

# UDKAST

## Forslag

til

Lov om godkendelse og syn af køretøjer<sup>1)</sup>

### Kapitel 1

#### *Anvendelsesområde og definitioner*

#### § 1. Loven gælder for følgende:

- 1) Godkendelse af nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder.
- 2) Godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr.
- 3) Periodisk syn af køretøjer.
- 4) Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og af motorcykler.
- 5) Øvrige kontroller af køretøjer som ikke er omfattet af pkt. 1-4.
- 6) Synsvirksomheder, omsynsvirksomheder, synsmedarbejdere og synsuddannelsessteder.

#### § 2. I denne lov forstås ved:

- 1) Periodisk syn: En teknisk kontrol udført i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF.
- 2) National individuel godkendelse: En teknisk kontrol af nye motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil, der ikke er EU-typegodkendte i sin helhed.

---

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, EU-Tidende 2014, nr. L 127, side 51, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L 127, side 134, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods, EU-Tidende 2008, nr. L 260, side 13. I loven er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858/EU 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, EU-Tidende 2018, nr. L 151, side 1, Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2013/168/EU af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, EU-Tidende 2013, nr. L 60, side 52, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2013/167/EU af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer, EU-Tidende 2013, nr. L 60, side 1. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningernes umiddelbare gyldighed i Danmark.

- 3) Registreringssyn: En teknisk kontrol af et køretøj, som ikke er omfattet af nr. 2, hvor der er foretaget registreringspligtige ændringer på køretøjet, eller køretøjer, der endnu ikke er registreret i Køretøjsregisteret.
- 4) Syn ved vejsiden: En uvarslet teknisk kontrol af et køretøj udført ved vejsiden.
- 5) Øvrige kontroller: Alle øvrige tekniske kontroller af et køretøj som ikke er omfattet af nr. 1-4.
- 6) Omsyn: En teknisk kontrol af et køretøj med henblik på at sikre, at fejl ved køretøjet konstateret ved en teknisk kontrol efter nr. 1-3 og 5 er udbedret.

### Kapitel 2 *Godkendelse af køretøjer*

§ 3. Før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 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 køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat.
- 2) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat.
- 3) National typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fremstillet i små serier udstedt eller accepteret af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2, 2. pkt.
- 4) Individuel EU-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil udstedt af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat.
- 5) National individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil foretaget af en synsvirksomhed og udstedt af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2, 2. pkt.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning 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 som nævnt i stk. 1, nr. 1, 2 og 4. Det samme gælder for motorkøretøjer omfattet af nr. 3 og 5, dog således at Færdselsstyrelsen kan fravige forordningen i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, og 45, stk. 1, i forordningen.

**§ 4.** Før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af to- eller 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 køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

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

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler som nævnt i stk. 1. Færdselsstyrelsen kan fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 i forordningen for godkendelse af køretøjer nævnt i stk. 1, nr. 2.

**§ 5.** Før omsætning, registrering eller ibrugtagning af traktorer, 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 skovbrugskøretøjer, skal køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat.

## UDKAST

- 2) National typegodkendelse af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil fremstillet i små serier udstedt eller accepteret af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer som nævnt i stk. 1, herunder fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 37 i forordningen.

**§ 6.** Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens, importørens og køretøjs ejerens ansvar og forpligtelser, vedrørende køretøjer, komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af §§ 3-5.

### Kapitel 3

#### *Periodiske syn m.v.*

**§ 7.** Følgende køretøjer underkastes periodisk syn 4 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang, og derefter hvert andet år:

- 1) Personbiler med højst otte siddepladser foruden førersædet.
- 2) Varebiler.

**§ 8.** Følgende køretøjer underkastes periodisk syn 1 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang og derefter årligt:

- 1) Lastbiler.
- 2) Køretøjer med mere end otte siddepladser foruden førersædet.
- 3) Påhængs- og sættevogne til køretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg.
- 4) Ambulancer
- 5) Personbiler med højst otte siddepladser, foruden førersædet, som anvendes til erhvervsmæssig passagerbefordring i henhold til tilladelse efter taxiloven.
- 6) Køretøjer der anvendes til buskørsel, herunder rutekørsel.

**§ 9** Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at køretøjer, der ikke er omfattet af §§ 7 og 8, skal underkastes periodiske syn eller øvrige kontroller. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at lovens øvrige bestemmelser finder helt eller delvist anvendelse for udførelsen af det periodiske syn eller øvrige kontrol.

## UDKAST

§ 10. Et indregistreret køretøj skal være fremstillet til periodisk syn senest inden for fristerne angivet i §§ 7 og 8 eller frister fastsat i medfør af § 9, stk. 1, jf. dog stk. 5.

*Stk. 2.* Er et køretøj ikke fremstillet til periodisk syn efter stk. 1 eller godkendt ved periodisk syn, kan Færdselsstyrelsen udstede påbud om, at køretøjets nummerplader skal afleveres til Motorstyrelsen. Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis nummerpladerne ikke er blevet afleveret.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter de nærmere regler om frister, der angives i indkaldelsen til periodisk syn efter stk. 1 og nærmere betingelser for nummerpladeinddragelse efter stk. 2.

*Stk. 4.* Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler for anvendelse af køretøjer, som ikke kan godkendes efter fremstilling efter stk. 1, herunder muligheden for godkendelse ved omsyn.

*Stk. 5.* Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om muligheden for udsættelse af fristerne, jf. stk. 1.

### Kapitel 4

#### *Vejsidesyn m.v.*

§ 11. Færdselsstyrelsen kan foretage syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og motorcykler og i den forbindelse anwise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og motorcykler, om Færdselsstyrelsens adgang til at anwise og ledsage erhvervskøretøjer og motorcykler efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, og om krav til de inspektører, der skal anwise køretøjer til kontrol.

§ 12. Politiet eller Færdselsstyrelsen kan til enhver tid indkalde et køretøj til ekstraordinær kontrol af, om køretøjet opfylder bestemmelserne i denne lov, færdselsloven eller forskrifter udfærdiget i medfør af disse love.

*Stk. 2.* Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet ikke godkendes efter kontrol, jf. stk. 1.

### Kapitel 5

#### *Tilladelse til at drive synsvirksomhed*

§ 13. Det kræver tilladelse fra Færdselsstyrelsen at foretage periodiske syn, nationale individuelle godkendelser, registreringssyn og omsyn af køretøjer.

## UDKAST

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen udsteder efter ansøgning tilladelse efter stk. 1 til virksomheder, der

- 1) har fast forretningssted på dansk område,
- 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 3) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 4) ikke har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at virksomheden ikke vil blive drevet på forsvarlig måde,
- 5) har en gyldig ansvarsforsikring, der omfatter synsvirksomhedernes kontroller,
- 6) har fuld rådighed på synsstedet over udstyr, der skal anvendes til at kontrollere køretøjer omfattet af tilladelsen,
- 7) anvender et godkendt kvalitetsstyringssystem,
- 8) har elektronisk kommunikationsudstyr til brug for indberetning af oplysninger fra tekniske kontroller, og
- 9) har synsmedarbejdere, som har gennemført relevante uddannelser, jf. § 16.

*Stk. 3.* Virksomheden, herunder virksomhedens ejer, må ikke være dømt for strafbart forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af hvervet, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

*Stk. 4.* Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om synsvirksomhedernes opgaver og pligter i forbindelse med periodiske syn, nationale individuelle godkendelser, registreringssyn og omsyn af køretøjer.

*Stk. 5.* Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om indholdet af ansøgninger om tilladelser efter stk. 1.

*Stk. 6.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om tilladelser og vilkår for tilladelser efter stk. 1.

*Stk. 7.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om godkendelse af og krav til kvalitetsstyringssystemer og kontrolinstanser, jf. stk. 2, nr. 7.

**§ 14.** Synsvirksomheden, der har foretaget et periodisk syn på et køretøj, skal udstede en synsrapport med resultatet for det kontrollerede køretøj.

*Stk. 2.* Ved national individuel godkendelse, registreringssyn, øvrige kontroller og omsyn skal synsvirksomheden udstede en rapport, der er tilpasset typen af kontrollen.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan offentliggøre data fra periodisk syn, national individuel godkendelse, registreringssyn, øvrige kontroller og omsyn, herunder indholdet af synsrapporter, jf. stk. 1 og rapporter, jf. stk. 2.

*Stk. 4.* Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om synsrapportens indhold efter stk. 1 og rapportens indhold efter stk. 2.

**§ 15.** Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre øvrige kontroller, end dem der følger af § 13, stk. 1, herunder fastsætte regler om synsvirksomhedernes pligter i forbindelse med opgaverne.

*Stk. 2.* Vedkommende minister kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre øvrige kontroller, som ikke er omfattet af denne lov, herunder fastsætte regler om tilsyn, gebyr m.v.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om muligheden for at drive omsynsvirksomhed.

**§ 16.** Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om godkendelse af uddannelsessteder, der tilbyder uddannelse og efteruddannelse af synsmedarbejdere, herunder adgangskrav til uddannelsen, krav til uddannelsens indhold, eventuelle prøver samt tilsyn hermed og tilbagekaldelse af tilladelse af uddannelsessteders godkendelse.

**§ 17.** Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at forvaltningslovens §§ 3, 4 og 6, helt eller delvist skal gælde for virksomheder, der har tilladelse til at drive synsvirksomhed.

**§ 18.** Synsvirksomheder må ikke erhvervsmæssigt reparere køretøjer.

**§ 19.** En tilladelse til at drive synsvirksomhed kan helt eller delvist tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen,
- 2) har forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover,
- 3) ikke længere opfylder kravene i § 13, stk. 2, nr. 5-9 eller
- 4) er dømt for strafbart forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af hvervet, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

*Stk. 2.* En tilladelse til at drive synsvirksomhed kan tilbagekaldes, hvis en synsmedarbejder eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1 og 2 for hele synsvirksomheden eller for et eller flere af virksomhedens synssteder indtil videre eller for en bestemt periode.

*Stk. 4.* Færdselsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 1-3 og stk. 2 kan af tilladelsesindehaveren forlanges indbragt for domstolene. Anmodningen herom skal fremsættes over for Færdselsstyrelsen inden 4

uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen indbringes herefter af Færdselsstyrelsen for retten i den borgerlige retsplejes former.

*Stk. 5.* Færdselsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 4, kan af tilladelsesindehaveren forlanges indbragt for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen behandles i strafferetsplejens former. Anmodningen herom skal fremsættes over for Færdselsstyrelsen inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende.

*Stk. 6.* Anmodning om indbringelse af sagen for retten efter stk. 4 har ikke opsættende virkning, medmindre retten ved kendelse bestemmer, at indehaveren af tilladelsen skal have adgang til at drive synsvirksomhed under sagens behandling. Ankes en dom, hvorved en tilbagekaldelse af en tilladelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at udførelse synsvirksomhed ikke må ske under ankesagens behandling. Anmodning om indbringelse af sagen for retten efter stk. 5 har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må drive synsvirksomhed. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

**§ 20.** En tilladelse til at drive synsvirksomhed bortfalder, hvis

- 1) synsvirksomheden ikke længere har fast aktivt forretningssted på dansk område, jf. § 13, stk. 2, nr. 1, eller
- 2) tilladelsesindehaveren kommer under konkursbehandling eller likvidation, jf. § 13, stk. 2, nr. 2.

**§ 21.** En virksomhed, der ikke har tilladelse til at drive synsvirksomhed, eller hvis tilladelse er bortfaldet eller tilbagekaldt, jf. §§ 19 og 20, må ikke betegne sig som synsvirksomhed eller på anden måde foretage noget, der er egnet til at give indtryk af, at en sådan tilladelse haves.

## Kapitel 6

### *Tilsyn*

**§ 22.** Færdselsstyrelsen fører tilsyn med synsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehaverne overholder vilkårene for tilladelserne.

*Stk. 2.* Tilladelsesindehaverne skal efter anmodning meddele Færdselsstyrelsen enhver oplysning om synsvirksomheden, som er nødvendig for udøvelsen af et effektivt tilsyn.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen fastsætter regler om tilsynet med synsvirksomhederne efter stk. 1 og om oplysningspligten efter stk. 2.



§ 23. Færdselsstyrelsen kan til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt tilsyn med tilladelsesindehaverens synsvirksomhed og synssted, herunder tilsyn med, om de køretøjer, der har været til eller er under periodisk syn, national individuel godkendelse, registreringssyn, øvrige kontroller eller omsyn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er kontrolleret korrekt.

*Stk. 2.* Medvirker fremstilleren af et køretøj ikke til Færdselsstyrelsens tilsyn efter stk. 1, kan styrelsen stille resultatet af synsvirksomhedens kontrol i bero, indtil tilsynet er udført.

*Stk. 3.* Konstaterer Færdselsstyrelsen, at kontrollen af køretøjet ikke opfylder relevante krav efter denne lov, færdselsloven eller forskrifter udstedt i medfør af disse love, kan Færdselsstyrelsen stille resultatet af synsvirksomhedens kontrol af køretøjet i bero. Berostillelsen ophæves, når kontrollen af køretøjet er blevet foretaget forskriftsmæssigt.

*Stk. 4.* Færdselsstyrelsen kan som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder indtil 4 uger efter, at et erhvervskøretøj er blevet fremstillet i en synsvirksomhed, mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt tilsyn med køretøjet på arealer, som køretøjsbruger, køretøjsejer eller dennes virksomhed råder over i erhvervmæssig henseende.

## Kapitel 7

### *Gebyr*

§ 24. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at den, der fremstiller et køretøj i en synsvirksomhed, skal betale et gebyr for Færdselsstyrelsens udgifter forbundet med administration af og tilsyn med periodiske syn, nationale individuelle godkendelser, registreringssyn, øvrige kontroller fastsat i medfør af denne lov, jf. § 15, stk. 1 og 2, og omsyn.

*Stk. 2.* Gebyret opkræves af synsvirksomhederne.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om gebyrets størrelse, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

§ 25. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer og påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-4 og §§ 4-5, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

§ 26. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester, jf. §§ 3-5, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

### Kapitel 7 *Videregivelse af data*

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

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

### Kapitel 8 *Digital kommunikation, offentliggørelse m.v.*

§ 28. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra Færdselsstyrelsen eller synsvirksomheder om forhold, som er omfattet af denne lov eller af regler udstedt i medfør af denne lov, skal foregå digitalt, og at skriftlig dokumentation, der ikke indsendes digitalt, kan afvises.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el.lign.

*Stk. 3.* En meddelelse, der sendes med digital kommunikation, anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for modtageren.

§ 29. Færdselsstyrelsen 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.* Færdselsstyrelsen fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, gøres tilgængelige.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen 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.

§ 30. Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester.

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

§ 32. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om offentliggørelse af tilsynsresultater gennemført over for navngivne synsvirksomheder efter § 22, stk. 1, og omfang af sanktioner på grundlag af tilsyn, som gennemføres i henhold til synslovgivningen.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om videregivelse af såvel enkeltstående oplysninger som masseoplysninger fra informationssystemet til en ubestemt kreds af modtagere.

### Kapitel 9

#### *Øvrige bestemmelser*

§ 33. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger og anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om godkendelse af køretøjer m.v., herunder køretøjstekniske krav, samt om forhold, der vedrører synsområdet.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at periodisk syn af dansk indregistrerede køretøjer foretaget i andre EU-medlemsstater kan anerkendes i Danmark.

§ 34. Forsvarsministeren fastsætter efter forhandling med transportministeren regler om kontrol af forsvarets køretøjer.

*Stk. 2.* Forsvarsministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler om godkendelse og kontrol af køretøjer tilhørende de amerikanske styrker, medlemmer af de amerikanske styrker og deres pårørende samt amerikanske leverandører.

§ 35. Afgørelser, som træffes efter denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

### Kapitel 10

#### *Straffebestemmelser*

**§ 36.** Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der overtræder § 13, stk. 1, § 18 og § 21.

*Stk. 2.* Med bøde straffes den registrerede ejer eller bruger af et køretøj, der ikke fremstiller køretøjet til periodisk syn, jf. § 10, stk. 1, og den registrerede ejer eller bruger, der ikke efterkommer et påbud efter § 10, stk. 2.

*Stk. 3.* Med bøde straffes en fører af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11, stk. 1.

*Stk. 4.* For overtrædelse af forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde.

*Stk. 5.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 6.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af følgende forordninger:

- 1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning 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 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.
- 3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer.

**§ 37.** I sager om overtrædelse af § 36, stk. 2, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig og rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

*Stk. 2.* Retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bøden, bortfalder videre forfølgning.

## Kapitel 11 *Ikrafttræden m.v.*

**§ 38.** Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

*Stk. 2.* Lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 288 af 2. marts 2023 ophæves.

## UDKAST

*Stk. 3.* Regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 288 af 2. marts 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte overgangsregler for sager om national individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, ansøgninger om tilladelse til at drive synsvirksomhed samt administrative bødeforlæg udstedt i medfør af § 37, jf. § 36, stk. 2.

**§ 39.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil m.v.
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	Transportministeriets overvejelser
2.1.3.	Den foreslåede ordning
2.2.	Ophæve krav om teknisk ansvarlig person
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Transportministeriets overvejelser
2.2.3.	Den foreslåede ordning
2.3.	Anerkendelse af periodiske syn foretaget i andre medlemsstater i overensstemmelse med periodesynsdirektivet
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Transportministeriets overvejelser
2.3.3.	Den foreslåede ordning
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser

7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 288 af 2. marts 2023 (herefter benævnt synsloven), indeholder overordnet regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark, samt regler om syn, herunder hovedsageligt periodisk syn, som vedrører de krav, som et godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre lovligt i Danmark.

Formålet med lovforslaget er for det første at ændre den retlige ramme for reglerne om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Krav til godkendelse af disse køretøjer er 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 (herefter benævnt forordning 2018/858), men hviler efter gældende ret på en overgangsordning, jf. bekendtgørelse nr. 996 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer m.v., hvorefter de hidtil gældende nationale godkendelsesregler fortsat har fundet anvendelse. Med lovforslaget tilvejebringes en permanent godkendelsesordning i overensstemmelse med forordning 2018/858, som i hovedtræk ligner den gældende overgangsordning. Der indføres dog i henhold til Danmarks EU-retlige forpligtelser en ny godkendelsesattest og fabrikantattest, som for nye køretøjer vil erstatte de kendte data- og godkendelseserklæringer.

Synsloven er fra 2004 med en lang række efterfølgende ændringer betinget af såvel EU-retlige forpligtelser som nationale initiativer. Loven er således udstedt før ikrafttrædelse af væsentlige EU-retsakter på området, som i meget stort omfang sætter rammen for de danske godkendelses- og synsregler, herunder periodesynsdirektivet, vejsidesynsdirektivet samt tre typegodkendelsesforordninger. Et andet formål med en ny synslov er derfor at

gennemskrive mange års lovændringer samt at sikre, at loven er tidssvarende og i overensstemmelse med gældende EU-retsakter. Med loven tilstræbes at tilvejebringe en mere gennemsigtig retsstilling for borgere, erhvervsdrivende og myndigheder.

Med lovforslaget afskaffes kravet om, at synsvirksomhederne skal have en teknisk ansvarlig person tilknyttet synsvirksomheden, hvilket blandt andet vil være med til at sikre en mere gennemsigtig tilladelsesordning for synsvirksomheden i overensstemmelse med regeringens politik om regelsanering og afbureaukratisering.

Der er desuden indsat en mulighed for, at synsrapporter udstedt af øvrige medlemsstater kan anerkendes i Danmark for særligt at give mere fleksible vilkår for den del af den danske godstransportbranche, som har grænseoverskridende transporter i EU og dermed i større omfang dansk indregistrerede køretøjer uden for landets grænser.

## **2. Lovforslagets hovedpunkter**

### **2.1. Ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil**

#### **2.1.1. Gældende ret**

Synsloven indeholder udover regler om periodiske syn også regler om de godkendelser, som et køretøj skal have for at kunne køre lovligt i Danmark.

EU-typegodkendte køretøjer godkendes i overensstemmelse med forordning 2018/858, 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 168/2013) 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 167/2013.).

De tre forordninger benævnes samlet set typegodkendelsesforordningerne. Typegodkendelsesforordningerne omhandler nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer fremstillet i ubegrænsede serier og køretøjer fremstillet i små serier. Derudover er national individuel godkendelse af nye køretøjer også omfattet af forordning 2018/858. Efter forordningerne kan der både udstedes EU-typegodkendelser, som sikrer køretøjets gyldighed på hele EU's område, og nationale godkendelser, som alene gælder i den pågældende godkendende medlemsstat. Sidstnævnte køretøjer kan fortsat anvendes på tværs af grænser, men kan



ikke uden fornyet myndighedsbehandling bringes i omsætning uden national godkendelse i Danmark. Årsagen hertil er, at et køretøj, der er nationalt godkendt i en anden medlemsstat, kan være godkendt i henhold til nationale regler, der strider mod danske nationale regler. Som eksempler kan nævnes køretøjet med øgede vægte og dimensioner eller godkendelse med lavere sikkerhedsniveau end den, der er gældende i Danmark.

Ved lov nr. 1063 af 30. juni 2020 blev de ovennævnte tre typegodkendelsesforordninger inkorporeret i dansk ret, herunder blev det fastsat, at Færdselsstyrelsen er typegodkendende myndighed i Danmark, ligesom der blev tilvejebragt bemyndigelseshjemler til at fastlægge den fornødne administration til godkendelsesprocesser, regler om sanktioner m.v. Godkendelsesprocessen efter de tre typegodkendelsesforordninger afvikles i tre led: 1) fabrikanten erklærer sit produkt, 2) en uvildig teknisk tjeneste afprøver produktet og 3) en myndighed udsteder en endelig godkendelse. Med det fremsatte lovforslag i 2020 blev det foreslået, at denne godkendelsesproces skulle være ens for såvel EU-typegodkendelser som nationale godkendelser efter forordningerne for at sikre en så ensartet administration som muligt for både branche og myndigheder.

Der var dog ved lovændringen ikke politisk opbakning til at fastsætte samme godkendelsesordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil efter forordning 2018/858. Derimod var der ønske om, at vi i Danmark søger at udnytte forordningens muligheder, jf. nedenfor, for at fastsætte alternative krav fra forordningens krav til godkendelse af netop disse individuelle køretøjer, som i vidt omfang bliver brugt af fx opbyggerbranchen i Danmark. Med de alternative krav var der politisk ønske om, at godkendelsesordningen bliver mindre byrdefuld for branchen end det, som følger af forordningens udgangspunkt og det lovforslag, som blev fremsat for Folketinget i 2020.

Den foreslåede nationale individuelle godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil blev derfor med et ændringsforslag taget ud af lovændringen fra 2020 og hviler derfor i dag på overgangsregler. Det følger i dag af bekendtgørelse nr. 996 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer m.v., at nye individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer godkendes i henhold til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (herefter benævnt synsbekendtgørelsen), dvs. de hidtil gældende danske regler. Nye individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer godkendes således ved et registreringssyn hos en synsvirksomhed. Ved trinvist opbyggede varebiler kontrollerer og godkender synsvirksomhederne det enkelte køretøj, jf. synsbekendtgørelsen §§ 8 og 31.

Ved trinvist opbyggede lastbiler, busser, sættevogne samt påhængsvogne til biler og campingvogne, hvis påhængsvognene eller campingvognene er forsynet med andre bremses end påløbsbremses, udsteder Færdselsstyrelsen, jf. synsbekendtgørelsens § 15, en godkendelseserklæring, som er en samling af de prøvninger og godkendelser, der findes for køretøjet.

Det følger af forordning 2018/858, at en medlemsstat kan beslutte at undtage en type køretøj eller et bestemt køretøj fra forpligtelsen til at overholde en eller flere af forordningens krav eller fra et eller flere af de krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag II til forordningen, forudsat at medlemsstaten har fastsat relevante alternative krav, jf. forordningens artikel 42 og 45. Det er herefter muligt at fravige forordningens krav til godkendelsesprocessen og således fastsætte en national godkendelsesproces for national individuel godkendelse af nye køretøjer og påhængskøretøjer dertil. Forordningen stiller dog visse krav til godkendelsesprocessen, som ikke kan fraviges. Godkendelsesprocessen er betinget af, at der udstedes en godkendelsesattest for køretøjet i overensstemmelse med gennemførelsesforordning 2020/683, jf. forordning om motorkørekøretøjer m.v., artikel 42, stk. 5, og 45, stk. 7. Gennemførelsesforordning 2020/683 er endnu ikke implementeret i dansk ret for så vidst angår national individuel godkendelse af nye køretøjer, men gælder for øvrige godkendelser efter forordning 2018/858.

### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser

National individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil hviler i dag på overgangsregler, og der er et behov for at sikre, at godkendelse af køretøjerne sker efter en permanent ordning inden for rammerne af forordning 2018/858.

Det følger af forordningen, at medlemsstaterne har mulighed for at fastsætte alternative krav til nationale individuelle nye køretøjer omfattet af forordningen. Transportministeriet og Færdselsstyrelsen har på den baggrund og i dialog med bl.a. EU-Kommissionen udarbejdet en ny permanent godkendelsesordning, som i hovedtræk ligner de godkendelsesregler, som branchen følger i dag, og som branchen derfor er bekendt med. Der indføres dog i henhold til Danmarks EU-retslige forpligtelser en ny godkendelsesattest, som for visse af køretøjerne vil erstatte de kendte data- og godkendelseserklæringer. Kravet om godkendelsesattester, som kaldes EU-typegodkendelsesattest, eller i daglig tale CoC-dokument, gælder allerede for alle øvrige godkendelser efter forordning 2018/858, og det er alene grundet overgangsordningen for nye nationale individuelle køretøjer, at kravet endnu ikke er indført.

## 2.1.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det, at der indsættes hjemmel til, at Færdselsstyrelsen ved bekendtgørelse kan fastsætte regler om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, herunder krav til indholdet af ansøgningen om godkendelse, og om køretøjssejeren og synsvirkomhedens ansvar og forpligtelser.

Færdselsstyrelsen vil anvende den ny bemyndigelseshjemmel i synsloven til at fastsætte regler om, at national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fortsat skal godkendes i en synsvirkomhed, ligesom det kendes ved et registreringssyn i dag.

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

Som nævnt følger det dog af Danmarks EU-retlige forpligtelser, at der til godkendelse af disse køretøjer skal udstedes en godkendelsesattest. Færdselsstyrelsen vil derfor også fastsætte krav til, at der efter ansøgning kan udstedes en godkendelsesattest for de omfattede motorkøretøjer og påhængskøretøjer. Godkendelsesattesten vil være udformet efter de krav, der stilles i gennemførelsesforordning 2020/683. Godkendelsesattesten skal erstatte brugen af godkendelseserklæringer og dataerklæringer for nye køretøjer. Det er dog vurderingen, at der ikke er tale om en væsentlig ændring i forhold til en godkendelseserklæring, idet der er et stort sammenfald mellem de oplysninger, der i dag angives og de oplysninger der fremadrettet skal angives. Det kan dog ikke udelukkes, at der i et mindre omfang vil være behov for angivelse af yderligere oplysninger.

Det foreslås som noget nyt, at godkendelsesattesten først udstedes efter, at synsvirkomheden har kontrolleret og godkendt, at køretøjet er i overensstemmelse med de indberettede oplysninger. Herefter vil godkendelsesattesten blive genereret og udstedt af Færdselsstyrelsen med et identifikationsnummer, hvilket er en betingelse efter gennemførelsesforordning 2020/683. Det er Transportministeriets vurdering, at det ikke vil være muligt at udstede godkendelsesattesten forud for godkendelsen af køretøjet i synsvirkomheden, eftersom det ifølge gennemførelsesforordning 2020/683 er en forudsætning, at godkendelsesattesten er dokumentation for den endelige godkendelse af køretøjet, hvilket foregår i synsvirkomheden. Der er dog efter Transportministeriets vurdering tale om processuelle ændringer, som i

praksis ikke vil indebære en væsentlig ændring i godkendelsesprocessen, der kendes fra i dag med godkendelseserklæringer, hvor køretøjet underkastes en fysisk inspektion i en synsvirksomhed som en betingelse for endelig godkendelse af køretøjet, efter at der er udstedt en godkendelseserklæring.

Den væsentligste ændring vil omhandle de nye dokumentationskrav som følger af gennemførelsesforordning 2020/683, og som derfor ikke kan fraviges. Det bemærkes, at godkendelse i en synsvirksomhed vil forudsætte, at køretøjet, der fremstilles, lever op til de tekniske krav, som stilles til det pågældende køretøj, at der er dokumentation herfor, og opbygningen af køretøjer udført korrekt og i overensstemmelse med de gældende regler.

Den foreslåede ordning vil have betydning for synsvirksomhedernes gennemgang af køretøjet og vil være en ændring i forhold til, hvad der stilles af krav ved et registreringssyn i dag, i det der med godkendelsesattesten vil være flere oplysninger, som synsvirksomheden skal kontrollere er indberettet korrekt. Der vil i en overgangsperiode skulle udarbejdes vejledning til brug for synsmedarbejderne. Det er med lovforslaget hensigten, at der kun stilles krav om indberetning og kontrol af de minimumskrav, der stilles i EU-retten.

Der henvises desuden til de specielle bemærkninger til den foreslåede § 3, stk. 2, for en nærmere gennemgang af den foreslåede model, og kravene der stilles til henholdsvis køretøjsejeren og synsvirksomheden.

## **2.2. Ophæve kravet om teknisk ansvarlig person**

### **2.2.1. Gældende ret**

Det følger af synslovens § 5, stk. 1, at det kræver tilladelse fra Færdselsstyrelsen at foretage syn eller omsyn af køretøjer. Det følger af synslovens § 5, stk. 2, nr. 1, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om betingelser for at få en sådan tilladelse, herunder at virksomheden skal have en teknisk ansvarlig person.

Færdselsstyrelsen har i synsvirksomhedsbekendtgørelsen fastsat regler om den teknisk ansvarlige person, herunder krav til uddannelse, ledelsesbeføjelser, kørekort m.m., samt om at personen ikke inden for de sidste 3 år må være dømt for strafbare forhold, der begrundes en nærliggende fare for misbrug af hvervet, og ikke må have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Den teknisk ansvarlige person har ansvaret for, at

syn udføres fagligt forsvarligt. Den teknisk ansvarlige person har således instruktionsbeføjelse og tilsynspligt med arbejdet i synsvirksomheden.

Det følger af synslovens § 7, nr. 2, at en tilladelse til at foretage syn eller omsyn bortfalder, hvis den teknisk ansvarlige persons tilknytning til virksomheden ophører. Endvidere følger det af synslovens § 8, stk. 1, nr. 2, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren af tilladelsen groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i tilladelsen, eller indehaveren eller den teknisk ansvarlige person får konstateret gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover.

Der er ikke fastsat bestemmelser om, at en teknisk ansvarlig persons godkendelse kan tilbagekaldes.

### 2.2.2. Transportministeriets overvejelser

Kravet om, at der skal være en teknisk ansvarlig person tilknyttet synsvirksomheder, blev indsat i forbindelse med liberaliseringen af synsområdet, hvor formålet var at sikre, at der var en person, som har ansvaret for, at syn udføres fagligt forsvarligt. Kravet er således et rent nationalt krav, som ikke følger af EU-retlige forpligtelser.

Der er ikke fastsat en godkendelsesordning eller mulighed for tilbagekaldelse af muligheden for at være teknisk ansvarlig person i en synsvirksomhed. Det betyder konkret, at Færdselsstyrelsen ikke har effektive beføjelser til at sikre, at den teknisk ansvarlige person gøres ansvarlig for ikke at leve op til de ledelsesbeføjelser og tilsynsforpligtelser, der er fastsat for denne. Synsvirksomhedens tilladelse kan derimod tilbagekaldes, hvis den teknisk ansvarlige person har gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, eller såfremt den teknisk ansvarlige person bliver dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af hvervet. Den nuværende regulering er uklar i forhold til sanktionsmuligheder over for den teknisk ansvarlige person.

Det er Transportministeriets vurdering, at eftersom at periodesynsdirektivet ikke stiller krav om teknisk ansvarlige personer, så kan det nationale krav om en teknisk ansvarlig person afskaffes, som et tiltag der vil være med til at afbureaukratisere synsområdet. Kravene, der stilles til synsmedarbejdernes uddannelse og kompetence er med til at sikre, at opgaverne stadig kan løftes på et fagligt højt niveau, hvorfor det umiddelbart er vurderingen, at afskaffelse af kravet om teknisk ansvarlig person ikke vil have en negativ effekt på kvaliteten af arbejdet i synsvirksomhederne.

## 2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at kravet om teknisk ansvarlig person i synsvirksomheden afskaffes. Det foreslås, at det vil være den enkelte synsvirksomhed, som skal løfte de opgaver, der efter gældende regler varetages af en teknisk ansvarlig. Synsvirksomhederne kan derfor vælge frivilligt at beholde en teknisk ansvarlig i deres organisation, men vil ikke være forpligtet til det.

Afskaffelsen af kravet om teknisk ansvarlig person vil ikke ændre på de krav, der i øvrigt er til synsvirksomheden, herunder det udstyr der skal benyttes til kontroller, og de kontrolpunkter, der skal kontrolleres, hvorfor det ikke umiddelbart vurderes at have en negativ effekt på den tekniske kontrol af køretøjer. Der fastsættes blot ikke krav om, at det er en konkret person i synsvirksomheden, der har ansvaret herfor.

Når Færdselsstyrelsen foretager deres tilsyn med synsvirksomhederne, så beror tilsynsresultaterne desuden i et stort omfang på synsmedarbejdernes adfærd, eftersom at Færdselsstyrelsen ved deres tilsyn blandt andet kontrollerer, hvorvidt synsmedarbejderne udfører deres opgaver i overensstemmelse med gældende regler.

## **2.3. Anerkendelse af periodiske syn foretaget i andre medlemsstater i overensstemmelse med periodesynsdirektivet**

### 2.3.1. Gældende ret

Det er et krav, at periodisk syn skal foretages i en synsvirksomhed godkendt af Færdselsstyrelsen. Der er således ikke hjemmel til, at en køretøjsejer kan få foretaget periodisk syn af deres køretøj i et andet land.

Det følger af synsbekendtgørelsen § 36, stk. 3, at en synsrapport udstedt af en anden medlemsstat skal anerkendes på samme måde, som hvis synsrapporten havde været udstedt af en godkendt dansk synsvirksomhed i de tilfælde, der anmodes om omregistrering af et køretøj, der er registeret i en anden EU-medlemsstat. Der er herudover ikke mulighed for at anerkende en synsrapport udstedt i udlandet.

### 2.3.2. Transportministeriets overvejelser

Transportbranchen er karakteriseret ved at have meget grænseoverskridende aktivitet. Det kan betyde, at flere aktører i transportbranchen i stort omfang anvender dansk indregistrerede tunge køretøjer i andre lande end Danmark. Kravet om periodesyn kan have den betydning for branchen, at de skal tilrettelægge deres kørsel, så deres køretøjer bliver kørt til Danmark alene for

at opfylde kravet om periodesyn. Tunge erhvervskørekøjer skal i overensstemmelse med periodesynsdirektivets krav fremstilles til periodisk syn hvert år.

Muligheden for gensidig anerkendelse af periodisk syn på tværs af medlemsstaterne kræver en harmonisering af reglerne på EU-plan, sådan at der kan tages fælles hensyn til både godstransportbranchen og synsbranchen på tværs af medlemsstaterne. Der er ikke i periodesynsdirektivet fastsat sådanne regler i dag.

Det er Transportministeriets vurdering, at der kan være fordele for transportbranchen ved at kunne få det periodiske syn af deres køretøjer i andre EU-lande. Det vil forøge fleksibiliteten for transportvirksomhedernes mulighed for at tilrettelægge transporter og udlede mindre CO<sub>2</sub>, hvis de eksempelvis ikke skal køre tomme eller halvtomme sættevogne til Danmark for at overholde kravet om periodesyn.

Der er samtidig et hensyn at tage til at sikre, at alle køretøjer, som er indregistreret i Danmark, bliver kontrolleret inden for de frister, som følger af periodesynsdirektivet, samt for at sikre at der fastsættes en model for anerkendelse af synsrapporter, som er effektiv uden at medføre administrative byrder.

### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at transportministeren får mulighed for at fastsætte regler om, at periodisk syn af dansk indregistrerede køretøjer foretaget i andre EU-medlemsstater kan anerkendes i Danmark. Den foreslåede bestemmelse vil i første omgang anvendes til anerkendelse af periodisk syn af påhængskøretøjer til tunge køretøjer for at lette vilkårene for transportbranchen.

Der vil med bemyndigelsen blive fastsat regler om, at et udenlandsk periodisk syn skal indberettes via en dansk synsvirksomhed. Det foreslås, at der fastsættes regler om, at det periodiske syn sker på de vilkår, der gælder i det land, hvor det periodiske syn er foretaget. Det gælder uanset, om påhængskøretøjet ved det periodiske syn er blevet pålagt strengere eller lempeligere krav end i Danmark. Medlemsstaterne er forpligtet til at foretage periodisk syn i overensstemmelse med de minimumskrav, der stilles i periodesynsdirektivet. Køretøjsejeren vil have ansvaret for at indhente relevant dokumentation for, at det periodiske syn er foretaget, og at dokumentationen er indberettet inden den danske frist for periodisk syn udløber.

Såfremt fristen for periodisk syn ikke overholdes, iværksættes den normale procedure med sanktioner overfor køretøjsbrugeren eller -ejer.

Det foreslås, at synsvirksomhederne ikke forpligtes til at tilbyde muligheden for at indberette udenlandske periodiske syn, og at det derfor er en mulighed, som de kan tilvælge i forbindelse med at være synsvirksomhed. Det vil således være op til den enkelte transportvirksomhed at indgå aftale med en synsvirksomhed i en anden EU-medlemsstat om at foretage periodisk syn af et dansk indregistreret køretøj, ligesom virksomheden selv skal indgå aftale med en dansk synsvirksomhed om at få indberettet det udenlandske periodiske syn i de danske synssystemer. Prisen for denne indberetning fastsættes af den danske synsvirksomhed på samme måde, som synspriser i øvrigt i Danmark.

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

Implementering af kravet om godkendelsesattester efter gennemførelsesforordning 2020/683 kræver udvikling IT-løsninger, som kan understøtte ansøgning og udstedelse af godkendelsesattesten, jf. den foreslåede § 3, stk. 2. De samlede økonomiske konsekvenser på IT-udviklingen estimeres til i alt ca. 3 mio.kr.

Gældende IT-løsninger på synsområdet er i dag gebyrfinansieret, jf. synslovens § 15, hvilket med lovforslaget videreføres, jf. den foreslåede § 24, stk. 1. Den foreslåede IT-udvikling i lovforslaget vil således kunne finansieres inden for rammen af gebyret uden behov for justering heraf, hvorfor det er vurderingen, at lovforslaget ikke vil have væsentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Der er ikke nogen økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for regioner og kommuner.

Transportministeriet vurderer, at lovforslaget følger de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Lovforslaget vil have administrative konsekvenser for de aktører, som skal have en national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil efter den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 5, og synsvirksomhederne, som skal godkende køretøjerne, da der foretages en justering af den godkendelsesordning, der er gældende i dag, for at sikre implementering af kravet om godkendelsesattester efter gennemførelsesforordning 2020/683. Derudover vil der være en mindre udgift i forbindelse med tilpasning af



synsvirksomhedernes synssystemer, således, de kan tilpasses efter de nye bestemmelser. Dette vil f.eks. være tilføjelse af ny(e) synsarter i forbindelse med nationale individuelle godkendelser og valideringsregler til den nye omsynsfrist på 60 dage. Omkostningerne vurderes ikke at ville overskride minimumsgrænsen på 4. mio.kr. for administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er vurderingen, at lovforslaget ikke vil have øvrige efterlevelseskonsekvenser.

Forslaget om afskaffelse af kravet om teknisk ansvarlig person vil have positive administrative konsekvenser for synsvirksomhederne, eftersom at de ved ansøgning om tilladelse ikke længere skal dokumentere, at de har en teknisk ansvarlig ansat, som opfylder kravene hertil.

Lovforslaget har ikke i sig selv innovations- og iværksættermæssige konsekvenser. Det vurderes ikke være nødvendigt at gennemføre innovations- og iværksættertjekket.

### **5. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

### **6. Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget giver mulighed for, at der fastsættes regler om anerkendelse af synsrapporter fra andre EU-lande, jf. den foreslåede § 33, stk. 2, hvilket kan have positive klimamæssige konsekvenser, da det vil betyde, at der kan spares CO<sub>2</sub>-udledning på køretøjer, som kun kører hjem til Danmark for at gennemgå et periodisk syn.

Det er hensigten, at der fastsættes regler om periodisk syn af påhængskøretøjer til tunge erhvervskøretøjer i andre EU-lande anerkendes i Danmark.

Omfanget af de positive klimamæssige konsekvenser vil afhænge af omfanget af erhvervsdrivende, som faktisk anvender muligheden.

### **7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

### **8. Forholdet til EU-retten**

Reglerne om godkendelse af nye køretøjer mv. er EU-retligt reguleret ved de tre typegodkendelsesforordninger. Synsloven indeholder bestemmelser, der er nødvendige for at gennemføre Danmarks EU-retlige forpligtelser i henhold til forordningerne, som videreføres med dette lovforslag.

Herudover bemyndiger lovforslaget transportministeren til at fastsætte bestemmelser om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og

## UDKAST

påhængskøretøjer dertil, der er nødvendige for at gennemføre kravet om godkendelsesattester efter gennemførelsesforordning 2020/683.

Regler om periodisk syn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer er EU-retligt reguleret ved periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet. Synsloven og bekendtgørelser udstedt i medfør heraf indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet, som med dette lovforslag videreføres. Det er ikke hensigten, at der fastsættes nye krav, som vedrører implementeringen af direktiverne.

### 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 20. december 2024 til den 26. januar 2025 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: 3F Fælles Fagligt Forbund, AMU Transport Danmark (ATD), ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, ATL - Transportens arbejdsgivere, AUTIG - Automobilbranchens Handels- & Industri-forening i Danmark, AutoBranchen Danmark, Bilbranchen, Bil-synsBranchen.dk, Brancheforeningen Flextrafik Danmark, Brancheforeningen for Forretningsslimousiner, Dansk Agroindustri, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union (DBFU), Dansk Erhverv, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk PersonTransport (DPT), Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E), Danske MotorCyklister (DMC), Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI - Dansk Industri, DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM (Forenede Danske Motorejere), Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsvarets Færdselscenter, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, MCTC Landsforeningen for motorcyklister, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen (MIF), Motorhistorisk Samråd, Rådet for Sikker Trafik, SEGES, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, SMVdanmark og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

### 10. 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	Ingen	Ingen

## UDKAST

for stat, kommuner og regioner		
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ja, IT-udvikling for staten, som estimeres til i alt ca. 3 mio.kr., der gebyrfinansieres.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ja, afskaffelse af krav om teknisk ansvarlig person medføre mindre administrative byrder, der ikke kan kvalificeres nærmere	Ja. Omkostningerne vurderes ikke at ville overskride minimumsgrænsen på 4. mio.kr.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	<p>Ja, lovforslaget giver mulighed for, at der fastsættes regler om anerkendelse af synsrapporter fra andre EU-lande, hvilket kan have positive klimamæssige konsekvenser, da det vil betyde, at der kan spares CO<sub>2</sub>-udledning på køretøjer, som kun kører hjem til Danmark for at gennemgå et periodisk syn.</p> <p>Omfanget af de positive klimamæssige konsekvenser vil afhænge af omfanget af erhvervsdrivende, som faktisk anvender muligheden.</p>	Ingen

## UDKAST

Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget indeholder bestemmelser, der er nødvendige for at gennemføre Danmarks EU-retlige forpligtelser i henhold til typegodkendelsesforordninger, som er en videreførelse af gældende ret.</p> <p>Herudover bemyndiger lovforslaget transportministeren til at fastsætte bestemmelser om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der er nødvendige for at gennemføre kravet om godkendelsesattester efter gennemførelsesforordning 2020/683.</p> <p>Lovforslaget gennemfører dele af periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet, som er en videreførelse af gældende ret. Det er ikke hensigten, at der fastsættes nye krav, som vedrører implementeringen af direktiverne.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	<p>Nej</p> <p style="text-align: center;">X</p>

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Det følger af § 1 i synsloven, at loven gælder for godkendelse af nye motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, synsvirksomhedernes opgaver, herunder periodisk syn og omsyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

Efter loven følger eller fastsættes således dels de regler, som et køretøj skal overholde for at blive godkendt til at kunne køre på offentlig vej i Danmark, dels reglerne om periodisk syn, som et køretøj løbende skal overholde for at kunne beholde retten til at køre på offentlig vej i Danmark.

Lovens anvendelsesområde er fastlagt med udgangspunkt i periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet, samt typegodkendelsesforordningerne. Men lovens anvendelsesområde er også fastlagt i henhold til nationale krav ved registreringssyn af køretøjer, som ikke tidligere har været registreret i Danmark, eller køretøjer hvor der er foretaget registreringspligtige ændringer som for eksempel konstruktive ændringer på motor, bremses, styreapparat eller bærende dele.

Det foreslås i § 1, stk. 1, nr. 1, at loven skal gælde for godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

Bestemmelsen vil omfatte 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, registrering og ibrugtagning på det indre marked. F.eks. fabrikantens produktion af personbiler som via en importør og distributør sælges til danske forbrugere.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1, stk. 1, nr. 1.

## UDKAST

Det foreslås i § 1, stk. 1, nr. 2, at loven skal gælde for godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr.

Typegodkendelsesforordningerne omfatter ikke ibrugtagne køretøjer, hvorfor der er behov for at regulere disse nationalt. I typegodkendelsesforordningerne forstås ved »ibrugtagning« første anvendelse til det beregnede formål af henholdsvis et køretøj, et system, en komponent, en separat teknisk enhed, en del eller udstyr i Unionen. Den foreslåede bestemmelse vil omfatte både ibrugtagne køretøjer, hvorpå der foretages registreringspligtige ændringer, og import af ibrugtagne køretøjer fra et tredjeland. Godkendelse af ibrugtagne køretøjer vil ske som et registreringssyn. Ved registreringssyn forstås efter lovforslagets § 2, nr. 3, en teknisk kontrol af et køretøj, som ikke er omfattet af nr. 2, om nationale individuelle godkendelser, hvor der er foretaget registreringspligtige ændringer på køretøjet, eller køretøjer, der endnu ikke er registreret i Køretøjsregisteret. Der henvises derfor til bemærkningerne til den foreslåede § 2, nr. 3.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1, stk. 1, nr. 2.

Det foreslås i § 1, stk. 1, nr. 3, at loven finder anvendelse for periodisk syn af køretøjer.

Ved periodisk syn forstås efter lovforslagets § 2, nr. 1, en teknisk kontrol af et køretøj, udført i overensstemmelse med periodesynsdirektivet. Det følger af periodesynsdirektivets artikel 3, nr. 9, at et syn er inspektion i overensstemmelse med direktivets bilag I, der er udformet til at sikre, at et køretøj kan anvendes sikkert på offentlig vej, og at det er i overensstemmelse med de krævede og obligatoriske sikkerheds- og miljømæssige karakteristika. Der er således tale om en kontrol, af nogle helt bestemte kontrolpunkter efter direktivet.

Den foreslåede definition følger af periodesynsdirektivet og vil være en videreførelse af dele af synslovens § 1, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås i § 1, stk. 1, nr. 4, at loven finder anvendelse for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og af motorcykler.

Syn ved vejsiden er en uvarslet teknisk kontrol af et køretøj, som gennemføres af Færdselsstyrelsen eller under styrelsens direkte tilsyn. Denne definition følger af vejsidesynsdirektivets artikel 3, nr. 10. Det følger af den foreslåede bestemmelse, at loven både skal gælde for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og af motorcykler. Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer følger af vejsidesynsdirektivet, og vejsidesynet skal gennemføres i overensstemmelse med direktivet. Vejsidesyn af motorcykler er fastsat som et alternativ til periodisk syn i overensstemmelse med periodesynsdirektivet artikel 2, stk. 2, sidste led, og vil være en videreførelse af gældende ret.

For en nærmere beskrivelse af den foreslåede hjemmel til vejsidesyn af erhvervskøretøjer og motorcykler henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 11.

Den foreslåede definition vil være en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i § 1, stk. 1, nr. 5, at loven finder anvendelse for øvrige kontroller af køretøjer, som ikke er omfattet af de foreslåede nr. 1-4.

Ved øvrig kontrol forstås efter lovforslagets § 2, nr. 5, alle øvrige tekniske kontroller af et køretøj, som ikke er omfattet af lovforslagets § 2, nr. 1-4. Definitionen omfatter alle øvrige tekniske kontroller end periodisk syn, national individuel godkendelse, registreringssyn og syn ved vejsiden og kan derfor også omfatte andre kontrolpunkter, end hvad der følger af disse kontroller. Det vil eksempelvis omfatte kontroller af køretøjer til transport af dyr, køretøjer til transport af farligt gods, køretøjer som skal anvendes i miljøzoner, køretøjer som skal anvendes til eksamenskørsel, og særlige typer af køretøjer som eksempelvis tivolitog samt toldsyn. Der henvises til den foreslåede § 2, nr. 3, for en mere uddybende beskrivelse.

Den foreslåede definition vil være en videreførelse af dele af synslovens § 1, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås i lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 6, at loven finder anvendelse for synsvirksomheder, omsynsvirksomheder, synsmedarbejdere og synsuddannelsessteder.

Synsvirksomheder er virksomheder, der har tilladelse fra Færdselsstyrelsen til at udføre periodiske syn og omsyn, samt nationale individuelle godkendelser og registreringssyn, jf. den foreslåede § 13, stk. 1. For en nærmere

beskrivelse af synsvirksomhedernes opgaver henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 13. For en nærmere beskrivelse af omsynsvirksomheder henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 15, stk. 3.

Synsmedarbejdere er en person, som har gennemført relevant uddannelse efter regler, som er fastsat efter den foreslåede § 16. Ved synsuddannelsessteder forstås en kursusudbyder, som er godkendt af Færdselsstyrelsen til at gennemføre uddannelser for synsmedarbejdere og teknisk ansvarlige personer i synsvirksomheder. For mere om synsmedarbejdere og synsuddannelsessteder henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 16.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende ret.

### *Til § 2*

En række begreber er efter gældende ret beskrevet i bemærkningerne til synsloven, men loven indeholder ikke en bestemmelse, som nærmere beskriver de definitioner, som anvendes i loven. Det foreslås derfor, at centrale nøglebegreber for synsloven defineres udtrykkeligt i loven. Der er taget udgangspunkt i de definitioner, der anvendes i periodesynsdirektivets artikel 2 og vejsidesynsdirektivets artikel 2 i de tilfælde, hvor direktiverne definerer de anvendte begreber.

Det foreslås i § 2, *nr. 1*, at periodisk syn defineres som en teknisk kontrol udført i overensstemmelse med periodesynsdirektivet. Det følger af periodesynsdirektivets artikel 3, nr. 9, at et syn er en inspektion i overensstemmelse med direktivets bilag I, der er udformet til at sikre, at et køretøj kan anvendes sikkert på offentlig vej, og at det er i overensstemmelse med de krævede og obligatoriske sikkerheds- og miljømæssige karakteristika. Der er således tale om en kontrol, af nogle helt bestemte kontrolpunkter efter direktivet. Periodisk syn omfatter de tekniske kontroller, som foretages i overensstemmelse med de intervaller, der følger af de foreslåede §§ 7 og 8, men er ikke begrænset hertil. Periodisk syn vil også omfatte frivillige syn, syn ved ejerskifte og ekstraordinære kontroller mv., hvor der som minimum foretages den samme tekniske kontrol i overensstemmelse med periodesynsdirektivet uden for de intervaller, der følger af de foreslåede §§ 7 og 8. Derudover bliver der ved eksempelvis ekstraordinære kontroller også foretaget kontrol af, om nationalt fastsatte krav er opfyldt. Det gælder fx når politiet indkalder et køretøj til kontrol på baggrund af konstruktive ændringer.



Kontrollen danner herefter baggrund for beregningen af den næste frist for periodisk syn.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende ret.

Det foreslås i § 2, *nr. 2*, at national individuel godkendelse defineres som en teknisk kontrol af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der ikke er EU-typegodkendte i sin helhed.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte godkendelser efter den foreslåede § 3, stk. 1, *nr. 5*, hvilket vil indebære, at bestemmelsen omfatter nye motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil, som er omfattet af anvendelsesområdet for forordning 2018/858. Forordningen 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, registrering og ibrugtagning på det indre marked. F.eks. fabrikantens produktion af personbiler som via en importør og distributør sælges til danske forbrugere.

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 3, stk. 1, *nr. 5*.

Det foreslås i § 2, *nr. 3*, at registreringssyn defineres som en teknisk kontrol af et køretøj, som ikke er omfattet af det foreslåede *nr. 2*, hvor der er foretaget registreringspligtige ændringer på køretøjet, eller køretøjer, der endnu ikke er registreret i Køretøjsregisteret.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte tekniske kontroller af køretøjer, som kræves ved godkendelse af ibrugtagne køretøjer, og når der er foretaget registreringspligtige ændringer på køretøjet som eksempelvis konstruktive ændringer. Ved et registreringssyn kontrolleres de sikkerhedsmæssige forhold. Det gælder blandt andet styretøj, bremses, lygter og reflekser samt bærende dele som for eksempel hjulophæng, støddæmpere og dæk. Desuden kontrolleres køretøjets miljømæssige stand for eksempel udledning af røg og kulilte samt generel støj.

Der er efter Skatteministeriets regler krav om, at importerede brugte køretøjer skal til toldsyn, jf. § 7 c, stk. 1, i registreringsafgiftsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 785 af 24. maj 2022 med efterfølgende ændringer. Et toldsyn er dels en kontrol af, om køretøjet er i køreklar stand, og dels en kontrol af køretøjet med henblik på at fastslå køretøjets identitet, kilometerstand, udstyr og stand generelt. Denne vurdering indgår i skattemyndighedernes

endelige værdifastsættelse af køretøjet, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 3, . Kontrollen af, om køretøjet er i køreklar stand ved et toldsyn, er den kontrol, som udføres ved et registreringssyn., . Den del af toldsynet, som vedrører vurderingen af køretøjets stand, adskiller sig fra den tekniske vurdering, der foretages i forbindelse med registreringssynet og karakteriseres derfor som en øvrig kontrol. Der henvises til den foreslåede § 2, nr. 5.

Registreringssyn vil omfatte godkendelse af køretøjer i henhold til regler udstedt efter den foreslåede § 6, som regulerer øvrige køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, jf. de foreslåede §§ 4 og 5. Der henvises derfor til bemærkningerne til den foreslåede § 6, stk. 1, for en nærmere beskrivelse heraf.

Det foreslås i § 2, *nr. 4*, at syn ved vejsiden defineres som en uvarslet teknisk kontrol af et køretøj udført ved vejsiden.

Syn ved vejsiden er en uvarslet teknisk kontrol af et køretøj, som gennemføres af Færdselsstyrelsen eller under styrelsens direkte tilsyn. Det foreslås, at loven gælder for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og af motorcykler, jf. den foreslåede § 1, nr. 4 og § 11. Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer følger af vejsidesynsdirektivet og skal gennemføres i overensstemmelse med direktivet. Syn ved vejsiden af motorcykler er fastsat som et alternativ til periodisk syn i overensstemmelse med periodesynsdirektivet artikel 2, stk. 2, sidste led, og vil være en videreførelse af gældende ret.

For en nærmere beskrivelse af den foreslåede hjemmel til syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og motorcykler henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 11.

Det foreslås i § 2, *nr. 5*, at øvrige kontroller defineres som alle øvrige tekniske kontroller af et køretøj, som ikke er omfattet af de foreslåede nr. 1-4. Definitionen omfatter således alle øvrige tekniske kontroller end periodiske syn, national individuel godkendelse, registreringssyn, og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer og af motorcykler, og kan derfor også omfatte andre kontrolpunkter, end hvad der følger af periodiske syn. Det omfatter eksempelvis kontroller af køretøjer til transport af dyr, køretøjer til transport af farligt gods, køretøjer som skal anvendes i miljøzoner, køretøjer som skal anvendes til eksamenskørsel, og særlige typer af køretøjer som eksempelvis tivolitog samt toldsyn, som anvendes til brug for skattemyndighedernes standsvurdering, . Det vil også omfatte frivillige syn, syn ved ejerskifte eller ekstraordinære kontroller efter den foreslåede § 12, stk. 1, for køretøjer, som ikke er omfattet af krav om periodisk syn efter den foreslåede §§ 7-8.

Det foreslås i § 2, nr. 6, at omsyn defineres som en teknisk kontrol af et køretøj med henblik på at sikre, at fejl ved køretøjet konstateret ved en teknisk kontrol efter de foreslåede nr. 1-3 og 5 er udbedret. Perodesynsdirektivet indeholder ikke en definition af omsyn. Omsyn skal dog fortolkes i overensstemmelse med perodesynsdirektivets artikel 9, stk. 2, om opfølgning af mangler, hvoraf det følger, at »er der tale om væsentlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed træffer afgørelse om den periode, i hvilken et sådant køretøj kan anvendes, indtil det på ny skal underkastes en teknisk kontrol. Den efterfølgende tekniske kontrol skal finde sted inden for en frist fastsat af medlemsstaten eller den kompetente myndighed, dog senest to måneder efter den første kontrol.«. Omsyn er i dansk ret således den efterfølgende tekniske kontrol.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende ret.

### *Til § 3*

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 1, hvilke godkendelser motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er omfattet af forordning 2018/858, skal have, før de kan omsættes, registreres eller ibrugtages på færdselslovens område.

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 1, at EU-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstedes af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat. Der er her tale om godkendelse af motorkøretøjer produceret i ubegrænsede serier.

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 2, at EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fremstillet i små serier udstedes af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat.

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 3, at national typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fremstillet i små serier udstedes eller accepteres af Færdselsstyrelsen.

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 4, at individuel EU-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil udstedes af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat.

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 5, at national individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil udstedes af Færdselsstyrelsen. Godkendelse af køretøjer omfattet af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 5, hviler dog på overgangsregler. Det følger af bekendtgørelse nr. 996 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer m.v., at nye individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer godkendes i henhold til bekendtgørelse nr. 1411 af 27. november 2023 om godkendelse og syn af køretøjer (synsbekendtgørelsen). Nye individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer godkendes således ved et registreringssyn hos en synsvirksomhed. Ved trinvis opbyggede varebiler kontrollerer og godkender synsvirksomhederne det enkelte køretøj, jf. synsbekendtgørelsens §§ 8 og 31. Ved trinvis opbyggede lastbiler, busser, sættevogne samt påhængsvogne til biler og campingvogne, hvis påhængsvognene eller campingvognene er forsynet med andre bremses end påløbsbremses, udsteder Færdselsstyrelsen en godkendelseserklæring, jf. synsbekendtgørelsens § 15, som er en samling af de prøvninger og godkendelser, der findes for køretøjet.

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning 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, som nævnt i stk. 1, herunder fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 og 45 i forordningen.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1269 af 28. august 2020 om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil m.v., som indeholder supplerende bestemmelser om blandt andet sprog, gebyrer og straf, og stiller tekniske krav til køretøjer fremstillet i små serier omfattet af artikel 42 i forordning 2018/858.

Det foreslås i § 3, *stk. 1*, at før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-

Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 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 køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 2) EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fremstillet i små serier udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 3) National typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fremstillet i små serier udstedt eller accepteret af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2, 2. pkt.
- 4) Individuel EU-godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil udstedt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed.
- 5) National individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil foretaget af en synsvirksomhed og udstedt af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2, 2. pkt.

Det foreslås med § 3, stk. 1, nr. 1, at Færdselsstyrelsen, eller en myndighed i en anden medlemsstat, udsteder EU-typegodkendelser af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i overensstemmelse med forordning 2018/858. Der er her tale om godkendelse af motorkøretøjer produceret i ubegrænsede serier. Når motorkøretøjer eller påhængskøretøjer er blevet tildelt en EU-typegodkendelse, kan køretøjerne omsættes, registreres eller ibrugtages inden for EU. På tilsvarende måde kan systemer, komponenter og separate tekniske enheder omsættes eller ibrugtages inden for EU, når de er blevet tildelt en EU-typegodkendelse.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 1.

Det foreslås med § 3, stk. 1, nr. 2, at Færdselsstyrelsen, eller en myndighed i en anden medlemsstat, udsteder EU-typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier i overensstemmelse med

forordning 2018/858. Grænserne for små serier er beskrevet i forordningens kapitel V. Der gælder forskellige grænser afhængigt af køretøjskategorien. Grænsen for personbiler er eksempelvis 1500 enheder. Når motorkøretøjer eller påhængskøretøjer er blevet tildelt en EU-typegodkendelse, kan køretøjerne omsættes, registreres eller ibrugtages inden for EU.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 2.

Det foreslås med § 3, stk. 1, nr. 3, at Færdselsstyrelsen udsteder eller på vilkår accepterer national typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil fremstillet i små serier i overensstemmelse med forordning om motorkøretøjer m.v. Grænserne for små serier er beskrevet i forordningens kapitel V og er på 250 enheder ved national typegodkendelse af små serier. Når motorkøretøjer eller påhængskøretøjer er blevet tildelt en national typegodkendelse, kan køretøjerne omsættes, registreres eller ibrugtages i Danmark.

Gyldigheden af en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier er som udgangspunkt begrænset til den medlemsstat, som har meddelt godkendelsen. Færdselsstyrelsen skal dog i henhold til artikel 43 i forordning 2018/858 acceptere nationale typegodkendelser af køretøjer fremstillet i små serier, som er meddelt af en godkendende myndighed i en anden medlemsstat, medmindre Færdselsstyrelsen har rimelig grund til at antage, at de nationale tekniske krav, efter hvilke køretøjstypen er godkendt, ikke svarer til de nationale krav. På tilsvarende måde skal en godkendende myndighed i en anden medlemsstat acceptere en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier meddelt af Færdselsstyrelsen, medmindre denne myndighed har rimelig grund til at afvise køretøjet.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 3.

Det foreslås med § 3, stk. 1, nr. 4, at Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat udsteder en individuel EU-godkendelse af et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil i overensstemmelse med forordning 2018/858. Når motorkøretøjet eller påhængskøretøjet er blevet tildelt en individuel EU-godkendelse, kan køretøjet omsættes, registreres eller ibrugtages inden for EU.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 4.

Det foreslås med § 3, *stk. 1, nr. 5*, at national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer eller påhængskøretøjer dertil foretages af en synsvirksomhed og udstedes af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2, 2. pkt. Når motorkøretøjet eller påhængskøretøjet dertil er blevet godkendt i en synsvirksomhed, kan køretøjet omsættes, registreres eller ibrugtages i Danmark.

Gyldigheden af en national individuel godkendelse er som udgangspunkt begrænset til den medlemsstat, som har meddelt godkendelsen. Færdselsstyrelsen skal dog i henhold til artikel 46 i forordning 2018/858 tillade, at et nationalt individuelt køretøj, som er godkendt i overensstemmelse med forordningen, omsættes, registreres eller, tages i brug i Danmark, med mindre Færdselsstyrelsen har rimelig grund til at antage, at de relevante alternative krav, som køretøjet er godkendt på grundlag af, ikke svarer til de nationale krav i Danmark, eller hvis køretøjet ikke opfylder kravene. På tilsvarende måde skal en godkendende myndighed i en anden medlemsstat acceptere et nationalt individuelt køretøj godkendt i Danmark, medmindre denne myndighed har rimelig grund til at afvise køretøjet.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af den gældende godkendelsesordning efter bekendtgørelse nr. 996 af 28. juni 2023 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer m.v. Det vil således fortsat være synsvirksomhederne, som foretager godkendelsen af nationale individuelle motorkøretøjer og påhængsvogne dertil, før køretøjet kan omsættes, registreres eller ibrugtages i Danmark. Der vil dog med lovforslaget foretages ændringer i den administrative proces for dokumentationskravet, der stilles til godkendelsen. Der henvises til bemærkninger til den foreslåede § 3, stk. 2.

Det foreslås i § 3, *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markeds-  
overvågning 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 som nævnt i stk. 1 nr. 1, 2 og 4. Det samme vil gælde for motorkøretøjer omfattet af nr. 3 og 5, dog således at

Færdselsstyrelsen kan fravige forordningen i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, og 45, stk. 1, i forordningen.

Den foreslåede bestemmelses 1. pkt. vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte de supplerende bestemmelser, som vil være relevante for at sikre anvendelsen af forordning 2018/858 på samme måde som er tilfældet i dag efter synslovens § 1 a, stk. 2. Det vil være supplerende bestemmelser om blandt andet sprog, gebyrer og straf, samt nærmere regler om visse tekniske emneområder, hvor fabrikanten i forbindelse med EU-typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier og national individuel godkendelse af et bestemt køretøj, selv må udføre prøvninger og udstede erklæringer, der dokumenterer køretøjernes overensstemmelse med de relevante tekniske krav. Et teknisk emneområde er f.eks. anbringelse og fastgørelse af nummerplader. Rammen begrænses til tekniske emneområder, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, at fabrikanten selv kan udføre prøvninger og udstede erklæringer. Med bemyndigelsen forventes det, at der også vil blive fastsat regler om krav til fabrikanten og dokumentationen, herunder krav til prøvninger og erklæringer.

Med bemyndigelsen fastsættes desuden regler om udpegelse af tekniske tjenester og bestemmelser om blandt andet sprog og straf samt krav om akkreditering. I henhold til forordning om motorkøretøjer m.v. skal tekniske tjenester verificere overensstemmelse mellem motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, og de tekniske krav i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier af køretøjer samt EU-typegodkendelse.

Den foreslåede bestemmelses 1. pkt. er en videreførelse af gældende § 1 a, stk. 2, med den justering at, hjemmel til fastsættelse af relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 og 45 i forordningen følger af pkt. 2. Der henvises til bemærkninger hertil for mere herom.

Den foreslåede bestemmelses 2. pkt. vil indebære, at Færdselsstyrelsen, i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, jf. lovforslagets § 3, stk. 1, nr. 3, og national individuel godkendelse af et bestemt køretøj, jf. lovforslagets § 3, stk. 1, nr. 5, kan fravige krav fastsat i forordningen og fastsætte alternative tekniske krav, i henhold til artiklerne 42 og 45 i forordning 2018/858, i de tilfælde, hvor det vurderes at være hensigtsmæssigt. Bestemmelsen giver bemyndigelse til anvendelse af forordningens artikel 42, stk. 1 og 45, stk. 1, hvoraf det fremgår, at en medlemsstat



kan beslutte at undtage en type køretøj eller et bestemt køretøj fra forpligtelsen til at overholde en eller flere af forordningens krav eller fra et eller flere af de krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag II til forordningen, forudsat at medlemsstaten har fastsat relevante alternative krav. Det er efter den foreslåede bestemmelse muligt at fastsætte nærmere regler for godkendelsesprocessen for køretøjer omfattet af forordningens artikel 42 og 45. Godkendelsesprocessen er dog betinget af, at der udstedes en godkendelsesattest for køretøjet i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2020/683, jf. forordning 2018/858 artikel 42, stk. 5, og 45, stk. 7.

Færdselsstyrelsen vil med den foreslåede bestemmelse fastsætte regler om godkendelse af køretøjer som nævnt i stk. 1, nr. 3 og 5, herunder krav til indholdet af anmodningen om godkendelse, og om fabrikantens, køretøjs-ejeren, opbyggerens og synsvirksomhedens ansvar og forpligtelser. Færdselsstyrelsen vil fastsætte krav til oplysningerne og dokumentationen, som skal foreligge forud for godkendelse af de omfattede køretøjer. For godkendelse af køretøjer som nævnt i stk. 1, nr. 3, er der i dag fastsat krav om at Færdselsstyrelsen udsteder efter ansøgning national typegodkendelse for motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremstillet i små serier, og det er hensigten, at reglerne videreføres.

Færdselsstyrelsen vil for så vidt angår godkendelse af køretøjer som nævnt i stk. 1, nr. 5, fastsætte krav til oplysningerne og dokumentationen, som skal foreligge forud for synsvirksomhedernes godkendelse af de omfattede køretøjer, samt de nærmere betingelser for synsvirksomhedens godkendelse. Færdselsstyrelsen bemyndiges med den foreslåede bestemmelse til at stille krav til godkendelsesattesten for de omfattede motorkøretøjer og påhængskøretøjer. Det vil være ansøger som udfylder en ansøgning om en godkendelsesattest. Godkendelsesattesten forventes at skulle udstedes af Færdselsstyrelsen og vil omfatte de oplysninger, som følger af gennemførelsesforordning (EU) 2020/683, hvilket er en ændring til de krav, der i dag stilles til godkendelseserklæringer og dataerklæringer. Det er dog vurderingen, at der ikke er tale om en væsentlig ændring til godkendelseserklæringerne, eftersom flere af oplysningerne, som kræves i dag, også vil skulle indberettes med den nye ordning. Det vil betyde, at der er yderligere oplysninger, som ikke tidligere skulle indberettes af ansøger, så som køretøjets dimensioner, motorfabrikat, placering af motorkode, antal og arrangement af cylindre og antal siddepladser. Det er hensigten med bemyndigelsen, at Færdselsstyrelsen ved bekendtgørelse fastsætter de processuelle betingelser for national individuel godkendelse af et nyt køretøj, hvem der skal anmode om

godkendelse af køretøjet, hvordan godkendelsesattesten skal se ud, og hvem der skal udstede godkendelsesattesten og NIV-nummeret. Det vil blive en betingelse for udstedelse af en godkendelsesattest, at køretøjet forinden er godkendt i en synsvirksomhed.

Dette er ikke væsentligt anderledes end de nuværende godkendelseserklæringer, hvor køretøjet underkastes en fysisk inspektion i en synsvirksomhed som en betingelse for endelig godkendelse af køretøjet, efter at der udstedt en godkendelseserklæring. Der vil efter den foreslåede bestemmelse ikke blive fastsat krav om, at de omfattede køretøjer skal prøves ved en teknisk tjeneste, som det gælder for EU-typegodkendelser af køretøjer.

Det bemærkes desuden, at godkendelse i en synsvirksomhed vil forudsætte, at ansøger fremstiller et køretøj, der lever op til de tekniske krav, der stilles til det pågældende køretøj, at der er dokumentation herfor, og at eventuel opbygning er udført korrekt og i overensstemmelse med reglerne herfor. Det vil som nævnt være ansøger, som udfylder en ansøgning om en godkendelsesattest, som skal være udfyldt forud for fremstilling af køretøjet i synsvirksomheden. Synsvirksomhederne skal, til forskel fra retstillingen i dag, ikke kontrollere EU-typegodkendte systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som allerede er godkendt i tidligere etaper ved etapevist godkendte køretøjer. Synsvirksomhederne skal kun kontrollere de systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er blevet tilføjet i sidste etape i opbygningen af køretøjet, hvilket kan være ikke EU-typegodkendte systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Dog vil synsvirksomhederne skulle verificere, at systemer, komponenter eller separate tekniske enheder er typegodkendte ved mærkning, og at systemerne, komponenterne eller separate tekniske enheder er monteret og anvendt efter hensigten. Dette indebærer f.eks., at frontal-, side- og bagendebeskyttelse lever op til monteringskravene, selv om selve systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed er typegodkendt. Når synsvirksomheden har godkendt køretøjet, vil det være Færdselsstyrelsen, som udsteder den endelige godkendelsesattest. Der vil være tale om et automatisk genererende system, som Færdselsstyrelsen herefter kan anvende til at udtage stikprøvekontroller af de gennemførte godkendelser.

Færdselsstyrelsen kan med den foreslåede bestemmelse desuden fravige de tekniske krav fastsat i forordning 2018/858 bilag II under forudsætning af, at der fastsættes alternative krav. Ved alternative krav forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et niveau af

funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag II, jf. forordningens artikel 3, nr. 55.

### *Til § 4*

Det følger af synslovens § 1 b, stk. 1, hvilke godkendelser to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler skal have, før de kan omsættes, registreres eller ibrugtages på færdselslovens område.

Det følger af synslovens § 1 b, stk. 1, nr. 1, at EU-typegodkendelse af to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler og systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer skal udstedes af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat. Der er her tale om godkendelse af køretøjer produceret i ubegrænsede serier.

Det følger af synslovens § 1 b, stk. 1, nr. 2, at national typegodkendelse af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler fremstillet i små serier skal udstedes eller accepteres af Færdselsstyrelsen.

Det følger af synslovens § 1 b, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, som nævnt i stk. 1, herunder fastsættelse af relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 i forordningen.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1267 af 28. august 2020 om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v., som indeholder supplerende bestemmelser om blandt andet sprog, gebyrer og straf, og stiller tekniske krav til køretøjer fremstillet i små serier omfattet af artikel 42 i forordning 168/2013.

Det foreslås i § 4, stk. 1, at før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af to- eller 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 køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

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

Det foreslås med § 4, stk. 1, nr. 1, at Færdselsstyrelsen eller en myndighed i en anden medlemsstat udsteder EU-typegodkendelser af to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer i overensstemmelse med forordning 168/2013. Når to- eller trehjulede køretøjer eller quadricykler er blevet tildelt en EU-typegodkendelse, kan køretøjerne omsættes, registreres eller ibrugtages inden for EU. På tilsvarende måde kan systemer, komponenter og separate tekniske enheder, når de er blevet tildelt en EU-typegodkendelse, omsættes eller ibrugtages inden for EU.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 b, stk. 1, nr. 1.

Det foreslås med § 4, stk. 1, nr. 2, at Færdselsstyrelsen udsteder national typegodkendelse af to- eller trehjulede køretøjer eller quadricykler fremstillet i små serier i overensstemmelse med forordning 168/2013. Grænserne for små serier er beskrevet i forordningens bilag III. Der gælder forskellige grænser afhængigt af køretøjskategorien. Grænsen for tohjulet motorcykler er eksempelvis 75 enheder. Når to- eller trehjulede køretøjer eller quadricykler er blevet tildelt en national typegodkendelse, kan køretøjerne omsættes, registreres eller ibrugtages i Danmark.

Gyldigheden af en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier er som udgangspunkt begrænset til den medlemsstat, som har meddelt godkendelsen. Færdselsstyrelsen skal dog i henhold til artikel 42 i forordningen acceptere nationale typegodkendelser af køretøjer fremstillet i små serier, som er meddelt af en godkendende myndighed i en anden medlemsstat, medmindre Færdselsstyrelsen har rimelig grund til at antage, at de nationale tekniske krav, efter hvilke køretøjstypen er godkendt, ikke svarer til

de nationale krav. På tilsvarende måde skal en godkendende myndighed i en anden medlemsstat acceptere en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier meddelt af Færdselsstyrelsen, medmindre denne myndighed har rimelig grund til at afvise køretøjet. Det betyder i praksis, at Færdselsstyrelsen skal vurdere den nationale typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier udstedt i en anden medlemsstat.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 b, stk. 1, nr. 2.

Det foreslås i § 4, *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, som nævnt i stk. 1, herunder fastsættelse af relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 i forordningen.

Det vil være supplerende bestemmelser om blandt andet sprog, gebyrer og straf, samt alternative tekniske krav, i henhold til artikel 42 i forordning 168/2013 i de tilfælde, hvor det vurderes at være hensigtsmæssigt. Det følger af forordningens artikel 42, at en medlemsstat kan beslutte at undtage en type køretøj eller et bestemt køretøj fra forpligtelsen til at overholde en eller flere af forordningens krav, eller fra et eller flere af de krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag II til forordningen, forudsat at medlemsstaten har fastsat relevante alternative krav. Ved alternative krav forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et niveau af funktionel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag II.

Der fastsættes nærmere regler om de tekniske emneområder, hvor fabrikanten i forbindelse med national typegodkendelse af små serier må udføre prøvninger og udstede erklæringer, der dokumenterer køretøjernes overensstemmelse med de relevante tekniske krav. Et teknisk emneområde er f.eks. anbringelse og fastgørelse af nummerplader. Rammen begrænses til tekniske emneområder, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, at fabrikanten selv kan udføre prøvninger og udstede erklæringer. Der vil blive fastsat regler om krav til fabrikanterne og dokumentationen, herunder krav til prøvninger og erklæringer.

Med bemyndigelsen fastsættes desuden regler om udpegelse af tekniske tjenester og bestemmelser om blandt andet sprog og straf samt krav om akkreditering. I henhold til forordning om motorkøretøjer m.v. skal tekniske tjenester verificere overensstemmelse mellem motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, og de tekniske krav.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 b, stk. 2.

### *Til § 5*

Det følger af synslovens § 1 c, stk. 1, hvilke godkendelser traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer skal have, før de kan omsættes, registreres eller ibrugtages.

Det følger af synslovens § 1 c, stk. 1, nr. 1, at EU-typegodkendelse af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstedes af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat. Der er her tale om godkendelse af køretøjer produceret i ubegrænsede serier.

Det følger af synslovens § 1 c, stk. 1, nr. 2, at national typegodkendelse af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil fremstillet i små serier udstedes eller accepteres af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2.

Det følger af synslovens § 1 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer som nævnt i stk. 1, herunder fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 37 i forordningen.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1266 af 28. august 2020 om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., som indeholder supplerende bestemmelser om blandt andet sprog, gebyrer og straf, og stiller tekniske krav til køretøjer fremstillet i små serier omfattet af artikel 37 i forordning 167/2013.

Det foreslås i § 5, *stk. 1*, at før omsætning, registrering eller ibrugtagning af traktorer, 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 skovbrugskøretøjer, skal køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

- 1) EU-typegodkendelse af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer udstedt af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat
- 2) National typegodkendelse af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil fremstillet i små serier udstedt eller accepteret af Færdselsstyrelsen, jf. dog *stk. 2*.

Det foreslås i § 5, *stk. 1, nr. 1*, at Færdselsstyrelsen eller en myndighed i en anden medlemsstat udsteder EU-typegodkendelser af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil eller systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer i overensstemmelse med forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v. Der er her tale om godkendelse af køretøjer produceret i ubegrænsede serier. Når traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr er blevet tildelt en EU-typegodkendelse, kan køretøjerne registreres, omsættes eller ibrugtages inden for EU. På tilsvarende måde kan systemer, komponenter og separate tekniske enheder, når de er blevet tildelt en EU-typegodkendelse, tages i brug eller omsættes inden for EU.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 c, *stk. 1, nr. 1*.

Det foreslås i § 5, *stk. 1, nr. 2*, at Færdselsstyrelsen udsteder national typegodkendelse af traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr fremstillet i små serier i overensstemmelse med forordning 167/2013. Grænserne for små serier er beskrevet i forordningens bilag II. Der gælder forskellige grænser afhængigt af køretøjskategorien. Grænsen for bæltetraktorer er 50 enheder pr. år, og grænsen for hjultraktorer er 150 enheder pr. år. Når traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr er blevet tildelt en national typegodkendelse, kan køretøjerne omsættes, registreres eller ibrugtages i Danmark.

Gyldigheden af en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier er som udgangspunkt begrænset til den medlemsstat, som har meddelt godkendelsen. Færdselsstyrelsen skal dog i henhold til artikel 37 i forordningen acceptere nationale typegodkendelser af køretøjer fremstillet i små serier, som er meddelt af en godkendende myndighed i en anden medlemsstat, medmindre Færdselsstyrelsen har rimelig grund til at antage, at de nationale tekniske krav, efter hvilke køretøjstypen er godkendt, ikke svarer til de nationale krav. På tilsvarende måde skal en godkendende myndighed i en anden medlemsstat acceptere en national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier meddelt af Færdselsstyrelsen, medmindre denne myndighed har rimelig grund til at afvise køretøjet.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 c, stk. 1, nr. 2.

Det foreslås i § 5, *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer som nævnt i stk. 1, herunder fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 37 i forordningen.

Bekendtgørelsen vil indeholde supplerende bestemmelser om blandt andet sprog, gebyrer og straf. Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier, jf. lovforslagets § 5, stk. 1, nr. 2, fastsætte alternative tekniske krav, i henhold til artikel 37 i forordning 167/2013, i de tilfælde hvor det vurderes at være hensigtsmæssigt, og alternative tekniske krav fastsat i dag vil fortsat gælde. Det følger af forordningens artikel 37, at en medlemsstat kan beslutte at undtage en type køretøj eller et bestemt køretøj fra forpligtelsen til at overholde en eller flere af forordningens krav, fra et eller flere af de krav der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag II til forordningen, forudsat at medlemsstaten har fastsat relevante alternative krav. Ved alternative krav forstås administrative bestemmelser og tekniske krav, der har til formål at sikre et niveau af funktionsel sikkerhed, miljøbeskyttelse og arbejdssikkerhed, som i videst muligt omfang svarer til det niveau, der er sikret ved en eller flere af de retsakter, der er opført i bilag I.

Der fastsættes regler om de tekniske emneområder, hvor fabrikanten i forbindelse med national typegodkendelse af små serier må udføre prøvninger og udstede erklæringer, der dokumenterer køretøjernes overensstemmelse



med de relevante tekniske krav. Et teknisk emneområde er f.eks. anbringelse og fastgørelse af nummerplader. Rammen begrænses til tekniske emneområder, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, at fabrikanten selv kan udføre prøvninger og udstede erklæringer. Med bemyndigelsen forventes det, at der vil blive fastsat regler om krav til fabrikanterne og dokumentationen, herunder krav til prøvninger og erklæringer.

Med bemyndigelsen fastsættes desuden regler om udpegelse af tekniske tjenester og bestemmelser om blandt andet sprog og straf samt krav om akkreditering. I henhold til forordning om motorkøretøjer m.v. skal tekniske tjenester verificere overensstemmelse mellem motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, og de tekniske krav.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 5, stk. 2.

### *Til § 6*

Det følger af synslovens § 1 e, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, vedrørende køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, som omfatter køretøjer, som er individuelt opbygget, konstruktivt ændret efter ibrugtagning eller importeret til Danmark uden en EU-typegodkendelse. Bemyndigelsen er udmøntet i synsbekendtgørelsen. Køretøjerne godkendes af en synsvirksomhed ved et registreringssyn på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, der stilles til køretøjer efter forskrifter udstedt efter færdselsloven § 68, fx bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, jf. synsbekendtgørelsens §§ 21-23. Dokumentationen varierer afhængig af, hvilken type køretøj der er tale om, og kan f.eks. bestå i en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udarbejdet af fabrikanten, en teknisk tjeneste eller en prøvningsinstans

Det følger af synslovens § 1 e, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, af komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, nr. 1, § 1 b, stk. 1, nr.

1, eller § 1 c, stk. 1, nr. 1. Bestemmelsen omfatter komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af EU-typegodkendelsesforordninger. Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 2669 af 28. december 2021 om visse eftermonterede partikelfiltre, hvor der stilles krav til, hvornår partikelfiltre kan eftermonteres på et køretøj, som ikke er godkendt i medfør af bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift. Med bekendtgørelsen stilles krav til partikelfilteret, og at et partikelfilter skal være verificeret eller prøvet, jf. bilag 1, af en teknisk tjeneste, som er udpeget til at foretage prøvninger af emissioner fra køretøjer i medfør af EU-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 1.

Det foreslås i § 6, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens, importørens og køretøjsejerens ansvar og forpligtelser, vedrørende køretøjer, komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af §§ 3-5.

Bestemmelsen vil indebære, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte en national godkendelsesordning for køretøjer, komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af EU-typegodkendelsesforordningerne. Det drejer sig for eksempel om fabriksnye traktorer og motorcykler, som ikke er EU-typegodkendte.

Færdselsstyrelsen vil fastsætte krav om, at godkendelse af køretøjerne foretages af synsvirksomhederne, før de kan omsættes, registreres eller ibrugtages på færdselslovens område, på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav der stilles til køretøjer efter forskrifter udstedt efter færdselslovens § 68, fx bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Det er desuden hensigten med den foreslåede bestemmelse, at Færdselsstyrelsen vil fastsætte krav til indholdet af anmodningen om godkendelse, og om køretøjsejeren og synsvirksomhedens ansvar og forpligtelser. Færdselsstyrelsen vil fastsætte krav til oplysningerne og dokumentationen, som skal foreligge forud for synsvirksomhedernes godkendelse af de omfattede køretøjer, samt de nærmere betingelser for synsvirksomhedens godkendelse.

Færdselsstyrelsen vil efter den foreslåede bestemmelse også kunne fastsætte en national godkendelsesordning for komponenter, systemer og separate tekniske enheder, hvor der ikke findes i en EU-typegodkendt udgave, eller

hvor det vil være uforholdsmæssigt ressource- og omkostningstungt at få en EU-typegodkendelse til komponenten, og hvor markedet er så snævert, at det vil være mere proportionalt at udarbejde en national godkendelsesordning, som den gældende nationale godkendelsesordning for partikelfiltre til visse køretøjer, der skal køre i miljøzoner.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 1 e, med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser. Det vil sige, at køretøjer omfattet af bestemmelsen vil skulle opfylde de krav, der stilles efter bekendtgørelse nr. 922 af 9. juli 2024 om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, som vil blive godkendt i synsvirksomhederne i overensstemmelse med retstillingen i dag.

### *Til § 7*

Det følger af synslovens § 2, stk. 1, at transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal indkaldes til periodisk syn. Det følger herefter af synsbekendtgørelsen, hvilke køretøjer der skal til periodisk syn, og inden for hvilke intervaller disse køretøjer skal til periodisk syn. Det følger af synsbekendtgørelsens § 56, stk. 3, at personbiler til højst 9 personer, føreren medregnet, og varebiler (tilladt totalvægt på højst 3.500 kg) er underkastet periodisk syn første gang 4 år efter første registrering og derefter med 2 års mellemrum.

Periodesynsdirektivets artikel 5 regulerer minimumskrav til frister og kontrolhyppighed, hvorefter køretøjer skal underkastes periodisk kontrol. Periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra a) og litra c), regulerer de køretøjsklasser, som er underkastet periodisk syn første gang 4 år efter første registrering og derefter med 2 års mellemrum. Synsbekendtgørelsens § 56, stk. 3, er en implementering af periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra a).

Det foreslås i § 7, at periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra a) og litra c), implementeres direkte i loven, så de centrale elementer af synsområdet i Danmark - i overensstemmelse med formålet om at gøre synsloven mere klar for borgere, virksomheder og myndigheder – klart fremgår af loven. Dette gælder for krav til, hvornår køretøjerne skal til periodisk syn.

Den foreslåede §§ 7 og 8 har hertil til formål at afdække de køretøjer, som efter periodesynsdirektivet obligatorisk skal gennemgå periodesyn indenfor de intervaller, der følger af direktivet, mens den foreslåede § 9 vil rumme

synskrav efter periodesynsdirektivet, som kan fraviges nationalt, samt øvrige nationalt fastsatte krav til periodisk syn af køretøjer. Der henvises til de specielle bemærkninger til §§ 8 og 9 for mere herom.

Det foreslås i § 7, *nr. 1*, at personbiler med højst otte siddepladser foruden førersædet underkastes periodisk syn 4 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang, og derefter hvert andet år.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand, med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse, og vil sikre implementering af periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra a), for så vidt angår køretøjer i klasse M1.

Det foreslås i § 7, *nr. 2*, at varebiler underkastes periodisk syn 4 år efter, køretøjet er indregistreret første gang og derefter hvert andet år.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand, med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse, og vil sikre implementering af periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra a), for så vidt angår køretøjer i klasse N1.

Definitioner af køretøjsklasserne, der fremgår af dansk ret i dag, er ikke i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i EU. Dette skyldes, at definitionerne er fastsat i færdselsloven før vedtagelsen af blandt andet typogodkendelsesforordningerne, hvoraf definitionerne på køretøjsklasserne i EU fremgår. Det kan betyde, at køretøjer i særlige køretøjsklasser indregistreres som en anden køretøjsklasse end det, der følger af EU-retten. Det drejer sig blandt andet om quadricykler som indregistreres som personbil. Dette er ikke i strid med periodesynsdirektivet.

### *Til § 8*

Det følger af synslovens § 2, stk. 1, at transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal indkaldes til periodisk syn. Det følger af synsbekendtgørelsen, hvilke køretøjer der skal til periodisk syn, og inden for hvilke intervaller disse køretøjer skal til periodisk syn. Det følger af synsbekendtgørelsens § 56, stk. 1, hvilke køretøjer som er underkastet periodisk syn første gang 1 år efter første registrering og derefter med 1 års mellemrum.

Periodesyndirektivets artikel 5 regulerer minimumskrav til frister og kontrolhyppighed, hvorefter køretøjer skal underkastes periodisk kontrol. Periodesyndirektivets artikel 5, stk. 1, litra b), regulerer de køretøjsklasser, som er underkastet periodisk syn første gang 1 år efter første registrering og derefter med 1 års mellemrum. Synsbekendtgørelsens § 56, stk. 1, er en implementering af periodesyndirektivets artikel 5, stk. 1, litra b).

Det foreslås i § 8, at periodesyndirektivets artikel 5, stk. 1, litra b), implementeres direkte i loven, så de centrale elementer af synslovgivningen - i overensstemmelse med formålet om at gøre synsloven mere klar for borgere, virksomheder og myndigheder – klart fremgår af loven. Dette gælder for krav til, hvornår køretøjerne skal til periodisk syn.

Den foreslåede §§ 7 og 8 har hertil til formål at afdække de køretøjer, som efter periodesyndirektivet obligatorisk skal synes indenfor de intervaller, der følger af direktivet, mens den foreslåede § 9 vil rumme de nationale fastsatte krav til periodisk syn af køretøjer. Der henvises til de specielle bemærkninger til §§ 7 og 9 for mere herom.

Det foreslås i § 8, *nr. 1*, at lastbiler skal underkastes periodisk syn 1 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang, og derefter årligt. Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse, og vil sikre implementering af periodesyndirektivets artikel 5, stk. 1, litra b), for så vidt angår køretøjer i klasse N2 og N3.

Det foreslås i § 8, *nr. 2*, at køretøjer med mere end otte siddepladser foruden førersædet skal underkastes periodisk syn 1 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang og derefter årligt. Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse, og vil sikre implementering af periodesyndirektivets artikel 5, stk. 1, litra b), for så vidt angår køretøjer i klasse M2 og M3.

Det foreslås i § 8, *nr. 3*, at påhængs- og sættevogne til køretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg skal underkastes periodisk syn 1 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang, og derefter årligt. Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en

bekendtgørelse, og vil sikre implementering af periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra b), for så vidt angår køretøjer i klasse O3 og O4.

Det foreslås i § 8, *nr. 4*, at ambulancer skal underkastes periodisk syn 1 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang og derefter årligt.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse, og vil sikre implementering af periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra b), for så vidt angår køretøjer i klasse M1, der anvendes som ambulancer.

Det foreslås i § 8, *nr. 5*, at personbiler med højst otte siddepladser foruden førersædet, som anvendes til erhvervsmæssig passagerbefordring i henhold til tilladelse efter taxiloven, skal underkastes periodisk syn 1 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang og derefter årligt.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte de køretøjer, som anvendes til erhvervsmæssig persontransport i henhold til tilladelse efter taxiloven. Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse, og vil sikre implementering af periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, litra b), for så vidt angår køretøjer i klasse M1, der anvendes som hyrevogne.

Det foreslås i § 8, *nr. 6*, at køretøjer der anvendes til buskørsel, herunder rutekørsel, skal underkastes periodisk syn 1 år efter, at køretøjet er indregistreret første gang, og derefter årligt. Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende retstilstand med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse. Kravet er et nationalt krav, som skal ses i lyset af, at køretøjer, som anvendes til buskørsel eller rutekørsel kan sammenlignes med taxikørsel som følge af deres anvendelse. Der er derfor behov for, at de synes i samme intervaller, som køretøjer der anvendes til taxikørsel, jf. den foreslåede § 8, *nr. 5*, og ikke sidestilles med almindelige personbiler eller varebiler, jf. den foreslåede § 7.

Definitioner af køretøjsklasserne, der fremgår af Færdselsloven i dag, er ikke i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i EU. Dette skyldes, at definitionerne er fastsat i Færdselsloven før vedtagelsen af blandt andet typegodkendelsesforordningerne, hvoraf definitionerne på

køretøjsklasserne i EU fremgår. Det kan betyde, at køretøjer i særlige køretøjsklasser indregistreres som en anden køretøjsklasse, end der følger af EU-retten. Det drejer sig blandt andet om traktorer, som har en hastighed på over 40 km/t, som indregistreres som lastbiler. Dette er ikke i strid med periodesynsdirektivet.

### *Til § 9*

Det følger af synslovens § 2, stk. 1, at transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal indkaldes til periodisk syn. Bestemmelsen, der omfatter alle typer af køretøjer, er således ikke begrænset til at omfatte de køretøjstyper, som er omfattet af periodesynsdirektivet og er synspligtige efter EU-regler. Det følger af synsbekendtgørelsens § 56, hvilke køretøjer der skal til periodisk syn og inden for hvilke intervaller, disse køretøjer skal til periodisk syn.

Det foreslås i § 9, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at køretøjer, der ikke er omfattet af de foreslåede §§ 7 og 8, skal underkastes periodiske syn eller øvrige kontroller. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte, at lovens øvrige bestemmelser finder helt eller delvist anvendelse.

I synsbekendtgørelsens § 56 er det fastlagt, hvilke køretøjer som skal til periodisk syn i Danmark. Med de foreslåede §§ 7 og 8 vil disse regler, som følger af periodesynsdirektivet, nu i overvejende grad følge direkte af loven.

Formålet med den foreslåede § 9 er at bemyndige transportministeren til at fastsætte krav om, at køretøjer, som kan undtages fra kravet om periodisk syn efter periodesynsdirektivets artikel 2, kan underkastes periodisk syn. Periodesynsdirektivet giver således i artikel 2 mulighed for at undtage visse typer af køretøjer på baggrund af deres anvendelse fra kravet om periodisk syn. Det er blandt andet muligt at undtage køretøjer af historisk betydning fra kravet om periodisk syn.

Det er herudover også muligt at undtage køretøjer, der anvendes af de væbnede styrker, de styrker, der er ansvarlige for lov og orden, brandvæsenet, civilbeskyttelsestjenester og nødberedskabs- eller redningstjenester, herunder udrykningskøretøjer.

Det er hensigten, at kravet om gældende krav om periodisk syn af de nævnte køretøjer vil blive videreført efter regler fastsat i medfør af den foreslåede § 9.

Formålet med den foreslåede § 9 er desuden at bemyndige transportministeren til at fastsætte krav om, at køretøjer, som ikke er omfattet af periodesynsdirektivets obligatoriske krav om periodisk syn, kan underkastes øvrig kontrol eller periodisk syn. Bestemmelsen vil anvendes til at videreføre allerede gældende nationale regler om periodisk syn og øvrige kontroller. Det gælder eksempelvis periodisk syn af registreringspligtige påhængskøretøjer, der er godkendt til Tempo 100, og øvrig kontrol køretøjer til transport af dyr, køretøjer til transport af farligt gods, køretøjer som skal anvendes i miljøzoner, køretøjer som skal anvendes til eksamenskørsel, og særlige typer af køretøjer som eksempelvis tivolitog.

Det er hensigten, at det løbende vil blive vurderet, om det er hensigtsmæssigt at opretholde krav om periodisk syn for køretøjer, som ikke obligatorisk skal kontrolleres efter periodesynsdirektivet. Det vurderes, at være mest hensigtsmæssigt at fastsætte sådanne regler ved bekendtgørelse, sådan at mindre justeringer på området ikke kræver lovændringer.

Regler om øvrige kontroller, som udstedes i medfør af den foreslåede bestemmelse, skal gennemføres af synsvirksomhederne, hvilket vil fastsættes efter den foreslåede § 15, hvorefter der kan fastsættes regler om, at synsvirksomhederne kan udføre andre opgaver end dem, der følger af deres tilladelse efter den foreslåede § 13, stk. 1. Det vil ikke kræve en særskilt tilladelse for synsvirksomhederne, men derimod anses for omfattet af deres almindelige tilladelse til at drive synsvirksomhed, jf. den foreslåede § 13. Opfylder synsvirksomhederne betingelserne for at udføre periodiske syn og omsyn af køretøjer, registreringssyn og nationale individuelle godkendelser, jf. den foreslåede § 13, er det vurderingen, at virksomheden har fornødne kompetencer til at løfte supplerende opgaver af samme karakter. Der henvises til de specielle bemærkninger til den foreslåede § 15, for mere herom. Bemyndigelsen vil ikke være begrænset til at videreføre gældende regler, og transportministeren vil således kunne fastsætte regler for andre køretøjsklasser, såfremt det vurderes, at der er behov herfor. Transportministeren vil med bemyndigelsen kunne fastsætte krav om, at kontrollen skal foretages som periodisk syn eller øvrige nationale krav, som er tilpasset typen af kontrol, som der fastsættes regler om..



## UDKAST

Det foreslås, at transportministeren kan fastsætte at lovens øvrige bestemmelser finder helt eller delvist anvendelse. Såfremt der skal fastsættes regler om øvrige kontroller efter den foreslåede § 9, kan der blive behov for, at lovens øvrige regler finder anvendelse for at sikre, at overholdelsen af de fastsatte regler kan se i overensstemmelse med de øvrige krav fastsat i medfør af loven. Såfremt der fastsættes krav om periodisk syn efter den foreslåede § 9, vil de øvrige bestemmelser om periodisk syn dog allerede finde anvendelse.

### *Til § 10*

Det følger af synslovens § 3, stk. 1, at et registreret eller godkendt køretøj skal fremstilles og godkendes ved syn efter indkaldelse. Det følger 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 Færdselsstyrelsen udstede påbud om, at køretøjets nummerplader omgående skal afleveres til SKAT. Færdselsstyrelsen kan udstede administrative bødeforelæg, hvis et køretøj ikke rettidigt fremstilles til syn efter indkaldelse, eller hvis nummerpladerne ikke afleveres efter et påbud herom, jf. synslovens § 13, stk. 1.

Indkaldelse til periodisk syn sendes i dag ca. 8 uger før synsdatoen til lette køretøjer og 13 uger før til tunge køretøjer. Hvis man ikke har fremstillet sit køretøj til periodisk syn 4 uger efter synsfristen, modtager man en påmindelse om manglende syn. Heraf fremgår det, at hvis man ikke får fremstillet sit køretøj inden for 5 uger (9 uger *efter* synsfristen), så udstedes der et bødeforlæg på 2.000 kr. Det videre forløb afhænger af, om man har fremstillet sit køretøj til periodisk syn eller ej.

Såfremt køretøjet ikke er fremstillet til periodisk syn, udstedes bødeforlægget på 2.000 kr. en uge efter fristen, der fremgår af påmindelsen. Der vil af bødeforlægget fremgå et påbud om, at køretøjet skal godkendes eller afmeldes inden for tre uger (13 uger *efter* synsfristen).

Såfremt køretøjet er fremstillet men ikke godkendt, sendes et påbud om, at køretøjet skal godkendes eller afmeldes inden for tre uger (13 uger *efter* synsfristen). Køretøjsejeren eller -brugeren modtager *ikke* et bødeforlæg.

Hvis køretøjet fortsat ikke er godkendt efter påbuddet herom inden for 3 uger, sendes der et bødeforlæg på 2.000 kr. for manglende overholdelse af

påbuddet om afmelding en uge efter fristen (14 uger *efter* synsfristen). Færdselsstyrelsen anmoder herefter politiet om nummerpladeinddragelse en uge efter (15 uger *efter* synsfristen), at bødeforlægget for manglende afmelding er sendt ud.

Der udstedes således efter gældende regler to bødeforlæg ved manglende fremstilling af køretøjet til syn. 1. bødeforlæg udstedes for ikke rettidig fremstilling til periodisk syn og 2. bødeforlæg for manglende overholdelse af påbud om, at få køretøjet godkendt eller afmeldt.

Det følger af synslovens § 4, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav til udførelsen heraf. Der er endvidere i synsbekendtgørelsen fastsat krav til omsyn. Det følger af bekendtgørelsen, at hvis et køretøj ved synet er behæftet med så væsentlige fejl, at det ikke straks kan godkendes betinget med påpegede fejl, kan synsvirksomheden tillade, at køretøjet inden for en frist på 33 kalenderdage, regnet fra og med synsdatoen, fremstilles til ét eller flere omsyn, jf. bekendtgørelsens § 38, stk. 1. Periodesyndirektivet indeholder ikke en definition af omsyn. Omsyn skal fortolkes i overensstemmelse med periodesyndirektivets artikel 9, stk. 2, om opfølgning på mangler, hvoraf det følger, at »er der tale om væsentlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed træffer afgørelse om den periode, i hvilken et sådant køretøj kan anvendes, indtil det på ny skal underkastes en teknisk kontrol. Den efterfølgende tekniske kontrol skal finde sted inden for en frist fastsat af medlemsstaten eller den kompetente myndighed, dog senest to måneder efter den første kontrol. Omsyn er i dansk ret således den efterfølgende tekniske kontrol.

Det følger af periodesyndirektivets artikel 9, stk. 2, at der gives adkomst til en omsynsfrist på 2 måneder. Omsynsfristen på 33 dage er således ikke i overensstemmelse med direktivets krav.

De gældende regler om indkaldelse, sanktioner samt nummerpladeinddragelse har været gældende siden 1. juli 2012 og har medvirket til at sikre, at størstedelen af køretøjsejerne eller -brugere får fremstillet og godkendt deres køretøjer ved periodisk syn. De gældende regler herom er dog administrativt tungt, og følger af lovgivningen, hvorfor der ikke er råderum til ved bekendtgørelse at justere på indkaldelsessystemet, hvis det vurderes hensigtsmæssigt, og hvor det kan gøres mere simpelt for borgere, virksomheder samt myndigheder.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at et indregistreret køretøj skal være fremstillet til periodisk syn senest inden for fristerne angivet i de foreslåede §§ 7 og 8 eller frister fastsat i medfør af § 9, stk. 1, jf. dog det foreslåede stk. 5 om muligheden for at få udsat synfrister.

Bestemmelsen vil indebære, at der kun stilles krav om, at køretøjet skal være fremstillet og ikke endeligt godkendt ved periodisk syn inden for fristerne angivet i de foreslåede §§ 7 og 8 eller ved frister fastsat i medfør af § 9. Den foreslåede bestemmelse er i overensstemmelse med periodesynsdirektivets artikel 5, stk. 1, hvorefter det følger, at køretøjerne skal være underkastet periodisk syn inden for givne intervaller. Bestemmelsen vil sikre, at det klart fremgår af lovgivningen, at det er køretøjsejeren eller -brugeren, som har forpligtelsen til at sørge for at overholde fristerne for periodisk syn, og at det ikke afhænger af indkaldelsen fra Færdselsstyrelsen.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at et køretøj ikke fremstillet til periodisk syn efter stk. 1 eller godkendt ved periodisk syn, kan Færdselsstyrelsen udstede påbud om, at køretøjets nummerplader skal afleveres til Motorstyrelsen. Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis nummerpladerne ikke er blevet afleveret.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan anmode om nummerpladeinddragelse efter de har udstedt påbud herom, såfremt køretøjsejeren eller -brugeren ikke har fået fremstillet deres køretøj inden for synsfristen fastsat for køretøjet, jf. den foreslåede § 10, stk. 1, eller har fået køretøjet godkendt ved periodisk syn.

Bestemmelsen medfører, at politiets mulighed for at inddrage et køretøjs nummerplader for manglende periodisk syn skal afvente en anmodning herom fra Færdselsstyrelsen.

Det bemærkes, at dette ikke begrænser politiets adgang til at inddrage et køretøjs nummerplader i medfør af færdselslovens § 77, stk. 1, 3. pkt., såfremt et køretøj er til fare for færdselssikkerheden. Det vil i disse tilfælde være uden betydning, om et køretøj har overskredet en frist for periodisk syn eller ej.

Bestemmelsen vil være en videreførelse af synslovens § 3, stk. 2, 2 pkt. og stk. 3.

Det foreslås i § 10, stk. 3, transportministeren fastsætter de nærmere regler om frister, der angives i indkaldelsen til periodisk syn efter stk. 1 og nærmere betingelser for nummerpladeinddragelse efter stk. 2.

Reglerne om indkaldelse til periodisk syn, påmindelse, bødeforlæg og nummerpladeinddragelse er i dag reguleret i lovbemærkningerne til lov nr. 469 af 18. maj 2011 om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Administrative bødeforelæg og påbud om aflevering af nummerplader i forbindelse med manglende syn eller godkendelse af køretøjer), hvorfor der ikke er råderum til ved bekendtgørelse at justere på indkaldelsessystemet, hvis det vurderes hensigtsmæssigt, og hvor det kan gøres mere simpelt for borgere, virksomheder samt myndigheder.

Den foreslåede bestemmelse vil derfor indebære, at transportministeren fastsætter de nærmere regler om indkaldelse til periodisk syn, påmindelse, bødeforlæg og nummerpladeinddragelse ved bekendtgørelse. Transportministeren vil fastsætte regler om at videreføre det gældende indkaldelsessystem som i dag, men bemyndigelsen er ikke begrænset hertil. Der vil derfor være mulighed for at ændre de frister, som i dag er fastsat ved lovbemærkninger. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 36, stk. 2 og § 37.

Det foreslås i § 10, stk. 4, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler for anvendelse af køretøjer, som ikke kan godkendes efter fremstilling efter stk. 1, herunder muligheden for godkendelse ved omsyn.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at der fastsættes nærmere betingelser for anvendelsen af køretøjet i den periode, hvor køretøjet ikke er godkendt. Det vil afhænge af de mangler, som medfører, at køretøjet ikke kan godkendes. Periodesynsdirektivets artikel 9 stiller krav til opfølgningen af mangler, som konstateres ved et periodisk syn. Det følger af artikel 9, stk. 2, at er der tale om væsentlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed træffer afgørelse om den periode, i hvilken et sådant køretøj kan anvendes, indtil det på ny skal underkastes en teknisk kontrol. Det følger af artikel 9, stk. 3, at er der tale om farlige mangler, skal køretøjet ikke anses for at være godkendt ved kontrollen. Færdselsstyrelsen kan efter den foreslåede bestemmelse fastsætte nærmere betingelser herfor.

Det foreslås i § 10, stk. 5, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om muligheden for udsættelse af fristerne, jf. stk. 1.

Der er efter periodesynsdirektivet ikke regler om muligheden for at udsætte fristerne for periodisk syn fastsat efter direktivet. Det er dog Transportministeriets vurdering, at der er forhold, hvor der skal være mulighed for at køretøjsejeren kan få udsat sin frist for periodisk syn eller øvrige kontroller fastsat efter den foreslåede § 9 under særlige omstændigheder. Det følger af synsbekendtgørelsens § 59, at fristen for periodisk syn kan udsættes efter ansøgning, hvis:

- 1) Det relevante forsikringsselskab erklærer, at selskabet vil meddele Færdselsstyrelsen, når deponerede nummerplader atter udleveres til køretøjets ejer/bruger, eller at stilstandsforsikringen ophører, i tilfælde hvor køretøjet er
  - a. betydeligt trafikskadet,
  - b. udsat for hærværk, eller
  - c. under omfattende restaurering.
- 2) Ejeren (brugeren) fremlægger dokumentation for, at køretøjet er blevet stjålet eller tilsvarende, der umuliggør godkendelse ved periodisk syn, herunder at køretøjet er på værksted og nødvendige reservedele er i dokumenteret restordre.
- 3) Ved dokumenterede force majeure-situationer, der er kendt fra forsikringspraksis, hvor ejeren/brugeren er uden skyld eller indflydelse.
- 4) Ejeren på tilsvarende måde uden egen skyld ikke kan undgå at overskride fristen for periodisk syn.

Det er hensigten, at den gældende § 59, stk. 1, skal videreføres. Det bemærkes, at et periodisk syn er en kontrol af, at et køretøj er i lovlig stand og lever op til de gældende regler. Det periodiske syn er lovpligtigt og skal foretages med de regelmæssige intervaller der fremgår af periodesynsdirektivets artikel 4. Af den årsag er praksis for, hvornår man kan få udsat sin frist for periodisk syn meget restriktiv.

### *Til § 11*

Det følger af synslovens § 11 a, stk. 1 og § 11 b, stk. 1, at Færdselsstyrelsen, herunder som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomhederne, kan foretage syn af erhvervskøretøjer og motorecykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted. Den gældende bestemmelse indebærer, at Færdselsstyrelsen kan anvise og ledsage erhvervskøretøjer og

motorcykler til et kontrolsted med henblik på at gennemføre et vejsidesyn. Bemyndigelsen til vejsidesyn af erhvervskøretøjer efter § 11 a, stk. 1, er indsat for at sikre implementering af vejsidesynsdirektivet, mens vejsidesyn af motorcykler efter § 11 b, stk. 1, er fastsat som et alternativ til periodesyn. § 11 b, stk. 1, benytter undtagelsesbestemmelsen i periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, som giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte, at motorcykler kan undtages fra kravet om periodisk syn, såfremt medlemsstaten indfører effektive alternative trafikssikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatistikker og lignende.

Det følger af synslovens § 11 a, stk. 2, og § 11 b, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer og motorcykler efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, og om krav til de synsinspektører, der skal anvise køretøjer til kontrol. Synslovens § 11 a, stk. 2, er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1123 af 17. august 2023 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden, som regulerer de nærmere rammer for, hvordan Færdselsstyrelsen i praksis kan udøve beføjelsen til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer, og som implementerer vejsidesynsdirektivets krav til vejsidekontrollen. Synslovens § 11 b, stk. 2, er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1124 af 17. august 2023 om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden, som regulerer rammerne for, hvordan Færdselsstyrelsen i praksis kan udøve beføjelsen til at anvise og ledsage motorcykler til vejsiden.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan foretage syn af erhvervskøretøjer og motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

Med den foreslåede bestemmelse får Færdselsstyrelsen hjemmel til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer og motorcykler til et kontrolsted med henblik på at gennemføre et vejsidesyn.

Bestemmelsen vil for så vidt angår vejsidesyn af erhvervskøretøjer være en implementering af vejsidesynsdirektivet, der fastsætter som betingelse, at medlemsstaterne skal bestræbe sig på at gennemføre et hensigtsmæssigt antal indledende syn ved vejsiden, der står i forhold til det samlede antal af sådanne køretøjer, der er indregistreret i medlemsstatens territorium, jf. direktivets artikel 5, stk. 2.

Færdselsstyrelsens vejsidesyn af erhvervskøretøjer vil, i overensstemmelse med vejsidesynsdirektivets artikel 10, stk. 1, altid bestå af et indledende syn, som gennemføres på selve kontrolstedet på vejnettet. Opstår der ved det indledende syn tvivl om, hvorvidt et køretøj lider af væsentlige mangler, som ikke kan kontrolleres ved vejsiden, kan der gennemføres et mere detaljeret syn. Dette foregår typisk ved, at køretøjet ledsages af Færdselsstyrelsen til nærmeste synssted, hvor det fornødne udstyr til at gennemføre et mere detaljeret syn er til stede. Det detaljerede syn gennemføres af Færdselsstyrelsens medarbejdere efter aftale med vedkommende synsvirksomhed om benyttelse af synsfaciliteter. Hjemlen dækker derfor såvel anvisning til kontrolstedet ved vejsiden med henblik på at gennemføre et indledende syn som ledsagelse til nærmeste synssted, hvis der er behov for et mere detaljeret syn.

Med den foreslåede bestemmelse benyttes for så vidt angår motorcykler undtagelsesbestemmelsen i periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, som giver medlemsstaterne mulighed for at fastsætte, at motorcykler kan undtages fra kravet om periodisk syn, såfremt medlemsstaten indfører effektive alternative trafikssikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatistikker og lignende. Det er vurderingen, at vejsidesyn af motorcykler opfylder direktivets krav til sådanne effektive alternative trafikssikkerhedsforanstaltninger. De målrettede kontroller med motorcykler skal lægges i sommerhalvåret og i forbindelse med de træf, der afholdes rundt om i landet. Derved sikres det, at der kan kontrolleres motorcykler i en større mængde. Disse særlige indsatser vil foregå i tæt samarbejde med Rigspolitiet. Færdselsstyrelsens vejsidesyn vil altid bestå i en gennemgang af motorcyklen for at vurdere den tekniske stand af motorcyklen, herunder opfyldelse af støjkrav.

Den foreslåede bestemmelse giver ikke Færdselsstyrelsen beføjelser til at tvinge erhvervskøretøjer eller motorcykler til standsning. Færdselsstyrelsen får alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet og synsspektørerne at anvise erhvervskøretøjerne og motorcyklerne til et kontrolsted. Skulle chaufføren vælge at ignorere denne anvisning, vil Færdselsstyrelsen ikke kunne eftersætte køretøjet eller lignende for at gennemtvinge et vejsidesyn.

Det foreslås dog, at det skal være strafbelagt med bøde, hvis Færdselsstyrelsens anvisninger ikke følges, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 36, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse vil være en sammenskrivning og videreførelse af synslovens § 11 a, stk. 1 og § 11 b, stk. 1, som ikke ændrer ved den gældende retstilstand vedrørende vejsidesyn.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om syn af erhvervskøretøjer og motorcykler ved vejsiden, om Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer og motorcykler efter det foreslåede stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, og om krav til de inspektører, der skal anvise køretøjer til kontrol.

Med den foreslåede bestemmelse får Færdselsstyrelsen mulighed for ved bekendtgørelse at fastlægge de nærmere rammer for, hvordan styrelsen i praksis kan udøve beføjelsen til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer og motorcykler uden politiets bistand. Det vil i den forbindelse være afgørende, at styrelsens beføjelser ikke har karakter af tvangsbeføjelser. Endvidere vil der være behov for at fastsætte nærmere regler for, hvorledes Færdselsstyrelsen kan foretage tydelig afmærkning af kontrolsteder samt bestemmelser for synsinspektørernes udøvelse af beføjelserne på kontrolstedet og under kørsel til en synsvirksomhed. Der vil også være behov for fastsættelse af visse uddannelseskrav til de inspektører, der skal anvise erhvervskøretøjer til kontrol. Det er endvidere tanken, at Færdselsstyrelsens køretøjer vil blive indrettet, så de er let genkendelige med henblik på lette styrelsens mulighed for at anvise førere af erhvervskøretøjer og motorcykler ind til kontrol på egnede kontrolpladser.

Den foreslåede bestemmelse vil være en sammenskrivning og videreførelse af synslovens § 11 a, stk. 2 og § 11 b, stk. 2, som ikke ændrer ved den gældende retstilstand vedrørende vejsidesyn.

### *Til § 12*

Det følger af synslovens § 2, stk. 2, at politiet eller Færdselsstyrelsen kan indkalde et registreret eller godkendt køretøj til syn til kontrol af, om det opfylder bestemmelserne i denne lov eller færdselsloven eller forskrifter udfærdiget i medfør af disse love. Den gældende bestemmelse giver politiet eller Færdselsstyrelsen mulighed for til enhver tid at kræve, at et registreret eller godkendt køretøj fremstilles til syn til kontrol af, om køretøjet er i lovlig stand.



Det følger af synslovens § 3, stk. 2, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet efter indkaldelsen ikke fremstilles eller godkendes ved syn eller omsyn. Ved overskridelse af en frist for periodisk syn kan inddragelsen af et køretøjs nummerplader dog først ske, efter at Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning herom.

Det foreslås i § 12, stk. 1, at politiet eller Færdselsstyrelsen til enhver tid kan indkalde et køretøj til ekstraordinær kontrol af, om køretøjet opfylder bestemmelserne i denne lov, færdselsloven eller forskrifter udfærdiget i medfør af disse love.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at politiet eller Færdselsstyrelsen får mulighed for til enhver tid at kræve, at et registreret eller godkendt køretøj skal fremstilles til en kontrol af køretøjet.

Den foreslåede bestemmelses vigtigste anvendelsesområde vil være indkaldelse til kontrol af køretøjer, der ved politiets vejsidekontrol efter § 77 i færdselsloven eller Færdselsstyrelsens vejsidesyn efter den foreslåede § 11, stk. 1, er fundet behæftet med væsentlige eller farlige mangler, eller hvis der er foretaget registreringspligtige ændringer på køretøjet, der ikke er registreret i Køretøjsregisteret. Den foreslåede bestemmelse vil også kunne anvendes til indkaldelse til kontrol af køretøjer efter færdselsuheld, brand eller lignende og til indkaldelse af køretøjer til fornyet kontrol, hvis der er mistanke om, at en tidligere teknisk kontrol ikke er foretaget korrekt, men f.eks. også hvis et køretøj er registreret ukorrekt, herunder med forkerte data. Kontrollen omfatter, foruden en teknisk kontrol, tillige kontrol af, om der er foretaget registreringspligtige ændringer på køretøjet, men f.eks. også om krav til køretøjer til særlig anvendelse eller særlig transport er opfyldt.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 2, stk. 2, med sproglige justeringer, som ikke ændrer ved den gældende retstilstand.

Det foreslås med § 12, stk. 2, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet ikke godkendes efter kontrol, jf. det foreslåede stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil finde anvendelse i de tilfælde, hvor et køretøj er blevet indkaldt til en ekstraordinær kontrol, som imidlertid ikke efterkommes, dvs. køretøjet undergår ikke den indkaldte kontrol og

godkendelse. Det vil ved adgangen til at inddrage nummerplader efter denne bestemmelse være uden betydning, om et køretøj har overskredet en frist for periodisk syn eller ej.

Den foreslåede bestemmelse vil delvis være en videreførelse af den gældende § 3, stk. 2, 1. pkt., i synsloven, men vil have til formål at sikre en klar adskillelse mellem retsvirkningerne ved henholdsvis manglende fremstilling, godkendelse eller afmelding af køretøjet ved periodisk syn efter den foreslåede § 10, stk. 2, og manglende kontrol og godkendelse af køretøjet ved ekstraordinær kontrol efter den foreslåede § 12, stk. 1.

### *Til § 13*

Det følger af synslovens § 5, stk. 1, at det kræver tilladelse fra Færdselsstyrelsen at foretage syn eller omsyn af køretøjer. Efter gældende ret, må der ikke udføres syn eller omsyn uden tilladelse fra Færdselsstyrelsen.

Det følger af synslovens § 5, stk. 2, at Færdselsstyrelsen har bemyndigelse til at fastsætte regler om betingelserne for at få tilladelse til at foretage syn og omsyn, herunder at virksomheden skal have en teknisk ansvarlig person og råde over elektronisk kommunikationsudstyr til brug for indberetning af syns- og omsynsoplysninger, jf. § 5, stk. 2, nr. 1, og vilkår for tilladelse til at foretage syn og omsyn, herunder regler om, at forvaltnings- og offentlighedsloven helt eller delvis skal gælde for virksomheder, der har tilladelse til at foretage syn eller omsyn, jf. § 5, stk. 2, nr. 2. Færdselsstyrelsen har herefter udstedt betingelserne for tilladelse til at foretage syn af køretøjer i bekendtgørelse nr. 999 af 29. august 2024 om synsvirksomheder (herefter synsvirksomhedsbekendtgørelsen), jf. § 2, nr. 1-12. Det følger af synsvirksomhedsbekendtgørelsens §§ 3-6, hvilke krav der stilles til ansøgningen om tilladelse.

Det foreslås i § 13, stk. 1, at det kræver tilladelse fra Færdselsstyrelsen at foretage periodiske syn, nationale individuelle godkendelser, registrerings- og omsyn af køretøjer. Tilladelseskravet flyttes således med lovforslaget fra synsvirksomhedsbekendtgørelsen til selve synsloven som led i at forfølge formålet om, at de mest centrale elementer af synsområdet i Danmark skal fremgå klart af loven. Før privatiseringen af synsområdet var syn og godkendelse af køretøjer en offentlig myndighedsopgave. Det er derfor helt centralt for synsområdet i Danmark, at retten til at foretage syn og godkendelse kræver en offentligretlig tilladelse, som også danner grundlag for

Færdselsstyrelsens tilsyn med, at tilladelsesindehaverne foretager syn og godkendelser forskriftsmæssigt.

Den foreslåede bestemmelse er for så vidt angår periodiske syn og omsyn i overensstemmelse med kravene i periodesynsdirektivet, hvorefter periodisk syn kan udføres af registreringsmedlemsstaten, af et offentligt organ, der er udpeget hertil af medlemsstaten, eller af de organer eller virksomheder, der har autorisation hertil, jf. periodesynsdirektivets artikel 4, stk. 2, og er under statens direkte tilsyn, jf. periodesynsdirektivets artikel 12, 13 og 14. Periodisk syn og omsyn vil skulle forstås i overensstemmelse med definitionerne i den foreslåede § 2, nr. 1 og 4.

Synsvirksomhederne har de tekniske kompetencer, som forudsættes ved en teknisk gennemgang af køretøjer, hvorfor de i dag anvendes til flere forskellige opgaver, der kræver en gennemgang af køretøjet end periodisk syn og omsyn, som eksempelvis registreringssyn. Den foreslåede bestemmelse vil derfor også indebære, at synsvirksomhederne kan få godkendelse til at foretage registreringssyn og nationale individuelle godkendelser, som det er tilfældet i dag. Nationale individuelle godkendelser forstås efter den foreslåede § 2, nr. 2, som en teknisk kontrol af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der ikke er EU-typegodkendte, hvilket konkret omfatter godkendelse af nye nationale individuelle køretøjer efter § 3, stk. 1, nr. 5. Registreringssyn forstås efter den foreslåede § 2, nr. 3, som en teknisk kontrol af et køretøj, som ikke er omfattet af § 2, nr. 2, hvor der er foretaget registreringspligtige ændringer på køretøjet, eller køretøjer, der endnu ikke er registreret i Køretøjsregisteret. Det vil blandt andet omfatte godkendelse af køretøjer i medfør af regler fastsat efter den foreslåede § 6. Det vil således omfatte godkendelse af alle nationale individuelle køretøjer, både nye og ibrugtagne.

Det foreslås i § 13, stk. 2, at Færdselsstyrelsen efter ansøgning udsteder tilladelse efter det foreslåede stk. 1 til virksomheder, som opfylder nærmere fastsatte betingelser, jf. de foreslåede nr. 1-9 og stk. 3.

Med virksomhed forstås i denne lov alle former for virksomheder, dvs. enkeltmandsvirksomheder, interessentskaber samt andre selskaber med begrænset ansvar, anpartsselskaber, aktieselskaber eller lignende.

Det foreslås i § 13, stk. 2, nr. 1, at virksomheden skal have fast forretningssted på dansk område.

## UDKAST

Med fast forretningssted på dansk område menes der, at det vil være et krav, at den ansøgende virksomhed er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR) og har et aktivt CVR-nummer.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 2.

Det foreslås i § 13, stk. 2, nr. 2, at virksomheden ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Færdselsstyrelsen giver således afslag til virksomheder, der er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, og vil kunne nægte tilladelse uanset, hvilke respektive insolvensbehandlinger virksomheden befinder sig i.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 3.

Det foreslås i § 13 stk. 2, nr. 3, at virksomheden ikke må have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at virksomheden, herunder virksomhedens ejer (personligt drevet virksomhed), ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det er ikke afgørende, om gælden til det offentlige er fra en tidligere virksomhed eller fra et tidligere ansættelsesforhold. Al gæld til det offentlige indgår i vurderingen af, om kravet kan anses for opfyldt. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at ansøgere af tilladelser har et økonomisk grundlag for at drive virksomhed forretningsmæssigt forsvarligt.

Den foreslåede bestemmelse vil være en delvis videreførelse af gældende ret, som er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 12. Forskellen vil være, at der i den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 3, ikke længere vil være et krav om, at den teknisk ansvarlige person ikke må have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, da kravet om teknisk ansvarlig person med lovforslaget ikke videreføres. Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.3. for nærmere herom.

Det foreslås i § 13, stk. 2, nr. 4, at virksomheden ikke må have udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at virksomheden ikke vil blive drevet på forsvarlig måde.

Den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 4, vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan nægte at give virksomheden tilladelse til at være synsvirksomhed, hvis det findes sandsynligt, at virksomheden, herunder virksomhedens ejer (ved personligt drevet virksomhed), ikke kan udøve virksomheden på forsvarlig måde.

Ved vurderingen af, om virksomheden kan udøves på forsvarlig måde, vil der kunne lægges vægt på, hvorvidt virksomhedens ejer, eller medlemmer af bestyrelsen har været straffet med bøder eller fængsel. Ved vurderingen kan der også lægges vægt på oplysninger, hvor der er tale om forhold, der ikke har medført strafferetlig tiltale, men hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har handlet i strid med kravene, der blev stillet til den virksomhed. Der kan også lægges vægt på oplysninger om omstændighederne ved tidligere konkurser og rekonstruktionsbehandlinger.

Kravet om at kunne udøve virksomhed på forsvarlig måde er således ikke begrænset til at omfatte forhold, hvor en ansøger har været uhæderlig, men omfatter også tilfælde, hvor en ansøger i sin tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 11.

Den foreslås i § 13, stk. 2, nr. 5, at virksomheden skal have en gyldig ansvarsforsikring, der omfatter synsvirksomhedernes kontroller

Bestemmelsen vil medføre, at virksomheden ved ansøgning om tilladelse skal indsende en forsikringspolice med henblik på, at Færdselsstyrelsen kan kontrollere forsikringens indhold og gyldighed.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 6.

Det foreslås i § 13, stk. 2, nr. 6, at synsvirksomheden skal have fuld rådighed på synsstedet over det udstyr, der skal anvendes til at kontrollere køretøjer omfattet af tilladelsen.

Med fuld rådighed menes, at synsvirksomheden på hvert synssted har ansvaret for og skal have adgang til det udstyr, der skal anvendes til at kontrollere de køretøjer, som virksomheden ønsker tilladelse til at kontrollere. Baggrunden herfor er, at Færdselsstyrelsen vil skulle have mulighed for at

gøre tilladelsesindehaveren ansvarlig for udstyrets tilstand, såfremt det ikke lever op til udstyrskravene. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 13, stk. 4, for synsvirksomhedernes opgaver og pligter i forbindelse med kontrol af køretøjer.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 4.

Det foreslås i § 13, stk. 2, nr. 7, at synsvirksomheden skal anvende et godkendt kvalitetsstyringssystem.

Bestemmelsen vil medføre, at der ved ansøgning om tilladelse skal indsendes dokumentation på synsvirksomhedens kvalitetsstyringssystem. Et kvalitetsstyringssystem er et ledelsesværktøj, der skal sikre ensartethed i virksomhedens organisation. Kvalitetsstyringssystemet skal være godkendt. Færdselsstyrelsen vil med lovforslaget blive bemyndiget til at kunne fastsætte nærmere regler herom. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 13, stk. 7.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 5.

Det foreslås i § 13, stk. 2, nr. 8, at synsvirksomheden skal have elektronisk kommunikationsudstyr til brug for indberetning af oplysninger fra tekniske kontroller.

Den foreslåede bestemmelse, vil indebære, at synsvirksomheden, til brug for indberetning af oplysninger fra tekniske kontroller, skal have elektronisk kommunikationsudstyr, der kan kommunikere med Færdselsstyrelsens kommunikationsudstyr på alle synssteder. Færdselsstyrelsen vil med lovforslaget blive bemyndiget til at kunne fastsætte nærmere regler herom. Der henvises til bemærkningerne i den foreslåede § 13, stk. 4.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 7.

Det foreslås i § 13, stk. 2, nr. 9, at virksomheden skal have synsmedarbejdere, som har gennemført en synsmedarbejderuddannelse og -efteruddannelse godkendt af Færdselsstyrelsen, jf. den foreslåede § 16.

Det er et krav efter periodesynsdirektivet, at de medarbejdere, som udfører periodisk syn, besidder færdigheder og kompetencer på højt niveau, hvorfor der skal stilles krav om, at de har en uddannelse, som lever op til

mindstekravene efter periodesynsdirektivets bilag IV. Der stilles efter direktivets bilag IV herudover også mindstekrav til synsmedarbejdernes kompetence, hvor der blandt andet stilles krav om, at de skal have mindst tre års dokumenteret erfaring med blandt andet køretøjsmekanik. Færdselsstyrelsen bemyndiges efter den foreslåede § 16 derfor til at kunne fastsætte nærmere regler om krav til synsmedarbejdernes uddannelse, herunder adgangskrav til uddannelsen. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 16.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 8.

Det bemærkes, at kravet om, at synsvirksomheder skal have en teknisk ansvarlig person tilknyttet, ikke videreføres. Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.3. for mere herom.

Det foreslås i § 13, stk. 3, at virksomheden, herunder virksomhedens ejer (ved personligt drevet virksomhed), ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af hvervet, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil betyde, at Færdselsstyrelsen kan afslå en ansøgning om tilladelse til at drive synsvirksomhed, hvis strafbare forhold er begået i forbindelse med udøvelse af lignende erhverv. Faren skal være begrundet i det pådømte forhold, som ikke behøver at have medført nogen strafsanktion. Ved vurderingen af, om faren er »nærliggende«, må der tages hensyn til den begåede kriminalitets art og grovhed, herunder gentagelse, og den tid, der er forløbet siden den blev begået.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 10.

Det foreslås i § 13 stk. 4, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om synsvirksomhedernes opgaver og pligter i forbindelse med periodiske syn, national individuelle godkendelser, registreringssyn og omsyn af køretøjer.

Det er hensigten med bestemmelsen, at Færdselsstyrelsen ved bemyndigelse vil fastsætte regler, som har til formål at sikre, at synsvirksomheden foretager periodisk syn, national individuel godkendelse, registreringssyn og omsyn af køretøjer af en vis fornøden kvalitet for køretøjers stand og sikkerhed.

Efter bestemmelsen kan Færdselsstyrelsen stille krav om overholdelse af bestemte metoder til opgaver, som synsvirksomhederne forpligtes til at varetage efter den foreslåede § 13, stk. 1.

For så vidt angår synsvirksomhedens pligt til at sikre overholdelse af de tekniske krav til periodisk syn, er det hensigten, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om det periodiske syns indhold og metode samt vurdering af mangler ved køretøjerne i overensstemmelse med periodesynsdirektivets artikel 6 og 7. Der kan være situationer, hvor der vil være behov for at fastsætte nationale krav til det periodiske syns indhold og metode, som rækker udover, hvad der følger af periodesynsdirektivet.

Derudover forventes det, at Færdselsstyrelsen vil fastsætte regler om synsvirksomhedens pligt til at anvende nødvendigt udstyr for udførelse af kontrol og godkendelser samt krav om løbende kontrol og kalibrering af udstyret. Udstyret vil afhænge af, hvilken eller hvilke køretøjstyper, som synsvirksomheden ønsker tilladelse til at kontrollere eller godkende. Hensigten er at sikre, at synsvirksomhederne anvender udstyr, der som minimum lever op til kravene i periodesynsdirektivets artikel 11. Det kan ikke afvises, at der vil opstå situationer, hvor der vil være behov for at fastsætte nationale krav til udstyret ved det periodiske syn, som rækker udover, hvad der følger af direktivet.

For så vidt angår synsvirksomhedernes pligt til at sikre overholdelse af de krav, der stilles til registreringssyn og nationale individuelle godkendelser, er det hensigten, at Færdselsstyrelsen ved bemyndigelsen vil fastsætte nærmere regler om godkendelsens indhold og metode i overensstemmelse med de krav, der stilles til synsvirksomhedernes godkendelse af køretøjer i dag. Der kan være situationer, hvor der vil være behov for at fastsætte øvrige krav som følge af ny viden og udvikling af køretøjer.

Det er herudover hensigten, at Færdselsstyrelsen vil fastsætte krav om, at synsvirksomhederne stiller de nødvendige oplysninger til brug for køretøjs-ejeren for at sikre, at de er fuldt oplyst om deres rettigheder i forbindelse med kontrollen. Det kan være regler om f.eks. klagevejledning, adgang til oplysninger om synsrapporter, jf. den foreslåede § 14, stk. 1, eller rapporter, jf. den foreslåede § 14, stk. 2, krav om at bevare og lagre oplysninger m.v.

Det er også hensigten, at Færdselsstyrelsen kan stille krav om synsvirksomhedens pligt til at sikre uddannelse og efteruddannelse til virksomhedens



synsmedarbejdere. For mere om uddannelseskrav henvises der til bemærkningerne i den foreslåede § 16.

Det foreslås i § 13, stk. 5, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om krav til indholdet af ansøgninger om tilladelser efter stk. 1.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at Færdselsstyrelsen har de relevante oplysninger for at kunne udstede en tilladelse til synsvirksomheden.

Det forventes, at der fastsættes krav om, at ansøgningen skal indeholde oplysninger såsom virksomhedens navn, adresse, telefonnummer, CVR-nummer og eventuel selskabsform. Der vil tillige være krav om oplysninger på virksomhedens ejer, herunder erklæringer om, at ejeren opfylder de pågældende betingelser, som fremgår af den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 1-9 og § 13, stk. 3. Endvidere vil der stilles krav om oplysninger på synssteder og den eller de tilladelser til kontroller, der ønskes foretaget på synsstederne. Ansøgningen skal indeholde samtykke til indhentelse af oplysninger om straf og gæld.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på den gældende retstilstand, som i dag er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsen § 3.

Det foreslås i § 13, stk. 6, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om tilladelser og vilkår for tilladelser efter stk. 1.

Der vil blive fastsat regler om, hvordan virksomheder, der driver synsvirksomhed, kan få godkendt synssteder.

Der vil endvidere blive fastsat regler om muligheden for at få tilladelse til at foretage periodisk syn og omsyn, registreringssyn og nationale individuelle godkendelser af en eller flere køretøjstyper. Der er i dag mulighed for at få udstedt en tilladelse til at foretage syn, som omfatter fire forskellige kategorier, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 1, stk. 5, som indtil videre opretholdes. Færdselsstyrelsen vil dog efter den foreslåede bestemmelse også kunne fastsætte en anden kategorisering af synsvirksomhedstilladelserne end de gældende fire kategorier.

Synsvirksomhedens tilladelse vil være begrænset til kun at omfatte den eller de køretøjstyper, virksomheden har tilladelse til.

Der kan efter den foreslåede bestemmelse også fastsættes regler om midlertidige tilladelser til at drive synsvirksomhed.

Der vil efter den foreslåede bestemmelse blive fastsat vilkår for tilladelsen, som synsvirksomheden skal leve op til, mens de har tilladelsen. Det omfatter blandt andet, at forsikringspolice, jf. den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 6, skal være til stede på synsstedet, f.eks. i en kvalitetsmappe, således det kan fremvises til kunden, hvis denne efterspørger det.

Det bemærkes, at tilladelsen kun kan anvendes af den virksomhed eller person, der har opnået den. Tilladelsen kan hverken helt eller delvist overdrages til andre.

Det foreslås i § 13, stk. 7, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om godkendelse af og krav til kvalitetsstyringssystemer og kontrolinstanser, jf. stk. 2, nr. 7.

Med bestemmelsen kan Færdselsstyrelsen fastsætte nærmere regler, der skal sikre, at synsvirksomhederne anvender godkendte kvalitetsstyringssystemer. Kvalitetsstyringssystemerne skal være målrettet synsvirksomhedernes aktiviteter for at sikre, at synsvirksomhederne kan forebygge fejl i processer og arbejdsgange. Med kvalitetsstyringssystemer menes et ledelsesværktøj, der skal sikre ensartethed i virksomhedens organisation.

Kvalitetsstyringssystemerne godkendes i dag af uvildige kontrolinstanser, som godkendes af Færdselsstyrelsen, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 25. I dag efterprøver samme kontrolinstanser synsvirksomhedernes faktiske efterlevelse af kvalitetsstyringssystemerne, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens §§ 29 og 30. Færdselsstyrelsen bemyndiges efter den foreslåede bestemmelse til at fastsætte de nærmere betingelser, der stilles til godkendelse af kontrolinstanser, samt løbende krav til kontrolinstanser for at bibeholde tilladelsen, herunder krav til tilbagekaldelsen af tilladelsen, såfremt de ikke lever op til kravene. Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om en anden model for godkendelse af kvalitetsstyringssystemerne, end den som gælder i dag. Det kan eksempelvis være, at kvalitetsstyringssystemerne godkendes af Færdselsstyrelsen, fremfor af en kontrolinstans, for at sikre, at kravene hertil overholdes. Færdselsstyrelsen kan også fastsætte regler om en anden model for efterprøvning af kvalitetsstyringssystemernes faktiske efterlevelse hos synsvirksomhederne, end den som gælder i dag. Det kan eksempelvis være, at opgaven med efterprøvning af kvalitetsstyringssystemernes faktiske efterlevelse hos synsvirksomhederne hel eller delvis overgår fra kontrolinstanser til Færdselsstyrelsen, og dermed bliver en del af det tilsyn, som styrelsen vil kunne foretage i medfør af den foreslåede § 22, stk. 1.

## *Til § 14*

Det følger af synslovens § 4, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om syn og omsyn af køretøjer, herunder tekniske krav til udførelsen heraf. Bemyndigelsen giver mulighed for at fastsætte nærmere krav til processen, hvilket også omfatter krav til synsrapporten. Det følger af synsbekendtgørelsens § 35, stk. 1, at synsvirksomheden i forbindelse med syn og omsyn udsteder en synsrapport. Det følger af periodesynsdirektivets artikel 8, stk. 1, at medlemsstaterne er forpligtet til at sikre, at der udstedes en synsrapport. Synsbekendtgørelsens § 35, stk. 1, er således en implementering heraf.

Det følger af synslovens § 12 f, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af synsdata herunder offentliggørelse af indholdet af synsrapporter. Bemyndigelsen er udmøntet i synsbekendtgørelsens § 35, stk. 9. Det følger heraf, at Færdselsstyrelsen kan offentliggøre køretøjets identifikationsnummer (VIN eller stelnummer), køretøjets nummerpladenummer (registreringsnummer), tid og sted for prøvningen, kilometertællers stand på prøvnings tidspunktet og resultatet af den tekniske kontrol.

En stor del af de krav, der stilles til periodisk syn, fremgår således af bekendtgørelser. Der er visse forhold, som det fortsat er hensigtsmæssigt at regulere ved bekendtgørelse, idet de er af teknisk karakter, og der kan være løbende behov for justeringer, som følge af den tekniske udvikling. Det er dog samtidig et hovedformål med den ny synslov, at centrale elementer for synsområdet i Danmark fremgår af loven i størst muligt omfang. En synsrapport er køretøjsejernes fysiske kvittering for, at deres køretøj er blevet fremstillet og godkendt og dermed dokumentationen for overholdelse af reglerne. Endvidere er synsrapporten instrumentet til at beskrive de mangler ved køretøjet, som gør, at køretøjet ikke kan godkendes, men skal omsynes. Det er på den baggrund vurderingen, at synsvirksomhedernes pligt til at udstede en synsrapport, og køretøjsejernes ret til at få synsrapporten bør fremgå af loven.

Det foreslås med § 14, stk. 1, at synsvirksomheden, der har foretaget et periodisk syn på et køretøj, skal udstede en synsrapport med resultatet for det kontrollerede køretøj.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende ret og en implementering af periodesynsdirektivets artikel 8, stk. 1, med den justering

at der er foretaget en klar sondring mellem synsrapporter udstedt i medfør af periodisk syn og rapporter, som synsvirksomhederne skal udstede i medfør af øvrige opgaver, jf. den foreslåede § 14, stk. 2.

Det foreslås med § 14, stk. 2, at synsvirksomheden ved national individuel godkendelse, registreringssyn, øvrige kontroller og omsyn skal udstede en rapport, der er tilpasset typen af kontrollen.

Der vil altid skulle udstedes en synsrapport efter stk. 1, såfremt registreringssynet eller en øvrig kontrol udføres i forbindelse med et periodisk syn.

Det foreslås i § 14, stk. 3, at Færdselsstyrelsen kan offentliggøre data fra periodisk syn, national individuel godkendelse, registreringssyn, øvrige kontroller og omsyn, herunder indholdet af synsrapporter, jf. stk. 1 og rapporter, jf. stk. 2.

Offentliggørelsen af synsrapporterne, jf. stk. 1, og rapporterne, jf. stk. 2, vil ske på Færdselsstyrelsens hjemmeside, og der tilvejebringes en søgefunktion, hvor borgeren kan søge data frem via registrerings- eller stelnummer på køretøjet. Det vil være hele synsrapporten, jf. stk. 1, eller rapporten, jf. stk. 2, som offentliggøres.

Oplysninger om køretøjs ejerens navn vil ikke blive offentliggjort, men særligt køretøjets stelnummer og registreringsnummer vil være personhenførbart, idet man ved opslag kan finde køretøjets ejer m.v. Formålet med den foreslåede bestemmelse er, at potentielle købere af brugte køretøjer skal kunne tilgå oplysninger om, hvorvidt og i givet fald hvordan det køretøj, som indgår i handlen, har klaret de periodiske syn i køretøjets levetid. Behandlingen af køretøjets stelnummer og registreringsnummer vurderes til at være nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, jf. forordningens artikel 6, stk. 1, litra e. Det er Transportministerens vurdering, at offentliggørelse af data fra kontroller på Færdselsstyrelsens hjemmeside, via en søgefunktion er tilstrækkelig, relevant og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til at sikre, at forbrugere har adgang til relevante oplysninger om køretøjers stand, og dermed i overensstemmelse med princippet om dataminimering i databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, litra c. Færdselsstyrelsen er ansvarlig for de pågældende data fra kontroller, der er tilgængelige via hjemmesiden, og vil foretage en løbende vurdering af, om opbevaring af oplysningerne er nødvendige til opfyldelse af de

formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles, og hvis dette ikke er tilfældet, vil de pågældende oplysninger blive slettet.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synsbekendtgørelsens § 35, stk. 9, med den justering, at de konkrete oplysninger, som offentliggøres, ikke vil fremgå direkte af bestemmelsens ordlyd som i dag, men er beskrevet i bemærkningerne til bestemmelsen.

Det foreslås i § 14, stk. 4, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om synsrapportens indhold efter stk. 1 og rapportens indhold efter stk. 2.

Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte krav til synsrapportens indhold i overensstemmelse med periodesynsdirektivet, men bemyndigelsen er ikke begrænset hertil. Færdselsstyrelsen vil derfor med den foreslåede bestemmelse også kunne fastsætte yderligere krav til synsrapportens indhold end dem, som følger af periodesynsdirektivet, såfremt det vurderes at være mest hensigtsmæssigt, at sådanne oplysninger følger af synsrapporten, fremfor at der udstedes yderligere dokumentation tilknyttet køretøjet. Eksempelvis indføres der i Danmark pr. 1. januar 2025 krav om, at synsvirksomhederne ved fotos skal dokumentere, at det køretøj, som gennemgås på synsstedet, rent faktisk har været fysisk til stede på synsstedet. Denne dokumentation skal efter reglerne fremgå af synsrapporten, men følger ikke udtrykkeligt af periodesynsdirektivet af køretøjet. Derudover bemyndiges Færdselsstyrelsen til at fastsætte krav til indholdet af rapporter, som udstedes ved registreringssyn, national individuel godkendelse, øvrige kontroller og omsyn, hvilket er en videreførelse af gældende ret. Det er hensigten, at rapportererne vil have samme indhold som i dag.

### *Til § 15*

Det følger af synslovens § 4, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre øvrige kontroller. Bemyndigelsen er udmøntet ved synsbekendtgørelsens § 23, hvorefter det fremgår, at et køretøj skal fremstilles til syn og godkendes, inden det benyttes til transport af farligt gods, jf. bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods, eller dyr, jf. bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, i det omfang det kræves i de nævnte bekendtgørelser.

Det følger af synslovens § 4, stk. 3, at vedkommende minister efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om synsvirksomhedernes udførelse af anden teknisk kontrol med køretøjer.

Det følger af synslovens § 5, stk. 2, nr. 2, at Færdselsstyrelsen blandt andet kan fastsætte regler om vilkår for tilladelse til at foretage syn og omsyn. Færdselsstyrelsen har herefter fastsat nærmere krav til blandt andet omsynsvirksomheder i bekendtgørelse nr. 1000 af 29. august 2024 om omsynsvirksomheder (herefter benævnt omsynsbekendtgørelsen). Omsynsvirksomheder har tilladelse til at foretage omsyn af køretøjer, som er teknisk kontrol af, om fejl ved et køretøj, som er blevet konstateret ved eksempelvis et ordinært periodisk syn, er udbedret, jf. omsynsbekendtgørelsens § 1, stk. 2

Det foreslås i § 15, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre øvrige kontroller end dem, der følger af den foreslåede § 13, stk. 1.

Formålet med bemyndigelsen er at videreføre hjemmelsgrundlaget for, at synsvirksomhederne kan varetage øvrige kontroller udover periodisk syn. Det kan f.eks. være kontrol af køretøjer til, køretøjer til transport af farligt gods, køretøjer som skal anvendes til eksamenskørsel, og særlige typer af køretøjer som eksempelvis tivolitog. Det vil ikke kræve en særskilt tilladelse for synsvirksomhederne, når der fastsættes regler om, at de skal foretage øvrige kontroller. Opfylder synsvirksomhederne betingelserne for at udføre periodiske syn, nationale individuelle godkendelser, registreringssyn og omsyn, jf. den foreslåede § 13, er det vurderingen, at virksomheden har fornødne kompetencer til at løfte supplerende opgaver af samme karakter. Færdselsstyrelsen kan efter bestemmelsen fastsætte de nærmere krav til kontrollen, herunder hvordan kontrollen skal foretages.

Hensigten er, at bemyndigelsen udmøntes ved bekendtgørelse.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 4, stk. 2.

Det foreslås i § 15, stk. 2, at vedkommende minister efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne kan udføre øvrige kontroller, som ikke er omfattet af denne lov, herunder fastsætte regler om tilsyn, gebyr m.v..

Formålet med bestemmelsen er at sikre rammerne for udførelse af kontroller, som ikke udspringer af Transportministeriets egne sagsområder, fx udfører synsvirksomhederne kontroller af køretøjer, der anvendes til dyretransporter under Fødevareministeriets ressort, jf. § 3 i bekendtgørelse om beskyttelse af dyr under transport, toldsyn og køretøjer som skal anvendes i miljøzoner,. Efter bestemmelsen kan vedkommende minister efter forhandling med transportministeren fastsætte nærmere regler om synsvirksomhedernes varetagelse af kontrollen, herunder efter hvilke regler kontrollen skal ske, og om der er behov for at stille eventuelle yderligere krav til uddannelse, tilsynsforpligtelser og finansiering heraf.

Det foreslås i § 15, stk. 3, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om muligheden for at drive omsynsvirksomhed.

Omsyn er defineret som en teknisk kontrol af et køretøj med henblik på at sikre, at fejl ved køretøjet, som blev konstateret ved et periodisk syn, er udbedret, jf. den foreslåede § 2, nr. 6. Omsyn vil således være karakteriseret ved, at det kun er udbedring af mangler opdaget ved periodesynet, som skal kontrolleres. Der kan være behov for, at virksomheder får mulighed for at søge om tilladelse til kun at foretage omsyn uden samtidig at kunne foretage almindelige periodiske syn.

I dag er det primært autoværksteder, der søger om tilladelse til at være omsynsvirksomhed.

Med bestemmelsen kan Færdselsstyrelsen stille de samme krav til omsynsvirksomheder, der gælder for synsvirksomheder efter den foreslåede § 13, stk. 2-3, § 14, stk. 1 og 2, samt regler fastsat i medfør af den foreslåede § 13, stk. 4-7 og § 16, hvilket også indebærer, at der kan fastsættes regler om tilsyn med synsvirksomhederne i overensstemmelse med den foreslåede § 22 og om tilbagekaldelse af tilladelsen i overensstemmelse med den foreslåede § 19. Færdselsstyrelsen kan således fastsætte regler om tilladelserne, krav til omsynsmedarbejderes uddannelse m.v. Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte lempeligere krav til omsynsvirksomhederne i overensstemmelse med deres opgaver, såfremt det er i overensstemmelse med krav efter periodesynsdirektivet. Det følger eksempelvis af den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 7, at synsvirksomhederne skal anvende et godkendt kvalitetsstyringssystem. Det er hensigten, at der for omsynsvirksomheder vil fastsættes lempeligere krav om, at omsynsvirksomheder tilsluttes en reparationskontrolordning, som skal indeholde en udstyrskontrol, der omfatter en sporbar

kalibrering af måleudstyr, hvilket også er gældende i dag, jf. § 21, stk. 2, i omsynsbekendtgørelsen.

Bestemmelsen vil være en videreførelse af gældende ret med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser.

### *Til § 16*

Det følger af synslovens § 5, stk. 2, nr. 2, at Færdselsstyrelsen blandt andet kan fastsætte regler om vilkår for tilladelse til at foretage syn og omsyn. Det følger af synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 2, nr. 8, at det er en betingelse for tilladelsen, at synsvirksomhedens synsmedarbejdere skal være uddannede (køretøjs) mekanikere, være i besiddelse af gyldigt kørekort til den eller de køretøjsarter, de er uddannet til at syne, og have gennemført og bestået en af Færdselsstyrelsen godkendt grundlæggende uddannelse, og gennemført efteruddannelse, som følger af synsvirksomhedsbekendtgørelsens bilag 1. Der stilles efter synsvirksomhedsbekendtgørelsen § 16 også krav til, at teknisk ansvarlige har gennemført og bestået den samme uddannelse som synsmedarbejdere, suppleret af en af Færdselsstyrelsen godkendt uddannelse som teknisk ansvarlig person. Der er i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 19, fastsat nærmere krav til de kursusudbydere, der udbyder uddannelsen til synsmedarbejdere og teknisk ansvarlige personer. Det er et krav, at udbyderne skal være godkendt af Færdselsstyrelsen.

Det foreslås i § 16, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om godkendelse af uddannelsessteder, der tilbyder uddannelser og efteruddannelser af synsmedarbejdere, adgangskrav til uddannelsen, krav til uddannelsen og eventuelle prøver samt tilsyn hermed og tilbagekaldelse af tilladelse af uddannelsessteders godkendelse.

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen vil fastsætte nærmere krav til godkendelse af uddannelsessteder herunder krav til uddannelsesfaciliteter, udstyr og krav til faglig ansvarlig person mm., samt løbende krav til uddannelsessteder for at bibeholde tilladelsen, herunder betingelser for tilbagekaldelse af tilladelsen, såfremt de ikke lever op til kravene.

Færdselsstyrelsen vil endvidere fastsætte nærmere regler om betingelser for kursets indhold, herunder pensumplaner, lektionsplaner og prøvemateriale. Kursets indhold vil kunne variere afhængigt af, hvilke køretøjsarter der er omfattet af uddannelsen.



Færdselsstyrelsen vil også kunne fastsætte nærmere krav om efteruddannelse af synsmedarbejdere, herunder betingelser for kursets indhold, pensumplaner, lektionsplaner og prøvemateriale.

Kravene til godkendelse af uddannelsesstederne og uddannelse vil have til hensigt at sikre implementering af periodesynsdirektivets artikel 13, for så vidt angår periodisk syn. Der vil også kunne fastsættes krav til uddannelsen, som rækker udover, hvad der følger af periodesynsdirektivet, for at sikre kvaliteten af synsmedarbejdernes varetagelse af øvrige opgaver, fx nationale individuelle godkendelser.

Færdselsstyrelsen vil også kunne fastsætte nærmere regler om adgangskrav til uddannelsen. Der stilles i dag krav om, at synsmedarbejdere skal være uddannet (køretøjs-)mekaniker eller have bestået anden relevant teknisk uddannelse på tilsvarende eller højere niveau, godkendt af Færdselsstyrelsen, og at de skal være i besiddelse af gyldigt kørekort til de køretøjsarter, der fremgår af deres tilladelse. Det er hensigten, at samme krav videreføres.

### *Til § 17*

Det følger af synslovens § 5, stk. 2, nr. 2, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om vilkår for tilladelse til at foretage syn og omsyn, herunder regler om, at forvaltningsloven og offentlighedsloven helt eller delvist skal gælde for virksomheder, der har tilladelse til at foretage syn eller omsyn. Det følger af synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 20, stk. 1, at forvaltningslovens kapitel 2, 4, 5, 6 og 7 og offentlighedslovens kapitel 2, 3 og 4 finder anvendelse i forbindelse med syn og omsyn.

Kravet blev indsat i forbindelse med liberaliseringen af synsområdet, hvorefter syn og godkendelser af køretøjer overgik fra at være en offentlig myndighedsopgave ved Statens Bilinspektion til at blive varetaget af private virksomheder efter tilladelser. Det var den gang vurderingen, at der i nogen grad varetages opgaver, som har karakter af myndighedsafgørelser, når synsvirksomheder syner køretøjer, og at kundernes retssikkerhed ikke skulle forringes som følge af liberaliseringen. Det gør sig særligt gældende for forvaltningslovens bestemmelser om inhabilitet, hvormed det sikres, at det ikke er lovligt at syne, f.eks. sine egne køretøjer eller køretøjer, som man har en væsentlig økonomisk interesse i, f.eks. et langtidsleaset køretøj eller et køretøj, der ejes af virksomhedens moderselskab eller søsterselskab.

Det foreslås i § 17, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at forvaltningslovens §§ 3, 4 og 6 om inhabilitet, helt eller delvis skal gælde for virksomheder, der har tilladelse til at drive synsvirksomhed.

Synsområdet har været liberaliseret siden 2005, og det er vurderingen, at der ikke længere er behov for en bemyndigelse til at fastsætte krav om, at synsvirksomheder skal være omfattet af hele forvaltningsloven og offentlighedsloven. Det vurderes for vidtrækkende i forhold til karakteren af de opgaver, som synsvirksomhederne reelt løfter. Der er eksempelvis ikke stort behov for i praksis, at synsvirksomhederne er omfattet af almindelige forvaltningsretlige krav om partshøring, begrundelseskrav, partsaktindsigt m.v., ligesom offentlighedslovens krav om fx notatpligt og journaliseringspligt vanskeligt kan opfyldes i en synsvirksomhed. Synsvirksomhederne gennemgår i hovedsagen ved periodiske syn køretøjer og udsteder som det eneste skriftlige produkt en synsrapport, som dokumentation for det udførte arbejde. En sådan rapport udgør ikke og opfylder ikke kravene til en forvaltningsretlig afgørelse, ligesom synsvirksomhedens arbejde på ingen måde opfylder almindelige forvaltningsretlige krav til sagsbehandling.

Formålet med den foreslåede § 17 er at sikre, at synsvirksomheder ikke er inhabile i forhold til de køretøjer, som de gennemgår på synsstedet. Hensigten med bestemmelsen er endvidere at sikre implementering af periodesynsdirektivets artikel 13, stk. 4, hvorefter synsmedarbejdere/og -virksomheder skal være fri for enhver interessekonflikt for at sikre, at en høj grad af upartiskhed og objektivitet opretholdes. Det er derfor vurderet hensigtsmæssigt konkret at kunne fastsætte regler om, at synsvirksomhederne helt eller delvist kan blive omfattet af forvaltningslovens §§ 3, 4 og 6 om inhabilitet. Disse regler er velkendte, og det vil næppe være muligt at udforme særskilte regler om habilitet i forhold til at drive synsvirksomhed, som ikke fuldt ud er dækket ind af forvaltningsloven. Forvaltningsloven opstiller i § 3, stk. 1, nr. 1-5, således klare kriterier for, hvornår vedkommende synsmedarbejder/eller -virksomhed vil være inhabil i forhold til køretøjer, som de kontrollerer.

Den foreslåede bestemmelse konkretiserer i forhold til den gældende bestemmelse, hvilke bestemmelser i forvaltningsloven som er relevante at lade synsvirksomhederne omfatte af. I det omfang der er behov for at fastsætte pligter for synsvirksomhedernes udførelse af opgaver om f.eks. klagevejledning, adgang til oplysninger om synsrapporter, krav om at bevare og lagre oplysninger m.v. vil det blive fastsat efter den foreslåede § 13, stk. 4.

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på, at der kan gøres strafansvar gældende efter straffelovens § 144, såfremt synsmedarbejderne opfylder betingelserne herfor. Synsvirksomhederne løfter en væsentlig samfundsopgave på baggrund af en offentligretlig tilladelse, hvorfor det fortsat vurderes, at der udføres et hverv i offentlig tjeneste.

### *Til § 18*

Det følger af synslovens § 6, at indehavere af tilladelser til at foretage syn ikke erhvervsmæssigt må reparere køretøjer. Formålet med bestemmelsen er at undgå, at der opstår habilitetsproblemer, f.eks. om hvorvidt de anførte fejl og mangler ved køretøjet skyldes et ønske fra synsvirksomhedens side om at opnå økonomisk vinding ved at kræve en unødvendig reparation af køretøjet, før det kan blive godkendt efter kontrol.

Det foreslås i § 18, at synsvirksomheder ikke erhvervsmæssigt må reparere køretøjer.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at undgå, at der opstår habilitetsproblemer. Forbuddet gælder også, selvom der foretages en opdeling af synsvirksomheden på forskellige juridiske personer. Der vil således ikke blive givet tilladelse, jf. den foreslåede § 13, til virksomheder, hvor det vurderes, at virksomheden er så tæt forbundet med autoreparation, at der er tale om forsøg på omgåelse af denne bestemmelse. Som eksempel kan nævnes, hvis et autoreparationsværksted opretter et datterselskab, der skal drive synsvirksomhed, hvor det vurderes, at virksomheden kun er oprettet for at kontrollere køretøjer, som værkstedet selv reparerer efterfølgende. Der vil naturligvis være tale om en konkret vurdering, og eventuelle afslag på tilladelser begrundet i denne bestemmelse vil ligesom øvrige afslag kunne prøves ved domstolene.

Kravet omfatter ikke virksomheder, som kun foretager omsyn efter regler, som fastsættes efter den foreslåede § 15, stk. 3. En omsynsvirksomhed kan således udøve autoreparationsvirksomhed sammen med omsynsvirksomheden. Baggrunden herfor er, at der ved omsynet alene skal ske en kontrol af, om de fejl og mangler, der er konstateret ved et ordinært periodisk syn i en synsvirksomhed med tilladelse efter den foreslåede § 13, er blevet repareret. Det forventes således, at langt de fleste omsynsvirksomheder vil udføre omsynet i direkte sammenhæng med reparationen af køretøjet.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 6 med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser.

### *Til § 19*

Det følger af synslovens § 8, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse til at foretage syn eller omsyn, hvis indehaveren af tilladelsen groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene i tilladelsen eller virksomhedens ejer eller, hvis der er tale om en juridisk person, medlemmer af bestyrelsen eller direktionen, den teknisk ansvarlige person eller den juridiske person får konstateret gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover. Vilkaere til tilladelsen, er efter synslovens § 5, stk. 2, nr. 2, fastsat i synsvirksomhedsbekendtgørelsens kapitel 2. Det er indehaverens ansvar at sikre, at synsvirksomheden drives i overensstemmelse med de fastsatte vilkår, hvorfor ansattes adfærd også kan resultere i tilbagekaldelse af tilladelsen. Det følger af synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 41, stk. 2, at en tilladelse kan tilbagekaldes for en bestemt periode eller indtil videre. Færdselsstyrelsen har således hjemmel til at tilbagekalde tilladelsen i en nærmere bestemt periode, hvor synsvirksomheden får mulighed for at rette op på de fejl, der ligger til grund for tilbagekaldelsen.

Det følger af synslovens § 8, stk. 2, at Færdselsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelsen kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodningen herom skal fremsættes over for Færdselsstyrelsen inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen indbringes herefter af Færdselsstyrelsen for retten i den borgerlige retsplejes former.

Det følger af synslovens § 8, stk. 3, at anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse for retten ikke har opsættende virkning, medmindre retten ved kendelse bestemmer, at indehaveren af tilladelsen skal have adgang til at udføre syns- eller omsynsvirksomhed under sagens behandling. Ankes en dom, hvorved en tilbagekaldelse af en tilladelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at udførelse af syns- eller omsynsvirksomhed ikke må ske under ankesagens behandling.

Det foreslås i § 19, stk. 1, at en tilladelse til at drive synsvirksomhed kan helt eller delvist tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen,

- 2) har forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover,
- 3) ikke længere opfylder betingelserne i § 13, stk. 2, nr. 5-9 eller
- 4) er dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug af hvervet, jf. straffelovens § 78, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan tilbagekalde en tilladelse til at drive synsvirksomhed i de situationer, hvor virksomheden ikke længere vurderes at opfylde kravene for at opretholde en tilladelse. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at synsvirksomhederne udfører deres virke efter en vis faglig standard.

Det er Færdselsstyrelsen, som skal godtgøre, at en tilladelse kan tilbagekaldes.

Efter den foreslåede § 19, stk. 1, nr. 1, kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen. Det vil være særligt skærpende, såfremt adfærden vedrører forhold, der har betydning for færdselssikkerheden eller miljøet. Det vedrører eksempelvis den situation, hvor synsvirksomheden godkender et køretøj, uden at det er fremstillet til kontrol, eller hvor Færdselsstyrelsen i forbindelse med et tilsyn opdager, at der er godkendt et køretøj med væsentlige mangler.

I Færdselsstyrelsens ”Proces: Risikobaseret tilsyn med synsvirksomheder” beskrives pointmodellen og de heraf afledte sanktioner. For mere om Færdselsstyrelsens risikobaserede tilsyn henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 22.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 8, stk. 1, nr. 1, med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser.

Efter den foreslåede § 19, stk. 1, nr. 2, kan der ske tilbagekaldelse af en tilladelse, hvis indehaveren har forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover. Det følger af den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 4, at det er en betingelse for at få udstedt tilladelsen, at virksomheden ikke må have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, hvilket er for at sikre, at virksomheden kan drives forsvarligt. Det vil derfor være en forudsætning under virket som synsvirksomhed, at indehaveren ikke har betydelig gæld til det offentlige, hvorved forstås en forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover.

Det forudsættes, at det forud for en eventuel tilbagekaldelse meddeles tilladelsesindehaveren, hvilke konsekvenser en fortsat betydelig forfalden gæld kan få, således at tilladelsesindehaveren har mulighed for at indfri gælden inden for en rimelig tidsfrist eller begrunde, at Færdselsstyrelsens oplysninger om forfalden gæld ikke er korrekte.

Efter den foreslåede § 19, stk. 1, nr. 3 og 4, kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 5-9 og stk. 3. Betingelserne i den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 5-9 og stk. 3, er fastsat for at sikre, at synsvirksomheden bliver drevet på forsvarlig vis, hvorfor de til enhver tid skal være overholdt, for at synsvirksomheden kan opretholde deres tilladelse. Der henvises til bemærkninger til den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 5-9 og stk. 3, for en beskrivelse af, hvad kravene indebærer.

Det foreslås i § 19, stk. 2, at en tilladelse til at drive synsvirksomhed kan tilbagekaldes, hvis en synsmedarbejder eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

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

Det foreslås i § 19, stk. 3, at Færdselsstyrelsen kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse efter de foreslåede stk. 1 og 2 for hele synsvirksomheden eller for et eller flere af virksomhedens synssteder indtil videre eller for en bestemt periode.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 41, stk. 2, med den justering, at det tydeligt fremgår, at tilbagekaldelsen kan begrænses til at omfatte et eller flere af virksomhedens godkendte synssteder. Det er vurderingen, at det vil være for indgribende at tilbagekalde virksomhedens samlede tilladelse, såfremt det står Færdselsstyrelsen klart, at de forhold, der kan begrunde tilbagekaldelse, kun gør sig gældende på et konkret synssted. Det vil også være muligt for Færdselsstyrelsen at foretage begrænsninger i synsvirksomhedens tilladelse eller synsstedets godkendelse, hvis det kan konstateres, at de forhold, der kan begrunde tilbagekaldelse, kun gør sig gældende for opgaver omfattet af en bestemt kategori. Som det anføres under den foreslåede § 13, stk. 6, er der i dag mulighed for at få udstedt en tilladelse til at drive synsvirksomhed, som omfatter fire forskellige kategorier, men Færdselsstyrelsen vil kunne fastsætte en anden kategorisering af synsvirksomhedstilladelserne end de gældende fire kategorier. Fastsættelse af tilbagekaldelsesperioden sker på grundlag af en konkret vurdering af forholdets beskaffenhed og grovhed.

Det foreslås i § 19, stk. 4, at Færdselsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1 nr. 1-3 og stk. 2 kan af tilladelsesindehaveren forlanges indbragt for domstolene. Anmodningen herom skal fremsættes over for Færdselsstyrelsen inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen indbringes herefter af Færdselsstyrelsen for retten i den borgerlige retsplejes former.

Tilladelsesindehaveren skal informeres om, at pågældende har 4 uger til at forlange sagen indbragt for domstolene, når afgørelsen om tilbagekaldelsen modtages. Fristerne for anlæggelse af en sådan sag skal fremgå af tilbagekaldelsen. Tilladelsesindehaveren får således en lettere adgang til prøvelse af sagen, end hvis vedkommende var henvist til selv at indbringe sagen ved domstolene.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 8, stk. 2.

Det foreslås i § 19, stk. 5, at Færdselsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1, nr. 4, kan af tilladelsesindehaveren forlanges indbragt for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, hvor sagen behandles i strafferetsplejens former. Anmodningen herom skal fremsættes over for Færdselsstyrelsen inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det foreslås i § 19, stk. 6, at anmodning om indbringelse af sagen for retten efter stk. 4 ikke har opsættende virkning, medmindre retten ved kendelse bestemmer, at indehaveren af tilladelsen skal have adgang til at drive synsvirksomhed under sagens behandling. Ankes en dom, hvorved en tilbagekaldelse af en tilladelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at udførelse af synsvirksomhed ikke må ske under ankesagens behandling. Anmodning om indbringelse af sagen for retten efter stk. 5 har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må drive synsvirksomhed. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at anmodning om domstolsprøvelse efter den foreslåede stk. 4 som udgangspunkt ikke har opsættende virkning. Det vil betyde, at virksomheden ikke kan drive synsvirksomhed under retssagen. Retten vil dog ved kendelse kunne bestemme det modsatte, således at virksomheden kan fortsætte med at drive synsvirksomhed under retssagen. Såfremt en dom ankes, hvorved en tilbagekaldelse af en tilladelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden ikke må drive synsvirksomhed under ankesagens behandling.

Den foreslåede bestemmelse vil desuden indebære, at anmodning om indbringelse af sagen for retten efter stk. 5 har opsættende virkning. Det vil betyde, at virksomheden kan drive synsvirksomhed under retssagen. Retten kan dog ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må drive synsvirksomhed. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

### *Til § 20*

Det følger af synslovens § 7, at en tilladelse til at foretage syn eller omsyn bortfalder, hvis tilladelsesindehaveren kommer under konkursbehandling eller likvidation eller den teknisk ansvarlige persons tilknytning til virksomheden ophører.

Det foreslås i § 20, at en tilladelse til at drive synsvirksomhed bortfalder, hvis



## UDKAST

- 1) virksomheden ikke længere har fast forretningssted på dansk område, jf. § 13, stk. 2, nr. 1, eller
- 2) tilladelsesindehaveren kommer under konkursbehandling eller likvidation, jf. § 13, stk. 2, nr. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at en tilladelse bortfalder, når betingelserne i den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 1-2, ikke længere er opfyldt. Tilladelsen vil automatisk bortfalde fra det tidspunkt, hvor betingelserne ikke længere var opfyldt.

En tilladelse vil bortfalde, hvis virksomheden ikke længere har fast forretningssted på dansk område, jf. den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 1, eller hvis tilladelsesindehaveren kommer under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. den foreslåede § 13, stk. 2, nr. 2. En synsvirksomhed vil ikke have fast forretningssted på dansk område, hvis synsvirksomheden ikke længere har et godkendt synssted.

En tilladelsesindehaver, hvis godkendelse er bortfaldet, vil kunne ansøge om at få sin tilladelse til at drive synsvirksomhed tilbage, når bortfaldsgrunden er ophørt.

### *Til § 21*

Det følger af synslovens § 5, stk. 1, at det kræver tilladelse fra Færdselsstyrelsen at foretage syn eller omsyn af køretøjer. Det følger af synslovens § 5, stk. 2, nr. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte vilkår for tilladelse til at foretage syn og omsyn. Der er i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 42 fastsat regler om, at en virksomhed, der ikke har tilladelse til at foretage syn, eller hvis tilladelse er bortfaldet eller tilbagekaldt, ikke må betegne sig som synsvirksomhed eller på anden måde foretage noget, der er egnet til at vække forestilling om, at en sådan tilladelse haves.

Det foreslås i § 21, at en virksomhed, der ikke har tilladelse til at drive synsvirksomhed, eller hvis tilladelse er bortfaldet eller tilbagekaldt, jf. §§ 19 og 20, ikke må betegne sig som synsvirksomhed eller på anden måde foretage noget, der er egnet til at vække forestilling om, at en sådan tilladelse haves.

Tilladelse til at være synsvirksomhed vil kræve en tilladelse efter den foreslåede § 13, og der stilles i den forbindelse visse krav, som virksomheden skal leve op til, jf. den foreslåede § 13, stk. 2. Tilladelsen til at drive synsvirksomhed vil således give virksomhederne en særskilt adgang til at

foretage periodiske syn, nationale individuelle godkendelser, registrerings-syn, øvrige kontroller og omsyn af køretøjer, samt øvrige kontroller fastsat i medfør af den foreslåede § 15, stk. 1 og 2. Hermed løfter synsvirksomhederne en væsentlig samfundsopgave, som sikrer køretøjer, som færdes på de danske veje, har en vis standard til gavn for færdselssikkerheden. Med den foreslåede bestemmelse tydeliggøres det, at man kan regne med, at en synsvirksomhed er godkendt af Færdselsstyrelsen til at varetage opgaver med at kontrollere køretøjer.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af den gældende synsvirksomhedsbekendtgørelses § 42 med den justering, at kravet nu følger direkte af loven og ikke i en bekendtgørelse.

### *Til § 22*

Det følger af synslovens § 10, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med synsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelserne. Efter bestemmelsen fører Færdselsstyrelsen tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne. Tilsynet har til formål at sikre, at synsvirksomhederne lever op til de krav, som følger af deres tilladelse. Færdselsstyrelsens tilsyn skal være med til at sikre, at synsvirksomhederne udfører deres opgaver i overensstemmelse med gældende krav hertil, således at køretøjerne, som gennemgås, lever op til krav, der er fastsat herfor, herunder at periodiske syn opfylder kravene i periodesynsdirektivet.

Det følger af synslovens § 10, stk. 2, at tilladelsesindehavere efter anmodning skal meddele Færdselsstyrelsen enhver oplysning om synsvirksomheden omfattet af tilsynet nævnt i synslovens § 10, stk. 1. Bestemmelsen er med til at sikre, at Færdselsstyrelsen kan føre tilsynet effektivt, når det kræver oplysninger fra tilladelsesindehaveren.

Det følger af synslovens § 10, stk. 3, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om tilsynet med synsvirksomhederne efter stk. 1 og om oplysningspligten efter stk. 2. Bemyndigelsen er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens §§ 21-38 samt omsynsbekendtgørelsens §§ 24-29.

Det foreslås i § 22, *stk. 1*, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med synsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehaverne overholder vilkår for tilladelserne.

Tilsynet vil have til formål at sikre, at synsvirksomhederne lever op til de fastsatte krav for virksomhederne, som følger af deres tilladelse. Færdselsstyrelsens tilsyn skal være med til at sikre, at synsvirksomhederne til stadighed opfylder betingelserne for at opretholde deres tilladelser, og overholder vilkårene for deres tilladelser, herunder udfører deres opgaver i overensstemmelse med gældende krav hertil, således at køretøjerne, som gennemgås, lever op til krav, der er fastsat herfor, herunder at periodiske syn opfylder kravene i periodesynsdirektivet. Derudover skal tilsynet sikre, at der er lige konkurrencevilkår for alle synsvirksomheder. Færdselsstyrelsen skal således give instruktion og vejledning til virksomhederne.

Der stilles efter periodesynsdirektivets artikel 14, stk. 1, krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at der føres tilsyn med synsvirksomhederne. Der stilles i periodesynsdirektivets bilag V mindstekrav til tilsynsorganernes opgaver og pligter. Færdselsstyrelsens tilsyn vil således ske i overensstemmelse med periodesynsdirektivets bilag V. Færdselsstyrelsens tilsyn vil bestå i et administrativt tilsyn, hvor Færdselsstyrelsen blandt andet fører tilsyn med indberettede data fra kontroller, foretager vurdering af rapporter fra audit, foretager vurdering af klagesager og anmeldelser, fører kontrol med virksomhedsoplysninger m.m. Færdselsstyrelsen vil også kunne indhente oplysninger om gæld og straf fra henholdsvis skatteforvaltningen og politiet. Herudover vil Færdselsstyrelsen foretage fysiske tilsynsbesøg hos et synssted eller hos synsvirksomheden på hovedadressen, jf. den foreslåede § 23. Ved tilsynsbesøget kan Færdselsstyrelsen føre tilsyn med køretøjer, som synsvirksomheden har kontrollere, men også administrative forhold som dokumenter, herunder fx grundlaget for tidligere kontrollerede køretøjer, synsmedarbejderes uddannelsesbeviser og kørekort, overholdelse af krav, fx om synsstedet råder over det nødvendige udstyr, og tidligere indberettede data fra kontrollen m.m.

Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne gennemføres efter en risikobaseret model, som indebærer, at synssteder, der vedbliver med at begå fejl, kan sanktioneres.

Færdselsstyrelsen vurderer løbende om der er behov for at revidere tilsynsprocessen.

På baggrund af Færdselsstyrelsens erfaringer vil der fremover være et øget fokus på, om de synssteder, som sanktioneres, hører under den samme synsvirksomhed.

Færdselsstyrelsen vil efter den foreslåede bestemmelse kunne udføre tilsyn med de kontroller, som synsvirksomheden foretager efter § 13, stk. 1, samt øvrige kontroller, som synsvirksomhederne varetager efter regler fastsat efter de foreslåede § 9 eller § 15, stk. 1. Såfremt Færdselsstyrelsen skal føre tilsyn med opgaver efter anden lovgivning eller af andre ministerier, skal det besluttes efter forhandling med transportministeren, jf. den foreslåede § 15, stk. 2, og det skal klart fremgå af reglerne, at det er Færdselsstyrelsen, som fører tilsyn. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 15, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil i det væsentlige være en videreførelse af synslovens § 10, stk. 1.

Det foreslås i § 22, *stk. 2*, at tilladelsesindehaverne efter anmodning skal meddele Færdselsstyrelsen enhver oplysning om synsvirksomheden, som er nødvendig for tilsynet nævnt i den foreslåede stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan kræve, at synsvirksomhederne meddeler alle de oplysninger, som er nødvendige for at udføre et effektivt tilsyn. Det kan være oplysninger under Færdselsstyrelsens fysiske kontrolbesøg ude i synsvirksomheden, samt når Færdselsstyrelsen fører administrativt tilsyn. Endvidere vil bestemmelsen finde anvendelse i forbindelse med Færdselsstyrelsens behandling af klager over syns- eller omsynsvirksomheders godkendelse eller nægtelse af godkendelse efter kontrol af køretøjer. Færdselsstyrelsen vil således kunne kræve alle de oplysninger af en virksomhed, som er nødvendige for at kunne træffe afgørelse i en klagesag.

Den foreslåede bestemmelse vil i det væsentlige være en videreførelse af synslovens § 10, stk. 2.

Det foreslås i § 22, *stk. 3*, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om tilsynet med synsvirksomhederne efter den foreslåede stk. 1 og om oplysningspligten efter den foreslåede stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte nærmere betingelser for deres tilsyn, herunder hvilke resultater et tilsyn kan få forud for en faktisk tilbagekaldelse efter den foreslåede § 19, stk. 1. Det er hensigten, at der vil fastsættes regler om, hvilke forhold

## UDKAST

der anses for at være af mere eller mindre grov karakter, samt at virksomheden kan blive sat under skærpet tilsyn. Færdselsstyrelsen vil efter denne bestemmelse kunne fastsætte nærmere betingelser for, hvor længe en synsvirksomhed skal tilbageholde et køretøj forud for Færdselsstyrelsens tilsyn ved synsvirksomheden efter den foreslåede § 23, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 10, stk. 3.

### *Til § 23*

Det følger af synslovens § 11, stk. 1, at Færdselsstyrelsen til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse kan foranstalte uanmeldt kontrol af tilladelsesindehaverens synsvirksomhed, herunder kontrol af, om de køretøjer, der har været til eller er under syn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er synet korrekt.

Det følger af synslovens § 11, stk. 2, at hvis fremstilleren af et køretøj under syn ikke medvirker til Færdselsstyrelsens kontrol med synsvirksomheden efter synslovens § 11, stk. 1, kan styrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil kontrollen er udført.

Det følger af synslovens § 11, stk. 3, at såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at godkendelsesgrundlaget er utilstrækkeligt, kan Færdselsstyrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag er tilvejebragt. Bestemmelsen indebærer, at Færdselsstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder kan stille godkendelsen af et køretøj i bero ved at blokere køretøjet i relevante elektroniske databaser, herunder eSyn og Motorregisteret (DMR), såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at godkendelsesgrundlag er utilstrækkeligt.

Det følger af synslovens § 11, stk. 4, at Færdselsstyrelsen, som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder, indtil 4 uger efter at et erhvervskøretøj er blevet synet, omsynet eller todsynet, mod behørig legitimation og uden retskendelse kan foranstalte uanmeldt kontrolsyn af køretøjet på arealer, som køretøjsbrugeren, køretøjsejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Det foreslås i § 23, *stk. 1*, at Færdselsstyrelsen til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse kan foranstalte uanmeldt tilsyn med

tilladelsesindehaverens synsvirksomhed og synssted, herunder tilsyn med, om de køretøjer, der har været til eller er under periodisk syn, national individuel godkendelse, registreringssyn, øvrige kontroller eller omsyn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er kontrolleret korrekt.

Bestemmelsen vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan foretage uanmeldte tilsyn hos synsvirksomheder og synssteder, hvilket vil være nødvendigt for at sikre, at styrelsen kan udføre tilsyn med, om virksomhederne udfører synsvirksomhed i overensstemmelse med synsloven og regler udstedt i medfør heraf og herved sikre et effektivt tilsyn efter den foreslåede § 22. Bestemmelsen kan alene finde anvendelse på virksomhedens erhvervslokaler. Tilsynsbesøgene skal sikre, at virksomhederne udfører kontrollerne på en forsvarlig og korrekt måde i henhold til reglerne.

Endvidere foreslås det med bestemmelsen, at Færdselsstyrelsen mod behørig legitimation kan udføre tilsyn med de køretøjer, der er til kontrol hos en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsen bemyndiges, efter den foreslåede § 22, stk. 3, til, at fastsætte nærmere regler om tilsynet med synsvirksomhederne. Dette omfatter også krav til, hvor længe et køretøj skal tilbageholdes ved et synssted for at sikre effektivt tilsyn med køretøjer. Der henvises til de specielle bemærkninger til den foreslåede § 22, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 11, stk. 1.

Det foreslås i § 23, *stk. 2*, at medvirker fremstilleren af et køretøj under kontrol ikke til Færdselsstyrelsens tilsyn efter det foreslåede stk. 1, kan styrelsen stille resultatet af synsvirksomhedens kontrol i bero, indtil tilsynet er udført.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen, som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder, kan forhindre endelig godkendelse af et køretøj efter kontrol og eventuelle ændringer i køretøjets registrering ved at stille resultatet af virksomhedens kontrol i bero i relevante elektroniske databaser. Dette gælder, såfremt en fremstiller, når køretøjet er udtaget til tilsyn, nægter at deltage i tilsynet eller forlader synsstedet, uden styrelsen har foretaget tilsyn med køretøjet. Det er forventningen, at resultatet af synsvirksomhedens kontrol herved annulleres, og der blokeres for godkendelse af køretøjet i eSyn og/eller DMR. Det vil betyde, at der ikke vil foreligge en endelig godkendelse af køretøjet ved kontrollen, før Færdselsstyrelsen som

tilsynsmyndighed har gennemført tilsyn med køretøjet. For de fremstillere af køretøjer, der således søger at undvige et tilsyn, vil det betyde, at køretøjet færdes på vejnettet uden at være godkendt efter kontrol, hvilket i sidste ende kan medføre inddragelse af nummerpladerne. Det vil som en konsekvens af den foreslåede bestemmelse være nødvendigt for fremstilleren at aftale en ny dato for en kontrol, hvor Færdselsstyrelsen vurderer, om den nye kontrol skal foretages under tilsyn af Færdselsstyrelsens inspektører.

Den foreslåede bestemmelse vil endvidere indebære, at der ikke kan ske godkendelse efter kontrol i en anden synsvirksomhed uden, at Færdselsstyrelsen har vurderet, om den nye kontrol skal foretages under tilsyn af en af Færdselsstyrelsens inspektører. Desuden vil den foreslåede bestemmelse indebære, at der ikke kan ske omregistrering eller lignende, før Færdselsstyrelsen har fjernet den pågældende blokering i de elektroniske systemer. I praksis betyder det, at køretøjsejere, som får blokeret deres køretøj, ikke kan videresælge det.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 11, stk. 2, med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser.

Det foreslås i § 23, *stk. 3*, at såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at kontrollen af køretøjet ikke opfylder relevante krav udstedt efter denne lov, færdselsloven eller forskrifter udstedt i medfør af disse love, kan Færdselsstyrelsen stille resultatet af synsvirksomhedens kontrol af køretøjet i bero. Berostillelsen ophæves, når kontrollen af køretøjet er blevet foretaget forskriftsmæssigt.

Med bestemmelsen foreslås det, at Færdselsstyrelsen, som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder, kan stille resultatet af kontrollen af et køretøj i bero ved at blokere køretøjet i relevante elektroniske databaser, herunder eSyn og DMR, såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at kontrollen ikke er foretaget forskriftsmæssigt. En blokering i DMR vil samtidig medføre, at køretøjets registreringsforhold ikke kan ændres, før Færdselsstyrelsen fjerner blokeringen.

Det vil betyde, at såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at et køretøj, som endnu ikke er registreret, uberettiget er godkendt efter kontrol i en synsvirksomhed, kan styrelsen stille resultatet af virksomhedens kontrol i bero, så køretøjet ikke kan registreres og tages i brug, førend køretøjet på ny er

godkendt efter kontrol. I disse tilfælde vil Færdselsstyrelsen kunne blive kontaktet af enten Motorstyrelsen eller en nummerpladeoperatør, som oplever, at køretøjet ikke kan registreres. Færdselsstyrelsen vil herefter kunne oplyse ejeren af køretøjet om, hvilke forhold der bevirker, at køretøjet er blokeret og derfor ikke kan registreres. Styrelsen fjerner blokeringen, når styrelsen modtager oplysning om, at køretøjet på ny er godkendt efter kontrol.

I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen konstaterer, at køretøjet uretmæssigt er godkendt og registreret efter kontrol, og styrelsen blokerer køretøjet, vil det betyde, at der ikke kan foretages ændringer i køretøjets registreringsforhold, førend køretøjet er fremstillet til fornyet kontrol. Såfremt køretøjet ikke kan godkendes ved fornyet kontrol, og godkendelsen af køretøjet derfor inddrages, vil køretøjet forblive blokeret, så det ikke uberettiget kan registreres på et senere tidspunkt. Inddragelsen af godkendelsen vil indebære, at køretøjet ikke må anvendes på vejnettet. Når godkendelsen inddrages på et registreret køretøj, anmodes Motorstyrelsen derfor om at inddrage køretøjets nummerplader.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 11, stk. 3.

Det foreslås i § 23, *stk. 4*, at Færdselsstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder indtil 4 uger efter, at et erhvervskøretøj er blevet fremstillet i en synsvirksomhed, mod behørig legitimation og uden retskendelse kan foranstalte uanmeldt tilsyn med køretøjet på arealer, som køretøjsbrugeren, køretøjsejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at Færdselsstyrelsen som led i deres tilsyn med synsvirksomhederne kan foretage uanmeldt tilsynsbesøg på en firmaadresse, hvor der er registreret køretøjer, som inden for de seneste 4 uger er blevet fremstillet i en synsvirksomhed. Ved erhvervskøretøjer forstås køretøjer, der anvendes som led i erhvervsmæssig aktivitet. Det vil særligt være relevant for tunge erhvervskøretøjer som lastbiler og busser, men bestemmelsen vil også omfatte andre erhvervskøretøjer, f.eks. varebiler og taxier. Der vil typisk være tale om en virksomheds forretningsadresse, men adgangen omfatter også andre arealer, som køretøjets ejer eller bruger råder over, f.eks. en virksomheds filialadresser, lejede parkeringsarealer m.v. 4-ugers-fristen er sammenfaldende med den gældende klagefrist over et



resultat af kontrollen. En afgrænsning af perioden til 4 uger vurderes hensigtsmæssig, idet det ved længere perioder vil blive stadig vanskeligere ved et tilsyn at fastslå, hvilke fejl og mangler det pågældende køretøj var behæftet med ved kontrollen.

Adgangen til en virksomheds arealer vil alene give Færdselsstyrelsen mulighed for at foretage tilsyn af et erhvervskøretøj som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder. Tilsynene vil blive foretaget i overensstemmelse med lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter. Efterforskning af om virksomhedens ejer har begået et strafbart forhold, f.eks. montering af ulovligt udstyr på et køretøj, foretages af politiet efter retsplejelovens regler om strafferetspleje og falder således uden for bestemmelsens anvendelsesområde.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 11, stk. 4.

### *Til § 24*

Det følger af synslovens § 15, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at tilladelsesindehavere skal betale et gebyr pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten. Gebyret skal dække udgifterne til Færdselsstyrelsens syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer og motorcykler ved vejsiden og af erhvervskøretøjer, der befinder sig på et areal, som køretøjsbrugeren, køretøjsejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende. Det følger af synslovens § 15, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrets størrelse, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykkerskrivelser.

Synsgebyret er omkostnings- og formålsbestemt og kan anvendes til udgifterne til tilsyn på markedet, udarbejdelse af uddannelsesplaner, vejledning til virksomheder samt behandling af klager over syns- og omsynsvirksomheder. Derudover kan gebyret anvendes til målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed, f.eks. gennem en øget indsats af syn ved vejsiden.

Gebyret er i dag fastsat til 16 kr., jf. bekendtgørelse nr. 557 af 28. maj 2024 om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område.

Synsgebyret betales i dag af synsvirksomhederne, som opkræves pr. syn, de gennemfører. Dette skyldes, at gebyret dækker over Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne og deres udstedelse af tilladelser hertil, samt løbende administration hermed.

Det foreslås i § 24, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at den, der fremstiller et køretøj i en synsvirksomhed, skal betale et gebyr for Færdselsstyrelsens udgifter forbundet med administration af og tilsyn med periodiske syn, nationale individuelle godkendelser, registreringssyn, samt øvrige kontroller fastsat i medfør af denne lov og omsyn.

Det betyder, at gebyret flyttes fra at blive opkrævet af synsvirksomhederne til den, der fremstiller køretøjet på et synssted. Oprindeligt var gebyret alene tiltænkt til dækning af Færdselsstyrelsens opgave med at føre tilsyn med synsvirksomhederne, hvorfor virksomhederne var retssubjekt for gebyret. Men der er i stigende grad behov for, at gebyret kan finansiere øvrige nødvendige tiltag for at sikre en effektiv administration af periodiske syn, nationale individuelle godkendelser m.v. samt tilsyn hermed, som ikke i alle tilfælde har direkte tilknytning specifikt til Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne. Det foreslås derfor, at fremstiller af køretøjet bliver retssubjektet for gebyropkrævningen i stedet, fordi al aktivitet efter synsloven og forskrifter udstedt i medfør heraf har direkte tilknytning til godkendelse og kontrol af køretøjerne.

Det vil i praksis blive administreret således, at gebyret opkræves gennem synsvirksomhederne på samme måde, som det er tilfældet i dag. Der henvises til bemærkningerne til det foreslåede § 24, stk. 2.

De gebyrer, der opkræves, vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med styrelsens tilsyn af synsvirksomhederne, udarbejdelse af uddannelsesplaner, udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelse til at drive synsvirksomhed, og godkendelse af uddannelsessteder, vejledning til virksomheder, samt behandling af klager over synsvirksomheder. Derudover kan gebyret anvendes til kontrolforanstaltninger, herunder vejsidesyn og andre målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed og som har en naturlig tilknytning til nationale køretøjsgodkendelser, synsområdet samt øvrige opgaver fastsat i medfør af denne lov. Disse omfatter administration, drift og udvikling af det samlede område, herunder eksempelvis vedligehold og opdatering af systemunderstøttelsen, vedligehold og opdatering af det juridiske grundlag m.v.

Det foreslås i § 24, stk. 2, at gebyret, jf. det foreslåede stk. 1, opkræves af synsvirksomhederne.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at køretøjsejeren skal betale gebyret efter den foreslåede § 24, stk. 1, til synsvirksomheden i forbindelse med den relevante opgave, som synsvirksomheden udfører for køretøjsejeren. Færdselsstyrelsen indkræver herefter beløbet gennem synsvirksomhederne. Med den foreslåede bestemmelse sikres det, at gebyret ikke skal indkræves ved hver individuel køretøjsejer, men at Færdselsstyrelsen kan rette opkrævningen mod synsvirksomhederne, som ser køretøjerne på synstederne, og som i forvejen opkræver betaling for selve kontrollen. Det vil sige, at gebyret i praksis opkræves som led i den betaling, som synsvirksomhederne i forvejen forestår.

Det foreslås i § 24, stk. 3, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om gebyrets størrelse, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykkerskrivelser.

Der vil med hjemmel i denne bestemmelse blive fastsat regler om gebyrets betaling og opkrævning samt regler om betaling af rykkerskrivelser. Reglerne vil blive udmøntet i bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet, og vil i det væsentlige videreføre de regler, der i dag er fastsat i forhold til betaling og opkrævning for gebyret, dog med den justering, at retssubjektet for betalingen bliver køretøjsejeren.

### *Til § 25*

Det følger af synslovens § 15 a, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Bestemmelsen er udmøntet i § 9 i bekendtgørelse nr. 557 af 28. maj 2024 om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område, hvoraf det fremgår, at der betales et gebyr til Færdselsstyrelsen ved behandling af ansøgninger om godkendelse af motorkøretøjer, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske

enheder, jf. bekendtgørelsens § 9, stk. 1, nr. 1 og 2. Timesatsen for behandling af ansøgningerne er 550 kr., jf. bekendtgørelsens § 9, stk. 2.

Det foreslås i § 25, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer og påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Forordning 2018/858 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 omtales ikke i forordningen. I forordning 168/2013 om to- eller trehjulede køretøjer og forordning 167/2013 om landbrugs- og skovbrugskøretøjer er muligheden for fastsættelse af gebyr ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer f.eks. for behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

De gebyrer, der vil blive opkrævet efter den foreslåede bestemmelse, vil dække Færdselsstyrelsens eventuelle omkostninger i forbindelse med godkendelse af køretøjer efter § 3, stk. 1, nr. 1-4, § 4 og § 5. Det kan f.eks. være behandling af ansøgning, 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.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 15 a.

### *Til § 26*

Det følger af synslovens § 15 b, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester, jf. §§ 1 a-1 c, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Bestemmelsen er udmøntet i § 9, stk. 1, nr. 4, i bekendtgørelse nr. 557 af 28. maj 2024 om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område, hvoraf det fremgår, at der

betales et gebyr til Færdselsstyrelsen ved behandling af ansøgning om udpegelse som teknisk tjeneste. Timesatsen for behandling af ansøgninger er 550 kr., jf. bekendtgørelsens § 9, stk. 2.

Det foreslås i § 26, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester, jf. §§ 35, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Forordning 2018/858 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 omtales ikke i forordningen. I forordning 168/2013 og forordning 167/2013 er muligheden for fastsættelse af gebyrer ikke omtalt. Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer f.eks. for behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

De gebyrer, der vil blive opkrævet efter den foreslåede bestemmelse, vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester og tredjepartsorganer. Det kan f.eks. være behandling af ansøgning, 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. Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte gebyr for behandling af ansøgninger om udpegelse af tekniske tjenester og tredjepartsorganer til prøvning af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, såfremt der er er virksomheder, som anmoder herom.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 15 b.

### *Til § 27*

Det følger af synslovens § 12 a, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan udlevere data fra styrelsens registre mod vederlag med henblik på modtagerens kommercielle udnyttelse af disse data. Det følger af synslovens § 12 a, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte bestemmelser om anvendelse og betaling

## UDKAST

for udleverede data, jf. stk. 1. Færdselsstyrelsen har ikke anvendt bemyndigelsen i § 12 a, stk. 2, til at fastsætte bestemmelse om anvendelse og betaling af udleverede data, hvorfor data i dag udleveres vederlagsfrit efter § 12 a, stk. 1.

Det foreslås i § 27, *stk. 1*, at Færdselsstyrelsen mod vederlag kan udlevere data fra styrelsens registre med henblik på modtagerens kommercielle udnyttelse af disse data.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen kan udlevere data fra styrelsens registre på synsområdet. Det vil være køretøjsteknisk data og kan f.eks. være hyppige fejl på bestemte bilmodeller eller statistiske data vedr. resultatet af kontrollen.

Der er alene tale om videregivelse af data med henblik på virksomheders kommercielle udnyttelse af data. Det vil blive præciseret over for datamodtagere, at kommercielle aktiviteter, der udføres på grundlag af modtagne køretøjstekniske data, er underlagt reglerne i lov om markedsføring.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 a, stk. 1.

Det foreslås i § 27, *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte bestemmelser om anvendelse af og betaling for udleverede data, jf. stk. 1. Det vurderes hensigtsmæssigt, at Færdselsstyrelsen har mulighed for at fastsætte sådanne bestemmelser, uanset at den gældende bemyndigelse endnu ikke er udmøntet, fx hvis der måtte vise sig et behov for data, som påfører styrelsen uforholdsmæssige høje omkostninger til administration af udleveringen.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om anvendelse af og betaling for udleverede data. Færdselsstyrelsen kan med bemyndigelsen fastsætte bestemmelse om anvendelse af og betaling for udleverede data.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 a, stk. 2.

*Til § 28*

Det følger af synslovens § 12 b, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra Færdselsstyrelsen eller synsvirksomheder om forhold, som er omfattet af denne lov eller af regler udstedt i medfør af denne lov, skal foregå digitalt, og at skriftlig dokumentation, der ikke indsendes digitalt, kan afvises. Bestemmelsen er udmøntet i flere bekendtgørelser, således at kommunikation vedrørende forskellige forhold efter bekendtgørelserne skal ske digitalt. Bestemmelsen er udmøntet i § 13, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1266 af 28. august 2020 om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., § 13, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1267 af 28. august 2020 om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v., § 19, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1268 af 28. august 2020 om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger, § 16, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1269 af 28. august 2020 om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil m.v., § 22, stk. 2, i synsvirksomhedsbekendtgørelsen og § 20, stk. 2, i omsynsbekendtgørelsen.

Det følger af synslovens § 12 b, 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. Bestemmelsen er udmøntet i flere bekendtgørelser, hvorefter ansøgninger til Færdselsstyrelsen på lovens område skal sendes via Virk.dk. Bestemmelsen er udmøntet i § 13, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1266 af 28. august 2020 om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., § 13, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1267 af 28. august 2020 om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v., § 19, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1268 af 28. august 2020 om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger, § 16, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1269 af 28. august 2020 om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil m.v., § 3, stk. 1, i synsvirksomhedsbekendtgørelsen og § 3, stk. 1, i omsynsbekendtgørelsen.

Det følger af synslovens § 12 b, stk. 3, at en digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.

Det foreslås i § 28, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra Færdselsstyrelsen eller synsvirksomheder om forhold, som er omfattet af denne lov eller af regler udstedt i medfør af denne lov, skal foregå digitalt, og at skriftlig dokumentation, der ikke indsendes digitalt, kan afvises.

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. afgørelser, anmodninger om oplysninger samt opkrævning af gebyrer. Bemyndigelsen tænkes blandt andet anvendt til ved bekendtgørelse 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.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 b, stk. 1.

Det foreslås i § 28, *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen 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 det foreslåede stk. 2, at der ved bekendtgørelse som udgangspunkt stilles krav om, at virksomheder og fysiske personer skal anvende Virk.dk ved indsendelse af ansøgninger om eksempelvis godkendelse af et køretøj eller udpegelse som teknisk tjeneste. Sammen med selve ansøgningen skal en virksomhed eller fysisk person indsende dokumentation.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 b, stk. 2.

Det foreslås i § 28, *stk. 3*, at en digital meddelelse, der sendes med digital kommunikation, anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for modtageren.

Med den foreslåede bestemmelse vil en meddelelse anses for at være tilgængelig for modtageren fra det tidspunkt, hvor modtageren har mulighed for at gøre sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det er således uden betydning, om eller hvornår modtageren 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 eller synsvirksomheden på det tidspunkt, hvor meddelelsen kan behandles. 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, herunder 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 rimelig tid efter, at forhindringen er ophørt.

Bestemmelsen vil gælde både for meddelelser, som frivilligt sendes digitalt, og for meddelelser, som er obligatoriske at sende digitalt.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 b, stk. 3 med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser.

### *Til § 29*

Det følger af synslovens § 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. Bestemmelsen er udmøntet i flere bekendtgørelser, jf. § 15, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1266 af 28. august 2020 om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., § 15, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1267 af 28. august 2020 om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v., § 21, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1268 af 28. august 2020 om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger, § 18, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1269 af 28. august 2020 om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil m.v., § 44, stk. 1, i synsvirksomhedsbekendtgørelsen og § 35, stk. 1, i omsynsbekendtgørelsen.

Det følger af synslovens § 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. Bestemmelsen er udmøntet i flere bekendtgørelser. Det følger af § 15, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1266 af 28. august 2020 om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., § 15, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1267 af 28. august 2020 om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v. og § 18, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1269 af 28. august 2020 om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil m.v., at FN-regulativer, som er omfattet af bekendtgørelserne, kan findes på hjemmesiden for FN's Økonomiske Kommission for Europa (UNECE). Det følger af § 21, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1268 af 28. august 2020 om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger, at standarderne, der henvises til i bekendtgørelsen, kan købes ved Dansk Standard. Det følger

af § 44, stk. 3, i synsvirksomhedsbekendtgørelsen og § 35, stk. 3, i omsynsbekendtgørelsen, at standarderne, der henvises til i bekendtgørelserne, kan gennemses i Færdselsstyrelsen eller købes ved Dansk Standard.

Det følger af synslovens § 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. Bestemmelsen er udmøntet i flere bekendtgørelser, jf. § 15, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1266 af 28. august 2020 om godkendelse af nye landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., § 15, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1267 af 28. august 2020 om godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer m.v., § 21, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1268 af 28. august 2020 om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger, § 18, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1269 af 28. august 2020 om godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil m.v., § 44, stk. 2, i synsvirksomhedsbekendtgørelsen og § 35, stk. 2, i omsynsbekendtgørelsen.

Det foreslås i § 29, *stk. 1*, at Færdselsstyrelsen 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 administrative 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, og som systemmæssigt kan være vanskelige at håndtere i forhold til at indlæse og offentliggøre på Lovtidende.dk.

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.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 c, stk. 1.

## UDKAST

Det foreslås i § 29, stk. 2, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. det foreslåede stk. 1, kan opnås.

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).

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 c, stk. 2.

Det foreslås i § 29, stk. 3, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. det foreslåede stk. 1, skal være gældende, selv om de ikke foreligger på dansk.

I henhold hertil bemyndiges Færdselsstyrelsen 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.

Den foreslåede 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 engelsksprogede faggrupper, for hvem det er en forudsætning at anvende standarder og regulativer, som er udarbejdet på engelsk. De pågældende 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.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 c, stk. 3.

### *Til § 30*

Det følger af synslovens § 12 d, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester. Bemyndigelsen er ikke udmøntet endnu, idet der ikke er udpeget tekniske tjenester.

## UDKAST

Det foreslås i § 30, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester.

Det forventes, at Færdselsstyrelsen vil offentliggøre en liste på styrelsens hjemmeside, når en virksomhed udpeges som teknisk tjeneste. Det forventes endvidere, at listen vil indeholde nærmere oplysninger om de tekniske tjenesters arbejdsområde og akkrediteringsforhold, hvis relevant.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse synslovens § 12 d.

### *Til § 31*

Det følger af synslovens § 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. Bemyndigelsen er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 11, stk. 6, og § 20 i omsynsbekendtgørelsen, hvori der er fastsat krav til synsvirksomhedernes og omsynsvirksomhedernes elektroniske kommunikationsudstyr, og krav om at de skal kommunikere med Færdselsstyrelsens kommunikationsudstyr.

Færdselsstyrelsen har idriftsat en dokumentportal, hvor synsvirksomheder og godkendte prøvningsinstanser har adgang til at uploade synsgrundlag, attester m.v., som indgår i et syn.

Det foreslås i § 31, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om, at synsvirksomhederne elektronisk skal indberette dokumenter, som indgår i en teknisk kontrol, til Færdselsstyrelsen via et system anvist af styrelsen, herunder regler om behandlingen af oplysningerne i dokumenterne.

Der fastsættes herefter regler om indberetning og adgang til dokumenter. Det er forsat hensigten, at dokumentportalen skal være en fælles database, hvor synsvirksomheder har adgang til at uploade grundlaget for kontrollen, attester m.v., som indgår i en kontrol. Samtidig har Færdselsstyrelsen adgang til de relevante dokumenter til brug for tilsyn med synsvirksomhedernes arbejde.

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. Det er vurderet at den databehandling, som synsvirksomhederne foretager på vegne af Færdselsstyrelsen i forhold til de indberettede personoplysninger i dokumentportalen, ikke kræver en databehandleraftale.

Med databeskyttelsesforordningen indføres 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.

Bemyndigelsen udmøntes 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 og 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.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12 e.

### *Til § 32*

Det følger af synslovens § 10 a, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af resultater af tilsyn gennemført over for navngivne synsvirksomheder. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om

offentliggørelse af sanktioner fastsat som følge af tilsyn med synsvirksomheder. Klage, herunder over tilsynsresultater, vil ikke have opsættende virkning.

Det følger af synslovens § 10 a, stk. 2, at ministeren kan fastsætte regler om formen for og omfanget af offentliggørelsen, herunder at offentliggørelsen skal ske i elektronisk form i et informationssystem vedrørende tilsynsresultater.

Det følger af synslovens § 10 a, stk. 3, at ministeren kan fastsætte regler om videregivelse af såvel enkeltstående oplysninger som masseoplysninger fra informationssystemet til en ubestemt kreds af modtagere.

Synslovens § 10 a, stk. 1 og 2, er udmøntet i synsvirksomhedsbekendtgørelsen, hvoraf det følger, at Færdselsstyrelsen på styrelsens hjemmeside offentliggør de seneste tilsynsresultater for de godkendte synsvirksomheder, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 37, stk. 1, og at det kun er den pågældende synsvirksomheds navn og adresse, dato for tilsynet og tilsynsresultatet, der offentliggøres, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 37. stk. 2.

Det foreslås i § 32, *stk. 1*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om offentliggørelse af tilsynsresultater gennemført over for navngivne synsvirksomheder efter § 22, stk. 1, og omfang af sanktioner på grundlag af tilsyn, som gennemføres i henhold til synslovgivningen.

Færdselsstyrelsen offentliggør i dag, hvilket tilsynsresultat synsvirksomhederne har fået endelig tildelt i form af deres pointsystem. Den foreslåede bestemmelse vil videreføre denne praksis. Dette er for at sikre, at indehavere af køretøjer og andre interessenter kan se, hvilke resultater de pågældende synsvirksomheder tidligere har modtaget ved Færdselsstyrelsen tilsyn, og om der er tildelt virksomheden sanktioner. Herved opnås øget gennemsigtighed på synsområdet for forbrugerne, hvilket kan virke som incitament for synsvirksomhederne til at højne kvaliteten.

Den foreslåede bestemmelse vil være en delvis videreførelse af synslovens § 10 a, stk. 1 og stk. 2, men med den justering, at synslovens § 10 a, stk. 1, 3. pkt., ikke videreføres. Det følger af § 10 a, stk. 1, 3. pkt. at, klage, herunder over tilsynsresultater, ikke har opsættende virkning. Det foreslås med lovforslagets § 37, stk. 1, at de afgørelser, som Færdselsstyrelsen træffer efter denne lov eller efter administrative forskrifter udstedt i medfør af

denne lov, ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed. Det er derfor ikke retvisende, at der indføres en bestemmelse om, at klage ikke har opsættende virkning, idet klageadgangen er afskåret. Afskæring af klageadgangen vil være en videreførelse af gældende ret. Der henvises til de specielle bemærkninger til den foreslåede § 35, stk. 1.

Færdselsstyrelsen har som administrativ myndighed mulighed for at genoverveje et tilsynsresultat, såfremt der er nye forhold i sagen, der efter en fornyet vurdering resulterer i, at tilsynsresultatet ændres. En anmodning om genovervejelse vil ikke medføre, at en eventuel offentliggørelse af tilsynsresultatet fjernes.

Det foreslås i § 32, *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om videregivelse af såvel enkeltstående oplysninger som masseoplysninger fra det informationssystem, som udmøntes efter det foreslåede stk. 2, til en ubestemt kreds af modtagere.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 10 a, stk. 3.

### *Til § 33*

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

Det følger af synslovens § 4, stk. 4, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger og anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om forhold, der vedrører synsområdet.

Det foreslås i § 33, *stk. 1*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anvendelse af Den Europæiske Unions forordninger, gennemførelse af Unionens direktiver og beslutninger og anvendelse af Unionens aftaler med andre lande om godkendelse af køretøjer m.v., herunder køretøjstekniske krav, samt om forhold, der vedrører synsområdet.



Godkendelse af køretøjer m.v., herunder køretøjstekniske krav og synsområdet, er i stort omfang reguleret EU-retligt, blandt andet ved typegodkendelsesforordningerne, periodesynsdirektivet og vejsidesynsdirektivet. Bestemmelsens formål vil være at sikre, at Færdselsstyrelsen har den fornødne bemyndigelse til at implementere relevante EU-retsakter, som forpligter medlemsstaterne på godkendelsesområdet og synsområdet, når der er tale om forhold af rent teknisk karakter eller som følge af direkte forpligtelser for medlemsstaterne.

Bestemmelsen vil være en videreførelse og sammenskrivning af synslovens § 1 d og § 4, stk. 4, hvorefter bemyndigelsen omfatter både køretøjstekniske forhold og synsområdet, ligesom bemyndigelsen samles hos Færdselsstyrelsen i stedet for både i styrelsen og ved transportministeren.

Det foreslås i § 33, *stk.* 2, at transportministeren kan fastsætte regler om, at periodisk syn af dansk indregistrerede køretøjer foretaget i andre EU-medlemsstater kan anerkendes i Danmark.

Den foreslåede bestemmelse er en ny bestemmelse, som giver transportministeren mulighed for at fastsætte regler om, at danske køretøjsejere kan få anerkendt et periodisk syn foretaget i andre EU-medlemsstater.

Bestemmelsen er begrænset til de køretøjer som er omfattet af periodesynsdirektivets anvendelsesområde, da de bliver kontrolleret i overensstemmelse med mindstekrav fastsat efter direktivet.

Bestemmelsen vil i første omgang blive anvendt til at fastsætte regler om, at periodiske syn af påhængskøretøjer til tunge erhvervskøretøjer foretaget i øvrige EU-medlemsstater på de vilkår, der følger af medlemsstaten, anerkendes i Danmark, men er ikke begrænset hertil. Det gælder uanset, om påhængskøretøjet ved det periodiske syn er blevet pålagt strengere eller lempeligere krav end i Danmark. Det er forventningen, at der efter bestemmelsen vil fastsættes regler om, at et udenlandsk periodisk syn indberettes via en dansk synsvirksomhed. Det vil være køretøjsejeren som har ansvaret for at indhente relevant dokumentation for, at det periodiske syn er foretaget, og at dokumentationen er indberettet inden den danske frist for periodisk syn udløber. Såfremt fristen for periodisk syn ikke overholdes, iværksættes den normale procedure med sanktioner overfor køretøjsejeren eller brugeren.

Det foreslås, at synsvirksomhederne ikke forpligtes til at tilbyde muligheden for at indberette udenlandske periodiske syn, og at det derfor er en mulighed, som de kan tilvælge i forbindelse med at drive synsvirksomhed.

### *Til § 34*

Det følger af synslovens § 4, stk. 5, at forsvarsministeren fastsætter regler om kontrol af forsvarets køretøjer. Bestemmelsen indebærer, at forsvarets køretøjer er undtaget fra synslovens krav om godkendelse af køretøjer.

De nærmere regler om forsvarets køretøjer er fastsat i bekendtgørelse nr. 309 af 9. august 1960 om forsvarets, civilforsvarets og brandvæsernes køretøjer med senere ændringer. Der stilles efter disse regler ikke krav om periodesyn eller anden kontrol af forsvarets køretøjer.

Det foreslås i § 34, stk. 1, at forsvarsministeren efter forhandling med transportministeren fastsætter regler om kontrol af forsvarets køretøjer.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at forsvarets køretøjer er undtaget den foreslåede lovs krav om godkendelse af køretøjer og krav om periodisk syn, men at forsvarsministeren, efter forhandling med transportministeren, kan fastsætte regler om kontrol af forsvarets køretøjer, hvor det findes relevant. Den foreslåede bestemmelse vil være en delvis implementering af periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, hvoraf det følger, at medlemsstaterne kan undtage køretøjer, der anvendes af de væbnede styrker, fra krav om periodisk syn.

Regler om krav til kontrol af køretøjer vil i stort omfang være af teknisk karakter, hvor der eksempelvis stilles krav til, hvilke komponenter af køretøjet der skal kontrolleres, og hvordan kontrollen skal foretages. Regler om periodisk syn af køretøjer vedrører Transportministeriets ressort og administreres i dag i Færdselsstyrelsen, som har den faglige tekniske viden og kompetence. Forsvarsministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om kontrol af forsvarets køretøjer bør derfor ske i forhandling med transportministeren.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 4, stk. 5, med den justering, at reglerne fastsættes efter forhandling med transportministeren.

Det foreslås i § 34, stk. 2, at forsvarsministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse og kontrol af køretøjer tilhørende de amerikanske styrker, medlemmer af de amerikanske styrker og deres pårørende samt amerikanske leverandører.

Der findes ikke i dag særregler for godkendelse og kontrol af køretøjer tilhørende udenlandske styrker, medlemmer af udenlandske styrker og deres pårørende samt udenlandske leverandører. Det betyder, at køretøjer, som indføres i Danmark af disse, er omfattet af synslovens almindelige krav om godkendelse af køretøjer og krav til periodisk syn på samme måde som øvrige køretøjer i Danmark, såfremt de indregistreres i DMR.

Der blev den 21. december 2023 indgået aftale om forsvarssamarbejde mellem regeringen i Danmark og regeringen i Amerikas Forenede Stater (forsvarssamarbejdsaftalen). Den foreslåede bestemmelse gennemfører forsvarssamarbejdsaftalens artikel 9 om motorkøretøjer, som nødvendiggør tilvejebringelsen af en særlig administration af køretøjer tilhørende de amerikanske styrker, medlemmer af de amerikanske styrker og deres pårørende samt amerikanske leverandører.

Det følger således af Forsvarssamarbejdsaftalens artikel 9, stk. 1, at de danske myndigheder skal respektere gyldig registrering, inspektion og tilladelser, som er foretaget eller udstedt af amerikanske militære myndigheder og civile myndigheder i USA for motorkøretøjer og påhængskøretøjer tilhørende de amerikanske styrker, amerikanske leverandører og pårørende.

De amerikanske militære myndigheder skal træffe passende sikkerhedsforanstaltninger med hensyn til officielle motorkøretøjer og påhængsvogne, som de har registreret og udstedt tilladelser for, eller som benyttes af de amerikanske styrker på dansk territorium, jf. forsvarssamarbejdsaftalens artikel 9, stk. 2.

Medlemmer af de amerikanske styrker, amerikanske leverandører og pårørende er forpligtet til at sørge for, at deres privatejede motorkøretøjer og påhængsvogne, der anvendes til private formål, er sikre. I den forbindelse skal sådanne køretøjer, som er registreret i Danmark, undergå periodiske syn, jf. forsvarssamarbejdsaftalens artikel 9, stk. 5.

Forsvarssamarbejdsaftalens artikel 9, stk. 6, fastsætter, at den nærmere ordning for kontrol og godkendelse af køretøjer tilhørende de amerikanske

styrker, medlemmer af de amerikanske styrker og deres pårørende samt amerikanske leverandører vil blive aftalt mellem danske og amerikanske myndigheder.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at forsvarsministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse og kontrol af køretøjer tilhørende de amerikanske styrker, medlemmer af de amerikanske styrker og deres pårørende samt amerikanske leverandører. Der vil i den forbindelse kunne fastsættes fornødne fravigelser og lempelser af regler herom, f.eks. at køretøjer tilhørende den nævnte persongruppe undtages fra synslovens almindelige krav om godkendelse og periodisk syn.

Den foreslåede bestemmelse omfatter både militære køretøjer og private køretøjer, som indbringes i Danmark på baggrund af forsvarssamarbejdsaftalen.

### *Til § 35*

Det følger af synslovens § 12, 2. pkt., at de afgørelser, som træffes efter synsloven eller regler udstedt i medfør af loven, ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Det foreslås i § 35, *stk. 1*, at afgørelser, som træffes efter denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at Færdselsstyrelsens afgørelser efter synsloven eller regler udstedt i medfør heraf ikke kan påklages. Færdselsstyrelsen vil som forvaltningsmyndighed dog være omfattet af sædvanlige forpligtelser til at genoptage og evt. omgøre egne afgørelser, hvis der er grundlag herfor. Endvidere kan styrelsens afgørelser altid indbringes for domstolene, jf. grundlovens § 63, ligesom sager kan indbringes for Folketingets Ombudsmand.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 12, 2. pkt., med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser.

Det foreslås i § 35, stk. 2, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Transportministeren vil efter den foreslåede bestemmelse kunne delegere sin kompetencer i medfør af denne lov og til at udstede forskrifter udstedt i medfør heraf. Det forventes, at ministeren vil delegere sine beføjelser i denne lov til Færdselsstyrelsen, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, fordi de vil have for fornødne kompetencer.

### *Til § 36*

Det følger af synslovens § 13, stk. 1, at med bøde straffes den registrerede ejer eller bruger af et køretøj, der ikke fremstiller køretøjet til syn efter indkaldelse, jf. § 3, stk. 1, og den registrerede ejer eller bruger, der ikke efterkommer et påbud efter § 3, stk. 3.

Det følger af synslovens § 13, stk. 2, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der uden tilladelse til syn eller omsyn foregiver at have en sådan tilladelse, jf. § 5, stk. 1.

Det følger af synslovens § 13, stk. 3, at med bøde straffes en fører af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 a, stk. 1, eller § 11 b, stk. 1.

Det følger af synslovens § 13, stk. 4, at der i regler om godkendelse og syn, der udstedes i medfør af denne lov, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af disse regler.

Det følger af synslovens § 13, stk. 5, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det følger af synslovens § 13, stk. 6, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af følgende forordninger:

- 1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning 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 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

- 3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer.

Det foreslås i § 36, *stk. 1*, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der overtræder § 13, *stk. 1*, § 18 og § 21.

Bestemmelsen vil indebære, at den, der uden tilladelse fra Færdselsstyrelsen har foretaget kontrol af køretøjer, straffes med bøde, jf. den foreslåede § 13, *stk. 1*, og at den, der uden tilladelse, har betegnet sig som synsvirksomhed eller på anden måde har foretaget noget, der er egnet til at give indtryk af, at en sådan tilladelse haves, straffes med bøde, jf. den foreslåede § 21. Henvisningen til højere straf efter anden lovgivning skyldes, at personer, der udfører kontrol uden tilladelse, ofte ligeledes vil kunne straffes for bedrageri m.v. Den foreslåede bestemmelse vil desuden indebære at overtrædelse af den foreslåede § 18 straffes med bøde.

Det foreslås i § 36, *stk. 2*, at med bøde straffes den registrerede ejer eller bruger af et køretøj, der ikke fremstiller køretøjet til periodisk syn, jf. § 10, *stk. 1*, og den registrerede ejer eller bruger, der ikke efterkommer et påbud efter § 10, *stk. 2*.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13, *stk. 1*.

Det foreslås i § 36, *stk. 3*, at med bøde straffes en fører af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11, *stk. 1*.

Formålet med bestemmelsen er at sikre en effektiv kontrol af erhvervskøretøjer og motorcykler ved vejsiden. Det er vurderet nødvendigt at indføre en reaktionsmulighed over for førere, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisning om at standse, og derved lade erhvervskøretøjet eller motorcyklen kontrollere. Bestemmelsen har til formål at understøtte, at Færdselsstyrelsen uden politiets tilstedeværelse effektivt kan gennemføre vejsidesyn, ligesom bestemmelsen har til formål at sikre, at kontrolmyndigheders anvisninger følges i Danmark.

Til forskel fra den hjemmel, som politiet efter færdselslovens § 77 har til, om fornødent ved tvang, at standse køretøjer, indebærer den foreslåede bestemmelse ikke, at Færdselsstyrelsen har beføjelser til at tvinge erhvervskøretøjer eller motorcykler til standsning. Færdselsstyrelsen har alene

hjemmel til ved tydelig afmærkning af egne kontroll køretøjer, kontrolmedarbejdere samt kontrolstedet at anvise erhvervskøretøjer eller motorcykler til et kontrolsted. Den tydelige afmærkning skal sikre, at førerne ikke er i tvivl om, at den gennemførte kontrol er et vejsidesyn.

I praksis vil Færdselsstyrelsen anmelde føreren til politiet, hvis det konstateres, at et erhvervskøretøj eller en motorcykel kører videre, selv om Færdselsstyrelsens medarbejder har givet anvisninger til føreren. Ejeren af et køretøj, herunder motorcykler, der er indregistreret i Danmark, er efter færdselslovens § 65, stk. 1, forpligtet til at oplyse politiet om, hvem der har ført køretøjet, herunder motorcyklen, hvis politiet anmoder herom. Det er således i forhold til danske erhvervskøretøjer og motorcykler, uanset at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til, hvem der fører køretøjet eller motorcyklen, muligt for politiet at indhente oplysninger herom med henblik på at finde frem til den fører, som skal straffes med bøde.

I forhold til udenlandske køretøjer skal politi og anklagemyndighed, på samme måde som f.eks. ved fartoverskridelser, der konstateres ved fartkameraer, på baggrund af Færdselsstyrelsens anmeldelse igangsætte en efterforskning i samspil med relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor motorcyklen er indregistreret med henblik på at finde frem til, hvem der har ført køretøjet eller motorcyklen.

Det foreslås, at bødeniveauet fastsættes til 1.500 kr., hvis Færdselsstyrelsens anvisninger ikke følges, hvilket svarer til bødeniveauet for manglende efterkommelse af politiets anvisninger, jf. færdselslovens § 4, stk. 2. Det vurderes, at overtrædelsestypen er sammenlignelig.

Det foreslås i § 36, stk. 4, at der for overtrædelse af forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde.

Bestemmelsen vil indebære, at der kan pålægges bødestraf for overtrædelse af regler udstedt i medfør af denne lov.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13, stk. 4, med sproglige justeringer, som ikke vil have indholdsmæssige konsekvenser.

Det foreslås i § 36, stk. 5, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Bestemmelsen vil indebære, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar. Det kan i praksis fx være synsvirksomheder.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13, stk. 5.

Det foreslås i § 36, stk. 6, nr. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markeds-  
overvågning 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 op-  
hævelse af direktiv 2007/46/EF.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der ved bekendtgørelse 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 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 gentagne overtrædelser af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13, stk. 6, nr. 1.

Det foreslås i § 36, stk. 6, 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 ved bekendtgørelse 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 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.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13, stk. 6, nr. 2.

Det foreslås i § 36, *stk. 6, 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 skovbrugskøretøjer.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der ved bekendtgørelse fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der eksempelvis kan straffes med bøde, hvis fabrikanten ikke sikrer, at køretøjer fremstilles og samles på en sådan måde, at der er mindst mulig risiko for, at personer i eller omkring køretøjet kan komme til skade, 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 vurdering af overtrædelsens grovhed vil det have betydning, om

## UDKAST

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.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13, stk. 6, nr. 3.

### *Til § 37*

Det følger af synslovens § 13 a, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 13, stk. 1, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig og rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Det følger af synslovens § 13 a, stk. 2, at retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

Det følger af synslovens § 13 a, stk. 3, at videre forfølgning bortfalder, såfremt bøden vedtages.

Det foreslås i § 37, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 36, stk. 2, kan Færdselsstyrelsen i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig og rede til inden en nærmere angiven frist at betale en bøde som angivet i bødeforelægget.

Bestemmelsen vil give Færdselsstyrelsen mulighed for at udstede administrative bødeforelæg, hvis et køretøj ikke rettidigt fremstilles til periodisk syn efter den foreslåede § 10, stk. 1. Det foreslås, at det administrative bødeforelæg i denne situation skal ligge på 500 kr.

Bestemmelsen vil endvidere give Færdselsstyrelsen mulighed for at udstede administrative bødeforelæg, hvis køretøjsejeren eller -brugeren ikke har efterkommet et påbud om at aflevere køretøjets nummerplader til Motorstyrelsen efter den foreslåede § 10, stk. 2. Det foreslås, at det administrative bødeforelæg i denne situation skal ligge på 2.000 kr. ligesom i dag.

## UDKAST

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13 a, stk. 1.

Det foreslås i § 37, *stk. 2*, at retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

Bestemmelsen indebærer, at retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende finder anvendelse på bødeforelæg.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13 a, stk. 2.

Det foreslås i § 37, *stk. 3*, at videre forfølgning bortfalder, hvis bøden vedtages.

Bestemmelsen vil indebære, at Færdselsstyrelsen ikke foretager videre forfølgning ved at lade sagen behandle ved domstolene, såfremt køretøjsejeren betaler bødeforelægget. Der kan fortsat ske videre forfølgning i forhold til en eventuel nummerpladeinddragelse, såfremt køretøjet ikke fremstilles til periodisk syn og godkendes.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af synslovens § 13 a, stk. 3.

### *Til § 38*

Det foreslås med § 38, *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2025, jf. dog stk. 3.

Det foreslås med § 38, *stk. 2*, at lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 288 af 2. marts 2023 ophæves, jf. dog stk. 3.

Det foreslås med § 38, *stk. 3*, at regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 288 af 2. marts 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

Det foreslås med § 38, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte overgangsregler for sager om godkendelse af nye nationale individuelle motor-køretøjer, ansøgninger om tilladelse til at drive synsvirksomhed samt administrative bødeforlæg udstedt i medfør af § 37, jf. § 36, stk. 2.

Det vurderes, at der kan være et behov for overgangsregler i forbindelse med overgang til den nye lovgivning, således at erhvervslivet og borgerne får mulighed for at tilpasse sig de nye regler, og at igangværende sager i medfør af synsloven behandles efter de regler, hvor sagerne blev igangsat og muligheder på det køretøjstekniske område.

Det vurderes, at der vil være behov for at fastsætte en overgangsordning i forhold til national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer eller påhængskøretøjer, jf. lovforslagets § 3, stk. 1, nr. 5, eftersom at den foreslåede ordning kræver IT-udvikling for at kunne understøtte udstedelsen af godkendelsesattester, og erhvervslivet skal gives mulighed for at tilpasse sig ordningen. Det er hensigten, at bemyndigelsen udmøntes ved bekendtgørelse, hvorefter gældende regler om godkendelse af et bestemt nyt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil videreføres i en overgangsperiode af hensyn til branchens muligheder for at indrette deres forretning efter den kommende godkendelsesproces.

For nærværende er det forventningen, at overgangsperioden vil udløbe 31. december 2025. Herefter er det hensigten, at et nyt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, eksempelvis opbygning af en lastbil, godkendes i henhold til godkendelsesprocessen som foreslået med dette lovforslag.

Der vil herudover være behov for, at fastsætte en overgangsordning for ansøgninger om tilladelse til at drive synsvirksomhed, der ansøger efter de gældende regler, hvorefter der stilles krav om, at de skal have en teknisk ansvarlig person.

Der vil desuden være behov for, at fastsætte en overgangsordning for de administrative bødeforlæg udstedt i medfør af § 37, jf. § 36, stk. 2.

### *Til § 39*

Det foreslås med bestemmelsen, at loven ikke skal finde anvendelse for Færøerne eller Grønland.