

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2024-893360
02-02-2026

Høringsnotat

Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer

Færdselsstyrelsen har den 29. oktober 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 26. november 2025.

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

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Mobility Denmark, Trekantens bilsyn ApS, SMVdanmark, Hjalles Bilsyn, Dansk Bilbrancheråd, DEKRA Bilsyn, Danske Synsvirksomheder, AutoConsult, Dansk Erhverv, DTL - Danske Vognmænd, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Applus Danmark A/S, DKsyn, Dansk Lokalsyn 2024, Bilsynribe.dk ApS, Motorcykel Forhandler Foreningen, Frie Danske Lastbilvognmænd FDL, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark og FDM Test og Bilsyn.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at høringssvar med forslag til ændringer vedrørende andre bekendtgørelser ikke vil blive refereret eller kommenteret nedenfor.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at der er foretaget ændringer i bekendtgørelsen efter offentlig høring. Bl.a. vil bekendtgørelsesudkastets § 23 og § 88, stk. 4, af lovtekniske årsager blive udstedt ved en ændringsbekendtgørelse og fremgår derfor ikke af hovedbekendtgørelsen. Desuden vil bekendtgørelsens § 40 ved ændringsbekendtgørelse blive ophævet som konsekvens af ophævelsen af bestemmelserne om ejer- og brugerskiftesyn. Efter den offentlige høring er §§ 4-6, § 7, stk. 1, § 15 § 33, stk. 1, og § 63, stk. 1, tilføjet straffebestemmelsen i § 86.

1. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv bemærker, at de bakker op om formålet med bekendtgørelsesudkastet, som er at gennemskrive og opdatere reguleringen på bekendtgørelsesniveau med henblik på at skabe større klarhed over den gældende retstilstand i lyset af vedtagelsen af den ændrede synslov fra i sommers. Visse ændringer sker med det formål at sikre overensstemmelse med minimumsbestemmelserne i periodesynsdirektivet, hvilket Dansk Erhverv støtter op om. Det anføres, at der bakkes op om at undtage varebiler og motorcykler godkendt til udlejning uden fører fra periodisk syn.

2. EF-Type godkendelse af køretøjer

Mobility Denmark bemærker, at de antager, at de af deres medlemmer, der stadig har anmeldte EF-typegodkendelser, fortsat kan benytte disse efter bekendtgørelsens ikrafttrædelse. De opfordrer samtidig Færdselsstyrelsen til at sikre, at EF-typegodkendelserne som minimum kan anvendes frem til den obligatoriske overgang til den digitale ansøgningsprocedure til national individuel godkendelse (NIV) jf. NIV-bekendtgørelsen, der ligeledes er i høring med samme j.nr. som denne høring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at anmeldte EF-typegodkendelser ikke har været lovligt at anvende siden 29. oktober 2012, jf. § 14 i bekendtgørelse nr. 819 af 6. juni 2024 om godkendelse og syn af køretøjer, og at bestemmelserne om anmeldte EF-typegodkendelser samt T-godkendelser derfor blot udgår som en konsekvensrettelse. Der etableres ikke en overgangsordning herfor.

3. Forhold vedrørende lille knallert ibrugtaget før 1. juli 2006

DKsyn bemærker herudover i forhold til synsrapport til lille knallert, hvorfor der fastholdes krav om en forældet praksis, der efter deres erfaring sjældent har været efterspurgt, og som antageligt af den årsag reelt forlængst er sat ud af spillet ved fjernelse fra VOSAK, og hvordan man i øvrigt skulle (udover evt. udenlandsk registreringsdokumentation) kunne kontrollere kravet om ibrugtagning før 1. juli 2006 på anden måde end det mulige skøn ved at kontrollere CoC-udstedelsesdato før denne dato samt det nuværende km-tal.

DKsyn bemærker også, at af hensyn til vejkontrol kunne brugeren om ønsket, som alternativ til at kræve medbringelse af en synsrapport fra et i forhold til DMR ukomplet registreringssyn, nøjes med som forpligtelse at medbringe et så gammelt CoC under kørsel, eller benytte den generelt mulige permanente løsning, at få inddateret de relevante data (herunder art, e-godkendelsesnummer og årgangsfastsættelse) i DMR ved et regulært registreringssyn, uden pligt til efterfølgende registrering med nummerplade. Både synsrapport og DMR-data er jo tilgængelige online som alternativ til medbragt papirdokumentation. Den nugældende bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer foreskriver flg., hvor § 10 for visse af knallerterne lempet kravet i § 9 om medbringelse af dokumentation.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen om udstedelse af synsrapport for EF-typegodkendte knallerter, der er ibrugtaget før 1. juli 2006, er en videreførelse af den hidtil

gældende retsstilling. Det antages, at der er tale om et relativt beskedent antal knallerter, der er omfattet af dette krav, hvorfor det ikke anses som særligt byrdefuldt at fastholde.

For så vidt angår henvisningen til den tidligere § 10 om lempelser for knallerter, er bestemmelsen videreført i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse, og finder således stadig anvendelse.

4. Registreringssyn af ukomplette køretøjer

DKsyn bemærker, til høringsudkastets § 13, nr. 14, at de ukomplette køretøjer, der er ændret, vel også skal godkendes ved registreringssyn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ukomplette køretøjer, der er ændret, vil være at betragte som færdiggjorte og dermed være omfattet af nr. 1.

5. Registreringssyn af påhængsvogn og campingvogn

DKsyn bemærker til høringsudkastets § 14, stk. 1 nr. 3 og 5, om registreringssyn af påhængsvogn og campingvogn, hvorfor der ikke inkluderes registreringspligtigt påhængsredskab ved at benytte fællesbetegnelsen "registreringspligtigt påhængskøretøj med andre bremses end påløbsbremses".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen takker for forslaget, men har ikke medtaget det i den endelige bekendtgørelse.

6. Udløbsdato for dataerklæringer

Dksyn bemærker, for så vidt angår høringsudkastets § 25, stk. 5, at udløbsfristen på et år for dataerklæringer alene bør gælde for nye køretøjer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er tale om en videreførelse af gældende ret. I det tilfælde, hvor der er tale om et brugt køretøj, kan muligheden om forlængelse af gyldigheden nævnt i bestemmelsens andet punktum anvendes.

7. Oplysninger om køretøjer i høringsudkastets §§ 26 og 27

Dksyn er for så vidt angår høringsudkastets §§ 26 og 27 fremkommet med nogle generelle bemærkninger om formålet med oplysninger om drivkraft, nyt eller brugt og fremvisning af registreringsattest for køretøjer, der er, eller senest har været, registreret i Danmark.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er tale om en videreførelse af gældende ret.

8. Kontrol af køretøj i forhold til seneste registrering i Danmark

Dksyn bemærker, om høringsudkastets § 31 skal varetage afgiftsmæssige interesser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen har til formål at sikre, at der ikke er sket ændringer på køretøjet siden sidste registrering.

9. Supplerende attester

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark bemærker, at det ville være en fordel, såfremt man har mulighed for at fremvise en digital udgave af attester, som kan ligge på forskellige platforme, så som Dropbox, e-boks, Mit.dk etc. En chauffør kan ved kontrol dermed altid have adgang til en attest online eller offline på en digital enhed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen takker for forslaget men bemærker, at der ikke for nuværende er planer om at udvikle nye IT-løsninger for så vidt angår supplerende attester og koblingsspecifikationer.

10. Dataerklæringer

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark bemærker, at der i høringsudkastets § 25, pkt. 5, også burde nævnes "Teknisk Tjeneste".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at forslaget er taget til efterretning.

11. Registreringssyn af tidligere indregistreret køretøj

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark bemærker, at de har oplevet, at man f.eks. har forsøgt at indregistrere køretøjer, som af en eller anden grund har henstået efter afmelding i længere tid, også nogle år, som herefter ikke kunne indregistreres igen, da dokumentation om ombygninger er blevet destrueret af SKAT før 2015.

SKAD – Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark bemærker endvidere, at der af tidligere registreringsattest udelukkende fremgår teksten "Konstruktivt ændret" og i nogle få tilfælde mere uddybende tekst. Da der før 2017 (der kom for første gang i Danmark regler om ombygning af biler og motorcykler, afsnit 18.05) blev udført mange syn, uden at man ved syn har registreret konstruktive ændringer, dvs. at disse for det meste ikke er blevet noteret ved syn og i nogle tilfælde udelukkende af SKAT Motors lokale kontorer, der af SKAT er herefter i stor stil blevet destrueret, så findes der fortsat en del køretøjer, som ikke overholder regler fra 2017 og frem. Her bør man overveje undtagelsesregler, så disse køretøjer ikke mister deres værdi eller er forbundet med kostbare afprøvninger, der ikke står i relation til køretøjets handelspris.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen takker for forslaget men bemærker, at bestemmelsen er en videreførsel af gældende ret, og at der ikke for nuværende er planer om at etablere en sådan undtagelse.

12. Ekstraordinær kontrol af køretøjer, der ikke er periodesynspligtige

FDM Test og Bilsyn bemærker til høringsudkastets § 67, stk. 2, at når et køretøj er indkaldt til ekstraordinær kontrol, så bør køretøjet gennemgå den samme kontrol som hvis køretøjet blev fremstillet til et registreringssyn iht. § 28 i bekendtgørelsen. Ved flere af kontrollerne foretaget på vejen, hvor man ikke har de samme muligheder for at kontrollere køretøjet, så kan der være fejl

på køretøjet som ikke er konstateret ved vejsidesynet. Når man samtidig har fjernet syn i forbindelse med ejerskifte, så er de to punkter i kombination at gå på kompromis med færdselssikkerheden.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen alene forpligter synsvirksomheden til at udføre kontrollen i overensstemmelse med den indkaldelse, der er udsendt. Kontrollens nærmere indhold er fastlagt af politiet i medfør af lov om syn og godkendelse § 12, stk. 1.

13. Periodisk syn

13.1 Ophævelse af krav om ejer- og brugerskiftesyn for ikke periodesynspligtige køretøjer pr. 1. januar 2027

Trekantens bilsyn ApS bemærker, at trafiksikkerhedsmæssige hensyn bør veje tungere end et minimumsdirektiv. Det anføres, at motorcykler og trailere kan være ude af drift i flere år, uden at der foretages nogen kontrol, og at de, når de derefter handles, kan udgøre en risiko i trafikken, hvis der ikke foretages syn. Det anføres yderligere, at i stedet for at ophæve syn ved ejerskifte, bør det overvejes at indføre periodisk syn for disse køretøjstyper, så de i højere grad omfattes af løbende kontrol.

SMVdanmark bemærker, at der foretages en række ændringer i medfør af EU-lovgivningen, herunder afskaffelse af registreringssyn for ikke periodesynspåkrævede køretøjer. Det finder de positivt, og de ser med stor tilfredshed på Færdselsstyrelsens fokus på at undgå overimplementering. Det anføres, at de overordnet set dog ikke kan bakke op om ændringerne i bekendtgørelsen, da de rammer særligt to typer af køretøjer, nemlig dels trailere/små påhængsvogne og dels motorcykler.

Det anføres, at det i forhold til trailere virker påfaldende, at Færdselsstyrelsen ikke, som periodesynsdirektivet giver adgang til, skærper kravene til syn; især trailere med bremses, da den mekaniske stand på bl.a. bremses m.v. på disse generelt er ringe. Dette har uden tvivl sammenhæng med de manglende syn, som de generelt mener bør være periodiske. Når man så vælger helt at fjerne ejer- og brugerskiftesyn fra disse, så står vi med en betragtelig mængde af køretøjer på vejene, der ikke længere på nogen vis er underlagt en teknisk kontrol, der kan sikre alles trafiksikkerhed.

Det anføres videre, at der er alt for lidt fokus på netop trailere og påhængsvogne under 3.500 kilo, som alt for længe er gået under radaren hos såvel politi som lovgiver: Manglende eller delvis lys, hængende bremses, nedslidte karrosseridele og dæk m.v.; alt sammen noget, der har betydning for vores alle sammen trafiksikkerhed – men der findes desværre ikke en fortegnelse over antallet af ulykker, der er forårsaget af dårligt vedligeholdte trailere. Men vil vi en højere og bedre trafiksikkerhed, så må og skal der arbejdes mod et egentligt periodesyn.

Hjallese Bilsyn bemærker, at de er meget uforstående overfor ophævelse af krav om ejer- og brugerskiftesyn. Det anføres, at det for kort tid siden var på tegnebrættet at indføre periodesyn på trailer, campingvogne, motorcykler. Og M1 og N1 over 10 år hvert år mm. Men dette blev ikke vedtaget og nu foreslår man så at fjerne syn ved ejerskifte på O1, O2 og MC så disse køretøjer kun skal til syn ved op eller nedvejning eller ombygning/konstruktive ændringer efter 1/1 2027.

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at de vil advare mod at afskaffe syn ved ejer- og brugerskifte af især trailere og påhængsvogne under 3.500 kg., det anbefales derimod at skærpe kravene for disse køretøjstyper. Det anføres, at det virker påfaldende, at Færdselsstyrelsen ikke skærper kravene til syn af trailere, særligt trailere med bremses, da den mekaniske stand på bl.a. bremses m.v. generelt, er ringe, når periodesynsmyndigheden giver adgang hertil. Efter Dansk Bilbrancheråds vurdering har dette en sammenhæng med manglende syn. Det anføres herudover, at der er en undring over, at kravet til ejer- og brugerskifte først afskaffes pr. 1. januar 2027, og der opfordres til at se ind i tidligere ikrafttrædelsestidspunkt.

DEKRA Bilsyn bemærker, at de har en stor bekymring i at motorcykler og påhængsvogne O2 ikke længere påtænkes synet i forbindelse med ejerskifte, og mener at alternativet kan være at indføre periodiske syn for disse.

Det anføres, at for motorcykler, er de særligt bekymrede for støj og er bekymret for om der bliver kontrolleret nok motorcykler, når ejerskiftesyn af disse fjernes.

Det anføres for påhængsvogne O2, at statistikken ved vejsidesyn og politiets kontrol vedrørende erhvervskøretøjer, at der er tydeligt behov for kontrol.

Danske Synsvirksomheder bemærker, at det er opfattelsen, at der bør indføres periodesyn i stedet. Det anføres, at ophævelse af ejer- og brugerskiftesyn vil betyde forringelse af færdselssikkerheden, da disse køretøjer kan blive gamle, uden at køretøjerne underkastes en kontrol, hvorfor der vil være flere køretøjer på vejene med fejl på f.eks. bremses, dæk og el. Det anføres videre, at det vil være svækkelse af forbrugerbeskyttelse ved handel med brugte køretøjer, og at det vil betyde betydelig skade på miljøet, da mange motorcykler ændres konstruktivt.

Dansk Erhverv bemærker, at de bakker op om ophævelse af kravene om ejer- og brugerskifte for køretøjer, der ikke er periodesynspligtige. Det anføres, at opretholdelse af ejerskiftesyn vil være en unødvendig og uhensigtsmæssig afvigelse fra EU's minimumsbestemmelser, og at ændringen vil mindske unødigt administration og sikre mere klare og sammenhængende regler for udljningsbranchen.

Applus Danmark A/S bemærker, at for så vidt angår motorcykler, skal Danmark ifølge periodesynsmyndighedens artikel 2, stk. 2, indføre effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger, og at man i Danmark har indført vejsidekontrol af disse i kombination med de gældende regler om syn ved ejer- eller brugerskifte, betyder det, at antallet af vejsidekontroller skal øges betragteligt i 2027 i forhold til i år. Det anføres, at Færdselsstyrelsen derfor i stedet bør fastsætte periodisk syn af motorcykler, eller som minimum beholde de nuværende regler.

Det anføres, at med hensyn til O1 og O2 vil ophævelse af kravet om syn ved ejer- eller brugerskifte for særligt påhængsvogne O2 ikke give mening, da det er køretøjstyper, hvor der konstateres fejl, særligt fejl på bremsesystemer, og mange af de større erhvervs anvendte påhængskøretøjer, vil blot blive solgt til private ejere uden sikring for at køretøjerne er i lovlig og brugbar stand. Hvilket vil give forringet færdselssikkerhed for både ejer og medtrafikanter. Det anføres videre, at for traktorer giver det ok mening at ophæve kravet. Det anføres tillige, at ophævelse af kravet om ejer- eller brugerskifte af ikke periodesynspligtige køretøjer vil få

væsentlige økonomiske konsekvenser for alle synsvirksomheder i Danmark, samt et lavere tilsynsgebyr for Færdselsstyrelsen.

Motorcykel Forhandler Foreningen bemærker, at de ikke kan bifalde ophævelse af kravet om registreringssyn for ikke-periodesynspåkrævede køretøjer, f.eks. motorcykler og trailere, da manglende ejerskiftesyn kan medføre alvorlige fejl og mangler på motorcykler, som kan forringe sikkerheden i trafikken.

Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024 bemærker, at de på ingen måde kan tilslutte sig denne ændring, og at det vil få en kæmpe betydning for færdselssikkerheden. Der er medsendt statistik, som efter Bilsynribe.dk ApS' og Dansk Lokalsyn 2024's mening viser tydeligt, at der er behov for kontrol af disse køretøjer. Der henvises til, at det fornuftige vil være at indføre periodesyn på de omtalte køretøjer, uanset hvilken kategori der skal foretage synet. Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024 bemærker desuden, at der i mange år har været udfordringer med ulovlige og ikke registrerede ændringer på motorcykler, og hvordan kunne man forestille sig dette løber af sporet, hvis køretøjerne slet ikke skal synes længere. Hertil vedlægges der statistik over Færdselsstyrelsens antal kontrollerede motorcykler ved vejsidesyn, som viser der er foretaget 472 kontroller på 174.000 køretøjer på to år. Hertil bemærker Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024, at det viser, at Færdselsstyrelsen ikke kan magte opgaven, og slet ikke, hvis der også skal laves vejsidesyn af O1 og O2 køretøjer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at registreringssyn for ikke periodesynspligtige køretøjer ikke ophæves. Dette er videreført i bekendtgørelsens § 37, og i den generelle bestemmelse i § 4. Det er alene kravet om ejer- og brugerskiftesyn, der ophæves pr. 1. januar 2027. Undtagelsen for registreringssyn ved ejer- eller brugerskifte mellem nært forbundne er videreført som hidtil i § 40, men ophæves pr. 1. januar 2027 i en særskilt ændringsbekendtgørelse, jf. nedenstående.

Færdselsstyrelsen bemærker at ejer- og brugerskifte af ikke periodesynspligtige køretøjer afskaffes, da man i Danmark generelt har valgt som udgangspunkt ikke at gå videre end et minimumsdirektiv foreskriver. Derfor fastsættes der heller ikke regler om periodisk syn af disse køretøjer. Det bemærkes derudover, at fastholdelsen af ejerskiftesyn rammer vilkårligt og derfor ikke sikrer, at alle ikke periodesynspligtige køretøjer bliver regelmæssigt kontrolleret ved en teknisk kontrol. Den tekniske kontrol ses derfor alene som en forbrugerbeskyttelse som følge af handel med sådanne køretøjer.

Vejsidesyn af motorcykler blev indført som alternativ til periodisk syn af disse i kombination med de gældende regler, herunder ejerskiftesyn. Det vurderes dog ikke hensigtsmæssigt at fastholde ejerskiftesyn af motorcykler, da motorcykler i Danmark oftest anvendes som en fritidsinteresse og er godt vedligeholdt. Det er derudover vilkårligt, hvilke køretøjer der ejerskiftes og ikke gør.

Det kan oplyses, at det ikke er hensigten, at der skal ske vejsidesyn af O1 og O2 køretøjer, hvorfor Færdselsstyrelsens vejsidesyn ikke bliver påvirket heraf.

Det skal bemærkes, at køretøjsejer til hver en tid er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand og forsvarligt, jf. færdselslovens § 67. Det står samtidig en eventuel køber frit at forlange, at et køretøj gennemgår en teknisk kontrol inden et eventuelt køb.

I forhold til ikrafttrædelsestidspunktet skal det bemærkes, at bestemmelserne om ejer- og brugerskiftesyn ophører pr. 1. januar 2027, da it-systemerne først kan være klar til at implementere ændringen på dette tidspunkt. Ophævelsen af bestemmelserne sker af lovtekniske årsager i en særskilt ændringsbekendtgørelse til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.

13.2. Ændring af omsynsfrist fra 33 til 60 dage

Trekantens bilsyn ApS bemærker, at de ved en gennemgang af direktiv 2014/45/EU ikke kan finde en bestemmelse, der nævner 60 dage eller en konkret tidsfrist for omsyn. De stiller derfor spørgsmål ved, om denne frist fremgår af EU-retten. De bemærker hertil, at det bør fremgå klart, om ændringen udspringer af EU-påbud, eller om det er et nationalt valg, som derfor kan tilpasses efter danske forhold. Det anføres, at en forlængelse til 60 dage giver en række praktiske og sikkerhedsmæssige udfordringer, da der er klagefrist på 4 uger efter et syn, samt at hvis perioden fra første syn til omsyn er 60 dage, og klagebehandling samt eventuel inspektion fra Færdselsstyrelsen tillægges, kan der gå over 3 måneder, før køretøjet vurderes igen, og at i den periode kan dele, der var fejlfrie ved første syn, udvikle fejl, herunder rust, bremseproblemer eller defekter, der påvirker trafiksikkerheden. Hertil spørges der, hvordan dette vil håndteres i praksis.

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at de bifalder en forlængelse af fristen for omsyn, da denne i visse tilfælde har givet tidsmæssige udfordringer.

Danske Synsvirksomheder bemærker, at en omsynsfrist på 60 dage fremstår som en uhensigtsmæssig og risikabel model. Det anføres, at ændring af fristen vil skabe grundlag for uenigheder og misforståelser mellem Færdselsstyrelsen og synsvirksomheder, og de vurderer, at modellen må forventes at give anledning til flere drøftelser og tvister med Færdselsstyrelsen, hvilket samlet set belaster både borgere og myndigheder uden at styrke trafiksikkerheden.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at omsynsfristen på de 60 dage fremgår af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil artikel 9, stk. 2, sidste pkt., hvori der står, at "Den efterfølgende kontrol skal finde sted inden for en frist fastsat af medlemsstaten eller den kompetente myndighed, dog senest to måneder efter den første kontrol."

Da man i Danmark generelt har valgt som udgangspunkt ikke at gå videre end et minimumsdirektiv foreskriver er de hidtidige 33 dage ikke i overensstemmelse med direktivet, idet direktivet foreskriver, at den efterfølgende kontrol ikke må ske senere end to måneder efter. På den baggrund er det besluttet at følge direktivet, og derfor ændre fristen til 60 dage.

I forhold til at klagefristen fortsat er 4 uger, vurderes det ikke at være et problem i praksis. En klage har ikke opsættende virkning, hvorfor det på nuværende tidspunkt ofte er nødvendigt for klager at overskride omsynsfristen, således de kan afvente en afgørelse fra Færdselsstyrelsen. Ved at omsynsfristen i stedet bliver 60 dage er det Færdselsstyrelsens vurdering, at en klager i visse tilfælde vil have større mulighed for at overholde omsynsfristen.

I forhold til eventuel ny vurdering efter 3 måneder, kan det oplyses, at ved overskridelse af synsfristen både i dag og fremadrettet, er det et krav, at køretøjet gennemgår et helt syn og ikke

kun et omsyn, hvorfor eventuelle fejl opstået efter det første syn vil blive kontrolleret ved et nyt syn, hvis man har overskredet omsynsfristen.

13.3. Vurdering af mangler

AutoConsult bemærker, at der ønskes en klarhed i forhold til hvad, der menes med "uoverensstemmelser" i høringsudkastets § 56, stk. 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, i forhold til høringsudkastets § 56 vedrørende vurdering af mangler, at der er tale om en bestemmelse, som har været gældende siden 2018. Bestemmelsen er fastsat som led i implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU, og med termen "uoverensstemmelse" menes synsmedarbejderens faglige vurdering, i forhold til om der er noget generelt, som ikke er, som det skal være.

13.4. Fremlæggelse af dokumentation

AutoConsult bemærker til høringsudkastets § 59, stk. 2, at det forekommer uklart hvilken type dokumentation synsvirksomheden kan kræve. Det anføres, at den tidligere formulering indeholdt beskrivelse af, at det er dokumentation, der ikke kan undersøges med synsvirksomhedens normale udstyr, og det foreslås, at dette tilføjes bestemmelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med bestemmelsen er, at synsmedarbejderen har mulighed for at anmode om dokumentation i de tilfælde, hvor det er nødvendigt f.eks. ved ændringer på et køretøj, eller hvis kontrollen efter bilag 1 kræver dokumentation f.eks. på slidmål. Det skal derfor være muligt for synsmedarbejderen at anmode om sådan dokumentation. Det er derfor styrelsens vurdering, at der ikke er behov for at tilrette teksten.

13.5. Anerkendelse af udenlandske synsrapporter

Frie Danske Lastbilvognmænd FDL bemærker, at de forholder sig skeptiske ved anerkendelse af udenlandske synsrapporter, i særdeleshed på bremserne, afprøvet i udlandet, uden dokumentation for bremsepræstationerne.

AutoConsult bemærker til bekendtgørelsesudkastets § 62, stk. 1, vedrørende anerkendelse af udenlandske synsrapporter, at det er uklart hvorvidt der menes, at det er periodisk syn af påhængskøretøjer kategori O3 og O4, som er udført af synsvirksomheder i en anden EU-medlemsstat, der kan anerkendes i Danmark. Det anføres videre i forhold til bekendtgørelsesudkastets § 62, stk. 2, at begrebet "tunge erhvervskøretøjer" ikke anvendes i den øvrige regulering af tekniske krav til køretøjer, og de opfordrer derfor til, at der anvendes samme begreber som i anden lovgivning, eller henvises til den regulering hvor begrebet er defineret.

DTL - Danske Vognmænd bemærker, at de er positive over for dette nye forslag. Det anføres, at forslaget ikke udelukkende bør gælde påhængskøretøjer, men også omfatte lastbiler.

ITD bemærker, at det er positivt, at synsrapporter for påhængskøretøjer udstedt af øvrige medlemsstater skal kunne anerkendes i Danmark. Dog savnes der klarhed i bekendtgørelsesudkastets § 63, stk. 2, om hvorvidt en elektronisk kopi (PDF-fil) af den

udenlandske synsrapport er gyldig som dokumentation. Det anføres, at det vil være uhensigtsmæssigt og administrativt uheldigt og forsinkende, hvis den udenlandske synsrapport skal fremvises i original. Det anføres, at det også findes uhensigtsmæssigt og begrænsende, at det i henhold til ADR-reglerne ikke er muligt at få udført det årlige tekniske eftersyn for ADR-godkendte påhængskøretøjer. Derfor kan et stort antal ADR-godkendte påhængskøretøjer - særligt containerchassiser - desværre ikke drage fordel af at få foretaget de komplette årlige syn og eftersyn i udlandet, hvorfor disse fortsat må en tur til Danmark, med de ovennævnte udfordringer og konsekvenser til følge.

Dansk Erhverv bemærker, at der bakkes op om anerkendelse af godkendte periodiske syn foretaget i en anden EU-medlemsstat, men at det fortsat ønskes, at der arbejdes for en harmonisering heraf i EU-regi, idet der er et kæmpe potentiale for at effektivisere og reducere CO₂-udledninger i sektoren. Det anføres, at ordningen på sigt også bør omfatte lastbiler/trækkere.

Applus Danmark A/S bemærker, at det er vigtigt at få præciseret forståelsen af hvornår der foreligger en synsrapport, er det den originalt udleverede synsrapport, eller kan det blot være en kopi eks. Sendt pr. e-mail. Det anføres, at det vurderes en for simpel løsning, at synsrapporten i papirform skal affotograferes med eSyn+ foto App'en, i forhold til manipulation, og at Færdselsstyrelsen bør gentænke denne løsning og indføre nogle yderligere kontrolkrav til dokumentets gyldighed, så det ikke er synsvirkomheden der kommer til at stå med ansvaret for rapporten rigtighed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker indledningsvist, at bemærkninger vedrørende krav til udskrift af elektronisk bremsetest til hvert syn er behandlet ved høringsnotat til bekendtgørelse om synsvirkomheder.

Færdselsstyrelsen bemærker desuden, at medlemsstaterne er forpligtet til at foretage periodisk syn i overensstemmelse med de minimumskrav, der stilles i periodesynsdirektivet. Vurderingen er derfor, at et køretøj der er synet i en anden EU-medlemsstat vil være trafiksikkert.

Den nye bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer § 61, stk. 1, er formuleret på følgende måde: "Påhængskøretøjer til tunge erhvervskøretøjer, som er godkendt ved periodisk syn i en anden EU-medlemsstat, kan anerkendes i Danmark.". Færdselsstyrelsen skal hertil bemærke, at når bestemmelsen læses sammenhængende er det styrelsens opfattelse, at der ikke er tvivl om, at det er påhængskøretøjer, der er godkendt ved et periodisk syn i en anden EU-medlemsstat, der kan anerkendes.

Færdselsstyrelsen bemærker videre, at i forhold til begrebet "tunge erhvervskøretøjer", fremgår det af bemærkningerne til lov nr. 774 af 20. juni 2025 om godkendelse og syn af køretøjer, at "Den foreslåede bestemmelse vil i første omgang anvendes til fastsættelse af regler om anerkendelse af periodisk syn af påhængskøretøjer til tunge køretøjer for at lette vilkårene for transportbranchen.". Da der er tale om en gennemførsel af denne bemyndigelse, er definitionen herfra anvendt. Da der i bemærkningerne er tale om lettelse af vilkårene for transportbranchen, er begrebet "erhvervskøretøjer" anvendt.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at vedrørende synsrapporten er der i den nye bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer § 62, stk. 3, (§ 63, stk. 2, i høringen) ikke stillet krav om formen som dokumentationen fremvises i, ligesom der f.eks. ikke er stillet krav om sprog på synsrapporten. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 774 af 20. juni 2025 om godkendelse og syn af køretøjer, at "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. 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.", hvorfor det er vurderet, at formen samt sprog mm. må være en del af aftalegrundlaget mellem transportvirksomheden og den danske synsvirksomhed. Synsvirksomheden har ansvaret for at kunne vurdere at den dokumentation der er fremlagt, er en godkendt synsrapport.

Vedrørende farligt gods-godkendelsen fremgår det direkte af ADR-konventionen, at godkendelsen skal foretages i køretøjets registreringsland, hvilket derfor også gælder for den tekniske kontrol. Det er derfor ikke muligt at fravige dette krav.

Under høringsperioden er Færdselsstyrelsen blevet opmærksomme på, at det skulle præciseres hvilken dato, der skal registreres ved anerkendelse af udenlandske synsrapporter, hvorfor der er tilføjet en bestemmelse i § 62, stk. 2, hvori det er beskrevet, at det er datoen for det periodiske syn foretaget i en anden EU-medlemsstat, der skal indberettes i køretøjsregisteret.

13.6. Afmelding af køretøj efter indkaldelse til periodisk syn

DKsyn bemærker, at det af høringsudkastets § 49, stk. 3, fremgår, at et afmeldt køretøj, der er indkaldt til periodisk syn inden synsfristen ikke kan registreres på ny uden fremstilling til periodisk syn, og om det i den forbindelse er hensigten at ændre eSyn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det ikke har været hensigten, og at et afmeldt køretøj skal til et periodisk syn inden det kan indregistreres igen, hvorfor bestemmelsen er ændret til "Et afmeldt køretøj, der er indkaldt til periodisk syn, kan ikke registreres på ny efter synsfristen, jf. § 45, stk. 2, uden fremstilling til teknisk kontrol".

13.7. Ændring af frist for periodisk syn

DKsyn bemærker til høringsudkastets § 51, stk. 2, om det ikke bør forudsættes, at køretøjet opnår en ny (evt. betinget) godkendelsesdato.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at som altid vil der alene blive genereret en ny synsfrist, hvis køretøjet godkendes ved den tekniske kontrol. Bestemmelsen er i øvrigt en videreført bestemmelse tilpasset de nye terminologier. Bestemmelsen ses i den tidligere bekendtgørelse § 58, stk. 2.

13.8. Synsattest

DKsyn spørger, hvad formålet med høringsudkastets § 58 om synsattest er i forhold til høringsudkastets § 73 om udstedelse af synsrapport ved godkendelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen har været gældende siden maj 2018 og er implementeret fra direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Bestemmelsen fastsætter, at der skal være en attest, som viser datoen for det næste periodiske syn. I Danmark udmøntes bestemmelsen ved, at enhver kan slå næste frist for periodisk syn op i Køretøjsregisteret.

13.9. Bilag 1, pkt. 8.1.1, Støjmåling

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark bemærker, at generelt, så skal støjmåling altid foretages ift. den af bilproducenten angivne standstøj i dBA ift. det af producenten angivne omdrejningstal, da man alene ud fra dBA målinger ikke kan faktuel fastslå, om et køretøj støjer for meget. På motorcykler kræver det en dertil egnet omdrejningsmåler. Dette bør tydeligt fremgå af skemaet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at krav til udstyr og faciliteter er beskrevet i bekendtgørelsens bilag 3, og under de nationale krav til udstyr og faciliteter i synsvirksomheder er angivet, at synsstedet skal være i besiddelse af en omdrejningstæller, hvis der synes motorcykler på synsstedet.

13.10. Bilag 1, pkt. 8.2.1.2, Emissionsmåling

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark bemærker, at en synsvirksomhed ikke kan måle emission på motorcykler. Emissionsmåling på motorcykler kræver særligt udstyr og kendskab, som danske synsvirksomheder ikke er i besiddelse af. Der kræver særligt udstyr og retningslinjer, at måle emission på motorcykler. Det kan være muligt at måle OBDE data på motorcykler, men dette kræver særligt udstyr og viden på synsvirksomhederne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke skal foretages emissionsmåling ved teknisk kontrol af en motorcykel. Det fremgår af artikel 6, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU, at: "For køretøjsklasser, der er omfattet af dette direktiv, med undtagelse af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³, skal medlemsstaterne sikre, at den tekniske kontrol mindst omfatter de områder, der er omhandlet i bilag I, punkt 2."

Det fremgår videre af artikel 6, stk. 3, i direktivet, at for køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ fastlægger medlemsstaterne områder, punkter og hensigtsmæssige kontrolmetoder, hvilket betyder, at de enkelte medlemsstater for disse køretøjsklasser selv kan fastsætte krav til, hvad den tekniske kontrol skal omfatte. I Danmark er der på nuværende tidspunkt ikke krav om, at der i forbindelse med teknisk kontrol af en motorcykel skal foretages en emissionsmåling.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund
AMU Danmark
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AUTIG - Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark
AutoBranchen Danmark
AutoCamperRådet (ACR)
Bilbranchen
Brancheforeningen Flextrafik Danmark
Brancheforeningen for Forretningslimousiner
Brancheorganisationen for Eksamenskørsel
Camping Outdoor Danmark
DANAK - Den Danske Akkrediteringsfond
Dansk Agroindustri
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Bilforhandler Union (DBFU)
Dansk e-Mobilitet
Dansk Erhverv
Dansk Handicap Forbund
Dansk Maskinhandlerforening
Dansk Mobilitet
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E)
Danske MotorCyklister (DMC)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
DI - Dansk Industri

DI Transport

DSRA - Danish Street Rod Association

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

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

KL - Kommunernes Landsforening

Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd

Landbrug & Fødevarer

MCTC - Landsforeningen for motorcyklister

Mobility Denmark

Motorcykel Forhandler Foreningen

Motorcykel Importør Foreningen (MIF)

Motorhistorisk Samråd

Rådet for Sikker Trafik

SEGES

SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark

SMVdanmark

Trafikselskaberne i Danmark

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Veteranknallertklubben AKTIV