksikkerhedsmæssige bedste løsning, således at der gælder samme høje grad af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse for tilsvarende køretøjer.

Forordning om motorkøretøjer indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester. Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester. Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at gebyrfinansiering ikke har karakter af overimplementering, idet ingen af EU-retsakterne stiller krav til eller opstiller begrænsninger for evt. gebyrfinansiering.

For så vidt angår det forhold, at der er valgt en model, hvorefter de supplerende nationale godkendelsesordninger vil blive administreret efter den godkendelsesproces, der følger af typegodkendelsesforordningerne, er det tilsvarende ministeriets opfattelse, at der ikke er tale om overimplementering. Der vil under alle omstændigheder skulle fastsættes regler for supplerende nationale godkendelsesordninger. Ministeriet finder ikke, at det kan anses for overimplementering at indrette EU-godkendelsesprocesserne og de supplerende nationale godkendelsesprocesser ensartet, idet det er markant mere enkel

regulering, som giver borgere, virksomheder m.v. et betydeligt bedre overblik over regelsættet.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den XX december 2019 til XX januar 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

XXX

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen væsentlige	Ingen væsentlige  <b>Der må både forudses højere anskaffelsespriser, mindre konkurrence og langt mindre udvalg af tilpassede køretøjer og udstyr.</b>
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Digitalisering af arbejdsgange vil bidrage til en mere overskuelig og effektiv sagsbehandling	Udvikling af IT-system til understøttelse af sagsbehandlingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nye forretningsmuligheder som teknisk tjeneste	Nedgang i visse synsvirksomheders omsætning og ophør af prøvningsinstanser
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Dokumentation forud for registreringssyn ved synsvirksomhed ophører	Dokumentation for afprøvning ved teknisk tjeneste
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at fastsætte tekniske krav svarende til de tekniske krav i typegodkendelsesforordninger for ikke-harmoniserede	



	køretøjer, så der gælder samme krav til køretøjer, uanset om det er omfattet af EU-regulering.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej
		X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1



BilsynsBranchen.dk

Det fremgår af synsloven, at Trafikstyrelsen administrerer størstedelen af loven. Trafikstyrelsen har siden lovens vedtagelse i 2011 skiftet navn til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Endvidere blev Færdselsstyrelsen i forbindelse med, at færdselsområdet overgik fra Justitsministeriets ressort til Transport- og Boligministeriets, en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det har i praksis været Færdselsstyrelsen, der har varetaget administrationen af synsloven.

Færdselsstyrelsen bliver fra og med den 1. januar 2020 en selvstændig styrelse under Transport- og Boligministeriet.

Det foreslås derfor med ændringerne i lovforslagets § 1, nr. 1, at benævnelsen Trafikstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ændres til Færdselsstyrelsen.

Til nr. 2

Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser, men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de emner, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift benævnt ”Anvendelsesområde” over en ny bestemmelse herom, jf. lovforslaget til § 1, nr. 3.

Til nr. 3

I synsloven er lovens anvendelsesområde ikke angivet, men det følger af lovens titel, at loven omhandler godkendelse og syn af køretøjer.

Området for godkendelse af køretøjer er ikke nærmere beskrevet, og det er uklart, hvilke typer af godkendelser og køretøjer der er omfattet og, hvordan processen er for at få et køretøj godkendt. Da hensigten med lovslaget er at indsætte nye bestemmelser, der udfolder godkendelsesområdet og samtidigt sikrer et tilstrækkeligt grundlag for gennemførelse af typegodkendelsesforordningerne, foreslås det som noget nyt i § 1 at indføre en bestemmelse om lovens anvendelsesområde, der fastsætter den overordnede ramme for godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, og som samtidigt adskiller godkendelsesområdet fra synsområdet.

Det foreslås i *nr. 1*, at loven gælder for godkendelse af nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, landbrugs- og skovbrugstraktorer, udskifteligt trukket, påhængskøretøjer, udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil.

Bestemmelsen omfatter nye køretøjer som defineret og omfattet af de tre typegodkendelsesforordninger. Forordningerne definerer ikke, hvad der forstås ved ”nye køretøjer”, men det ligger i forordningens anvendelse, at der er tale om fabriksnye køretøjer, som fremstilles til omsætning og ibrugtagning på det indre marked. F.eks. fabrikantens produktion af personbiler som via en importør og distributør sælges til danske forbrugere.

Det foreslås i *nr. 2*, at loven gælder for godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, landbrugs- og skovbrugstraktorer, udskifteligt trukket udstyr og påhængskøretøjer. Typegodkendelsesforordningerne omfatter ikke ibrugtagne køretøjer, hvorfor der er behov for at regulere disse nationalt. Bestemmelsen omfatter både ibrugtagne køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer og import af et ibrugtaget køretøj fra et tredjeland.

Det foreslås i *nr. 3*, at loven gælder for synsvirksomhedernes opgaver, herunder periodisk syn og omsyn. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende retstilstand.

Det foreslås i *nr. 4*, at loven gælder for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende retstilstand.

Til nr. 4

Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de emner, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift før det foreslåede § 1 a benævnt ”Godkendelse af nye motorkøretøjer m.v.” Med den nye overskrift vil det klart fremgå af synsloven, at den overordnet set dels indeholder regler om de godkendelser, som f.eks. et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark. Det foreslås således også at gruppere sidstnævnte synsregler under en ny overskrift, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 5

Det fremgår af synslovens § 1, stk. 1, at biler, motorcykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Det samme gælder påhængs- og sættevogne til biler og motorcykler samt campingvogne.

Det fremgår endvidere af synslovens § 4, stk. 1, nr. 3, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om anvendelse af den Europæiske Unions

forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, at fastsætte bestemmelser om at Færdselsstyrelsen udsteder typegodkendelse for køretøjer, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Med henblik på at adskille godkendelsesområdet fra synsområdet og samtidigt tydeliggøre hvilke godkendelsesmuligheder, der er for køretøjer m.v., foreslås det at indsætte nye bestemmelser i §§ 1 a-1 f.

Det foreslås i § 1 a, at før omsætning eller ibrugtagning på færdselslovens område af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 2) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 3) National typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.
- 4) Individuel EU-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 5) National individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse, hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om motorkøretøjer. En godkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om motorkøretøjer.

Det foreslås i stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse om godkendelse af nye motorkøretøjer m.v. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf.

Forud for godkendelse af motorkøretøjer m.v. skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem motorkøretøjerne og de tekniske krav. Bemyndigelsen vil derfor blive anvendt til udmøntning af en bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf samt krav om akkreditering.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.1. i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af synslovens § 1, at biler, motorcykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Det samme gælder påhængs- og sættevogne til biler og motorcykler samt campingvogne. Endvidere fremgår det af § 4, stk. 1, nr. 3, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om anvendelse af den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, at fastsætte bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen udsteder typegodkendelse for køretøjer, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF.

Det foreslås i § 1 b, at før omsætning eller ibrugtagning på færdselslovens område af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 2) National typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af bestemmelsen hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer m.v. En typegodkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om to- og trehjulede køretøjer.

Det foreslås i stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler m.v. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende

bestemmelser om sprog, gebyrer og straf. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1 e.

Forud for godkendelse af to- og trehjulede køretøjer m.v. skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem køretøjerne og de tekniske krav. Bemyndigelsen derfor blive anvendt til udmøntning af en bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf samt krav om akkreditering. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af § 1, stk. 2, i synsloven, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelses- og synspligt inden ibrugtagning for traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer til disse samt andre påhængsredskaber og blokvogne. Endvidere fremgår det af § 4, stk. 1, nr. 3, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om anvendelse af den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, at fastsætte bestemmelser om, at Færdselsstyrelsen udsteder typegodkendelse for køretøjer, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EØF.

Det foreslås i § 1 c, at før omsætning eller ibrugtagning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 2) National typegodkendelse af landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af bestemmelsen hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer m.v. En godkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer.

Det foreslås i stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige



for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugstraktorer m.v. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf. Derudover vil bekendtgørelsen indeholde krav til national individuel godkendelse af en landbrugs- eller skovbrugstraktor, som ikke er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1 e.

Forud for godkendelse af motorkøretøjer m.v. skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem landbrugs- og skovbrugstraktorer og de tekniske krav. Bemyndigelsen vil derfor blive anvendt til udmøntning af en bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester. Bekendtgørelsen vil indeholde administrative bestemmelser samt supplerende bestemmelser om sprog, gebyrer og straf samt krav om akkreditering. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af synslovens § 4, stk. 1, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om tekniske krav for udførelsen af typegodkendelser, syn og omsyn, periodisk syn, og anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov.

Det foreslås i § 1 d, at transportministeren kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om godkendelse af køretøjer m.v., herunder køretøjstekniske krav.

Bestemmelsen er med en revideret ordlyd en videreførelse af synslovens § 4, stk. 1, nr. 3, og foreslås begrænset til det køretøjstekniske område.

Det fremgår af § 1, stk. 1, i synsloven, at biler, motoreykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Det samme gælder påhængs- og sættevogne til biler og motoreykler samt campingvogne. Endvidere fremgår det af § 1, stk. 2, i synsloven, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelses- og synspligt inden ibrugtagning for traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer til disse samt andre påhængsredskaber og blokvogne.

Det foreslås i § 1 e, stk. 1, at før omsætning eller ibrugtagning af køretøjer på færdselslovens område, som ikke er omfattet af §§ 1 a - 1 c, skal køretøjet være meddelt en af følgende godkendelser som udstedt af Færdselsstyrelsen:

- 1) National individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller quadricykel samt påhængskøretøjer hertil.
- 2) National individuel godkendelse af en ny landbrugs- eller skovbrugstraktor,

- påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr hertil.
- 3) National individuel godkendelse af et ibrugtaget og konstruktivt ændret motorkøretøj eller påhængskøretøj hertil.
  - 4) National individuel godkendelse af et ibrugtaget og konstruktivt ændret to- eller trehjulet køretøj eller quadricykel samt påhængskøretøj hertil.
  - 5) National individuel godkendelse af en ibrugtaget og konstruktivt ændret landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr hertil.
  - 6) National individuel godkendelse af et ibrugtaget motorkøretøj, to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, landbrugs- eller skovbrugstraktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr der importeres fra et tredjeland.

National individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller en quadricykel er ikke omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer, ligesom national individuel godkendelse af en ny landbrugs- og skovbrugstraktor ikke er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer. Derudover er godkendelse af et ibrugtaget køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, eller importeret et køretøj fra et tredjeland, ikke omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Der er derfor behov for at regulere disse nationalt.

Ved konstruktivt ændrede køretøjer forstås, at et konkret køretøj er blevet ændret i en sådan grad, at køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin typegodkendelse eller nationale individuelle godkendelse.

Et ibrugtaget køretøj kan som udgangspunkt anvendes på færdselslovens område, forudsat at køretøjet var typegodkendt som nyt i henhold til EU-retsakter om typegodkendelse eller nationalt individuelt godkendt i henhold til administrative forskrifter.

Et ibrugtaget køretøj, der er blevet konstruktivt ændret, hvorefter køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin typegodkendelse eller nationale individuelle godkendelse, skal dog godkendes på ny forud for anvendelse på færdselslovens område.

Det foreslås i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer som nævnt i *stk. 1*, herunder regler om krav til indholdet af ansøgning samt regler om erhvervsdrivendes ansvar og forpligtelser.

Hensigten med bemyndigelsen er at præcisere omfanget af transportministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om national individuel godkendelse af et nyt motorkøretøj, påhængskøretøj, to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, landbrugs- eller skovbrugstraktor eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

Lovforslaget lægger op til en fælles ensartet retning på det køretøjstekniske område. Med henblik på at ensrette godkendelser af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne med godkendelse af køretøjer, som er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, er hensigten med bemyndigelsen at fastsætte

tilsvarende administrative og tekniske krav, herunder fabrikantens forpligtelser og ansvar. Eksempelvis vil en fabrikant af landbrugstraktor, som ansøger om en national individuel godkendelse, pålægges tilsvarende forpligtelser som fabrikanten af landbrugstraktorer, som fremstillet i ubegrænset serier med henblik på EU-typegodkendelsen. Det vil sige, at fabrikanten af en national individuel godkendt landbrugstraktor eksempelvis er ansvarlig for at sikre, at traktoren er i overensstemmelse med de tekniske krav, og at traktoren mærkes med fabrikantens oplysninger.

Derudover er det hensigten med bemyndigelsen, at der kan fastsættes regler om bl.a. prøvningsrapporter og anden teknisk dokumentation, der kan bruges til at verificere, at et køretøj som omfattet af stk. 1, er i overensstemmelse med de relevante køretøjstekniske krav.

Hvor bemyndigelsen i stk. 2 anvendes til at fastsætte administrative bestemmelser, vil de tekniske krav blive fastsat i medfør af færdselslovens § 68.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.1 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås som noget nyt i § 1 f, at forud for en godkendelse, som meddeles i henhold til § 1 e, stk. 1, skal en teknisk tjeneste verificere, at motorkøretøjet, det to- eller trehjulede køretøj, quadricyklen, landbrugs- og skovbrugstraktoren, påhængskøretøjet eller det udskifteligt trukket udstyr er i overensstemmelse med de relevante tekniske krav.

Forud for godkendelse af køretøjer m.v., som omfattet af typegodkendelsesforordningerne, skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem køretøjerne og de relevante tekniske krav. På tilsvarende måde foreslås det, at en teknisk tjeneste verificerer overensstemmelse mellem køretøjerne, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, og de relevante fastsatte krav. Ved en teknisk tjeneste forstås en organisation eller et organ, der af Færdselsstyrelsen er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger, eller som overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller inspektioner.

Det foreslås i stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester, herunder krav til tekniske tjenesters opgaver, kompetencer, akkreditering, etablering, uafhængighed og tavshedspligt m.v.

Hensigten med bestemmelsen er fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester til afprøvning af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det forventes, at bemyndigelsen udmøntes i en bekendtgørelse, hvori der fastsættes en tilsvarende ordning for tekniske tjenester på det nationale område, som tager udgangspunkt i typegodkendelsesforordningernes procedurer og krav til tekniske tjenester.

Det forventes, at der i forhold til akkreditering vil blive stillet krav om, at tekniske tjenester skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan, der også skal stå for den løbende overvågning af tjenesterne.

Overvågningen, og dens frekvens, afhænger af indholdet i den enkelte akkreditering.

Bemyndigelsen indebærer desuden, at der kan fastsættes regler om bl.a. tekniske tjenesters forsikringsforhold og deres overholdelse af relevante internationalt anerkendte standarder. Det forventes, at der i de administrative forskrifter vil blive fastsat krav om, at tekniske tjenester skal overholde de internationalt anerkendte standarder, der er fastsat i typegodkendelsesforordningerne.

Det forventes endvidere, at der med bemyndigelsen vil blive fastsat regler om tekniske tjenesters dattervirksomheder og underentreprenører, herunder hvordan og hvornår en teknisk tjeneste må uddelegere sine prøvningsopgaver til en dattervirksomhed eller en underentreprenør. I relation hertil forventes regler om bl.a. ansøgningsprocessen, krav til dattervirksomheder og underentreprenører og regler om tekniske tjenesters ansvar for dattervirksomheders og underentreprenørers aktiviteter.

I forhold til ansøgning om udpegelse som teknisk tjeneste forventes der fastsat regler om bl.a. ansøgningens form, indhold og den dokumentation, der som minimum skal vedlægges ansøgningen. Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at Færdselsstyrelsen kan kræve den dokumentation, der findes nødvendig med henblik på at vurdere, om en ansøgende teknisk tjeneste opfylder de relevante krav i forskrifter fastsat i medfør af den foreslåede § 1 e, stk. 2.

I forhold til tilsynet med tekniske tjenester forventes der fastsat regler om bl.a. ordinær dokumentkontrol, og at tekniske tjenester efter anmodning skal lade Færdselsstyrelsen overvære en prøvning.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3 i de

almindelige bemærkninger. Til nr. 6

Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de emner, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift før det foreslåede § 1 a benævnt "Periodisk syn m.v." Med den ny overskrift vil det klart fremgå af synsloven, at den overordnet set dels indeholder regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark. Det foreslås således også at gruppere godkendelsesreglerne under en ny overskrift, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

Til nr. 7

Det fremgår af synslovens § 2, stk. 1, at Trafikstyrelsen kan indkalde følgende køretøjer til periodisk syn: vare- og lastkøretøjer, personbiler, udrykningskøretøjer, og biler og motorcykler, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel.

Det foreslås i § 2, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilke køretøjer der skal indkaldes til periodisk syn. Køretøjstyperne er under løbende udvikling, og de definitioner, der fremgår af synsloven i dag, er ikke i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i EU. Det vurderes derfor hensigtsmæssigt at ændre bestemmelsen til en bemyndigelsesbestemmelse, således at transportministeren har mulighed for løbende at kunne tilpasse periodesynsreglerne til relevante køretøjstyper.

Til nr. 8

Det fremgår af synslovens § 3, stk. 1, at et registreret eller godkendt køretøj skal fremstilles og godkendes ved syn efter indkaldelse. Bestemmelsen anvendes til at forpligte den registrerede ejer eller bruger af et køretøj til at fremstille og få godkendt et registreret eller godkendt køretøj ved syn. Det fremgår af synslovens § 3, stk. 2, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet efter indkaldelsen ikke fremstilles eller godkendes ved syn eller omsyn. Bestemmelsen anvendes til, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, såfremt køretøjet ikke har været fremstillet eller godkendt ved syn eller omsyn inden den i indkaldelsen fastsatte frist.

Der foreslås en ændring af ordlyden af synslovens § 3, stk. 1 og 2, som alene er en præcisering, idet begrebet ”godkendes ved syn” ændres til ”synsgodkendes”. Synsloven indeholder overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, jf. de foreslåede §§ 1 a–1 f, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark.

Der er alene tale om en sproglig justering af bestemmelsen med det formål terminologisk klart at adskille synslovens regler om godkendelse fra reglerne om syn. Det findes således uhensigtsmæssigt, at synsreglerne også benytter termen ”godkendes”, når lovens første del også omhandler godkendelse af køretøjer, idet der er tale om godkendelse af forskellige forhold. På den baggrund introduceres begrebet ”synsgodkendes”, hvormed det klart fremgår, at godkendelsen

vedrører de syn, som foretages i synshallerne, og ikke de godkendelser af køretøjer i Færdselsstyrelsen, som følger af de foreslåede §§ 1 a–1 f. Der er herudover tale om en videreførelse af gældende retstilstand.

Til nr. 9

Det fremgår af synslovens § 3, stk. 3, at hvis et køretøj ikke er godkendt senest 10 uger efter den frist, der er angivet i indkaldelsen til syn, kan Trafikstyrelsen (nu Færdselsstyrelsen) udstede påbud om, at køretøjets nummerplader omgående skal afleveres til SKAT.

Der foreslås en ændring af ordlyden af synslovens § 3, stk. 3, som alene er en



præcisering, idet begrebet ”godkendt ved syn” ændres til ”synsgodkendt”. Synsloven indeholder overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, jf. de foreslåede §§ 1 a–1 f, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark.

Der er alene tale om en sproglig justering af bestemmelsen med det formål terminologisk klart at adskille synslovens regler om godkendelse fra reglerne om syn. Det findes således uhensigtsmæssigt, at synsreglerne også benytter termen ”godkendes”, når lovens første del også omhandler godkendelse af køretøjer, idet der er tale om godkendelse af forskellige forhold. På den baggrund introduceres begrebet ”synsgodkendes”, hvormed det klart fremgår, at godkendelsen vedrører de syn, som foretages i synshallerne, og ikke de godkendelser af køretøjer i Færdselsstyrelsen, som følger af de foreslåede §§ 1 a–1 f. Der er herudover tale om en videreførelse af den gældende retstilstand.

Til nr. 10

Det fremgår af synslovens § 4, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelse, syn og omsyn af køretøjer, herunder regler om tekniske krav for udførelsen af typegodkendelser, syn og omsyn, periodisk syn, og anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der er omfattet af denne lov. Endvidere fremgår det af stk. 2, at forsvarsministeren fastsætter regler om kontrol af forswarets køretøjer. Den gældende bemyndigelse dækker således både godkendelsesområdet og synsområdet.

Det foreslås med § 4, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav for udførelsen heraf. Bestemmelsen samler de gældende bestemmelser i synslovens § 4, stk. 1, nr. 1 og 2, dog således at bemyndigelsen ikke længere dækker godkendelsesområdet. Synsloven indeholder som nævnt overordnet set dels regler om de godkendelser, som et køretøj m.v. skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, jf. de foreslåede §§ 1 a–1 f, dels regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark. Der er herudover tale om en videreførelse af den gældende retstilstand.



Det foreslås med § 4, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre andre opgaver end synsopgaver omfattet af § 4, stk. 1, til dette lovforslag.

Formålet med bemyndigelsen er at videreføre og præcisere hjemmelsgrundlaget for, hvilke opgaver synsvirksomhederne kan varetage udover periodisk syn. Hensigten er, at bemyndigelsen udmøntes i en bekendtgørelse om synsvirksomhedernes øvrige opgaver.

Det foreslås som noget nyt i § 4, stk. 3, at vedkommende minister efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om synsvirksomhedernes udførelse af anden teknisk kontrol med køretøjer.

Formålet med bestemmelsen er at sikre rammerne for udførelse af opgaven, herunder at den relevante minister og transportministeren aftaler nærmere om synsvirksomhedernes varetagelse af opgaven, herunder efter hvilke regler kontrollen skal ske, herunder om der er behov for at stille eventuelle yderligere krav til uddannelse, tilsynsforpligtelse og finansiering.

Det er hensigten, at bestemmelsen skal anvendes i de tilfælde, hvor andre ministerier ønsker at anvende synsvirksomhederne til udførelse af opgaver, f.eks. teknisk kontrol af køretøjer efter pågældende ministeriernes egen lovgivning.

Det foreslås med § 4, stk. 4, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger samt anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der vedrører synsområdet i denne lov. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende synslovs § 4, stk. 1, nr. 3, dog således at bemyndigelsen alene gælder for synsområdet og ikke længere godkendelsesområdet, der er omfattet af den foreslåede § 1 d, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

Al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser på grundlag af den foreslåede bestemmelse, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder synsloven. Det betyder, at transportministeren ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering vil stride mod gældende lovgivning. I den situation vil der forud for implementeringens gennemførelse blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende ret, som sikrer konformitet med EU-retten. Der vil med andre ord blive fremsat nødvendige lovforslag herom for Folketinget.

Det foreslås med § 4, stk. 5, at forsvarsministeren fastsætter regler om kontrol af forswarets køretøjer.

Bestemmelsen er i det hele en videreførelse af den

gældende § 4, stk. 2. Til nr. 11

Det fremgår af synslovens § 5, stk. 1, at det kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen

at foretage syn og omsyn af køretøjer.

For at foretage syn eller omsyn, skal indehaveren af synsvirksomheden indhente tilladelse fra Færdselsstyrelsen.

Der er i dag fire typer tilladelser. Der kan gives tilladelse til, at synsvirksomhed kan foretage periodisk syn af lette køretøjer eller både lette og tunge køretøjer. Ligeledes kan der gives tilladelse til at foretage alle syn af lette køretøjer eller både lette og tunge køretøjer.

En tilladelse til periodisk syn omfatter også omsyn. En tilladelse til alle syn omfatter både periodisk syn, omsyn og registreringssyn, herunder for så vidt angår sidstnævnte også visse opgaver vedrørende godkendelse af køretekniske forhold på køretøjer. Tilladelser til synsvirksomheder er nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 724 af 26. juni 2011 om synsvirksomheder med senere ændringer, der er udstedt efter synslovens § 5, stk. 2.

Der kan ligeledes gives tilladelse til udelukkende at foretage omsyn, jf. bekendtgørelse nr. 460 af

23. april 2013 om omsynsvirksomheder med senere ændringer.

Det foreslås i § 5, stk. 1, at en synsvirksomhed skal have tilladelse fra Færdselsstyrelsen til at foretage syn eller omsyn.

Bestemmelsen indebærer, at synsvirksomhederne med en tilladelse efter synsloven kan udføre samme opgaver som hidtil, dog ikke de opgaver, som relaterer sig til godkendelse af køretøjer, og som synsvirksomhederne hidtil har varetaget. Dette skyldes, at godkendelse af køretøjer med de foreslåede §§ 1 a–1 f fremover skal godkendes i Færdselsstyrelsen efter afprøvning ved en teknisk tjeneste.

Til nr. 12

Det fremgår af synslovens § 10, stk. 1, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelserne.

Med den nuværende ordning fører Færdselsstyrelsen tilsyn med synsvirksomhedernes opgaver, som omfatter alle typer syn, herunder periodisk syn, omsyn, registreringssyn og toldsyn.

Det følger blandt andet af bemærkningerne til § 10, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fører kontrol med, at der ved registreringssyn bliver indrapporteret korrekte data til Centralregistret for Motorkøretøjer, samt at Centralregistrets data er ajour med køretøjernes synsstatus, jf. Folketingstidende 2003-04, tillæg A, side 6971.

Vilkårene for tilladelserne fremgår af synslovens §§ 5- 8.

Det fremgår af § 5, stk. 2, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere betingelser og vilkår for tilladelser til at foretage syn eller omsyn. Disse betingelser er nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 724 af 26. juni 2011 om synsvirksomheder med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 460 af

23. april 2013 om omsynsvirksomheder med senere ændringer. Ligeledes fremgår

det af § 5, stk. 3, at tilladelsen kun kan meddeles, hvis ansøgeren gør det antageligt, at syn og omsyn kan udføres på en forsvarlig måde, ligesom det fremgår af § 5, stk. 4, at en tilladelse ikke kan gives, hvis ansøgeren eller den teknisk ansvarlige er dømt for et strafbart forhold, der begrundet en nærlæggende fare for misbrug af tilladelsen til at foretage syn eller omsyn.

Det fremgår af § 6, at indehaveren af tilladelse til at foretage syn ikke erhvervsmæssigt må reparere køretøjer.

Det fremgår af § 7, at tilladelsen bortfalder, hvis tilladelsesindehaveren kommer under konkursbehandling eller likvidation, eller hvis den teknisk ansvarlige persons tilknytning til virksomheden ophører.

Det fremgår af § 8, at Færdselsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse, hvis indehaveren groft eller gentagne gange overtræder vilkårene i tilladelsen eller der konstateres gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover hos en nærmere defineret personkreds involveret i virksomheden.

Det foreslås med ændringen i § 10, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelserne, jf.

§§ 5-8.

Den foreslåede ordning medfører, at Færdselsstyrelsen ikke længere fører tilsyn med synsvirksomhedernes registreringssyn, for så vidt angår de opgaver, som relaterer sig til godkendelse af køretøjer. Disse opgaver, som synsvirksomhederne hidtil har varetaget, overgår med de foreslåede §§ 1 a-1 f til Færdselsstyrelsen og de nye tekniske tjenester. Bortset herfra vil Færdselsstyrelsen fortsat føre tilsyn med synsvirksomhedernes øvrige opgaver, herunder periodiske syn og omsyn, toldsyn m.v.

Endvidere præciseres det, at tilsynet er bundet op på de vilkår og betingelser, som fremgår af lovens

§§ 5-8. Færdselsstyrelsens tilsyn er allerede indrettet herefter i dag, hvorfor der ikke tale om ændring af gældende ret.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 9.

Til nr. 13

Synsloven indeholder ikke systematisk overskrifter til lovens bestemmelser men indeholder alene visse overskrifter til f.eks. tilbagekaldelsesreglerne, tilsyn m.v. Med lovforslaget foreslås det at tilføje overskrifter, således at lovens bestemmelser inddeles efter de temaer, som reguleres. På den baggrund indsættes en overskrift før det foreslåede § 12 a benævnt ” Digital kommunikation m.v.”

Til nr. 14

Det foreslås som noget nyt i § 12 b, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra Færdselsstyrelsen og

synsvirksomheder om forhold, som er omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf, skal foregå digitalt.

Med kommunikation menes alle former for henvendelser fra virksomheder eller fysiske personer, f.eks. forespørgsler, ansøgninger og indberetninger, og alle former for meddelelser fra Færdselsstyrelsen til virksomheder eller fysiske personer, som f.eks. anmodninger om oplysninger, afgørelser samt opkrævning af gebyrer. Bemyndigelsen tænkes blandt andet anvendt til at fastsætte nærmere regler om digital kommunikation med Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne. Det kan f.eks. være, at skriftlige henvendelser m.v. til Færdselsstyrelsen om forhold, som er omfattet af loven eller regler, som er udstedt i medfør af loven, ikke anses for behørigt modtaget af Færdselsstyrelsen, hvis de indsendes på anden vis end den foreskrevne digitale måde. Indsendes oplysninger m.v. til Færdselsstyrelsen på anden måde end den foreskrevne digitale måde, eksempelvis pr. brev, må Færdselsstyrelsen vejlede om reglerne på området, herunder om pligten til at kommunikere på den foreskrevne digitale måde i henhold til offentlige myndigheders almindelige vejledningspligt.

Det vil fremgå af de enkelte bekendtgørelser, der udstedes på området, på hvilken måde kommunikationen mellem Færdselsstyrelsen og de pågældende virksomheder eller personer fremover skal foregå. Det forhold, at en virksomhed eller en fysisk person oplever, at den pågældendes egen computer ikke fungerer, at den pågældende har mistet koden til sin digitale signatur eller oplever lignende hindringer, som det er op til den pågældende at overvinde, kan ikke fritage fra pligten til digital kommunikation. I sådanne tilfælde må den pågældende anvende en computer på et folkebibliotek eller anmode en partsrepræsentant om at varetage kommunikationen på den pågældendes vegne.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el.lign.

Baggrunden for, at det ikke skal være frivilligt, men obligatorisk at kommunikere digitalt, er blandt andet et ønske om at sikre smidigere kommunikation og en hurtig og effektiv sagsbehandling. Ved at fjerne manuelle rutiner og papirhåndtering frigives tid og ressourcer hos virksomhederne og Færdselsstyrelsen, og der kan ske en optimering af arbejdsgangene hos begge parter.

Det er hensigten med *stk. 2*, at der ved bekendtgørelse kan stilles krav om, at virksomheder og fysiske personer skal anvende bestemte it-systemer for at sikre, at Færdselsstyrelsen kan behandle ansøgninger om eksempelvis godkendelse af et køretøj eller udpegelse som teknisk tjeneste. Sammen med selve ansøgningen skal en virksomhed eller fysisk person indsende dokumentation. Dokumentationen er så omfattende, at Virk for nærværende ikke håndterer de store datamængder. Det vil være en u hensigtsmæssig og administrativ tungere løsning, hvis der i de udmøntende bekendtgørelser stilles krav om anvendelse af Virk ved indsendelse af en ansøgning, som vil medføre, at ansøgerefterfølgende skal indsende en mail eller flere mails med den påkrævede dokumentation.

I stedet for arbejdes der på at udvikle et IT-system, som kan håndtere de store datamængder, der er forbundet med ansøgning om godkendelse af køretøjer m.v. eller udpegelse som teknisk tjeneste, og som samtidigt vil kunne understøtte Færdselsstyrelsens sagsbehandling og gøre det nemt og enkelt for virksomheder og fysiske personer at anvende. Det forventes, at IT-systemet vil kunne tilgås via Færdselsstyrelsens hjemmeside. IT-systemet vil være udformet, så det er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens regler herom.

Med bekendtgørelsen er det endvidere hensigten at fastsætte regler om, at en digital meddelelse efter denne lov anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for modtageren. Meddelelsen anses for at være tilgængelig for adressaten fra det tidspunkt, hvor adressaten har mulighed for at gøre sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det er således uden betydning, om eller hvornår adressaten gør sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det vil sige med samme retsvirkninger som fysisk post, der anses for at være kommet frem, når den pågældende meddelelse m.v. er lagt i modtagerens fysiske postkasse.

En meddelelse vil normalt være tilgængelig for Færdselsstyrelsen på det tidspunkt, hvor styrelsen kan behandle meddelelsen. Dette tidspunkt vil normalt blive registreret automatisk i en modtagelsesanordning eller et datasystem. En meddelelse, der først er tilgængelig efter kl. 24.00, anses normalt først for modtaget den dag, meddelelsen er tilgængelig. Kan modtagelsestidspunktet for en digital meddelelse ikke fastlægges som følge af problemer med it-system eller andre lignende problemer, må meddelelsen anses for at være kommet frem på det tidspunkt, hvor meddelelsen blev afsendt, hvis der kan fremskaffes pålidelige oplysninger om afsendelsestidspunktet.

IT-problemer hos Færdselsstyrelsen (nedbrud, midlertidig kapacitetsnedgang m.v.) kan betyde, at en digital meddelelse ikke kan afleveres til Færdselsstyrelsen. Opstår der problemer tæt på fristen for indgivelsen af meddelelsen, og kan problemerne føre til, at fristen for indgivelse af meddelelsen ikke kan overholdes, anses meddelelsen for at være kommet frem inden for fristen, hvis den gøres tilgængelig for styrelsen inden for en rimelig tid efter, at forhindringen er ophørt.

Kravet vil gælde både på meddelelser, som frivilligt sendes digitalt, og på meddelelser, som det er obligatorisk at sende digitalt.

Det foreslås som noget nyt i § 12 c, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at administrative forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til køretøjer m.v. eller tekniske tjenester, og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

Baggrunden for undtagelse fra kravet om indførelse i Lovtidende af visse forskrifter og tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, er forskrifternes ophavsretlige beskyttelse og deres struktur og form. Forskrifterne er primært tekniske forskrifter, der indeholder mange detaljerede tekniske krav, tegninger og anvisninger.

De pågældende tekniske forskrifter og tekniske specifikationer retter sig næsten udelukkende mod snævre kredse af professionelle, der anvender forskrifterne



erhvervsmæssigt. De retter sig kun i meget begrænset omfang mod privatpersoner og andre uden for de anførte professionelle kredse.

Det foreslås som noget nyt i § 12 c, stk. 2, at transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan opnås.

Oplysning om indholdet af forskrifterne gives af Færdselsstyrelsen, f.eks. via Færdselsstyrelsens hjemmeside. Er der tale om anerkendte standarder, kan de købes ved Dansk Standard eller gennemses hos Færdselsstyrelsen. Er der tale om FN-regulativer kan de findes på hjemmesiden for FN's Økonomiske Kommission for Europa, [www.unece.org](http://www.unece.org).

Det foreslås som noget nyt i § 12 c, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal være gældende, selv om de ikke foreligger på dansk.

I henhold hertil bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om, at de tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, og som ikke indføres i Lovtidende, efter en konkret vurdering, kan undtages fra den almindeligt gældende forudsætning om, at forskrifter skal udfærdiges på dansk.

Bestemmelse vil særligt være relevant, hvor der henvises til anerkendte standarder eller FN-regulativer, der udelukkende foreligger på engelsk. Inden for visse brancher er der tale om engelsksproget faggrupper, for hvem det er en forudsætning at anvende standarder og regulativer, som er udarbejdet på engelsk.

Det foreslås som noget nyt i § 12 d, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester, der er udpeget i henhold til forskrifter fastsat i medfør af § 1 f, stk. 2.

Det forventes, at Færdselsstyrelsen vil offentliggøre og løbende ajourføre en liste på sin hjemmeside over de virksomheder, der er udpeget som teknisk tjeneste. Det forventes endvidere, at listen vil indeholde nærmere oplysninger om de tekniske tjenesters arbejdsområde og akkrediteringsforhold.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3 i de almindelige bemærkninger.

Det fremgår af synslovens § 5, stk. 2, nr. 1, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om betingelser for at få tilladelse til at foretage syn eller omsyn, herunder at virksomheden skal have en teknisk ansvarlig person og råde over elektroniske kommunikationsudstyr til brug for indberetning af syns- eller omsynsoplysninger.

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om synsvirksomheder, at fastsætte bestemmelse om, at synsvirksomheder skal indberette synsgrundlaget for synsvirksomhedernes godkendelse af køretøjer elektronisk til Færdselsstyrelsens dokumentportal Færdselsstyrelsen har pr. 1/1 2017 idriftsat en dokumentportal, hvor synsvirksomheder og godkendte prøvningsinstanser har adgang til at uploade synsgrundlag, attester m.v., som indgår i et syn. Dermed er der etableret en fælles



database, hvor synsvirksomheder, Færdselsstyrelsen og andre myndigheder har adgang til at læse de uploadede dokumenter. Det er i dag frivilligt for synsvirksomhederne, hvordan de opbevarer de registrerede data fra syn i mindst to år.

Det foreslås i § 12 e, at transportministeren kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne elektronisk skal indberette dokumenter som indgår i et syn til Færdselsstyrelsens fælles database, herunder regler om behandlingen af oplysningerne i dokumenterne.

Det er forsat hensigten, at dokumentportalen skal være en fælles database, hvor synsvirksomheder har adgang til at uploade synsgrundlag, attester m.v., som indgår i et syn. Synsvirksomhederne skal således i stedet for at opbevare de pågældende dokumenter i 2 år efter det relevante syn uploade dokumenterne i dokumentportalen. Samtidig har Færdselsstyrelsen adgang til de relevante dokumenter til brug for tilsyn med synsvirksomhedernes arbejde.

Den foreslåede bestemmelse medfører en præcisering af gældende ret.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse, der fastsætter regler om indberetning og adgang til dokumenter.

Opbevaring af oplysninger i Færdselsstyrelsens dokumentportal vil ske under hensyntagen til de særlige regler i databeskyttelseslovgivningen.

Efter artikel 28, stk. 3, i Europa- Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesforordningen) skal en databehandlers behandling af personoplysninger være reguleret af en kontrakt eller andet retligt bindende dokument i henhold til EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som fastsætter genstand for og varigheden af behandlingen, behandlingens karakter og formål, typen af personoplysninger og kategorierne af de registrerede samt den dataansvarliges forpligtelser og rettigheder. Den databehandling, som synsvirksomhederne foretager på vegne af Færdselsstyrelsen i forhold til de indberettede personoplysninger i dokumentportalen kræver derfor som udgangspunkt en databehandlaftale.

Med databeskyttelsesforordningen indføres imidlertid skærpede krav til form og indhold til det retlige dokument, der regulerer databehandlerens behandling af personoplysninger i relationen mellem den dataansvarlige og databehandleren, ligesom forordningen stiller nye krav til databeskyttelse gennem design og databeskyttelse gennem standardindstillinger, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 25 og 28 og justitsministeriets betænkning nr. 1565 om databeskyttelsesforordningen, side 410-423 og side 429-441.

Som ovenfor anført er der med databeskyttelsesforordningen indført nye skærpede krav til form og indhold af det retlige dokument, der regulerer databehandlerens behandling af personoplysninger i relationen mellem den dataansvarlige og databehandleren, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 28.

Bemyndigelsen forventes udmøntet i en bekendtgørelse inden for rammerne af de

krav til databehandlertaftaler, der fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 28. Den foreslåede ordning vil herved kunne videreføre den administrative lettelse, at databeskyttelseslovgivningens krav til en retlig regulering af databehandlerens behandling fortsat vil være løftet ved lovgivningen, så Færdselsstyrelsen også fremadrettet undgår selv at skulle indgå individuelle (enslydende) databehandlertaftaler med synsvirksomheder som databehandler. At reguleringen sker i bekendtgørelsesform, giver bl.a. mulighed for at ajourføre den retlige regulering af parternes relation i tilfælde af ændret praksis eller ændret fortolkning af databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, uden at dette medfører et krav om nye databehandlertaftaler for samtlige synsvirksomheder.

Til nr. 15

Det foreslås som noget nyt i § 13, stk. 3, nr. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der f.eks. kan straffes med bøde, hvis fabrikanten ikke har fastlagt procedurer for at sikre, at en serieproduktion af køretøjer er i overensstemmelse med den godkendte type, jf. forordningens artikel 13. Det kan eksempelvis også være, hvis den tekniske tjeneste ikke overholder kravene til sin udpegelse, jf. forordningens artikel 84.

Efter forordningen skal bødens størrelse være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I den forbindelse kan der eksempelvis lægges vægt på den med overtrædelsen forbundne fare, herunder risikoen for at frembyde fare for personer, husdyr eller ejendom. Ved en vurdering af overtrædelsens grovhed vil det have betydning, om andre har været udsat for fare og ikke alene, om der kan konstateres en skade. Andre hensyn kan eksempelvis være gentagen overtrædelse af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen.

Det foreslås som noget nyt i nr. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der eksempelvis

kan straffes med bøde, hvis der anvendes manipulationsanordninger, jf. forordningens artikel 19.

Efter forordningen skal bødens størrelse være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I den forbindelse kan der eksempelvis lægges vægt på den med overtrædelsen forbundne fare, herunder risikoen for at frembyde fare for personer, husdyr eller ejendom. Ved en vurdering af overtrædelsens grovhed vil det have betydning, om andre har været udsat for fare og ikke alene, om der kan konstateres en skade. Andre hensyn kan eksempelvis være gentagen overtrædelse af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen.

Det foreslås som noget nyt i *nr. 3*, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der kan straffes med bøde, hvis fabrikanten ikke sikrer, at køretøjer fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for, at personer i eller opholdende sig omkring køretøjet kan komme til skade, er mindst mulig, jf. forordningens artikel 17.

Efter forordningen skal bødens størrelse være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. I den forbindelse kan der eksempelvis lægges vægt på den med overtrædelsen forbundne fare, herunder risikoen for at frembyde fare for personer, husdyr eller ejendom. Ved en vurdering af overtrædelsens grovhed vil det have betydning, om andre har været udsat for fare og ikke alene, om der kan konstateres en skade. Andre hensyn kan eksempelvis være gentagen overtrædelse af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen.

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 4-6.

Til nr. 16

Det foreslås i § 13, *stk. 3*, der bliver *stk. 4*, at indsætte »om godkendelse og syn« efter »i regler«. Med forslaget præciseres det i bestemmelsen, at der også kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af regler om godkendelse køretøjer m.v., der udstedes i henhold til de foreslåede §§ 1 a-1 f.

Til nr. 17

Det foreslås som noget nyt i § 15 a, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer,

påhængskøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler samt påhængskøretøjer hertil, landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Forordning om motorkøretøjer indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester. Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

De gebyrer, der opkræves, vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med godkendelse af køretøjer. Det kan f.eks. være behandling af ansøgning, vedligehold og opdatering af det juridiske grundlag og vejledning.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes i bekendtgørelser, hvori der fastsættes regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgninger i henhold til typegodkendelsesforordningerne som eksempelvis EU-typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder eller tilladelse til tilgængeliggørelse af restkøretøjer. Desuden er det hensigten, at bemyndigelsen anvendes til at fastsætte gebyr for behandling af ansøgninger om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det kan f.eks. være national individuel godkendelse af en opbygget traktor.

Gebyrets størrelse vil afhænge af ansøgningens omfang og kompleksitet. Det foreslås derfor, at gebyret for den enkelte ansøgning fastsættes efter regning med udgangspunkt i en timepris på omkring 700-1.000 kr.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.4. i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås som noget nyt i § 15 b, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Forordning om motorkøretøjer indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne kan fastsætte gebyrer i forbindelse med EU-typegodkendelsesaktiviteter, markedsovervågning og udpegelse af tekniske tjenester. Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugstraktorer er muligheden for fastsættelse af gebyrer ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

De gebyrer, der opkræves, vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester. Det kan f.eks. være behandling af ansøgning, vedligehold og opdatering af det juridiske grundlag og vejledning.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes i bekendtgørelser, hvori der fastsættes regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgninger i henhold til typegodkendelsesforordningerne om udpegelse som teknisk tjeneste inden for forordningernes anvendelsesområde. Desuden er det hensigten, at bemyndigelsen anvendes til at fastsætte gebyr for behandling af ansøgninger om udpegelse af tekniske tjenester til afprøvning af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det kan f.eks. være afprøvning af et ibrugtaget motorkøretøj med konstruktive ændringer med henblik på en national individuel godkendelse.

Gebyrets størrelse vil afhænge af ansøgningens omfang og kompleksitet. Det foreslås derfor, at gebyret for den enkelte ansøgning fastsættes efter regning med udgangspunkt i en timepris på omkring 700-1.000 kr.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.4 i de almindelige bemærkninger.

## *Til § 2*

### *Til nr. 1*

I den gældende færdselslovs § 68 d er transportministeren bemyndiget til at fastsætte bestemmelser om prøvningsinstanser inden for det køretøjstekniske område, herunder om brug af prøvningsinstanserne.

Ved en prøvningsinstans forstås en virksomhed, der af Færdselsstyrelsen er godkendt som prøvningsinstans med adgang til at udføre prøvninger eller kalibreringer, eller udarbejde anvisninger, beregninger, vurderinger, rapporter og lignende, som dokumentation for opfyldelse af visse krav i regler om køretøjer på færdselslovens område.

Det foreslås, at § 68 d i færdselsloven ophæves. Forslaget er en konsekvens af, at der i henhold til lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås indsat bestemmelser, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om tekniske tjenester. Det forventes, at den nye ordning med tekniske tjenester vil erstatte den gældende ordning med prøvningsinstanser.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3. i de almindelige bemærkninger.

## *Til § 3*

Det foreslås i *stk. 1*, at lovforslaget skal træde i kraft den 1. september 2020.



Det foreslås i *stk. 2*, at regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

De bekendtgørelser, der indeholder regler, der ikke vil være i overensstemmelse med lovforslaget, vil blive ændret samtidigt med lovens ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 3*, at regler udstedt i medfør af § 68 d i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

De bekendtgørelser, der indeholder regler, der ikke vil være i overensstemmelse med lovforslaget, vil blive ændret samtidigt med lovens ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 4*, at transportministeren kan fastsætte overgangsregler.

Det vurderes at der kan være et behov for overgangsregler i forbindelse med overgang til den nye lovgivning, således at erhvervslivet får mulighed for at tilpasse sig de nye regler og muligheder på det køretøjstekniske område. Det vurderes endvidere, at der kan være behov for at fastsætte en overgangsordning i forhold til de tilladelser, som Færdselsstyrelsen har udstedt i medfør § 5, stk. 1, som ved lovens ikrafttræden ikke længere vil omfatte godkendelse af køretøjer.

Det nærmere behov for overgangsregler kan ikke vurderes på nuværende tidspunkt, men vil blive analyseret i forbindelse med udarbejdelse af de udmøntende bekendtgørelser.

The logo for BilsynsBranchen.dk is a stylized graphic consisting of two interlocking shapes. The left shape is light green and the right shape is light blue, both with a white circular cutout in the center. Below the logo, the text "BilsynsBranchen.dk" is written in a large, grey, sans-serif font.

BilsynsBranchen.dk



Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

20. januar 2020

**Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces) – J. nr. 2019-4815**

Camping Outdoor Danmark, som er campingerhvervets hovedorganisation og repræsenterer ca. 90 % af branchens forhandlere af autocampere og campingvogne, fremsender hermed kommentarer vedrørende ovenstående høring.

Det er glædeligt, at reglerne på synsområdet harmoniseres med det øvrige EU. Dog virker det bekymrende, at de tekniske tjenester, som skal erstatte det eksisterende system, ikke allerede på nuværende tidspunkt er etableret (Færdselsstyrelsen holder informationsmøde 27. jan. 2020), og reglerne træder i kraft 1. sep. 2020.

Vi kan frygte, at vi som brugere bliver fanget i et systemskifte og vil derfor anbefale, at det gamle system bibeholdes uforandret og dermed overlapper de nye tekniske tjenester i en længere periode.

Vi er også bekymret for, at større udenlandske synsvirksomheder på området vil få en fordel, frem for vores lokale danske virksomheder, som er vant til at varetage opgaven. En længere og mere glidende overgang kan være med til at sikre en større alsidighed og sund konkurrence på området.

Vi kan ligeledes frygte, at en hurtig implementering og dermed manglende konkurrence vil øge omkostningsniveauet unødvendigt og vil fremme monopollignende tilstande.

Det er i øvrigt også vigtigt at konstatere, om den ønskede kapacitet vil være til stede i de nyetablerede tekniske tjenester for de sæsonudsving, der uvægerligt vil være.

For at undgå yderligere skævvridning af erhvervet i Danmark, er det også vigtigt at sikre, at de nyetablerede tekniske tjenester ikke kun etablerer sig i den del af Danmark, som er tættest befolket, således det sikres, at serviceniveauet ikke forringes for de virksomheder, der ligger i de mere tyndt befolkede områder af landet.

Såfremt man ikke ønsker en længere overgangsperiode, vil vi foreslå at campingvogne & campingbiler, som ikke er så komplekse som f.eks. trikes & lastvognstog, beholdes i det nuværende syn steders kompetence regi, med mulighed for at tilvælge teknisk tjeneste, såfremt den enkelte bruger ønsker det. Det er vores erfaring, at synsstederne klarer denne opgave i dag uden de store udfordringer, og man derved kan sikre servicen til erhvervet.

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen



Pia Nielsen

Camping Outdoor Danmark

Amagertorv 9,2.

DK-1160 København K

Tlf: 36 14 04 57

**Fakta:** Camping Outdoor Danmark er en sammenslutning af fabrikanter, importører, forhandlere og udlejere af telte, trailere, campingvogne, autocampere, leverandører af forskellige former for tilbehør, finansieringsselskaber samt campingpladser.



Transport- og Boligministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Taastrup, 22. januar 2020

Fremsendt pr. e-mail: trm@trm.dk

**Vedr. j. nr. 2019-4815; Høring over forslag til lov om ændring af synsloven (ny køreteknisk godkendelsesproces).**

---

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høringsmateriale.

Dansk Bilbrancheråd skal afslutningsvist bifalde, at der – som foreslået i pkt. 7; ny § 2, stk. 1, indføres en selvstændig bemyndigelse til at flytte ændringer af synspåkrævede køretøjer til ministerielt niveau. Dansk Bilbrancheråd ønsker at få indført periodesyn på alle påhængskøretøjer med bremses; dvs. over 750 kg. totalvægt, hvilket rådet vurderer som værende af afgørende færdselssikkerhedsmæssig betydning.

Branchens aktører finder det fuldstændig uforståeligt, at eksempelvis tempo-100-køretøjer skal til periodesyn hvert 2. år, blot fordi de må køre 20 km. stærkere i timen. Det savner ganske enkelt logik.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd

**Erik S. Rasmussen**  
Direktør, advokat  
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

22. januar 2020

**Bemærkninger til Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces)  
j.nr. 2019-4815**

Dansk Erhverv modtog ovennævnte høring den 17. december 2019.

Efter gennemlæsning har vi intet at bemærke.

Med venlig hilsen



**Christoffer Greenfort**  
Chefkonsulent

Transport & Infrastruktur

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

20. januar 2020

J.nr. 2019-11-0332  
Dok.nr. 171682  
Sagsbehandler  
Nikolaj Niss Rohde

Sendt til [amk@TRM.dk](mailto:amk@TRM.dk)  
Cc: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

---

## Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Godkendelse af motorkøretøjer, tekniske tjenester m.v.)

**Datatilsynet**  
Borgergade 28, 5.  
1300 København K  
T 3319 3200  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[datatilsynet.dk](http://datatilsynet.dk)  
CVR 11883729

Ved brev af 17. december 2019 har Transport – og Boligministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til lovforslag.

Datatilsynet har noteret, at Transport – og Boligministeriet i de almindelige bemærkninger til ovennævnte forslag vurderer forholdet til databeskyttelseslovgivningen.

Datatilsynet bemærker, at følgende fremgår af de almindelige bemærkninger:

”Efter artikel 28, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesforordningen) skal en databehandlers behandling af personoplysninger være reguleret af en kontrakt eller andet retligt bindende dokument i henhold til EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som fastsætter genstand for og varigheden af behandlingen, behandlingens karakter og formål, typer af personoplysninger og kategorierne af de registrerede samt den dataansvarliges forpligtelser og rettigheder. Den databehandling, som synsvirksomhederne foretager på vegne af Færdselsstyrelsen i forhold til de indberettede personoplysninger i dokumentportalen kræver derfor som udgangspunkt en databehandlertale.”

Det fremgår yderligere af de almindelige bemærkninger, at:

”Bemyndigelsen forventes udmøntet i en bekendtgørelse inden for rammerne af de krav til databehandlertaler, der fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 28. Den foreslåede ordning vil herved kunne videreføre den administrative lettelse, at databeskyttelseslovgivningens krav til en retlig regulering af databehandlers behandling fortsat vil være løftet ved lovgivningen, så Færdselsstyrelsen også fremadrettet undgår selv at skulle indgå individuelle (enslydende) databehandlertaler med synsvirksomheder som databehandler.”

Datatilsynet skal henlede opmærksomheden på, at databeskyttelsesforordningens artikel 28, stk. 3, fastsætter en række minimumskrav til indholdet af en kontrakt eller et andet retligt dokument i henhold til EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret. Kontrakten skal være bindende for databehandleren og skal fastsætte genstanden for og varigheden af behandlingen, behandlingens karakter og formål, typen af personoplysninger og kategorierne af registrerede og den dataansvarliges forpligtelser og rettigheder.



Kontrakten eller det andet retlige dokument skal efter databeskyttelsesforordningens artikel 28, stk. 3, litra – h, endvidere fastsætte navnlig, at databehandleren:

- a) kun må behandle personoplysninger efter dokumenteret instruks fra den dataansvarlige, herunder for så vidt angår overførsel af personoplysninger til et tredjeland eller en international organisation, medmindre det kræves i henhold til EU-ret eller medlemsstaternes nationale ret, som databehandleren er underlagt; i så fald underretter databehandleren den dataansvarlige om dette retlige krav inden behandling, medmindre den pågældende ret forbyder en sådan underretning af hensyn til vigtige samfundsmæssige interesser,
- b) sikre, at de personer, der er autoriseret til at behandle personoplysninger, har forpligtet sig til fortrolighed eller er underlagt en passende lovbestemt tavshedspligt,
- c) iværksætter alle foranstaltninger, som kræves i henhold til databeskyttelsesforordningens artikel 32
- d) opfylder de betingelser, der er omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 28, stk. 2 og 4, for at gøre brug af en anden databehandler
- e) under hensyntagen til behandlingens karakter, så vidt muligt bistår den dataansvarlige ved hjælp af passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger, med opfyldelse af den dataansvarliges forpligtelse til at besvare anmodninger om udøvelsen af de registreredes rettigheder
- f) bistår den dataansvarlige med at sikre overholdelse af forpligtelserne i medfør af databeskyttelsesforordningens artikel 32-36 under hensyntagen til behandlingens karakter og de oplysninger, der er tilgængelige for databehandleren,
- g) efter den dataansvarliges valg sletter eller tilbageleverer alle personoplysninger til den dataansvarlige, efter at tjenesterne vedrørende behandling er ophørt, og sletter eksisterende kopier, medmindre EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret foreskriver opbevaring af personoplysningerne, og
- h) stiller alle oplysninger, der er nødvendige for at påvise overholdelsen af kravene i databeskyttelsesforordningens artikel 28, til rådighed for den dataansvarlige og giver mulighed for og bidrager til revisorer, herunder inspektioner, der foretages af den dataansvarlige eller en anden revisor, som er bemyndiget af den dataansvarlige.

For så vidt angår første afsnit af litra h, underretter databehandleren omgående den dataansvarlige, hvis en instruks efter databehandlerens mening er i strid med databeskyttelsesforordningen eller databeskyttelsesbestemmelser i anden EU-ret eller medlemsstaternes nationale ret.

Datatilsynet understreger, at det er forudsætning, at kontrakten eller det retlige dokument som minimum opfylder (alle) ovenstående krav.

Datatilsynet skal henlede opmærksomheden til tilsynets hjemmeside, hvor der under emnefeltet vejledninger findes en skabelon til en standard-databehandleraftale. Det er ikke et krav, at en databehandleraftale er identisk med Datatilsynets skabelon, men det er en forudsætning for databehandleraftalens gyldighed, at de ovenstående krav indgår i det retlige dokument.

Datatilsynet forudsætter derudover, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven iagttages i forbindelse med enhver behandling af personoplysninger foranlediget af lovforslaget.

Kopi af dette brev er sendt til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.



Med venlig hilsen  
Nikolaj Niss Rohde

Til Transport- og Boligministeriet

Dato: 22. januar 2020

Høringssvar (j. nr. 2019-4815) til:

**Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køretøjsteknisk godkendelsesproces)**

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at give vores bemærkninger til det fremsendte forslag til ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer jf. LBK nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer ("Synsloven").

Vi bemærker indledningsvist, at ændringerne i hovedsagen angår processerne vedrørende godkendelse af køretøjer og tekniske tjenester m.v. som følge af, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF pr. 1. september 2020 skal udgøre det retlige grundlag for godkendelse af køretøjer.

Som danske repræsentanter for bilfabrikanterne tager vores bemærkninger til ændringerne i Synsloven, primært udgangspunkt i forordning (EU) 2018/858.

Vi forholder os således ikke til de allerede gældende ændringer i processerne vedrørende godkendelse af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler samt landbrugs- og skovbrugstraktorer.

De Danske Bilimportører har følgende bemærkninger til lovforslaget:

**Bemærkninger til § 1, nr. 5 ("Godkendelse af nye køretøjer m.v."):**

Overordnet bakker vi op om forordning 2018/858 og målsætningerne om: "*at forbedre håndhævelsen af rammen for typegodkendelse af køretøjer ved at harmonisere og forbedre de procedurer for typegodkendelse og produktionens overensstemmelse, som anvendes af medlemsstaternes myndigheder og tekniske tjenester,*" (jf. punkt 4 i forordningens EØS-relevante tekst).

Vi anerkender også at formålet med at erstatte direktiv 2007/46/EF med forordning 2018/858 er at styrke harmoniseringen af processerne for godkendelse af køretøjer på tværs af EU-medlemslandene.

Vi finder det dog også vigtigt, at forordningen ikke giver anledning til "overimplementering" - uagtet forordningens sigte om (total-)harmonisering af processerne for godkendelse af køretøjer.

Det er således formålet med direktivet at forbedre egnetheden af – men ikke fuldstændigt udelukke - alternative godkendelsesordninger. Dette gælder særligt national godkendelse af små serier og nationale individuelle godkendelser af køretøjer jf. forordningens artikel 45.

Forbedringen skal således ske under hensyn til at sikre en *"passende fleksibilitet for niche-markeder og små og mellemstore virksomheder, dog uden at forvride de lige konkurrencevilkår"* (jf. punkt 4 i den EØS-relevante tekst).

Med hensyn til fleksibilitet i kraft af alternative godkendelsesordninger følger det desuden af punkt 47 i forordningens EØS-relevante tekst:

*".... Det er lige så vigtigt at specificere en alternativ ordning for godkendelse af individuelle køretøjer, navnlig for at give tilstrækkelig fleksibilitet i forbindelse med godkendelse af køretøjer, der opbygges i flere etaper."*

Det betyder i vores øjne, at der ved ændringerne i Synsloven skal tages hensyn til den fleksibilitet, som Artikel 45 i forordning 2018/858 tillader de enkelte medlemslande med hensyn til at opretholde alternative godkendelsesordninger for så vidt angår:

- National typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen. (Jf. udkastets forslag til § 1 a, nr. 3).
- National individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen. (Jf. udkastets forslag til § 1 a, nr. 4)

Særligt for så vidt angår nationale individuelle godkendelser af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt af komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer bør de foreslåede ændringer i Synsloven udnytte fleksibiliteten i Artikel 45 ved:

- At opretholde de eksisterende procedurer for godkendelse ved registreringssyn – eller ved;
- At udnytte mulighederne i forordningen til evt. at Færdselsstyrelsen selv godkender virksomheder til at fungere som tekniske tjenester med begrænset kompetence til at foretage test og prøvning for at verificere køretøjers overensstemmelse med relevante tekniske krav med henblik på at opnå individuel national godkendelse.
- At sikre passende overgangsordninger / frister for overgang fra godkendelse ved registreringssyn til godkendelse via tekniske tjenester.

Ovenstående kan efter vores mening fuldt ud tilgodeses med henvisning til forordningens artikel 45, der netop giver netop mulighed for at opretholde en alternativ godkendelsesprocedure for nationale individuelle godkendelser af konkrete køretøjer.

Den nationale typegodkendende myndighed kan således acceptere og (straks) udstede *"en national individuel godkendelsesattest (G-erklæring) for et køretøj, hvis køretøjet svarer til den beskrivelse, der er vedlagt ansøgningen, og opfylder de relevante tekniske krav"* (Artikel 45, 5).

Denne proces kan gennemføres på stort set de samme betingelser, som der er gældende i dag for godkendelse af individuelle køretøjer ved G-erklæring.

#### Vedrørende tekniske tjenester (udkastets forslag til § 1 f.):

Det fremgår af udkastets forslag til § 1 f, at registreringssyn ikke længere skal være en del af godkendelsesprocessen. Forud for godkendelsen skal en teknisk tjeneste verificere, at motorkøretøjet m.v. opfylder de relevante tekniske krav.

Her giver forordningen imidlertid også mulighed for, at den typegodkendende myndighed (Færdselsstyrelsen) selv udpeger tekniske tjenester med aktiviteter, der er begrænset til nationale individuelle godkendelser – uden at disse skal gennemgå en fuldstændig akkreditering via det nationale akkrediteringsorgan, DANAK.

Vi anbefaler således, at Færdselsstyrelsen ved fastsættelsen af reglerne om udpegelse af tekniske tjenester (jf. forslaget § 1, stk. 2) tager muligheder i forordningens artikel 73 i betragtning.

Her fremgår det, at Færdselsstyrelsen har mulighed for at selv at foretage vurderingen af den ansøgende tekniske tjeneste i stedet for det nationale akkrediteringsorgan – også uden at der udpeges et fælles vurderingshold jf. artikel 73, stk. 4. Det fremgår således af artikel 73, stk. 5 at:

*"I de tilfælde, hvor vurderingen foretages af den typegodkendende myndighed, der udpeger tekniske tjenester, der ansøger om at udføre prøvninger udelukkende for nationale individuelle godkendelser af køretøjer i overensstemmelse med artikel 45, er den typegodkendende myndighed i den medlemsstat, hvor den ansøgende tekniske tjeneste har anmodet om at blive udpeget, undtaget fra forpligtelsen til at udpege et fælles vurderingshold. De tekniske tjenester, der udelukkende kontrollerer den korrekte montering af komponenter i klasse O1 og O2, er også undtaget fra vurderingen."*

I praksis kunne dette evt. gennemføres ved, at Færdselsstyrelsen godkender udvalgte synshaller til at udføre prøvninger udelukkende for nationale individuelle godkendelser af køretøjer i overensstemmelse med artikel 45. Alternativt kunne denne mulighed evt. også gælde for visse prøvningsinstanser.

#### **Øvrige bemærkninger til de enkelte bestemmelser:**

##### Til forslaget § 1, nr. 3 (definition af nye køretøjer):

Her bemærker vi, at der til definitionen af nye motorkøretøjer henvises til forordning 2018/858 i bemærkningerne til lovforslaget enkelte bestemmelser. Det kunne overvejes at henvise til forordningen definitioner direkte i lovteksten.

##### Til forslaget § 1, 5 (definition af omsætning / ibrugtagning):

Det samme gælder definitionen af henholdsvis "omsætning" og "ibrugtagning". Umiddelbart synes kun ibrugtagning og, mere specifikt, registrering at fordrer godkendelse i form af f.eks. en individuel national godkendelse.

Med den foreslåede formulering i § 1 a kan der være tvivl om ukomplette køretøjer og køretøjer uden typegodkendelse, men som senere skal ombygges / opbygges og godkendes individuelt ved G-erklæring, fortsat vil kunne sælges (omsættes) af en mellem importører, forhandlere og slutbrugere.

##### Til § 2, nr. 1: Ophævelsen af § 68 d i Færdselsloven:

Bestemmelsen bør evt. genovervejes og revideres, hvis prøvningsinstanser skal kunne tildeles en rolle som tekniske tjenester til brug for nationale individuelle godkendelser. (Se yderligere bemærkninger til § 3 nedenfor).

##### Til § 1, nr. 13-14 (Digital kommunikation m.v.):

Med lovforslaget skal transportministeren kunne fastsætte de nærmere regler om digital kommunikation, herunder anvendelsen af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el. lignende, som skal gælde for de foreslåede godkendelsesprocedurer via tekniske tjenester.

Det fremgår også af bemærkningerne i lovforslaget, at Virk.dk for nuværende ikke kan håndtere de krævede datamængder og at Virk.dk ikke ses som en hensigtsmæssig platform herfor. I stedet arbejdes der på at udvikle et IT-system, som kan håndtere de store datamængder, der er forbundet med ansøgning om godkendelse af køretøjer m.v. eller udpegelse som teknisk tjeneste.

Set i det lys forekommer det urealistisk og til dels ”bekymrende”, at Færdselsstyrelsen forventer, at udviklingen af nyt IT-system kun vil have omkostninger på omkring 300.000 kr.

Vi mener at dette budget er meget lavt for et nyudviklet system og er betænkelige ved, hvor meget systemet hjælper branchen i forhold til dokumentationskravet for nationale individuelle godkendelser. Det kunne godt se ud til, at der opstår et stort dokumentationskrav fremadrettet.

Ifølge vores oplysninger har flere aktører i branchen udtrykt bekymring for, hvorvidt dokumentation og erklæringer kan gemmes på en fornuftig måde, eller om de kan få stort manuelt arbejde hermed. De har derfor kontaktet De Danske Bilimportører og DBI IT med henblik på muligheden for at integrere ny og national dokumentation med det eksisterende site motorregister.dk, som allerede opsamler CoC-data for næsten alle køretøjer i Danmark.

Vi henstiller derfor til, at Færdselsstyrelsen indtænker muligheden for, at private aktører kan interagere med det nye/videreudviklede it-system via API, som det er sket hidtil med eTys og DMR, samt at indgå i en konstruktiv dialog med branchen om at få specificeret de kommende dokumentationskrav i god tid.

### **Konklusioner og bemærkninger til lovforslaget § 3 (ikrafttræden m.v.):**

Vi konkluderer, at det foreliggende udkast til forslag til lov om ændring af synsloven giver mulighed for at fastholde alle de eksisterende regler, der er delegeret til og kan fastsættes nærmere af Transportministeren / Færdselsstyrelsen.

Der står således i lovforslagets § 3, stk. 2:

*”Regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016 og § 1 i lov nr. 15 af 21. november 2019, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.”*

Dermed giver lovforslaget vide rammer for at ophæve eller erstatte disse regler løbende under hensyn til bestemmelserne i forordning 2018/858.

Dette gælder således også udkastets forslag til § 1 f, stk. 2 om, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester samt alle evt. ændringer i den eksisterende bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretninger og udstyr (DfK)

Vi mener, at dette betyder, at de eksisterende godkendelsesprocedurer for nationale – og som minimum individuelle nationale godkendelser – i vid udstrækning kan opretholdes efter den 1. september 2020 jf. forordningen artikel 73.

Kun for egentlige EU-typegodkendelser vil der skulle kræves test og prøvninger via tekniske tjenester med fuld akkreditering af DANAK. For de tekniske tjenester, der udelukkende skal beskæftige sig med nationale individuelle godkendelser, vil Færdselsstyrelsen kunne fastsætte reglerne for udpegelsen af disse uden at de skal akkrediteres via DANAK.

Som repræsentanter for bilfabrikanterne er vi som bemærket indledningsvist positivt indstillet overfor en styrket harmonisering af processerne for godkendelse af køretøjer på tværs af EU-medlemsstaterne – særligt når det gælder processerne for opnåelse af EU-typegodkendelse via tekniske tjenester.

Vi anerkender dog også særligt den danske opbyggerbranches bekymringer for så vidt angår tidsperspektivet for og omkostningerne ved tilvejebringelsen af tekniske tjenester i Danmark. Der findes således for nuværende ingen akkrediterede tekniske tjenester i Danmark,

og det anses for urealistisk at der kan udpeges at passende udbud af disse inden den 1. september 2020.

Branchen er en vigtig del af leverandørkæden for vores medlemmer – især for importørerne af tunge køretøjer. De ændrede regler kan således få betydning for alle de køretøjer fra vore medlemmer der hidtil er blevet godkendt ved registreringssyn. Det gælder f.eks.:

- Køretøjer (f.eks. varebiler) der ombygges med installationer m.v. der kræver godkendelse ved registreringssyn.
- Køretøjer (især tunge) der opbygges med specialopbygninger og lignende til særlige formål.
- Køretøjer der er uden typegodkendelse og som skal godkendes ved G-erklæring.

Derfor ser vi også et behov for, at forordningens muligheder for alternative godkendelsesprocedurer til nationale godkendelser udnyttes bedst muligt.

Det betyder ikke, at de eksisterende godkendelsesprocedurer for nationale individuelle godkendelser skal eller bør opretholdes uændrede og at registreringssyn til brug for godkendelse af disse skal opretholdes. Vi støtter generelt en opstramning af godkendelsesprocedurerne, som det er hensigten med forordning 2018/858 og de foreslåede ændringer til Synsloven.

Hvis kravet om godkendelse via akkrediterede tekniske tjenester fastholdes uændret, uanset om der er tale om EU-typegodkendelser eller nationale individuelle godkendelser, mener vi dog alligevel, at der er gode muligheder for at sikre en tilstrækkelig overgangsperiode, efter som eksisterende regler forbliver i kraft, indtil de ophæves jf. lovforslagets § 3, stk. 2.

Venlig hilsen

Ole Kirkelund  
Chefkonsulent



De Danske Bilimportører  
Rådhuspladsen 16  
1550 København V



---

**Til:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Cc:** TRM Amalie Kipp (amk@TRM.dk)  
**Fra:** Flemming Horn Nielsen (flemming@horn-nielsen.dk)  
**Titel:** Journalnummer 2019-4815: Kommentarer vedr. høring om forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces)  
**Sendt:** 21-01-2020 09:41:37

Kære Amalie Kipp

På vegne af DSRA (Danish Street Rod Association) vil vi gerne takke for, at vi får mulighed for at kommentere på dette materiale, som er sendt i offentlig høring. Vores kommentarer vedrører kun ombygning af ibrugtagne biler, og vi har således udeladt at kommentarer på øvrige forhold.

Det er vores anbefaling, at lovforslaget ikke vedtages i sin nuværende form.

De udsendte materialet kan være svært at forstå for en interesseorganisation som os. Vi har ikke de juridiske kompetencer, som Færdselsstyrelsen råder over, og har forsøgt på bedste vis at gennemgå og kommentere materialet.

Helt overordnet set, er vi meget bekymret for dette forslag, som vi mener, er en unødvendig overimplementering af EU forordning nr. 858/2018, og som rammer uhensigtsmæssigt vores nuværende regler omkring nationale individuel godkendelse af ombyggede ibrugtagne biler. Vores hovedbekymringer vedrører flg:

### **1. Bortfald af VOSAK – herunder især 18.04 og 18.05**

Som vi læser materialet, vil §68, D i Færdselsloven falde bort, og med det også Bekendtgørelse 594 og 493 af 26/4 2019, hvilket igen betyder, at detailforskrifterne og dermed "Vejledningen om Syn af Køretøjer", November 2019, også bortfalder. Vi mener, at det er utroligt uheldigt, hvis vejledningens afsnit 18.04 (Replica-biler) og 18.05 (Ombyggede biler og motorcykler) udgår. Især sidstnævnte har vi i samarbejde med Færdselsstyrelsen brugt utrolig mange kræfter på de seneste par år, og har her fået skabt et fornuftigt og ansvarsfuldt nationalt redskab for sådanne biler. Og husk på, at disse regler stammer helt tilbage fra 1987, hvor vi allerede dengang så et behov for nationale regler.

Disse regler har virket fornuftigt og hensigtsmæssigt i mange år, og vi vil gerne på det kraftigste opfordre til, at de bibeholdes. Faktisk har vores søsterorganisation i Tyskland bedt om en oversættelse af reglerne, og de er nu i Tyskland i færd med at foreslå tilsvarende nationale regler. Og som EU reglerne er nu, kan de ikke løfte opgaven for borgerne. Vi må og skal bibeholde vores nationale regler for ombyggede ibrugtagne biler.

Det skal tilføjes, at forordning 858/2018, artikel 45, afsnit 1, netop tillader individuelle nationale godkendelser, såfremt der er "pålagt relevante alternative krav". Detailforskrifterne og "Vejledning om Syn af Køretøjer" jo er et glimrende dokumenter til at håndtere dette.

### **2. Prøvningslaboratorier burde stadig kunne håndtere individuelle godkendelser**

Ifølge forordning 858/2018, artikel 44 samt tillæg 2 til del 1 til bilag II (med særligt fokus på afsnit 2.3.b), er der jo slet ikke krav om, at individuelle godkendelser skal udføres af en akkrediteret Teknisk Tjeneste. Prøvningsrapporten skal alene opfylde kravene punkt 5.10.2 i standard EN ISO/IEC 17025: 2005, hvilket jo svarer til det krav, som Færdselsstyrelsen i dag har til certificering af Prøvningsinstanser. Selvfølgelig kan arbejdet sagtens udføres af en Teknisk Tjeneste, men for området omkring nationale individuelle godkendelser, bør der ikke være krav om akkreditering. Vi opfordrer i særlig grad til, at Færdselsstyrelsen er opmærksomme på dette. Vi forstår godt, at det er besnærende for Færdselsstyrelsen at ensrette reglerne mht brug af og krav til Tekniske Tjenester, men det er altså en ganske voldsom ændring for de nationale regler, med høje omkostninger (se nedenfor) og meget administration til følge. Med andre ord, er vi rigtig kede af, at et system/regelsæt som til dato har fungeret fint, nu ændres til ulempe for borgerne, uden en egentlig grund andet end ensretning.

### **3. Nye høje omkostninger for borgerne**

Hvis lovudkastet bliver vedtaget, som det er formuleret i dette udkast, bliver det dyrt for borgerne – meget dyrt. Vi rammes på to områder mht omkostninger:

- Udgiften til akkreditering af Tekniske Tjenester inden områderne omkring ombygning af ibrugtagne køretøjer bliver voldsom høj (i størrelsesordenen 1 mill kr for de Tekniske Tjenester, som ønsker at blive akkrediteret inden for disse områder). Og der er kun relativ få kunder (ibrugtagne ombyggede biler), til at betale dette. De dialoger, som vi forstår,

der har været med Danark, giver os langt fra ro i maven til, at dette lander på et pragmatisk og fornuftigt leje. Desuden, vil Tekniske Tjenester formodentligt have svært ved at se et fornuftigt forretningsgrundlag inden for disse biler, hvorfor vi med stor sandsynlighed kommer i en situation, hvor Tekniske Tjenester slet ikke kan eller vil være i stand til at hjælpe os.

- Udgiften til den individuelle sagsbehandling i Færdselsstyrelsen ifm synsprocessen. Ikke kun til at dække de direkte omkostninger, ved de mange medarbejdere, som Færdselsstyrelsen skal have ansat til at opfylde sine forpligtelser i hht lovudkastet, men også indirekte omkostninger til f.eks. et nyt IT system. Som lovudkastet er lige nu, aner vi ikke hvor slemt dette bliver, men det vil formodentligt være tale om flere tusinde kr.

At få godkendt en ombygget bil i Danmark i dag, er i forvejen eksorbitant dyrt sammenlignet med andre EU lande. Vores medlemmer betaler i dag typisk 30-40.000 kr. pr bil. At skulle se frem til en voldsom stigning i disse omkostninger, vil med stor sandsynlighed slå vores elskede hobby ihjel. Og helt uden en saglig grund. Man kan også frygte, at nogle borgere vil føle sig presset til omgå reglerne, og ikke få synet sit køretøj på ansvarlig vis, hvilket i sidste ende kan bringe færdselssikkerheden i fare.

Vi håber, at I vil tage vores kommentarer til efterretning. Såfremt der er ønske/behov for afklaring/præcision af vores kommentarer, står vi naturligvis gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Morten Jønsson - Formand for DSRA

Flemming Horn Nielsen – Myndighedskontaktperson for DSRA

**Transport og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K**

Deres ref.: 2019-4815

Vor ref. OHO/fba

Dato: 22.01.2020

## **Høringssvar til høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køretekhnisk godkendelsesproces)**

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring, og vi ser mange fordele ved en større standardisering, højere kvalitet, større og bedre mulighed for eksport og import af rulende materiel på tværs af landegrænser samt hurtigere ibrugtagning.

DTL-Danske Vognmænd har dog også mange medlemmer, der opererer inden for nicher, og som har en meget fleksibel vognpark med stor anvendelighed. Derved er de pågældende medlemsvirksomheder i stand til hurtigt at tilpasse køretøjerne til forskellige opgaver, og derfor er det vigtigt, at det også i fremtiden vil kunne lade sig gøre at få bygget køretøjerne efter vognmandens individuelle ønsker. Det betyder, at der til visse segmenter ikke bygges ladopbygninger og påhængsvogne i hverken store eller mellemstore serier, og det er derfor vigtigt, at det fortsat kan lade sig gøre at godkende enkelte køretøjer inden for acceptable økonomiske rammer, så vognmanden fortsat kan anskaffe sig materiel med store anvendelighed for ikke at tabe konkurrenceevne.

DTL-Danske Vognmænd mener også, at implementeringen af et nyt regelsæt bør ske over en periode på mindst to år, fordi det ikke er usædvanligt, at der går op mod to år, fra at en vognmand fx tager de indledende tiltag til at købe en ny lastvogn med en stor kran eller lignende specialiseret opbygning, til køretøjet står klar til at rykke ud til den første opgave. Derfor er branchen nødt til at kende regelsættet mindst to år ud i fremtiden, så der kan tages højde for eventuelle nye krav til dokumentation og godkendelsesprocedurer.

### **Undtagelser må videreføres**

For visse typer af transportmateriel, vil det ikke være muligt at følge alle EU-reglerne ved godkendelse, og derfor må undtagelserne videreføres. Det være sig regler om fjernlys, maksimalhøjde, hvor vi har 4,10 m i Danmark, bogielift og regler for blokvogne.

Danske vognmænd kan ikke nøjes med de begrænsninger, der er ved en EU-typegodkendt bogielift, hvor de snævre anvendelsesmuligheder ganske enkelt vil medføre at de medlemmer, som kører i de nordlige nabolande vil være nødt til at lukke deres virksomheder om vinteren. En bogielift på en treakslet lastvogn med en drivaksel i en tung vogntogskombination vil ikke kunne klare udfordringerne ved vinterkørsel med en bogielift, der er begrænset til maks. 30 % løfteevne og udelukkende anvendelse ved meget lav hastighed. En overgang til lastvogne med træk på flere aksler vil betyde større investeringer ved indkøb, samt større

driftsomkostninger og lavere lastevne, alt sammen forhold der vil forringe konkurrenceevnen og i sidste ende vil det betyde nedlægning af virksomheder og arbejdspladser.

Det samme gælder for tunge blokvognstrækkere, hvis de bliver begrænset af en EU-regel om parkeringsbremsen, vil det ikke længere være muligt at få leveret en blokvognstrækker, der kan indgå i en blokvognskombination på over 140 tons, hvilket er langt under dagens muligheder, og det vil også betyde et farvel til danske særgodstransportører.

DTL-Danske Vognmænd er også nødt til at vide, hvordan man er stillet med store kranvogne med frontmonterede støtteben og med flere aksler. De alsidige og smidige kranlastvogne er med til at service bl.a. bygge og anlægsbranchen hver eneste dag. Ligeledes bør reglen med tilladt totalhøjde på 4,10 m også videreføres.

DTL-Danske Vognmænd ønsker derfor at pege på den alternative vision/model, som Dansk Bilbrancheråd har lagt frem til den af Færdselsstyrelsen, tekstnære, fuldstændige implementering af forordning nr. 858/2018, samt forordning nr. 167 og 168 fra 2013, der er tilpas fleksibelt til, at køretøjer til brug i Danmark fortsat kan godkendes uden inddragelse af Tekniske Tjenester.

Venlig hilsen

DTL-Danske Vognmænd  
Finn Bjerremand

---

**Til:** TRM Amalie Kipp (amk@TRM.dk)  
**Cc:** Transportministeriet (trm@trm.dk)  
**Fra:** Tobias Rose (cadillac.60@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr.: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer  
**E-mailtitel:** Høringssvar vedr.: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 577731)  
**Sendt:** 21-01-2020 18:43:10

Kære Amalie Kipp ([amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk))

På vegne af DSRA (Danish Street Rod Association) samt FDA (Forenede Danske Amerikanerbilklubber) vil vi gerne takke for, at vi får mulighed for at kommentere på dette materiale, som er sendt i offentlig høring. Vores kommentarer vedrører kun ombygning af ibrugtagne biler, og vi har således udeladt at kommentarer på øvrige forhold.

Det er vores KLARE anbefaling, at lovforslaget ikke vedtages i sin nuværende form.

De udsendte materialet er noget svært at forstå for en interesseorganisation som os. Vi har ikke de juridiske kompetencer, som Færdselsstyrelsen råder over, og har forsøgt på bedste vis at gennemgå materialet.

Helt overordnet set, er vi meget bekymret for dette forslag, som vi mener, er en unødvendig overimplementering af EU forordning nr. 858/2018, og som rammer uhensigtsmæssigt vores nuværende regler omkring nationale individuel godkendelse af ombyggede ibrugtagne biler. Vores hovedbekymringer vedrører flg:

### **1. Bortfald af VOSAK – herunder især 18.04 og 18.05**

Som vi læser materialet, vil §68, D i Færdselsloven falde bort, og med det også Bekendtgørelse 594 og 493 af 26/4 2019, hvilket igen betyder, at detailforskrifterne og dermed "Vejledningen om Syn af Køretøjer", November 2019, også bortfalder. Vi mener, at det er utroligt uheldigt, hvis vejledningens afsnit 18.04 (Replica-biler) og 18.05 (Ombyggede biler og motorcykler). Især sidstnævnte har vi i samarbejde med Færdselsstyrelsen brugt utrolig mange kræfter på de seneste par år, og har her fået skabt et fornuftigt og ansvarsfuldt nationalt redskab for sådanne biler. Og husk på, at disse regler stammer helt tilbage fra 1987, hvor vi allerede dengang så et behov for nationale regler.

Disse regler har virket fornuftigt og hensigtsmæssigt i mange år, og vi vil gerne på det kraftigste opfordre til, at de bibeholdes. Faktisk har vores søsterorganisation i Tyskland bedt om en oversættelse af reglerne, og de er nu i Tyskland i færd med at forslå tilsvarende nationale regler. Og som EU reglerne er nu, kan de ikke løfte opgaven for borgerne. Vi må og skal bibeholde vores nationale regler for ombyggede ibrugtagne biler.

Det skal tilføjes, at forordning 858/2018, artikel 45, afsnit 1, netop tillader individuelle nationale godkendelser, såfremt der er "pålagt relevante alternative krav". Detailforskrifterne og "Vejledning om Syn af Køretøjer" jo er et glimrende dokumenter til at håndtere dette.

I øvrigt kan en ombygget ibrugtagen bil jo slet ikke følge EU reglerne, idet der findes en egentlig fabrikant, og ombyggeren kan jo ikke pålægges fabrikantansvar som defineret i forordningen.

### **2. Prøvningslaboratorier burde stadig kunne håndtere individuelle godkendelser**

Ifølge forordning 858/2018, artikel 44 samt tillæg 2 til del 1 til bilag II (med særligt fokus på afsnit 2.3.b), er der jo slet ikke krav om, at individuelle godkendelser skal udføres af en akkrediteret Teknisk Tjeneste. Prøvningsrapporten skal alene opfylde kravene punkt 5.10.2 i standard EN ISO/IEC 17025: 2005, hvilket jo svarer til det krav, som Færdselsstyrelsen i dag har til certificering af Prøvningsinstanser. Selvfølgelig kan arbejdet sagtens udføres af en Teknisk Tjeneste, men for området omkring nationale individuelle godkendelser, bør der ikke være krav om akkreditering. Vi opfordrer i særlig grad til, at Færdselsstyrelsen er opmærksomme på dette. Vi forstår godt, at det er besnærende for Færdselsstyrelsen at ensrette reglerne mht brug af og krav til Tekniske Tjenester, men det er altså en ganske voldsom ændring for de nationale regler, med høje omkostninger (se nedenfor) og meget administration til følge. Med andre ord, er vi rigtig kede af, at et system/regelsæt som til dato har fungeret fint, nu ændres til ulempe for borgerne, uden en egentlig grund andet end ensretning.

### **3. Nye høje omkostninger for borgerne**

Hvis lovudkastet bliver vedtaget, som det er formuleret i dette udkast, bliver det dyrt for borgerne – meget dyrt. Vi rammes på to områder mht omkostninger:

- Udgiften til akkreditering af Tekniske Tjenester inden områderne omkring ombygning af ibrugtagne køretøjer bliver

voldsom høj (størrelsesordenen 1 mill kr for de Tekniske Tjenester, som ønsker at blive akkrediteret inden for disse områder). Og der er kun relativ få kunder (ibrugtagne ombyggede biler), til at betale dette. De dialoger, som vi forstår, der har været med Danark, giver os langt fra ro i maven til, at dette lander på et pragmatisk og fornuftigt leje. Desuden, vil Tekniske Tjenester formodentligt have svært ved at se et fornuftigt forretningsgrundlag inden for disse biler, hvorfor vi med stor sandsynlighed kommer i en situation, hvor Tekniske Tjenester slet ikke kan eller vil være i stand til at hjælpe os.

- Udgiften til den individuelle sagsbehandling i Færdselsstyrelsen ifm synsprocessen. Ikke kun til at dække de direkte omkostninger, ved de mange medarbejdere, som Færdselsstyrelsen skal have ansat til at opfylde sine forpligtelser i hht lovudkastet, men også indirekte omkostninger til f.eks. et nyt IT system. Som lovudkastet er lige nu, aner vi ikke hvor slemt dette bliver, men det vil formodentligt være tale om flere tusinde kr.

At få godkendt en ombygget bil i Danmark i dag, er i forvejen eksorbitant dyrt sammenlignet med andre EU lande. Vores medlemmer betaler i dag typisk 30-40.000 kr. pr bil. At skulle se frem til en voldsom stigning i disse omkostninger, vil med stor sandsynlighed slå vores elskede hobby ihjel. Og helt uden en saglig grund. Man kan også frygte, at nogle borgere vil føle sig presset til omgå reglerne, og ikke få synet sit køretøj på ansvarlig vis, hvilket i sidste ende vil bringe færdselssikkerheden i fare

Med venlig hilsen  
På vegne af FDA og DSRA

Tobias Scheef Rose  
Mobil: 21630077



Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Sendt pr. e-mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

22-01-2020

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S19-7153

Ref: DBL/

**Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces), journalnummer 2019-4815**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Med nærværende forslag forslås en ny proces for godkendelse af nye køretøjer, der tager udgangspunkt i den godkendelsesprocedure, der følger af typegodkendelsesforordningen. FDM forstår forslaget således, at det er tanken, at godkendelsesproceduren vil være den samme, uanset hvilken godkendelse, der er tale om. Grundlæggende vil godkendelsesproceduren indeholde tre grundelementer: En fabrikant, en teknisk tjeneste, der afprøver køretøjet, og Færdselsstyrelsen, der som myndighed godkender køretøjet.

Godkendelsesproceduren foreslås også at gælde for nationale godkendelsesprocedurer, således at borgere etc. skal igennem sammen godkendelsesprocedure, herunder efterleve samme tekniske krav.

Ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt og miljømæssigt perspektiv er det positivt, at der sikres et mere enkelt og gennemskueligt regelgrundlag.

Samtidig bør det så vidt muligt sikres, at det stadig er praktisk og økonomisk overkommeligt at få godkendt enkeltkøretøjer, som fx nationalt ombyggede og opbyggede køretøjer som hobbykøretøjer etc.

FDM vil foreslå, at det overvejes om man kunne etablere en ordning efter finsk model, hvorefter der kan gives individuelle godkendelser for køretøjer, der er fremstillet nationalt, men hvor den individuelle godkendelse til gengæld kun er gyldig i godkendelseslandet.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)  
[www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)

Til: Transportministeriet (tm@tm.dk)  
Cc: Pia Saxild (PS@fbr.dk), Helen Amundsen (ha@fbr.dk), Vagn Jelsee (vj@fbr.dk)  
Fra: Helen Amundsen (ha@fbr.dk)  
Titel: SV: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer  
E-mailtitel: SV: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 577731)  
Sendt: 21-01-2020 11:57:04

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Transport- og Boligministeriets brev af 17. december 2019, J.nr. 2019-4815 vedr. høring om forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og har følgende bemærkninger.  
Forbrugerrådet Tænk støtter, at den endelig godkendelse af køretøjer nu skal overgå til færdselsstyrelsen, mens afprøvning og test skal foretages af en teknisk tjeneste. Det betyder, at der ikke længere er en sammenblanding af roller fx de synsvirksomheder, der både er godkendt som national prøvningsinstans og som også kontrollerer og godkender køretøjer, hvilket vi finder positivt. Vi finder det ligeledes positivt, at de tekniske tjenester, der delvist skal afløse de nationale prøvningsinstanser skal akkrediteres gennem DANAK.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsee Vicedirektør / Deputy Executive Director	Helen Amundsen Seniorrådgiver/Senior Technical Adviser
T +45 7741 7720 / M +45 2280 6106 / <a href="#">larsen.dk</a>	T +45 7741 7732 / M +45 2715 7431

Folketårde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K



-----Oprindelig meddelelse-----  
Fra: TM Amalie Kipp [mailto:am@TM.dk]  
Sendt: 17. december 2019 15:11  
Til: Arbejdstilsynet; Arriva (inkl. Vestbanen); Autobranchens Handels- og Industriforening; info@acr.dk; 'ai@asfaltindustrien.dk'; Info - Autobranchend danmark; post@bat.dk; brs@brs.dk; bil@di.dk; 'Ejner Larsen'; 'jj@dfac.dk'; Danmarks Motor Union; Dansk bilbrancheråd; Dansk Bilforhandler Union; 'info@dcu.dk'; Dansk Cyklist Forbund; info@danskervev.dk; Dansk Erhverv; Dansk Kørelærer-Union; dmh@danskmaskinhandel.dk; dtr; Dansk Transport og Logistik; Danske Biludlejere; db@db-dk.dk; Danske Handicaporganisationer; post@dnoge.dk; Danske motorcyklister; Danske Regioner; info@dasg.dk; Datatilsynet; 'info@bilimp.dk'; danak@danak.dk; dch@dch.dk; DI - Transport; db@db-dk.dk; DTU Transport; Dækbranchen Danmark; Erhvervsstyrelsen; Forbrugerrådet Tænk Høring; Forenede Danske Motorejere; Frie Danske Lastbilsvogetmand; Havarikommissionen; International Transport Danmark; Kommunernes Landsforening; hoering@lf.dk; dmh@danskmaskinhandel.dk; tn@ctc.dk; Michael D. Prince; kontor@ff.dk.dk; Motorhistorisk Samråd; Novia; NQW Trafik; info@Tmail.dk; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; Rådet for baredygtig Trafik; Rådet for Sikker Trafik; skad@skad.dk; Sikkerhedsstyrelsen; taxinævet; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; Transporterhvervets Uddannelser; Vejdirektoratet; per.mikkelsen@vbggroup.com; info@firstcar.dk; booking.limo2you@gmail.com; info@campingbranchen.dk; dhf@dhf-net.dk; info@kranforening.dk; chris@dkl.nu; sibbe@larsen.dk; frank@franksegall.dk; niels@rask-g.dk; formand@fda-biler.dk; jk@hfr-trailer.dk; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; motorst@motorst.dk; mail@slid.nu  
Emne: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 577731)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Se venligst vedlagte høringsbrev og udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Venlig hilsen

Amalie Kipp  
Fuldmægtig

Transport- og Boligministeriet  
Ministry of Transport and Housing  
Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 72267083  
am@tm.dk  
[https://url12.mailanyone.net/v1/?m=litrdB-0006LZ-6681=57e1b6828c-of\\_GIYPE6jMK1PNcSulJ48oonf0uv3\\_iRwWg8o\\_ihoPr54qE3fsONSLGjPacVppec3Dxbqie7zaRzT1A\\_QVRCp8Bxcps52t1lPKkwdCQvUnxK7yktETHa8tRvX23A35wqCEDMYQDF3vc5gyfMclG5g3kN90IXie0n3fqCVSKWfSYOoNuwCnaBv\\_RqLWuHuizi3wxjbjpmUosoIzK2WjJSTQjsDo5tHzfwj74A8ZVw;](https://url12.mailanyone.net/v1/?m=litrdB-0006LZ-6681=57e1b6828c-of_GIYPE6jMK1PNcSulJ48oonf0uv3_iRwWg8o_ihoPr54qE3fsONSLGjPacVppec3Dxbqie7zaRzT1A_QVRCp8Bxcps52t1lPKkwdCQvUnxK7yktETHa8tRvX23A35wqCEDMYQDF3vc5gyfMclG5g3kN90IXie0n3fqCVSKWfSYOoNuwCnaBv_RqLWuHuizi3wxjbjpmUosoIzK2WjJSTQjsDo5tHzfwj74A8ZVw;)



Transport- og Boligministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Taastrup, 22. januar 2020

Fremsendt pr. e-mail: trm@trm.dk

**Vedr. j. nr. 2019-4815; Høring over forslag til lov om ændring af synsloven (ny køreteknisk godkendelsesproces).**

---

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående forslag i høring.

1. INDSTILLING

Køretøjsopbyggerne kan IKKE indstille forslaget til vedtagelse.

Køretøjsopbyggerne skal på det kraftigste stille forslag om, at der indføres en bemyndigelse i §§ 1a-1c, hvorefter Transportministeren gives adgang til at udstede nærmere regler om udstedelse af nationale, individuelle godkendelser af enheder/køretøjer omfattet af de respektive bestemmelser.

Bemyndigelsen skal sikre, at der kan indføres en national, fleksibel løsning, der tilgodeser ikke blot trafiksikkerheden og konkurrencedygtigheden, men også de danske arbejdspladser, der står til at forsvinde, såfremt forordningen implementeres ordret og uden anvendelse af de dertil indrettede hjemler for nationale særregler.

Derudover – og for at sikre ensretning for nationale godkendelser og de øvrige godkendelser iht. loven – skal vi stille i forslag, at bødehjemlen i lovforslagets pkt. 15 udstrækkes til også at omfatte bødestraf for overtrædelse af de bekendtgørelser, der udstedes på baggrund af lovens bemyndigelser – herunder den foreslåede bemyndigelse til §§ 1a-1c.

2. KORT OM KØRETØJSOPBYGGERNE UNDER DANSK BILBRANCHERÅD

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd er en selvstændig sektion med p.t. 39 medlemmer på landsplan, der udelukkende har som mission at afbøde konsekvenserne af en tekstnær – ikke-fleksibel – implementering af forordning nr. 858/2018.

Køretøjsopbyggerne er i regi af Dansk Bilbrancheråd udpeget som deltager i følgegruppen under Færdselsstyrelsen, der har til formål at bistå Færdselsstyrelsen med at implementere forordningerne nr. 858/2018 samt 167-168/2013, og har i den forbindelse påtalt

nødvendigheden af at bibeholde den fleksibilitet, der er omkring godkendelser i Danmark, og som direkte er hjemlet i forordningen allerede i præamblen.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd er den eneste, største og første komplette samling af køretøjsopbyggerne på tværs af kundegrupper, og denne samling er alene muliggjort og opstået som følge af den eklatante trussel, som en tekstnær implementering af forordning nr. 858/2018, er for branchen – uanset om der bygges til sværdgods, handicappede eller vintertjeneste.

### 3. INDSTILLINGENS BAGGRUND – GRUNDLÆGGENDE BETRAGTNINGER

Køretøjsopbyggerne skal på det kraftigste anmode Transport- og Boligministeriet om på nationale godkendelser at gøre brug af de to oplagte hjemler i forordningens art. 42 og 45, der begge kan give en national fleksibilitet, som vi kender den i dag.

Umiddelbart burde den foreslåede § 1a, stk. 1, nr. 5 kunne hjemle denne anvendelse, men det fremgår klart af bemærkningerne, at den politiske vilje hertil ikke er til stede. Uanset dette – på nuværende tidspunkt stærkt kritiske forhold – er det Køretøjsopbyggerens opfattelse, at der bør hjemles en mulighed for fleksibilitet og særregler, uden at dette skal medføre en ændring af synsloven på et senere tidspunkt.

En manglende politisk vilje til at opsætte et alternativt regelsæt for nationale godkendelser, vil knæsatte en hel branche. En branche, der beskæftiger mange tusinde personer, og som – ved den nationale handel – sætter et solidt aftryk for den danske økonomi.

Spørgsmålet er, om det er dét, ministeriet ønsker?

Vi kan med gru konstatere, at trods branchens tydelige ønsker om en national løsning – på tværs af alle aktører i følgegruppen – så er ingen af disse søgt imødekommet i det fremsendte lovforslag.

Vi skal på det kraftigste opfordre Transport- og Boligministeriet – sammen med Færdselsstyrelsen – sammen med branchen at finde en national ramme med afsæt i art. 42 eller 45. Det skal i den forbindelse oplyses, at branchen er indstillet på en øget dokumentation og en øget egenkontrol, ligesom branchen gerne ser synsbranchen involveret, på samme måde, som i dag.

Af Mål- og resultatplanen 2020 mellem Færdselsstyrelsen og Transport- og Boligministeriets departement fremgår det under pkt. 2.4, at det er det vigtigste strategiske mål for Færdselsstyrelsen i 2020, at få implementeret forordningen, hvorved forstås, at styrelsen skal have etableret et administrativt setup, der kan godkende tekniske tjenester og behandle ansøgninger om godkendelse efter forordningen senest den 1. september 2020.

Målet vægtes med 15 point ud af 100.

Det fremsendte høringsmateriale efterlader unægtelig det indtryk, at der er tale om massivt og udygtigt hastværk, der ene og alene har til formål at sikre opfyldelsen af målsætningen og dens milepæle.

#### 4. KOMMENTARER TIL LOVFORSLAGET ENKELTE DELE, HERUNDER BEMÆRKNINGER

Om de nærmere bemærkninger til lovforslaget, skal vi fremsætte følgende kommentarer:

##### 4.1. *Ad ministeriets bemærkninger om de berørte transaktioner (2.1.2.2)*

I bemærkningerne anføres det, at omkring 15.-20.000 køretøjer forventes at blive berørt af en tekstmæssig implementering af forordningen. Dette tal undrer!

Færdselsstyrelsen har så sent som på informationsmødet den 5. november 2019, og som gentaget på Følgegruppemøde den 16. december, oplyst, at tallet for berørte køretøjer formentlig ligger mellem 20. og 40.000 køretøjer. Dertil kommer samtlige de køretøjer, der i dag ikke mødes af en synshal; dvs. alle de køretøjer, der udspringer af forordning nr. 167 og nr. 168/2013.

Synsbranchen selv vurderer, at op mod 200.000 køretøjer, vil blive berørt.

Færdselsstyrelsen – og Ministeriet – **OPFORDRES** til at offentliggøre den faktiske beregning, der ligger bag de efterhånden ganske mange tal, da dette er afgørende for en saglig debat om forordningen.

##### 4.2. *Ad ministeriets bemærkninger om behovet for tekniske tjenester (2.1.3.2)*

Køretøjsopbyggerne kan til fulde tilslutte sig, at der skal værnes om at sende sikre, sunde køretøjer på gaderne; sådanne principper må der aldrig gås på kompromis med. Det er dog branchens klare opfattelse, at dette er tilfældet – og at disse principper dermed til fulde iagttages med den fleksible ordning, vi har i dag.

Ministeriet bemærker, at det lave antal afprøvninger, der foretages i dag, *kan have* trafikikkerhedsmæssig betydning. Ministeriet **OPFORDRES** til at oplyse, hvorvidt der er fakta bag denne antagelse, idet den i modsat fald må afvises som være irrelevant løftestang for at undgå arbejdet med at få etableret et nationalt alternativ til forordningens ekstremt rigide krav.

Ved første Følgegruppemøde i Færdselsstyrelsen den 16. december 2019 oplyste styrelsen, at der havde været en stor interesse omkring Tekniske Tjenester. Allerede fordi behovet – alene baseret på ministeriets egne tal – vil være enormt allerede fra den 1. september 2020, er det af yderste vigtighed, at ministeriet og Færdselsstyrelsen påtager sig det hele og fulde ansvar i forhold til at få opbygget et tilstrækkeligt korps af Tekniske Tjenester, således at alle køretøjer, der skal tages i brug efter ikrafttrædelsesdagen, kan blive det uden unødigt forsinkelse – hvilket i praksis vil sige med højst 1 måneds ventetid.

Det skal i den sammenhæng særligt specificeres, at langt hovedparten af de berørte køretøjer er erhvervskøretøjer, der er bestilt for længe siden til bestemte opgaver efter ikrafttrædelsesdagen. De er derfor bestilt på et tidspunkt, hvor ingen var klar over, at Færdselsstyrelsen og Transportministeriet ville lægge op til den rigide implementering af forordningen, som branchen nu præsenteres for.

Uanset milepælen i Mål- og resultatplanen, så er det ikke gjort for Færdselsstyrelsen at kunne dokumentere det administrative setup – og det er intet værd, hvis det ikke er brugbart og uden flaskehalse.

Køretøjsopbyggerne er af den opfattelse, at en anvendelse af art. 42 og 45 sammen med art. 73 vil kunne danne grundlag for en løsning, hvor de eksisterende prøvningsinstanser og synshaller – eventuelt kompetenceløftet – på behørig og betryggende vis kan gennemgå og kontrollere i hvert fald de mest gængse opbygninger; de ”simple”; om man vil.

#### *4.3. Ad ministeriets bemærkninger om digitalisering (2.1.5)*

Det fremgår af bemærkningerne omkring digitalisering, at der skal udvikles et helt nyt IT-system, der skal kunne håndtere såvel tekniske tjenester som godkendelsesansøgninger.

DANAK, der forventes udpeget som akkrediteringsorgan for Tekniske Tjenester, har på et fællesmøde i Færdselsstyrelsen den 5. november 2019, bekræftet, at selve akkrediteringsprocessen vil tage mellem 3 og 6 måneder. Baseret på denne oplysning, sammenholdt med, at forordningen træder i kraft 1. september 2020, bør IT-systemet således stå færdigt senest 1. marts 2020. Ministeriet **OPFORDRES** til at oplyse, hvorvidt dette er realistisk.

Digitaliseringsprocessen i øvrigt kan kun bifaldes; blot forventes IT-systemet at være brugbart senest i foråret 2020, herunder i forhold til Færdselsstyrelsens opfyldelse af milepælen for målet, jf. målplanen 2020.

#### *4.4. Ad ministeriets bemærkninger om konsekvenser for erhvervslivet. (4)*

I det fremsendte forslag har vi noteret os, at de administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet er bagatelliseret til alene – og stedmoderligt – at skulle udgøre en mindre omsætningsnedgang hos synsvirksomheder og en afskaffelse af prøvningsinstanser (med deraf følgende økonomiske konsekvenser for dem).

Det er fuldstændig uhørt, at hele opbyggerbranchen bliver forbigået i et sådant omfang, når det netop er deres fremtid, som forordningen har så massiv indflydelse på.

Alene i erfa-gruppen Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd beskæftiges hen ved 4.000 fuldtidsmedarbejdere; medarbejdere, der med ét slag står til at miste deres arbejdsplads, såfremt alle ombygninger fremadrettet skal testes af en Teknisk Tjeneste.

Når fokus er på arbejdspladser, er det også værd at bemærke, at der ved amputering af branchen også rammes et rigtig stort antal lærepladser – lærepladser, som skal findes andre steder i metal-fagene, og som i forvejen er trængte. Et skøn herover er, at op imod 400 lærepladser er i fare for at forsvinde, hvis branchen rammes på den p.t. planlagte måde.

Dette skyldes først og fremmest det forhold, at en Teknisk Tjeneste vil være et ualmindelig fordyrende mellemlid mellem kunden (vognmanden) – opbyggeren/fabrikanten – og Færdselsstyrelsen. Alene det forhold, at der lægges op til, at de Tekniske Tjenester foreslås henlagt til en akkrediterende tredjemand (DANAK), er fordyrende. Branchen forventer, at der vil løbe omkostninger på i størrelsesordenen 20.-30.000 kr. pr. del, der skal testes – og en gennemsnitlig op- eller ombygning indeholder mellem 5 og 10 ændringer.



En – i dag – almindelig opbygning vil derfor få en prisforøgelse på mellem 100. og 300.000 kr. alene til de tekniske tjenester, hvortil kommer gebyret til Færdselsstyrelsen, som foreløbigt alene er hjemlet, men ikke opgjort.

De tabte arbejdspladser skyldes også, at Køretøjsopbyggerne frygter, at den danske vognmand i højere grad vil være tilbøjelig til at give afkald på den fleksibilitet, han tidligere har kunnet få hos en dansk opbygger, og i stedet lade sig nøje med en standard-løsning; alene af økonomiske årsager.

Når der herefter i bemærkninger på side 18 oplyses, at der forventes at blive en besparelse hos fabrikanten, så måtte dette enten bero på en massiv misforståelse eller på, at besparelsen opnås ved at opsiges de mange medarbejdere, der er beskæftiget med individuelle opbygninger.

Færdselsstyrelsen har derudover oplyst, at de forventer, at langt størstedelen af de nationale opbygninger, vil kunne rummes i få typegodkendelser.

Køretøjsopbyggerne har i den forbindelse iværksat en undersøgelse hos egne medlemmer, der viser, at ca. 25 % af de opbygninger, som varetages af Køretøjsopbyggerne, godkendes på baggrund af G-erklæringer. Samtlige virksomheder har ved besvarelsen oplyst, at det ikke vil være muligt at systematisere disse godkendelser i få typegodkendelser, som antaget af Færdselsstyrelsen.

På dette grundlag kan Køretøjsopbyggerne som repræsentant for opbyggerbranchen ikke tilslutte sig Færdselsstyrelsens antagelse, og styrelsen **OPFODRES** derfor til – sammen med Ministeriet – at dokumentere dette udsagn; gerne baseret på de registreringssyn, der er foretaget beregninger ud fra og de indkomne G-erklæringer.

## 5. KØRETØJSOPBYGGERNES ALTERNATIVE MODEL/VISION FOR NATIONALE, INDIVIDUELLE GODKENDELSE

Køretøjsopbyggerne har – i samarbejde med Foreningen for Tekniske Vejkonsulenter og BilsynsBranchen – udarbejdet et alternativt forslag til en model/vision for nationale, individuelle godkendelser.

Arbejdet er foretaget i en arbejdsgruppe under navnet Art. 45-arbejdsgruppen, idet arbejdsgruppen har taget afsæt i de eksisterende hjemler, der er i forordning nr. 858/2018 art. 45 m. fl.

Arbejdsgruppen er nedsat, idet branchen ikke kan leve med den af Færdselsstyrelsen og Transportministeriet foreslåede, teksthævede, implementering – en implementering, der ved nærmest har karakter af en ”underimplementering”.

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd foreslår følgende model/vision:

### 5.1. MODEL/VISION

Art. 45-arbejdsgruppens alternative model/vision er som følger, idet arbejdsgruppen er særligt opmærksom på, at den foreslåede model/vision har færdselssikkerhed og folkesundhed i højsædet.

Arbejdsgruppen ønsker et regelsæt til udstedelse af nationale, individuelle godkendelser, med afsæt i forordningens art. 45, stk. 1.

Arbejdsgruppen stiller i den forbindelse følgende forslag til de i art. 45, stk. 1 anførte alternative krav, som ikke på nogen vis kompromitterer de tekniske krav, der stilles til opbygningerne.

#### Model/vision vedr. ansvar

Fabrikanten skal sikre, at køretøjet er fremstillet i overensstemmelse med kravene i forordningen, især art. 5, der omhandler de tekniske krav til opbygninger.

Arbejdsgruppen ønsker at fastholde et sådant ansvar for fabrikanten/opbyggeren, uanset hvor i opbygningsprocessen, han befinder sig.

#### Model/vision vedr. Tekniske Tjenester: – til den nationale, individuelle godkendelse:

Arbejdsgruppen bekræfter at der er et behov for Tekniske Tjenester til de opbygninger, hvor fabrikanten ønsker en egentlig EU-typegodkendelse. Arbejdsgruppen har til brug herfor ingen indvendinger mod, at Tekniske Tjenester til brug herfor akkrediteres via DANAK.

Arbejdsgruppens model/vision vedrørende nationale, individuelle godkendelser, tager afsæt i forordningens art. 73, og er at disse, nationale individuelle, godkendelser kan udstedes efter nærmere kontrol af en synshal.

Der kan i den forbindelse ske en opgradering af de synshaller, der ønsker at kunne foretage denne kontrol. Arbejdsgruppen foreslår, at opgraderingen sker på baggrund af vidensniveauet og kompetencerne i kategori 3 og 4-synshallerne.

Arbejdsgruppen vurderer, at der kan blive behov for at indføre en mulighed for at hjemle prøvningsinstanser til brug for nationale, individuelle godkendelser, herunder til udstedelse af konformitetsdokumenter, udførelse af forskellige målinger, herunder i forhold til støj, emission, bremseevner m.v. ligesom også tekniske vejksulenter kan spille en rolle i forbindelse med fabrikantens udarbejdelse af beregninger m.v.

#### Model/vision vedr. udarbejdelse af et teknisk dossier som dokumentation for opbygningen:

Arbejdsgruppen ønsker, at fabrikanten pålægges en pligt til at udarbejde et teknisk dossier (informationsmateriale), der indeholder:

- dokumentation for anvendte, typegodkendte dele
- fotos af de foretagne ændringer
- beregninger
- et anmeldelses-dokument.

Arbejdsgruppen foreslår, at anmeldelsesdokumentet udstedes på baggrund af skemaet, benævnt "Model D" til forordning nr. 183/2011, der efter arbejdsgruppens opfattelse til fulde opfylder de oplysningskrav, der er nødvendige for, at køretøjet/opbygningen kan vurderes i henhold til forordning nr. 858/2018. Til udformning af skemaer for køretøjskategorier iht. forordninger 167-168/2013 vil der antageligt kunne anvendes tilsvarende skemaer, ligesom skemaerne vil kunne tilpasses national særlovgivning.

Arbejdsgruppen foreslår, at denne pligt opfyldes ved at lægge materialet ind i den samme dokumentportal, som de Tekniske Tjenester står til at skulle, jf. hertil forordningens art. 24.

I den forbindelse foreslår arbejdsgruppen, at materiale tillige skal kunne uploades i dokumentportalen af den enkelte opbygger på trinvis opbygning, således at ansvaret iht. art. 13, stk. 1, kan følges bagudrettet.

#### Model/vision vedr. de tidsmæssige betragtninger

Det er arbejdsgruppens sikre opfattelse, at det tidsmæssige forløb omkring godkendelse af bilen herefter kan forkortes til det, vi kender i dag, fremfor de uundgåelige flaskehalse, som forventes med den af Færdselsstyrelsen foreslåede tekstmæssige implementering af forordning 858/2018.

Herefter skal al dokumentation ligge i det tekniske dossier forud for, at køretøjet kan stilles til syn. Synsvirksomheden skal så kontrollere, at materialet er tilgængeligt, og foretage en overordnet vurdering, herunder fysisk gennemgang af den foretagne opbygning.

Arbejdsgruppen indstiller til, at synsvirksomheden skal have mulighed for at udstede en midlertidig godkendelse, såfremt synsvirksomheden vurderer, at det er nødvendigt at foretage en nøjere gennemgang eller anden belysning af ét eller flere af dokumenterne i det tekniske dossier, såfremt synsvirksomheden IKKE vurderer, at denne gennemgang kræver, at køretøjet får kørselsforbud.

#### *5.2. Generelle betragtninger om den alternative model/vision*

##### Økonomiske betragtninger:

Hvis synsvirksomhederne skal kunne gennemgå materialet, vil Færdselsstyrelsen kunne spare de mange nyansættelser og rette fokus på kontrol i stedet. Dette vil være et kærkomment tiltag for branchen generelt.

Det bemærkes i den forbindelse, at Færdselsstyrelsen selv har anslået, at der vil skulle rekrutteres op mod 50 personer til gennemgang af det materiale, der udarbejdes af de Tekniske Tjenester. En rekruttering i den størrelsesorden – med de nødvendige kompetencer – vurderer arbejdsgruppen som værende umuligt i Danmark. Denne opfattelse understøttes af, at der i forvejen er så få kompetente ansøgere til lignende

stillinger; med andre ord: Der går ganske enkelt ikke ledige, arbejdssøgende i det danske samfund med de efterspurgte kompetencer – og slet ikke i Ribe, hvor Færdselsstyrelsen er hjemmehørende.

#### Praktiske betragtninger:

- Køretøjer, der skal have yderligere godkendelser i synshallen – fx flerudførelsesattest, grønne mærker m.v. – skal formentlig forbi alligevel. Dette er endnu uafklaret fra Færdselsstyrelsen, men intet tyder på, at disse regler vil blive ændret synderligt.
- Synsbranchen bliver kompetencemæssigt ”klædt af”, hvis samtlige opbygninger ikke længere skal vurderes af synsbranchen medarbejdere. Synsbranchen vil derved få vanskeligere ved at afsløre ikke-godkendte ændringer ved senere syn, hvilket vil kompromittere trafiksikkerheden i strid med forordningens formål, intention og ånd.

#### Politiske og konkurrencemæssige betragtninger:

Det står klart efter 2. møde i Følgegruppen under Færdselsstyrelsen, der blev afholdt den 20. januar 2020, at en række af de øvrige EU-lande har valgt at indføre eller bibeholde modeller til nationale, individuelle godkendelser, der indebærer lempeligere krav, end en tekstnær implementering af forordning 858/2018 kræver.

Et af Færdselsstyrelsen udført nabotjek viser således, at Finland og Tyskland opererer med forskellige grader af sagkyndige, der kan undersøge og godkende en opbygning, der alene skal anvendes nationalt. I Finland er disse benævnt ”Light Technical Services” og i Tyskland er der tale om en Teknisk Sagkyndig.

Også Sverige har planlagt og hjemlet nationale, individuelle godkendelser på mere lempelige og smidigere grundlag.

Det betyder med andre ord, at alle vore omkringliggende nabolande får en national løsning, der kan bibeholde de nationale fleksible løsninger.

Dette er muligt qua forordningens egen beskaffenhed, ligesom det understøtter en national konkurrencedygtighed.

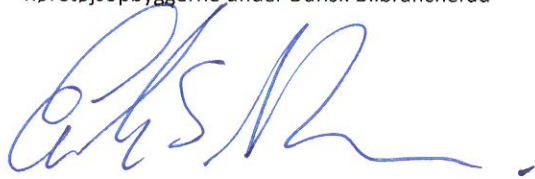
Det har formodningen imod sig, at en alternativ model for nationale, individuelle godkendelser, vil forvride konkurrencen nationalt, ligesom det positivt kan konstateres, at den danske opbyggerbranche vil blive stillet væsentlig ringere, end vore nabolande. Dette understreges endnu tydeligere af det faktum, at en markant formindskelse af det danske udbud som følge af virksomhedslukninger m.v. vil føre de danske vognmænd til enten udlandet for køb af køretøjer eller til at måtte nøjes med standard-opbygninger,

der ikke opfylder de krav, som vognmanden har. Denne udenlandske import vil være til stor skade for betalingsbalancen og danske arbejdspladser.

En vognmand, der bliver presset ud i dette, vil uvægerligt tabe terræn til udenlandske vognmænd med udenlandske chauffører. I forvejen er de danske vognmænd presset, hvilket i sig selv har negativ indflydelse på den danske opbyggerbranche.

Venlig hilsen

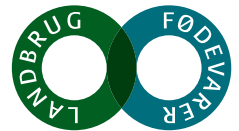
Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd



**Erik S. Rasmussen**

Direktør, advokat

Tlf: 40 41 43 99 - [esr@dbr.dk](mailto:esr@dbr.dk)



Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3  
DK 1609 København V

T +45 3339 4000  
F +45 3339 4141  
E [info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)  
W [www.lf.dk](http://www.lf.dk)

CVR DK 25 52 95 29

Transport- og Boligministeriet  
Sendt via mail [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Journalnummer: 2019-4815.

### Bemærkning til høring Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer

Vi takker for at have fået mulighed for at afgive bemærkninger til ændringer af synsloven, der er sendt i høring som en del af Færdselsstyrelsen såkaldte typegodkendelsesprojekt, der har til formål at tre EU-forordninger for hhv. i) motorkøretøjer, ii) to- og trehjulede køretøjer, quadricykler og iii) landbrugs- og skovbrugstraktorer skal træde i kraft den 1. september 2020.

Dato for ikrafttrædelsen og rammen for hele gennemførslen er valgt pga. den *ene* af forordningerne, EU 2018/858, der gælder motorkøretøjer, dvs. overordnet set autobranchen.

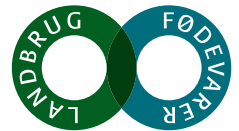
Vi i landbrugs-/agrobranchen er på mange områder stærkt bekymrede for både proces for typegodkendelsesprojektet og indholdet af blandt andet ændring af synsloven; særligt at landbrugserhvervet og agroindustrien kan blive påvirket væsentligt negativt, fordi disse skæres over én kam med autobranchen og rammerne for forordningen for motorkøretøjer.

Denne bekymring har vi udtrykt allerede ved projektets igangsættelse efter første møde den 5. november 2019, skrev mange fra branchen bekymringsmails med ønske om en særlig arbejdsgruppe for branchens køretøjer, samt på den af Færdselsstyrelsen nedsatte følgegruppes møder hhv. den 16. december 2019 og senest den 20. januar 2020. Og bekymringen er ikke blevet mindre efter offentliggørelse af udkast på ændring af synsloven.

Der er overordnet set brug for, at både politikere og myndigheder har blik for, hvilke store konsekvenser disse ændringer kan få for landbrugserhvervet og agroindustrien, hvis ændringer gennemføres som planlagt og udstukket i synsloven. Der er brug for, at der er øje på:

- i. at landbrugskøretøjer og motorkøretøjer *ikke* er det samme, ligesom landbrugs-/agrobranchen og autobranche heller ikke er det,
- ii. at de respektive forordninger er forskellige og rummer forskellige muligheder,
- iii. at alle ikke skæres over en kam i et snævert fokus på at ensrette procedurer mere for myndighedernes skyld end for erhvervslivets, og
- iv. at man ikke overimplementere EU-lovgivning, som tilfældet vurderes at være i den fremsendte høring.





Herunder er oplistet i punktform en række bekymrings- og kritikpunkter både af igangværende projekt og især af udkast til ændring af synsloven. Disse efterfølges af en nærmere uddybning. Afslutningsvis vil der komme specifikke kommentarer til udkast til lovændring.

### Bekymrings- og kritikpunkter

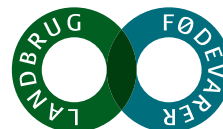
1. Det er for tidligt med lovændring, når der fortsat er så mange ubekendte
2. Alle skæres over én kam – problem, for der er forskel på motorkøretøjer og landbrugskøretøjer
3. Man skyder gråspurve med kanoner – og overimplementerer!
4. Myndigheders ønske om "ensretning af proces" trumfer konsekvenserne for erhvervslivet
5. Tidsperspektiv for gennemførsel – Dato for ikrafttrædelse er for nær og fastsat uden hensyntagen til den mulige implementering i brancherne
6. Er kompetencerne og kapaciteten tilstede?
7. Konsekvensberegninger og opgørelse af administrative konsekvenser er mangelfulde
8. Udvidet bemyndigelse til ministeren og mindre demokratisk kontrol giver usikkerhed – traktorer og påhængskøretøjer kan risikere at blive omfattet af registrering og periodisk syn
9. Gebyr carte blanche og manglende konkurrence giver frygt for omkostninger

### Nærmere uddybning

#### Ad 1) Det er for tidligt med lovændring, når der fortsat er så mange ubekendte

Vi har på møder hhv. 16. december 2019 og igen 20. januar 2020 i Følgegruppen nedsat ifm. Færdselsstyrelsens "Typegodkendelsesprojekt" udtalt bekymring for, at ved at ændre synsloven allerede – hvor der fortsat er mange ubekendte og spørgsmål – bliver rammerne for det til videre samarbejde med at blive klar til nye typegodkendelsesregler er for fast defineret. Den bekymring ønsker vi her at gentage. Vi kunne have ønsket os en forudgående proces, så en række u hensigtsmæssigheder var blevet luget ud før høringen.

Vi er nervøse for at ændring af loven er forceret, forstået på den måde, at der sættes nogle rammer, som vi ikke helt kan gennemskue konsekvenserne af, fordi meget indhold fortsat er ukendt. Blandt andet ift. de tekniske tjenester, den kommende procedure, omkostninger mv.



Vi er meget bekymrede for, at disse lovændringer kommer til at sætte for skarpe rammer ift. at få lavet en god ikrafttrædelse, som der er lagt op til i samarbejde via den omtalte Følgegruppe i Færdselsstyrelsesregi. I yderste konsekvens er vi nervøse for at blive gummistempel og især at typegodkendelsesregler tages i anvendelse i Danmark på en måde, der skader erhvervslivet.

#### Ad 2) Alle skæres over én kam – problem, for der er forskel på motorkøretøjer og landbrugskøretøjer

Som nævnt indledningsvis er det et problem at man er ved at indarbejde EU-forordninger i Danmark med udgangspunkt i motorkøretøjerne og rammen for disse, men tager to andre forordninger med i samme ombæring.

Problemet er, at der er forskelle mellem motorkøretøjer og landbrugskøretøjer, samt de respektive brancher bag. Samtidig er der forskel på de forskellige forordninger både ift. krav om ikrafttrædelse, og især ift. rummelighed og muligheder i forordningerne.

Ministeriet anlægger den strammeste kurs og rammen fra Forordning 2018/585 for Motorkøjer, hvilket skader de brancher, der egentlig passer under Forordning 167/2013 for Landbrugskøretøjer.

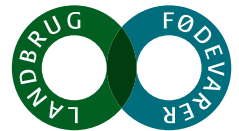
I udkast til ændring af synslov savner vi hensyntagen til forskellene, og dem der må lide konsekvenserne, er landbrugserhvervet og agroindustrien.

Fx kan nævnes:

- Større rummelighed for national godkendelse af individuelle køretøjer i Forordning 167/2013 for Landbrugskøretøjer
- Manglende blik for ikke-registreringspligtige landbrugskøretøjer
- Manglende præcision med at "motorkøretøj" defineres som i Forordning 2018/585 for Motorkøretøjer betyder at flere motorkøretøjer omfattes end hvad givetvis er intentionen, jf. §1, fx el-løbehjul og racebiler, men også mejetærsker og bæltekøretøjer
- Landbrugskøretøjer er ikke "bare" et køretøj, men også miljøteknologi
- Ordlydsforenklinger betyder (måske uintenderet) nye regler for landbrugskøretøjer, se fx § 1
- Ud fra ordlyden i udkast til ændring af synsloven er et uklart om registreringsforholdene for traktorer, påhængskøretøjer og motorredskaber ændres. Ordlyden åbner op for mulighed herfor. Landbrugserhvervet må insistere på, at ændring af synsloven ikke vil medføre registreringspligt for fx "godkendte traktorer" og "ikke godkendte, ikke registrerede" traktorer, påhængskøretøjer og motorredskaber, se §2.

#### Ad 3) Man skyder gråspurve med kanoner – og overimplementerer

Med dette udkast til ændring af synslov skydes gråspurve med kanoner. Og på området for landbrugskøretøjer mener vi, at der er tale om overimplementering af den relevante EU-forordning.



Det gælder blandt andet ift. at ville lave en proces for national individuel typegodkendelse af landbrugskøretøjer, der ligner EU-processen. Det er ikke krævet i den relevante forordning. Det vil være en voldsom ændring og voldsomt fordyrende for erhvervet. Og det vil være klar overimplementering.

Tværtimod står der i forordningens artikel 1, at "Denne forordning finder ikke anvendelse på godkendelse af individuelle køretøjer". Derved er der fleksibilitet til en rummelig proces for individuelle køretøjer. Endvidere ønsker EU blot en evaluering af de nationale godkendelser for individuelle køretøjer i 2021, jf. § 75.

Vi er af den klare holdning, at Danmark bør benytte disse muligheder og ikke pålægge erhvervet ekstra, unødige byrder.

Før man må omsætte eller ibrugtage landbrugs- og skovbrugstraktorer i Danmark skal de være enten EU-typegodkendt eller have en national typegodkendelse, jf. §1c. Det skal bemærkes, at dette er en anden situation end den nuværende og vil alt andet lige være med nye omkostninger til følge. Den danske agroindustri har typisk ikke storserieproduktion, så omkostning for denne godkendelsesproces skal fordeles på typisk få modeller.

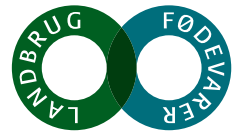
En del danske landbrugskøretøjer fremstilles efter kundespecifikke behov, mens andre ombygges. Hermed menes at de ikke er en del af en serie, men er et individuelt køretøj. De skal iflg. lovforslag også igennem en godkendelsesproces svarende til den som forordningen fastlægger, jf. §1e. *Men dette er ikke et krav i forordningen!* Jf. også EU 167/2013 art. 1.

Det er øjensynligt ud fra et ønske om at ensretning, så alle køretøjer skal gennem ens proces, dvs. forbi teknisk tjeneste og godkendelse Færdselsstyrelsen (se bemærkninger til lovforslag 2.1.3.2).

Dette er at gå betydeligt videre end påkrævet i EU-forordningen. Dvs. det er overimplementering.

Forordningen for landbrugskøretøjer er som nævnt langt mere rummelig end den tilsvarende for autobranschen. Men den mulighed gør man i udkast til ændring af synsloven ikke brug af. Tværtimod strammes skruen og ved at lade det være gældende for alle køretøjer, at "(...) reglerne er ens, uanset om et konkret køretøj skal prøves i henhold til typegodkendelsesforordningerne eller nationale regler i de tilfælde, hvor køretøjet ikke er omfattet af forordningerne (...)", jf. side 14 i bemærkninger til lovforslag. Og denne kurs vælges vel at mærke uden at opgøre de administrative og økonomiske omkostninger ved dette (jf. også Ad 4 i dette høringssvar).

Vi mener, at den ændrede lovgivnings administrative og økonomiske omkostninger som minimum bør være opgjort, hvis folketetinget skal foretage en oplyst beslutning om at ville lave så markant en ændring og ikke mindst skærpelse af eksisterende forhold, samt overimplementering.



Vi mener *ikke*, at vi i Danmark skal gå videre end hvad forordningen kræver. Forordningen omfatter ikke individuelle køretøjer, jf. EU 167/2013 art. 7. Tværtimod tillader den rummelighed ift. individuelle køretøjer. Endvidere fremgår det af forordningen at dette først skal evalueres slut-2021. Vi mener at reglerne for de individuelle køretøjer bør fortsætte, som de er nu. Ønsker ministeriet at fortsætte ad et overimplementeringsspor kan det komme på tale, at vi vil have forslaget nabotjekvurderet i regeringens EU- og Regeludvalg.

Tillige mener vi ikke, at der skal være en national individuel godkendelse, hvis der laves ændringer, som lægges op til i §1e, stk. 5. Det er at skyde gråspurve med kanoner, vil være omkalfatrende ift. eksisterende forhold, og myndighederne har ikke anskueliggjort behov for en så betydelig stramning ift. nuværende forhold, endsige sat den i relief ift. de konsekvenser det vil have for erhvervsliv og berørte brancher. Og igen må det påpeges, at det *ikke* er et krav i EU Forordning 167/2013.

Afslutningsvis ønsker vi at spørge, hvor lang tid Færdselsstyrelsen forventer godkendelsesprocessen vil tage?

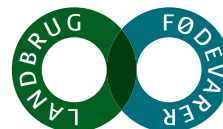
#### Ad 4) Myndighedens ønske om "ensretning af proces" trumfer konsekvenserne for erhvervslivet

Punkt 4 ligger i lige forlængelse af pointer fra punkt 3.

Af bemærkning i lovforslaget fremgår det, at man fra ministeriets side ønsker at "ensrette godkendelsesprocessen", fordi ministeriet mener, der er et *"generelt behov for at modernisere, forenkle og ensrette det nationale område for prøvninger og godkendelser af køretøjer"*, hvilket ifølge ministeriet gøres for at sikre *"højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau"*. Midlet er at *"skabe en national godkendelsesordning, der stemmer overens med den procedure, der er fastsat i typegodkendelsesforordningerne, og som bl.a. forudsætter afprøvning hos en kompetent teknisk tjeneste"*, jf. side 14 i lovforslaget.

Det må gentages, at det er ikke påkrævet i forordningen at de nationale individuelle køretøjer skal godkendes efter procedure som dem fastlagt for EU-typegodkendelserne. I lovforslaget argumenteres det at *"alt andet lige"* vil det påvirke den overordnede sikkerhed og miljø, samt at *"et ensrettet regelsæt vil være mere håndterbart og gennemskueligt for de virksomheder, der udfører prøvninger af køretøjer, og for de fabrikanter og køretøjsejere, der ønsker en køretøjsgodkendelse"*, jf. side 14 i lovforslaget.

Det er en voldsom ændring ministeriet her barsler med. Man mener det vil gøre det mere gennemskueligt for erhvervslivet, men man undlader at opgøre, hvad omkostningen ved en så markant ændret proces vil være. Man vil selv ved enkelte køretøjer og mindste ændringer foretage "samme proces" som den for EU-typegodkendelse. Det er hård kost. Endvidere bliver ministeriets betragtning om at sikkerhed og miljø "alt andet lige" bliver bedre ikke fulgt op af et estimat af hverken hvor stor sikkerheds- og miljøgevinsten er, ej heller bliver det stillet i forhold til hvad omkostningen hvad den formodede gevinst er. Det er under al kritik.



Særligt glemmer man at medtage at der allerede nu, er en række sikkerhedskrav i medfør af maskindirektivet. Og ift. miljø synes det ikke at indgå i overvejelserne at det på landbrugskøretøjsområdet vil kunne betyde en miljøforringelse, fordi man stækker en branche, som netop udvikler miljøteknologi – og ikke ”bare køretøjer” – til både ind og udland. Igen må henvises til ufuldstændige konsekvensberegninger, samt at der i lovforslaget ikke er højde for de særegenheder, der er for landbrugskøretøjer.

Overordnet kan man sige at ønsket om ensretning er overimplementering og får store konsekvenser for branchen, hvilket ministeriet ikke har opgjort tilstrækkeligt godt. Det virker til at ensretning primært har fordel for myndighederne og i ringe grad for erhvervslivet.

Ad 5) Tidsperspektiv for gennemførsel – Dato for ikrafttrædelse er for nær og sat uden hensyn til div. brancher

Loven træder i kraft den 1. september 2020, jf. § 3, stk. 1. Her er endnu et eksempel på at landbrugskøretøjerne rammes af noget, der vedrører motorkøretøjerne og autobranschen, da datoen den 1. september 2020 er ikrafttrædelsen af Forordningen 2018/858, dvs. for motorkøretøjerne. Denne dato har på ingen måde sammenhæng med forordningen for landbrugskøretøjer – dvs. EU 167/2013. Som sagt, blot ét eksempel på at landbrug- og agrobranchen tvinges ind i en ramme tilegnet en helt anden branche.

Vi ser det ikke rimeligt at så omfattende regelændringer på området for landbrugskøretøjer hastes igennem pga. en dato, der ikke inkluderer vores erhverv. Endvidere synes det ikke rimeligt, da mange ting ikke er klar endnu og det kan være svært at se, hvordan det skal være det til den 1. september 2020. Og vi er bekymrede for de køretøjer, der er ”på vej på markedet”. Kommer de i klemme? Det bør de ikke.

Det er endvidere en stor bekymring at vi ikke ser, at alle forhold kan nå at være klar til dette tidspunkt. Der mangler en række høring på både lovgivning og bekendtgørelser. Eksempelvis skulle Færdselsloven iflg. projektplanen fra Færdselsstyrelsen have været i høring i fjerde kvartal 2019. Den høring er endnu ikke offentliggjort, hvorfor vi ser en forsinkelse af projektet for os.

Derudover skal komme en række høring over foråret. De tekniske tjenester er endnu ikke udpeget, ansøgningsproces kendes ikke og spørgsmålet er om det kan nå at blive klar til den 1. september – og kan det nås specifikt på landbrugsområdet?

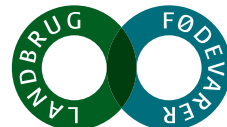
Endvidere fremgår det af bemærkningerne vedrørende implementeringskonsekvenser, at Færdselsstyrelsen forventer at skulle implementere et helt nyt IT-system til den nye godkendelsesproces. Alene at få det på plads kan rejse tvivl om skæringsdatoen den 1. september 2020. Hvornår forventer ministeriet at have IT-systemet til at håndtere ansøgningerne klar?

Tvivlen om tidsperspektivet understreges af ministeriet selv, der allerede har indlagt en mulighed for overgangsordning i lovforslaget, jf. §3, stk. 4. Det ser vi bliver relevant for Forordning EU 167/2013, landbrugskøretøjsforordningen.



DANSKE  
SUKKERROEDYRKERE





Generelt har der været en meget kort proces. Den er planlagt til under ni måneder. Til sammenligning kan oplyses at den tidshorisont man i erhvervet, nærmere bestemt i agroindustrien, arbejder med, fra man begynder at lave de tekniske ændringer på et køretøj til det er testet og klart til at blive godkendt og komme til markedet, er 2-3 år. Derfor harmonerer det ingenlunde at processen fra myndighederne er så kort.

Der opfordres på det kraftigste til, at der laves rum til at eventuelle ændring for landbrugskøretøjer kan gennemføres ordentlig og meningsfuldt, fremfor forhastet som pt. ser ud til at være situationen.

At der holdes fast i en dato der hedder den 1. september 2020 synes mest at være ud fra, at myndighederne lever op til kravene til myndigheder og ikke af hensyn til at få sikre en god ikrafttrædelse og meningsfulde regler for de berørte brancher.

#### Ad 6) Er kompetencerne og kapaciteten tilstede?

I forlængelse af vores skepsis ift. ikrafttrædelsesdato og hvorvidt man kan være klar til dette, er vi mindst ligeså bekymrede for, hvorvidt der i Danmark er tilstrækkelige kompetencer og kapacitet til at kunne oprette den nye proces med teknisk tjeneste og godkendelse – i hvert fald inden for så kort en tidshorisont.

Afløst heraf, hvor mange tekniske tjenester kan vores branche forvente. Umiddelbart er forventningen ikke mange, hvilket fører til følgebekymringer ift. manglende konkurrence og derved dyrere processer, samt flaskehalsproblematikker.

Endvidere, hvis der ikke er mange tekniske tjenester, der kan det vores branche har brug for, så kommer kompetence til at hænge sammen med kapacitet, og ifølge lovforslaget er det alle køretøjer, der skal gennem en godkendelsesproces (jf. lovforslag side 14). Dog står det ingensteds, hvor stor denne opgave forventes at være på landbrugskøretøjer. Det er en markant ændring ift. i dag, særligt fordi man som nævnt vælge at køre "EU-proces" på selv de individuelle nationale godkendelser. Som nævnt er det over-kill og forventningen vil også være, at det alt andet lige vil give et kæmpe pres på et endnu ikke-etableret system.

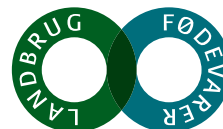
#### Ad 7) Konsekvensberegninger og opgørelse af administrative konsekvenser er mangelfulde

Ifølge lovforslaget er opgjøret følgende om økonomiske konsekvenser for erhvervslivet: "*Nedgang i visse synsvirksomheders omsætning og ophør af prøvningsinstanser*" – jf. tabel s. 19 i lovforslaget.

Der står intet om, hvad det vil koste med de nye processer for landbrugskøretøjerne, særligt ikke den overimplementering man vil ift. individuelle køretøjer.

Til sammenligning kan nævnes, med udgangspunkt i eksempel fra Agroindustrien, at en nuværende godkendelsesproces ved fx tyske TÜV tager ca. et år og koster 100.000 kroner per maskine i eksterne timer. Samme sum kan lægges i ift. timer til internt forbrug





med at forberede div. dokumenter mv. EU-typegodkendelsen forventes at blive strammere end det der pt. foregår i TÜV. Læg dertil at disse konsulentudgifter er på tyske lønninger og ikke danske. Det har dog sin fordel at få lavet det, hvis man har en serie, man vil eksportere til udlandet. Så kan det svare sig.

MEN – i Danmark påtænkes det, at *alle* køretøjer skal gennem en godkendelsesproces. Dvs. også dem, der er på meget mindre serier eller er individuelle, jf. § 1c og §1e, samt lovgivningsmærkninger.

Alt andet lige vil der være langt større udgifter end nu forbundet med dokumentation, test, div. gebyrer mv. Og det skal fordeles på meget mindre serier eller endda på enkelte køretøjer. Vi kender endnu ikke den endelige proces, vi kender ikke krav til ansøgning, vi kender endnu ikke de tekniske tjenester, vi kender endnu ikke gebyrerne (kun på timebasis, men ikke, hvad samlet kan forventes). Men det vil være en markant øget udgift.

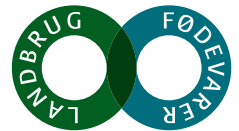
Læg dertil de øgede krav det giver til producenter eller brugere. Dette er heller ikke tilnærmelsesvis estimeret. Hvad tallet er, kan vi ikke på nuværende tidspunkt sige, men vi kan sige, at det i hvert fald ikke er noget, der står i høringsmaterialet. Dog opgør ministeriet at der vil være nogle negative administrative konsekvenser for erhvervslivet, men uden at overveje, hvad omkostningen ved de administrative konsekvenser er.

Og hvor skal pengene komme fra? Som en virksomhed i agroindustrien oplyser Landbrug & Fødevarer, så har de afsat en sum "grønne-midler" som de bruger til at produktudvikle som en del af den grønne omstilling. Det må forventeligt blive fra de frie midler, der var tænkt grønne, der nu skal bruges på at dokumentation, ansøgnings- og godkendelsesprocesser. Dvs. de stramme krav ender med at modarbejde netop formålet om miljøhensyn, som beskrives i lovforslaget, er en af målene med ændringer af synsloven.

Derudover erfarede vi på følgegruppemødet den 16. december 2019, at konsekvenserne af lignende ændringer i opbyggerbranchen i Norge betød at halvdelen af virksomhederne lukkede. Hvis diverse godkendelsesprocesser bliver så fordyrende og de omkostninger skal fordeles på meget små serier eller et enkelt køretøj, så kan konsekvensen blive, at det bliver for dyrt, og at danske landmænd og maskinstationer derfor vælger at købe produkter i udlandet, hvor der laves større serier og hvor omkostninger er lavere.

Den danske agroindustri, der laver landbrugskøretøjer, skaber 4.300 arbejdspladser i Danmark, særligt i yderområder, har bidraget til BNP med knap 3 mia. kr. årligt. Ser man også ind i en halvering af dette? Læg dertil at de ikke "bare" laver køretøjer. De danske landbrugskøretøjer laver ofte miljøteknologi i verdensklasse. Man vil miste både den udvikling og det eksportpotentiale, som disse grønne teknologier generere. Disse forhold og økonomiske konsekvenser er ikke afspejlet i konsekvensvurderingerne.

Og vi mener at det er endda meget stærke argumenter for, at man skal bruge de rummelige muligheder forordningen for landbrugskøretøjer har, fremfor at udrulle den EU-strammerkurs lovforslaget gør. En kurs, der muligvis gør noget nemmere for



myndighederne, men ingen lunde indregner de erhvervsmæssige konsekvenser, ej heller opstiller gevinster overfor omkostninger.

Derudover bliver de forventede gevinster ikke fra miljø, sundhed mv. ikke beskrevet og slet ikke kvantificeret. Derved får lovgiver ikke en rimelig mulighed for at vurdere konsekvens af lovændringen.

Ad 8) Udvidet bemyndigelse til ministeren og mindre demokratisk kontrol giver usikkerhed - traktorer og påhængskøretøjer kan risikere at blive omfattet af registrering og periodisk syn

Flere steder i lovforslaget foreslås udvidet bemyndigelse til ministeren. Vores bekymring er, at det giver mindre demokratisk kontrol og især usikkerhed for erhvervet.

Fx afkortes § 2, der definerer, hvilke køretøjer, som skal indkaldes til periodisk syn og giver transportministeren kompetencen til at fastsætte, hvem det bør være. Tidligere stod relevante køretøjer oplistet specifikt.

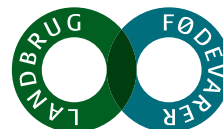
Ændringen betyder at traktorer og påhængskøretøjer kan blive omfattet af registrering og periodisk syn. Landbrugserhvervet ønsker den nuværende faste definition af hvilke køretøjer der omfattes, så der ikke opstår usikkerhed, fordi ministeriet til enhver en tid kan vælge at ændre praksis.

Vi forudser, at konsekvensen bliver at en regering – før eller siden – griber muligheden for vægtafgift, miljøafgift eller tilsvarende for hele landbrugserhvervets flåde, som middel til skatteindtægter, hvilket vi naturligvis ikke ønsker.

Vi er imod afkortelsen af §2. Ved den manøvre udvides gruppen af køretøjer, der skal til periodisk syn. Traktorer er ikke en del af denne for nuværende, men vil med denne formulering pludselig blive det. Igen uden det er godtgjort, hvorfor man måtte ønske det eller hvad det administrativ og økonomiske ville have af konsekvenser for erhvervet.

Vi må i forlængelse heraf fremhæve, at en meget lille del af de ulykker, der sker på de danske veje, sker der med landbrugskøretøjer. Og de ulykker der sker, sker typisk *ikke* pga. ikke-funktionelt materiale, men ofte fordi medtrafikanter misforstår landbrugskøretøjet. Dette er blandt andet konklusionen i Havarikommissionen rapport om ulykker med landbrugskøretøjer fra 2017. Vi påpeger på den baggrund bekymring for, at der sniger sig krav om periodisk syn ind af bagvejen, fordi man har lavet en sproglig afkortning af en paragraf og derved – bevidst eller ubevidst – får inkluderet køretøjer, der ikke på nuværende tidspunkt har krav om periodisk syn.

Derudover fremgår der i lovforslaget også nogle ændringer af ordlyd, der umiddelbart kan virke harmløse, men konsekvensen heraf bliver at reglerne bliver mere omfattende end eksisterende forhold og end, hvad der er påkrævet i forordninger – og igen at den demokratiske kontrol mindskes, samtidig med at muligheden for potentiel skatteindtægt inkluderes i lovgivningen.



Vi ønsker ikke at disse ændringer foretages, da vi frygter det for uønskede ændringer for erhvervslivet og særligt vores branche. Samtidig kan det medføre en større omskiftelighed og vilkårlighed, hvilket ikke er ønskeligt fra et erhvervsmæssigt synspunkt. Her foretrækkes kontinuitet og velkendte rammer.

#### Ad 9) Gebyr carte blanche og manglende konkurrence giver frygt for omkostninger

Vi er generelt forbeholdende overfor en situation, hvor erhvervslivet pålægges nye og store gebyrer, og hvor der ikke er kontrol med gebyrsituationen.

I den nye lov får transportministeren jf. §15 lov til at *"at sætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler samt påhængskøretøjer hertil, landbrugs- og skovbrugstraktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser"*.

Færdselsstyrelsen bliver et godkendende led og skal modtage gebyrbetaling for dette. Det står meget upræcist, hvad det vil koste. Læser man i bemærkninger til lovforslaget forventes en timepris på 700-1.000 kroner – til gengæld ved man endnu ikke, hvor lang denne sagsbehandlingstid er, da processen endnu ikke er fastlagt.

I kraft af at Færdselsstyrelsen bliver eneste godkendende aktør, så er det også et område, der er frataget alt mulighed for konkurrence. Vores bekymring er naturligvis, hvad dette carte blanche til at skrive gebyrer vil koste i sidste ende.

Derudover ser de individuelle køretøjer også ind i gebyrer, til trods for at dette ikke er en del af forordningen. Men som der står i bemærkninger s. 14, så "forhindrer" forordningen det heller ikke. Det er altså køretøjer, der pålægges både proces og gebyrer uden det er forordnings-påkrævet, men alene fordi man gerne vil "ensrette" i Danmark. Derved pålægges danske producenter og brugere altså en omkostning de ikke nødvendigvis gør i vores nabolande.

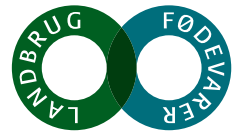
#### Specifikke bemærkninger

Afslutningsvis har vi nogle specifikke bemærkninger og spørgsmål til de enkelte paragraffer i loven og lovforslaget.

#### **§ 1, stk.1**

Det bør præciseres hvad "motorkøretøjer, dvs. at der menes motorkøretøjer, som beskrevet i forordning 2018/858. Hvis dette ikke præciseres vil andre motorkøretøjer, som næppe var ment at skulle inkluderes, blive omfattet, fx

- el-løbehjul,
- gaffeltruck,
- gummiged,
- mejetærsker,
- bæltekøretøjer
- m.fl...



### § 1 c, stk. 2 Om småserier

Hvad er omfanget af godkendelsesprocessen på de små serier? Hvornår defineres noget som småserie? Hvad er grænsen for en konstruktiv ændring, hvormed ny godkendelsesproces skal foretages? Hvor mange køretøjer forventer ministeriet det vil være gældende for årligt i Danmark?

### §1 e, stk. 2 og 5 Om national individuel godkendelse

Vi mener at denne paragraf bør udgå af lovforslaget. Det er overimplementering, det vil ramme erhvervet hårdt og ministeriet har hverken kvantificeret gevinst eller omkostning ved at anlægge denne nye, stramme EU-kurs. Relevante Forordning 167/2013 kræver ikke denne stramme linje og individuelle køretøjer.

Af nysgerrighed, hvor mange køretøjer forventer ministeriet vil skulle godkendes årligt som følge af § 1 e, stk. 2 og 5? Og hvad er det forventede indhold af de supplerende nationale godkendelsesordninger?

### §2 stk. 1 Om periodisk syn

Vi er imod denne afkortelse af paragraffen, da det betyder at langt flere køretøjer end før bliver omfattet, herunder landbrugskøretøjer. Vi mener der bør stå, hvilke køretøjer der specifikt er tale om, så man ikke er i tvivl, og så der ikke af bagvejen sniger sig ny regulering ind for erhvervet. Samtidig vil en specifik benævnelse af relevante køretøjer modvirke vilkårlighed og sikre stabile rammer.

Har ministeriet opgjort, hvor mange ekstra køretøjer vil skulle til periodisk syn som følge af denne afkortelse af paragraf, men derved udvidelse af antal køretøjer, samt hvilke omkostninger det vil have for erhvervslivet? Eller vil ministeriet bibeholde eksisterende krav til landbrugskøretøjer vedr. periodisk syns?

### §3 stk. 1 Om ikrafttrædelse

Dato for ikrafttrædelse har at gøre med motorkøretøjer, men har intet at gøre med forordning for landbrugskøretøjer. Vi mener ikke nye regler som følge af Forordning 167/2013 skal hastet igennem pga. en forordning, der ikke vedrører vores erhverv.

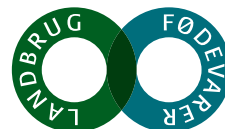
I tillæg vil vi gerne spørge:

- Kan vi forvente at blive informeret om hvilke tekniske tjenester, der udpeges før ikrafttrædelsesdatoen?
- Hvornår kan det forventes, at regler for ansøgning er på plads, da dette er en forudsætning for at erhvervslivet kan begynde at udforme ansøgninger?
- Hvad med de køretøjer, som er "på vej på markedet", dvs. bestilt efter nuværende regler, hvordan undgår de at komme i klemme?

### §15 a-b Om gebyrer

Hvilket gebyr forventes for registreringssyn for landbrugskøretøjer?

Hvilket gebyr forventes i forbindelse med typegodkendelserne? Vil disse være forskellige for fx godkendelse af køretøjer og komponenter



Med venlig hilsen

**Kathrine Blæsbjerg Sørensen**  
Seniorkonsulent

Erhvervspolitik, Afd. for Vækst- og strukturpolitik

D +45 3339 4255

M +45 4031 5718

E kbs@if.dk



DANSKE  
SUKKERROEDYRKERE





MCTC  
Landsforeningen for motorcyklister  
Markvæn 6  
8260 Viby J  
Tlf.: 86 11 62 00  
e-mail: [tn@mctc.dk](mailto:tn@mctc.dk)

Viby J, onsdag 22. januar 2020

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Att. Amalie Kipp, [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)<<http://www.trm.dk/>>

Kommentarer til: **Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 577731)**

MCTC er en landsdækkende interesseorganisation for motorcyklister. Foreningen blev stiftet i 1966 og har ca. 38.000 medlemmer. Foreningen har i sagens natur en særlig interesse i motorcykler.

Vores bemærkninger til høringsforslaget er beskrevet nedenfor.

## **Forslag til Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Godkendelse af motorkøretøjer, tekniske tjenester m.v.)**

1) EU-typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.

Svar til 1)

*Systemer, komponenter og separate tekniske enheder virker fejlplaceret i samme punkt som køretøjer. Da systemer, komponenter og separate tekniske enheder (reservedele som bremsebelægning, ekstraudstyr som tågelys og lignende) normalt ikke kan opnå EU-typegodkendelse, men har en ECE-typegodkendelse.*

**6. Efter § 1 f indsættes overskriften: »Periodisk syn m.v.«.**

Svar:

*Der er ingen dokumentation for at uheld med motorcykler har været forårsaget af en teknisk defekt på køretøjet, og indførelse af periodesyn for motorcykler vil derfor ikke kunne ændre på uheldsstatistikken.*

*De fleste motorcyklister har et anderledes kørselsbehov og -mønster i forhold til bilister, da de fleste motorcykler stilles i hi om vinteren. Det gælder normalt omkring perioden 30. november til 1. marts – hvor det her vil være umuligt at køre køretøjet til syn, da en motorcykelforsikring normalt ikke omfatter kørsel i denne periode. Motorcykler kører på grund af den lange stilstandsperiode langt færre kilometer, hvorfor periodisk syn efter samme opskrift som for biler ikke giver mening.*

**Generelt:**

*Ifølge forslaget anerkendes en udenlands teknisk tjeneste ikke til at udføre afprøvning, som skal ligge til grund for færdselsstyrelsens udstedelse af typegodkendelse.*



*Dette det virker modstridende i forhold til den fri bevægelighed på EU's indre marked i almindelighed for vare og tjenesteydelser, da man her bliver henvist til udelukkende at bruge dansk service på området – og eksempelvis ikke kan benytte TÜV eller lignende som teknisk tjeneste på lige fod med alle andre der ønsker at levere denne service.*

## **MFF-høringssvar vedr. journalnummer 2019-4815.**

Motorcykel Forhandler Foreningen (MFF) har følgende bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer journalnummer 2019-4815.

### **Generelt vedr. tekniske tjenester.**

Som MFF forstår det, anerkendes der ikke en udenlands teknisk tjeneste der udfører afprøvning som skal ligge til grund for færdselsstyrelsens udstedelse af typegodkendelse.

Dette undrer MFF, når der i øvrigt i materialet henvises til bla. forordning nr.168/2013 og EU's indre marked i almindelighed, hvor netop hjørnestenen er fri bevægelighed af vare og tjenesteydelser.

Denne fri bevægelighed, skaber den konkurrence vi i motorcykelbranchen oplever som utroligt anstrengende, men som vi forholder os pro aktivt til hver dag. Derfor undre det meget, at vi som erhvervsdrivende, ikke kan købe tjenesten hvor vi får den mest optimale pris, men i stedet er henvist til at indkøbe i en nærmest monopollignende situation lokalt i Danmark.

Det bør være sådan, at man anerkender f.eks. TÜV eller lignende som teknisktjeneste på lige fod med alle andre der ønsker at levere denne service til branchens aktører, så lang tid disse er hjemmehørende i et EU land og opfylder EU's krav til at være en sådanne.

### **Bemærkning til nr.6. side 28/41**

Syn af køretøjer har i sagens natur primært og i al overvejende grad til hensigt, at sikre at de køretøjer der befinder sig på offentlig vej, er i forsvarlig sikkerhedsmæssig stand og derved kan forhindre at tekniske defekter kan medføre skade på personer og materiel.

Der er ingen, som i overhovedet ingen, dokumentation for at uheld hvor motorcykler har været involveret, at uheldet på nogen måde og i nogen form har været forårsaget af en teknisk defekt på køretøjet.

Hvis der kan være tale om en tekniske defekt, har den i al væsentlighed beroet hos føreren af køretøjet og her ville et kørekort periodesyn måske være mere på sin plads

Indførsel af periodesyn for motorcykler vil derfor, efter MFF's opfattelse, ikke ændre på nogen uhelds statistik overhovedet.

### **Bemærkning til 9. Sammenfattende skema Erhvervsmæssige konsekvenser:**

Økonomiske konsekvenser for  
erhvervslivet

Nye forretningsmuligheder  
som teknisk tjeneste

**Nedgang i visse  
synsvirksomheders  
omsætning og ophør af  
prøvningsinstanser**

Der estimeres en nedgang i antal syn, grundet omlægning fra synshal til teknisk tjeneste, til at være cirka 160.000. Det kan undre MFF at netop dette tal flugter med bestand af motorcykler.

Det kan derfor være nærliggende at antage, at dette er den egentlige grund til at motorcykler nu påtænkes at kræve periode synet.

Det næste er, at tvunget syn af MC meget sandsynligt vil reducere totalbestanden, så den ejer der kun meget sjældent anvender sin motorcykel, men dog har nummerplade på, højest sandsynligt afmelder den og nøjes med at syntes den er pæn at have stående, hvilket vil yderligere medvirke til syns branchens manglende omsætning, som resultat af lovforslaget.

MFF er af den opfattelse at nedgangen i totalbestanden vil nærme sig 25% som et resultat af lovforslaget.

Det negative økonomiske resultat, gælder ikke bare for synsvirksomhederne, men måske i endnu højere grad staten.

40.000 afmeldte motorcykler vil betyde provenutab for staten på ejeravgift kr. 28.4 millioner samt tab af afgiften på ansvarspræmier, som beløber sig til kr.17.2 millioner – samlet altså næsten 47 millioner kr. vil gå tabt i indtægt for staten.

Det bør retfærdighedsvis nævnes, at moms indtægten på de resterende anslåede 120.000 registreringssyn vil være cirka kr.12. millioner.

Konsekvensen af indførsel af periode syn for motorcykler vil efter MFF's opfattelse derfor være at:

- Man har generet en hel masse motorcyklister med noget der ikke giver mening.
- Sørgt for at sætte cirka kr. 35. millioner til - uden påviselig grund.
- Ikke at have forbedret noget som helst i relation til uheld.

Med venlig hilsen

John Tange (fm)

**[www.mff-dk.dk](http://www.mff-dk.dk) [www.wrooom.dk](http://www.wrooom.dk) [www.sikkerpå2hjul.dk](http://www.sikkerpå2hjul.dk)**

**Tlf. +45-36 16 08 66**



Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

**Transport- og Boligministeriet**

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)**Att.:** Amalie Kipp [amk@trm.dk](mailto:amk@trm.dk)**Høring: Lov om godkendelse og syn af køretøjer**

Motorhistorisk Samråd vil gerne med det nedenstående, takke for det tilsendte høringsmateriale, og denne mulighed for at afgive svar på høringen.

Motorhistorisk Samråd har forsøgt at danne sig et overblik over det meget omfattende og samtidig komplekse materiale, samt de konsekvenser der kan være for ejere af historiske køretøjer i Danmark.

**Opfordring til at skrinlægge og starte forfra**

På baggrund af vores analyse af høringsmaterialet, må vi beklageligvis konstatere at ændringerne er så vidtrækkende, og de økonomiske konsekvenser for borgerne så store, at vores anbefaling på det bestemteste må være at forslaget ikke vedtages som det er udformet nu.

Motorhistorisk Samråd skal hermed opfordre til, at man gentænker det hele i den kontekst, at dette er en forordning Danmark kan vælge at følge, men som man ikke nødvendigvis skal implementere fuldt ud. Vores indtryk af sagskomplekset viser ganske tydeligt, at man ved implementeringen i af 858/2018 i Danmark går meget længere end forordningen oprindeligt tilsigter.

**Omfattende skadeseffekter**

Efter Motorhistorisk Samråds vurdering, så vil den tiltænkte implementering være til skade for såvel borgere som erhvervsliv. Man vil opnå en ringere konkurrence på markedet for godkendelser, og dertil en forøgelse af udgifterne der vil være så markante, at det vil være til skade, ikke blot for vores smalle hobbyrelaterede branche, men for alle beslægtede brancher, uden at det vil ændre ved sikkerheden for køretøjsparken.

Det er vores vurdering at de eneste der vil have gavn af denne vidtstrakte implementering af en forordning, er Færdselsstyrelsen selv, hvilket ikke bør være et mål i en offentlig forvaltning.

**Opfordring til at bibeholde afsnit 18.05 i synsvejledningen**

Med materialet erfarer vi, at afsnit 18.05 i Vejledning om syn af køretøjer helt fjernes. Dette kan vi på ingen måder anbefale, da der ligger et meget omfattende stykke arbejde forud for de eksisterende regler på området. I vores optik var samarbejdet med Færdselsstyrelsen, omkring indarbejdningen af reglerne for ombyggede biler og motorcykler, eksemplarisk. Den tilgang til regelændringer på vores område ser vi meget gerne mere af.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Vi ser ikke det fremsatte forslag kan forbedre på reglerne i VOSAKs afsnit 18.05, og vurderer generelt at en ændring vil være til skade for mange af vores medlemmer.

Forordning 858/2018 giver netop plads til individuelle nationale godkendelser. Det vurderes at der ingen lovformelig grund findes, til at gå så vidt i en ændring af det eksisterende lovmateriale.

### **Stærk bekymring for udgiftsniveauet for borgeren**

Som Motorhistorisk Samråd læser høringsforslaget, så vil alle udgifter forbundet med implementeringen af forordning 858/2018, direkte kunne bæres ud til de borgere og virksomheder der skal bruge systemet.

Omkostningerne er blandt andet de der kommer ved de firmaer der ønsker at blive akkrediteret som Teknisk Tjeneste på et specifikt område. Her vil det tillige blive svært at finde virksomheder der ønsker at blive akkrediteret på områder hvor den vurderede omsætning ikke vil være så stor. Herunder området med historiske køretøjer, og for ombygning af biler og motorcykler.

### **Få godkendte Tekniske Tjenester, højere brugerbetaling**

Det er derfor vores vurdering at der kun kan imødeses to scenarier efter udfoldelsen af den foreslåede implementering. Der vil i første scenarie kun være meget få akkrediterede tjenester, hvilket vil skade konkurrencen og dermed prissætningen. I et alternativt scenarie, vurderer vi at der ikke vil være nogen firmaer der ønsker at blive akkrediteret på dette meget afgrænsede område. Det vil efterlade Færdselsstyrelsen til at skulle finde en løsning for de berørte køretøjer, hvor der således ingen løsning findes, da reglerne som de er foreslået ikke rummer denne mulighed.

### **Flere medarbejdere i Færdselsstyrelsen og nyt IT-system**

Det ser også ud til at Færdselsstyrelsen får behov for at ansætte en lang række nye medarbejdere, for at sikre sig at forpligtigelserne i de nye regler overholdes. Udgiften til de mange nye medarbejders kontrolopgaver, vil tillige skulle afholdes af de borgere og virksomheder der bruger systemet, sådan som forslaget er konstrueret for nuværende.

Oven i dette kommer de omkostninger der vil blive skabt ved etablering af et nyt IT-system, som er en udgift der tillige skal afholdes af de borgere og virksomheder der vil falde ind under den danske implementering af forordning 858/2018.

### **Sammenfatning**

Motorhistorisk Samråds klare holdning er derfor entydig: Den påtænkte implementering af forordning 858/2018 er for vidtstrakt, alt for økonomisk byrdefuldt for både borgere og virksomheder, og er potentielt skadeligt for udviklingen i arbejdet med den fælles rullende kulturarv.

Med venlig hilsen  
Steen Rode-Møller  
Formand  
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K



Køretøjsbygger og Autoskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

2. januar 2020

**Vedr.: J.nr. 2019-4815 – høring om godkendelse af køretøjer**

Vi takker Transport- og Boligministeriet for fremsendelse af høring angående lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Som brancheorganisation for køretøjsbyggere er vi særdeles opmærksom på de forhold i lovændringen, der kan skade en hel branche for bestandigt, og derfor er det også vores målsætning i dette høringssvar at gøre opmærksom på de konsekvenser, der kan gøre sig gældende, såfremt indførelse af den nævnte lovændring træder i kraft den 1.9.2020 i den fremlagte form. Vi mener ligeledes at en udsættelse heller ikke vil ændre på de konsekvenser der vil ramme en hel branche.

Dette er efter vores opfattelse ikke belyst i pkt. 4 i høringsmaterialet.

Overordnet skal det bemærkes, at man i Danmark i næsten 2 årtier ikke har fuld ud implementeret EU-forordninger og direktiver på køretøjsområdet.

Det har en væsentlig betydning fordi den fornødne infrastruktur, herunder viden og kompetencer, standardiserede prøvningsprocedurer og formularer, uddannelse mv., ikke er til stede og skal derfor etableres fra bunden af.

Når man tager hensyn til EU-direktiv 2007/46/EF, så er dette direktiv meddelt i meddelelse 1933 af den 27.4.2009 – J.nr. FS300-000058, omfattende 5 sider. Vi har i alle år anset dette direktiv for ikke fuld ud implementeret i Danmark, herunder EF-typegodkendelser og småserier. Dermed er det svært at erstatte direktivet med en forordning på ganske få måneder.

I Danmark har vi i alle år udelukkende forholdt os til nationale individuelle enkeltstyks godkendelser, som bl.a. er beskrevet i EU-direktiv 2007/46/EF, kapitel X. Disse godkendelser blev foretaget på baggrund af de såkaldte G-erklæringer og følgen af detailforskrifterne.

Det samme gælder også 2- og 3-hjulede motorcykler og quadricykler.

Skov- og landbrugstraktorer har aldrig været indregistreringspligtige og derfor heller ikke været pligtig til godkendelser.



SMVdanmark  
– det nye Håndværksråd





Her skal der understreges, at der **ingen evidens findes**, for at op- og ombyggede køretøjer på noget som helst tidspunkt har været til fare for sikkerhed eller har været en belastning for sundhed og miljø på grund af selve op- eller ombygning, foretaget i Danmark.

Faktuelt ønskes der nu ved lovændring, at **indføre minimum 12 års EU-lov på ganske få måneder**. Det anser vi for værende dybt problematisk.

Der skal også tages hensyn til, at producenter af individuelle om- og opbygninger her i landet på intet tidspunkt har stået overfor store krav om administration, et stort omfang af papirarbejde, samt store investeringer i kvalitetsstyringssystemer, papirhold og rådgivere. Her er der hovedsageligt tale om dygtige håndværkere, der har leveret "et godt stykke arbejde", som kunne synes i en synsvirksomhed af kategori 3 eller 4.

At man nu ønsker at **pålægge disse virksomheder uvant arbejde** i det udmeldte omfang, og ikke mindst store IT-mæssige investeringer, vil betyde at flere specielt mindre virksomheder **vil lukke**. Også synsvirksomheder vil skulle lukke, da arbejdsmængden reduceres betydeligt.

Ud over det skal der tages hensyn til køretøjsforhandlere, der **sælger dansk om- og opbyggede køretøjer**, som ikke længere vil kunne **konkurrere med udenlandske leverandører**, fordi omkostningsniveauet på grund af ny krav til godkendelser og sikkert meget lange ventetider og **flaskehalse**, ikke mindst hos Tekniske Tjenester og Færdselsstyrelsen, vil betyde at vognmænd og andre "forbrugere" vil indkøbe udenlandske godkendte køretøjer i endnu større omfang, som det allerede sker i dag. Dette vil også påvirke betalingsbalancen negativt i højere grad.

Også deleleverandører vil blive ramt af omsætningstab.

Det vil på sigt betyde lukning af en hel branche og dermed tab af tusindvis af arbejdspladser i hele fødekæden.

### **Etablering af Tekniske Tjenester**

At der nu ønskes at etablere Tekniske Tjenester, som beskrevet i § 1 f, i Danmark, samt ophævelse af lov om prøvningsinstanser, hilser vi generelt velkommen, specielt fordi den monopollignende situation, der har hersket i flere år, har bekymret os meget.

Der er fortsat kun en virksomhed i Danmark, der har lov til at prøve op til 98 % af alle køretøjer, der ikke er omfattet af en EU-typegodkendelse, og også ombygninger. Det fremgår tydeligt af Færdselsstyrelsens hjemmeside, som følgende udklip viser (af den 2.1.2020).

## Godkendte prøvningsinstanser

Firma	Kontakt	Områder
AutoConsult	<a href="http://www.autoconsult.dk">www.autoconsult.dk</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbringelse af bagerste nummerplade</li> <li>• Afprøvning af påbudt mærkning af biler og påhængskøretøjer hertil</li> <li>• Kørselsstøjmåling bil</li> <li>• Standstøjmåling bil</li> <li>• Kørselsstøjmåling motorcykel</li> <li>• Standstøjmåling motorcykel</li> <li>• 7m standstøjmåling</li> <li>• Dokumentation for brændstofforbrug</li> <li>• Afskærmning bagtil mod underkøring</li> <li>• Mekanisk prøvning af pedaler ved kørelærers plads i bil til øvelseskørsel</li> <li>• Vejning af køretøjer</li> <li>• Udstedelse af data-erklæring til personbil M1, varebil N1, to- og trehjulet motorcykel, stor knallert, påhængskøretøjer indtil 3500 kg, hjultraktor og terminaltraktor</li> <li>• Afprøvning af bremsepræstation personbil og varebil</li> <li>• Afprøvning af bremsepræstation på busser, vare- og lastbiler samt påhængskøretøjer hertil</li> <li>• Komponenter til mekanisk sammenkobling af vogntog</li> <li>• Ombygning af VW Type 1 til buggy eller lignende</li> <li>• Montering af sidevogn på motorcykel</li> <li>• Test af køreegenskaber på motorcykel</li> <li>• Ændring af ramme</li> <li>• Test af selefastgørelsespunkter / Eftermonterede sikkerhedsseler</li> <li>• Replicabler</li> <li>• Ombygning til rustvogn</li> <li>• Udskiftning af forgaffel og baggaffel på motorcykler</li> <li>• Effektmåling på motorcykler</li> <li>• Effektmåling i rullefelt af ibrugtagne person- og varebiler</li> <li>• Kontrol og afprøvning af ibrugtagne person- og varebiler i forhold til: <ul style="list-style-type: none"> <li>• A. Motoreffektforøgelse</li> <li>• B. Topfartforøgelse eller ændring af topfartbegrænsning</li> <li>• C. Udskiftning af hjul</li> <li>• D. Udskiftning af fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisator</li> <li>• E. Udskiftning af bremsesystem</li> <li>• F. Udskiftning af hjulophæng</li> <li>• G. Ændring af karrosseri eller chassisramme</li> <li>• H. Udskiftning af rat</li> <li>• K. S sammensat bil</li> </ul> </li> <li>• Kontrol og afprøvning af ibrugtagne tohjulede motorcykler i forhold til: <ul style="list-style-type: none"> <li>• A. Motoreffektforøgelse</li> <li>• B. Topfartforøgelse eller ændring af topfartbegrænsning</li> <li>• C. Udskiftning af hjul</li> <li>• D. Udskiftning af fjedre og støddæmpere</li> <li>• E. Udskiftning af bremsesystem</li> <li>• I. S sammensat motorcykel</li> </ul> </li> <li>• Test af vælttestabilitet i henhold til UNECE-regulativ 107</li> </ul>
Test-Tech-Syd	<a href="http://www.test-tech.dk">www.test-tech.dk</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udskiftning af forgaffel og baggaffel på motorcykler</li> </ul>
Teknologisk Institut	<a href="http://www.teknologisk.dk">www.teknologisk.dk</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PEMS-måling - dog ikke PM</li> </ul>



At etablere Tekniske Tjenester, er dog et meget stort tiltag. For det overhovedet er rentabelt, at etablere en Teknisk Tjeneste, så skal der være relevante markedsforhold til stede. Det er **forbundet med store udgifter** at etablere sig på et marked, herunder at opnå den krævede ISO 17020/25 certificering, som auditeres af DANAK, udarbejde procedurer og etablere **IT-faciliteter**, samt at finde og efteruddanne relevante **personer**, der er i stand til, og har den fornødne indsigt i de køretøjstekniske forhold, herunder at kunne fysisk afprøve køretøjer. Vi taler om minimum **1 til 2 år**, en etablering tager.

Det skal understreges, at der ikke findes uddannelsesmuligheder i Danmark. Ydermere skal der også en betydelig markedsføring til, for at opnå forrentning af de store investeringer.

Det vil også betyde, at Tekniske Tjenester skal specialisere sig på et begrænset udvalg af køretøjer, hvilket betyder at man typisk ikke vil arbejde med alle typer køretøjer, men kun f.eks. M og N, eller MC, eller O mv., for at kunne fungere rentabelt. Det er absolut ikke en fordel, når der er tale om en landsdækkende mulighed, samt tilstrækkelig kapacitet for at kunne afprøve de tusindvis af køretøjer, der skal igennem hvert år.

### **Information bør være på engelsk**

Færdselsstyrelsen har meddelt, at man den 27.1.2020 vil afholde et møde for interesserede organisationer, der er interesseret i at etablere en Teknisk Tjeneste.

Vi har som international organisation understreget, at sådant et møde og dertil hørende invitationer bør afholdes på engelsk, da der er Tekniske Tjenester i f.eks. Tyskland, Spanien, Polen mv., der kunne være interesseret i at etablere sig i Danmark. Dette har Færdselsstyrelsen dog afvist, hvilket vi beklager.

Tekniske Tjenester fra andre EU-lande har mulighed for at trække deres akkreditering til Danmark, og derfor kan man hurtigere etablere sig i et andet EU-land som Danmark.

I SKAD har vi allerede taget kontakt til to relevante parter, men ønsker at invitere flere, men da disse ikke taler dansk, så vil det ikke være relevant.

### **Standardisering mangler**

For at Tekniske Tjenester kan foretage afprøvninger og godkendelser, så kræver det at der forefindes standardiserede og godkendte prøvningsprocesbeskrivelser for alle typer afprøvninger og på alle typer køretøjer. Desuden skal der forefindes standardiserede og godkendte prøvningsformularer, der sikre ens prøvning og kvalitet, samt forhindrer misforståelser.

Samtidigt skal der af Færdselsstyrelsen godkendes forskellige typer testbaner, der først skal findes, og der skal laves aftaler med relevante ejere, som giver mulighed for at afprøve alt fra en motorcykel til en tung stor lastbil.

**Ovennævnte findes ikke i dag**, og dette faktum alene betyder at der vil gå en rum tid før sådant kan etableres. Det vil også kræve at Færdselsstyrelsen oparbejder praktisk erfaring omkring afprøvning, når Færdselsstyrelsen både skal vejlede og godkende.



Man kunne dog i et vist omfang kopiere f.eks. tyske dokumenter, som beskriver godkendelser nøje, og der findes også standardiserede dokumenter. Hertil kan Færdselsstyrelsen tage kontakt til Kraftfahrzeug Bundes Amt i Tyskland eller VdTÜV, for at **tilegne sig den fornødne viden og ekspertise**. Vi bistår naturligvis gerne såfremt dette ønskes.

Det viser sig også at DANAK ikke har den fornødne erfaring med køretøjstekniske forhold, og derfor skal man med stor sandsynlighed tilkalde udenlandske eksperter, for at kunne auditere og godkende en dansk Teknisk Tjeneste. Der skal ikke alene godkendes ISO, men alle tilhørende prøvningsmetoder og prøvningspraksis, samt de individuelle kompetencer.

Det betyder en væsentlig fordyrelse af hele processen, som endnu ikke er prissat, men vi antager at vi taler mellem 1-2 millioner kroner pr. Teknisk Tjeneste, for at blive auditeret og godkendt af DANAK. Det omfatter ikke ansættelse af personale, etablering af domicil, indkøb og etablering af relevante værktøjer og testudstyr.

Samtidigt står vi i den situation, at en prøvningsinstans i dag både rådgiver, bistår og afprøver, ofte på samme køretøjer, hvilket på ingen måde er tilladt, hverken i loven eller i ISO. Det betyder at hele rådgivningsdelen skal udskilles og etableres.

#### **National individuel godkendelse skal prioriteres**

Nationale individuelle godkendelser er en metode at godkende køretøjer, der indregistreres i et bestemt EU-land. Denne metode er klart og tydeligt fastholde i 2018/858/EF, artikel 45, 168/2013, artikel 3/pkt. 9, samt 167/2013, artikel 3/pkt. 6. Det er dermed **i overensstemmelse med EU**, at tillade disse nationale godkendelser, hvor et nationalt regelsæt anvendes.

Det skal bemærkes, at samtlige af vores søsterorganisationer i andre EU-lande har meddelt, at man **fastholder i nationale individuelle godkendelser**, for at **sikre de nationale virksomheders fremtidige eksistens**. Danmark bør ikke stå udenfor ved at implementere væsentlig strammere regler, end de findes i andre lande, og dermed medvirke til at danske virksomheders fremtid står på spil.

Danmark har ikke en egentlig køretøjsproduktion, som den findes i flere andre EU-lande, og derfor vil det også være uhensigtsmæssigt at pålægge danske virksomheder, der i stor stil bygger individuelle enkeltstyks køretøjer op og om, at leve op til samme krav som f.eks. de store bilproducenter, der har ikke kun EU-markedet, men også resten af verden at sælge deres køretøjer til.

Absolut de fleste basiskøretøjer, der op- og ombygges i Danmark, har i forvejen en EU-typegodkendelse, og dermed anses for værende godkendt til trinvis opbygning.

Derfor foreslår vi, som vi har gjort de sidste 10 år, at man etablere specialiserede synsvirksomheder, der kan varetage de daglige opgaver med godkendelse af de nationale individuelle køretøjer.



Her foreslår vi at man **udvider kategori 3 med 3+** (synsvirksomheder der har lov til at kontrollere om- og opbyggede lette køretøjer op til 3500 kg), og kategori 4 med **4+** (synsvirksomheder der har lov til at kontrollere om- og opbyggede tunge køretøjer over 3500 kg). Efter kontrol kan disse køretøjer synes i en anden fysisk synsvirksomhed kategori 3 eller 4, så afprøvning og godkendelse er adskilt. Transportministeren og Færdselsstyrelsen kan, som nævnt i § 4, stk. 2 og 3 i ændringsforslaget, fastsætte regelsæt herom. Dette vil rette op på de i høringens pkt. 2.1.2.1 nævnte forhold.

Disse synsvirksomheder kan underlægges en speciel overvågning, samt betyder det at der **ikke opstår flaskehalse eller geografiske begrænsninger**, så alle virksomheder og borgere kan benytte en dertil godkendt synsvirksomhed i et lokalområde. Tekniske Tjenester kan anvendes, hvor det teknisk er nødvendigt og synsvirksomheder ikke har den fornødne kompetence til at godkende et køretøj.

Det vil også have den fordel, at de mange lukninger og tab af arbejdspladser kan i stor stil forhindres, og der kan sikres at danske virksomheder kan levere konkurrencedygtige op- og ombygninger til danske kunder.

Igen, så findes der ingen evidens eller statistik for at der i Danmark hersker tilstande hvor sikkerhed og værn om sundhed og miljø står på spil, pga. netop nationale individuelle op- og ombygninger, foretage af danske virksomheder.

Vi skal ikke lade diesel-gate eller lignende udenlandske skandaler påvirke vores velfungerende system i vores land, der i årevis har fungeret upåklageligt.

Det er vores håb om at Transportministeren lytter til vores argumentation, og sikrer at en hel branche kan fortsætte med at eksistere.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs, Direktør for SKAD  
thomas.krebs@skad.dk, Mobil +45 2061 7523

---

**Til:** TRM Amalie Kipp (amk@TRM.dk)  
**Cc:** Henning Christiansen (hc@faka.dk), hrh@mail.dk (hrh@mail.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk), kent@buchberg-mc.dk (kent@buchberg-mc.dk), Leif Hemmsen - HAARBY KAROSSERI ApS (lh@haarby-karosseri.dk), Per's Autoopretning (pers@utoopretning.dk)  
**Fra:** skad@skad.dk (skad@skad.dk)  
**Titel:** VS: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer  
**E-mailtitel:** VS: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 577731)  
**Sendt:** 17-12-2019 16:04:56  
**Bilag:** Høringsbrev - eksternt høring.pdf; Høringsliste synsloven.pdf; Høringsversion - Udkast til ændring af synsloven.pdf;

Kære Amalie,

Jeg skriver til dig, fordi jeg sidder i Færdselsstyrelsens opfølgningsgruppe, hvor vi netop behandler den i høringen omhandlende ændring.

Vi har så sent som i går haft møde i Ribe hos styrelsen, og her har man oplyst os om at en høring først vil blive udsendt slut januar.

Der er mange forhold, der kan betyde at flere tusinde arbejdspladser går til spil og flere virksomheder skal lukke.

Desuden er det slet ikke sikkert at man kan nå at få etableret tekniske tjenester, da der er rigtig mange forhold, der simpelthen slet ikke kan lade sig gøre på så kort tid. Og her taler vi kæmper udfordringer. Med over 30 års erfaring fra branchen og stor indsigt i de faktuelle tekniske forhold, så er der her tale om en fuldstændig forhastet beslutning.

Derfor mener vi at I bør omgående trække jeres høring tilbage, da der på nuværende slet ikke hersker klarhed om dette overhovedet kan lade sig gøre i den afsatte tid. Du skal huske at man har undladt at implementere EU regler i 2 årtier, og nu forventer man at love kan træde i kraft ganske få måneder. Det vil skabe et kaos og massekonkurser hos opbyggervirksomheder, landbrugs og fødevarerbranchen, synsbranchen, almindelige auto- og motorcykelværksteder, og ikke mindst de mange vognmænd der er afhængige af de køretøjer som anvendes i dagligdagen. Desuden bygger man ikke køretøjer over nat, men sådanne kan være i produktion i godt et år, og der er bundet en masse penge op i disse køretøjer.

Det her bør tages dybt seriøst og alvorligt i ministeriet. Hvis man ikke tager hensyn, så sker der en uoprettelig katastrofe.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

Ing. Thomas Krebs

Direktør / Secretary General / Geschäftsführer

Bestyrelsesmedlem AIRC International

Arbejdsgiver- og Brancheorganisation / Employer- and Branch organisation / Arbeitsgeber- und Branchenverband

SKAD

Køretøjsopbygger- og Autoskadebranchen i Danmark

Roholmsvej 8, 1. sal

DK-2620 Albertslund

Denmark

www.skad.dk

thomas.krebs@skad.dk

Tlf. +45 7011 1300

Mobil +45 2061 7523

Vores vision er, at støtte, rådgive og repræsentere vores medlemsvirksomheder på alle områder.

Persondatapolitik - læs her.

ERKLÆRING OM FORTROLIGHED

Denne e-mail besked samt alle eventuelt vedhæftede dokumenter er kun til brug for den person eller juridiske entitet den er adresseret til og kan indeholde fortrolig information. Enhver uautoriseret brug eller distribution af denne e-mail besked er



strengt forbudt. Hvis du fejlagtigt har modtaget denne e-mail besked bedes du gøre mig opmærksom på det øjeblikkeligt. På forhånd tak.

#### PRIVACY Information

This e-mail and all enclosed documents are only for the person which the mail is addressed to. This mail can include confidential information. Any unauthorised usage or distribution of this mail is strictly forbidden. If you have received this mail by mistake, please do delete it immediately.

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Amalie Kipp <amk@TRM.dk>

Sendt: 17. december 2019 15:11

Til: Arbejdstilsynet <at@at.dk>; Arriva (inkl. Vestbanen) <info@arriva.dk>; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; info@acr.dk; 'ai@asfaltindustrien.dk' <ai@asfaltindustrien.dk>; Info - Autobranchend danmark <info@autobranchend danmark.dk>; post@bat.dk; brs@brs.dk; bil@di.dk; 'Ejner Larsen' <post@cat-taxi.dk>; 'jj@dfac.dk' <jj@dfac.dk>; Danmarks Motor Union <dmu@dmusport.dk>; Dansk bilbrancheråd <info@db.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; 'info@dcu.dk' <info@dcu.dk>; Dansk Cyklist Forbund <dcf@dcf.dk>; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; Dansk Kørelærer-Union <dku@dku.dk>; dmh@danskmaskinhandel.dk; dtr <dtr@taxi.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Danske Biludlejere <info@danske-biludlejere.dk>; db@db.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; post@dmoge.dk; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dasp.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; danak@danak.dk; dch@dch.dk; DI – Transport <transport@di.dk>; db@db.dk; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Dækbranchen Danmark <dbdk@dbdk.dk>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; Frie Danske Lastbilsvogmænd <fdl@fdl-vm.dk>; Havarikommissionen <havarikommission@vd.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; hoering@lf.dk; dmh@danskmaskinhandel.dk; tn@mctc.dk; Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>; kontor@mff-dk.dk; Motorhistorisk Samråd <mhs@motorhistorisk.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; NOAH Trafik <noahtrafik@noah.dk>; info@NTmail.dk; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; Rådet for bæredygtig Trafik <kjeld.a.larsen@lic-mail.dk>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; SKAD <skad@skad.dk>; Sikkerhedsstyrelsen <sik@sik.dk>; taxinævnet <taxi@frederiksberg.dk>; info@teknologisk.dk; mba@moviatrafik.dk; Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>; Vejdirektoratet <vd@vd.dk>; per.mikkelsen@vbggroup.com; info@firstcar.dk; booking.limo2you@gmail.com; info@campingbranchen.dk; dhf@dhf-net.dk; info@kranforening.dk; chris@dkl.nu; sibbe@larsen.dk; frank@franksegall.dk; niels@rask-g.dk; formand@fda-biler.dk; jk@hfr-trailer.dk; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; motorst@motorst.dk; mail@sld.nu

Emne: Offentlig høring af forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Id nr.: 577731)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Se venligst vedlagte høringsbrev og udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Venlig hilsen

Amalie Kipp  
Fuldmægtig

Transport- og Boligministeriet  
Ministry of Transport and Housing  
Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 72267083

amk@trm.dk

www.trm.dk<<http://www.trm.dk/>>

Tekniske Konsulenter for Vejtransport  
[tkvt@typegodkendelse.dk](mailto:tkvt@typegodkendelse.dk)  
Formand: Johnny Hansen

22. januar 2020

Til

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

### **Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (ny køreteknisk godkendelsesproces)**

Tekniske konsulenter for Vejtransport takker for at have modtaget den udsendte høringsskrivelse og vedlagte udkast til forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Foreningen er, samlet set, meget bekymret over indholdet i lovforslaget (se bilag med forslag til rettelser i rød skrift).

For os at se lever kvaliteten af lovforslaget ikke op til den sædvanlig høje standard hos Færdselsstyrelsen.

Forslaget tager tydeligvis afsæt i en overimplementering implementering af Forordning 2018/858. Det vil formodentlig betyde et stort tab af danske arbejdspladser og tab af faglig viden inden for området.

Foreningen foreslår, at Færdselsstyrelsen anvender de muligheder for national tilpasning, som Forordningen så rigt giver mulighed for. Her tænkes specielt på Artikel 42 og 45 om nationale godkendelser, Artikel 73, der giver Færdselsstyrelsen mulighed for at udnævne Tekniske Tjenester uden akkreditering. Disse tiltag vil indeholde en formodet betragtelig økonomisk lettelse for branchen som helhed og sikre, at faglig viden fortsat vil være tilstede i Danmark.

Det virker bekymrende, at forslaget, der jo henvender sig til folkevalgte politikere, indeholder udokumenterede påstande (2.1.3.2). Der nævnes flere steder, at lovforslaget vil gavne trafiksikkerheden, miljøet og en forenkling af godkendelsesproceduren. Muligheden for at miljøet forbedres for M1 køretøjer kan ikke bestrides (dieselgate), men for N2 og N3 vil der ikke være en gavnlig effekt. Generelt kan der ikke påvises initiativer i forslaget, der skulle give forøget trafiksikkerhed for biler og påhængsvogne. Importerede påhængs/sættevogne ses ofte at have væsentlig svagere, konstruktiv betinget, bremseevne end dansk producerede- eller dansk typegodkendte vogne.

Godkendelsesproceduren vil med sikkerhed blive væsentlig mere kompliceret og dermed mere udgiftskrævende. Det frygtes at indehavere af ombyggede køretøjer, af omkostningsmæssige grunde, undlader at søge om godkendelse.

Konklusionen må være, at forslaget ses at medføre en voldsom stigning i branchens udgifter, og at den ønskede effekt om øget trafiksikkerhed ikke vil blive indfriet; muligvis endda forringet.

Med venlig hilsen

Johnny Hansen  
[4017@8960.dk](mailto:4017@8960.dk)  
40178960