

**From:** Ole Kirkelund <oki@mobility.dk>  
**Sent:** 26-11-2025 11:52:03 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>  
**Subject:** Høringssvar - Bek. om godkendelse og syn af køretøjer (j.nr. 2024-893360)

Til Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Høringssvar – j.nr. 2024-893360 til:

**Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer**

Mobility Denmark har kun enkelte bemærkninger til ovenstående høring, idet vi noterer, at høringen primært angår en gennemskrivning og opdatering af reguleringen på området, der (set i sammenhæng med de øvrige aktuelle høringer på syns- og godkendelsesområdet) skal skabe større klarhed over den gældende retstilstand.

Vi bemærker blot, at køretøjer, der skal godkendes ved registreringssyn jf. § 13, nr. 12 omfatter *"køretøjer, som nævnt i §§ 14 eller 15, men som er i overensstemmelse med en tidligere udstedt standardtypegodkendelse eller anmeldt EF-typegodkendelse."*

Vi antager, at dette ikke har betydning for gyldigheden af ET-typegodkendelserne som registreringsgrundlag efter den 1. januar 2026, men at de af vores medlemmer, der stadig har anmeldte EF-typegodkendelser, fortsat kan benytte disse efter denne dato.

Under alle omstændigheder opfordrer vi 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 (j.nr. 2024-893360).

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**  
Chefkonsulent

**MOBILITY** DENMARK

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

---

**Mobility Denmark** | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117  
| [www.mobility.dk](http://www.mobility.dk)

---

Færdselsstyrelsen  
Att.: Lise Sode  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Den 26. november 2025

## **Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer**

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

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

Dansk Erhverv 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 periode-synsdirektivet, hvilket Dansk Erhverv støtter op om.

Som tilkendegivet ifm. lovændringen støtter Dansk Erhverv op om, at påhængskøretøjer til tunge erhvervskøretøjer kan få foretaget et periodisk syn i en anden EU-medlemsstat, hvorefter det periodiske syn kan anerkendes i Danmark. Det er vigtigt, at ordningen kan træde i kraft ved årsskiftet. Ordningen bør på sigt ikke kun omfatte påhængskøretøjer med også lastbiler/trækkere.

Der er store gevinster for erhvervslivet ved at harmonisere det indre marked på synsområdet. Derfor opfordrer Dansk Erhverv til, at Danmark i de igangværende EU-forhandlinger om revisionen af reglerne (Kommissionens 'roadworthiness package') lægger vægt på, at der indføres harmoniserede regler i EU-regi om anerkendelse af syn. Der er et kæmpe potentiale for at effektivisere og reducere CO<sub>2</sub>-udledninger i sektoren.

Dansk Erhverv støtter forslaget om at undtage varebiler og motorcykler godkendt til udlejning uden fører fra periodisk syn fra 1. januar 2027. Forslaget sikrer, at danske regler bringes i overensstemmelse med EU's periodesynsdirektiv, så udlejningskøretøjer ikke pålægges hyppigere syn end EU kræver. Ændringen vil reducere unødvendige administrative byrder for udlejningsvirksomhederne.

---

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

Dansk erhverv støtter desuden forslaget om at ophæve syn ved ejer- eller brugerskifte for køretøjer, der ikke er periodesynspligtige. Da disse køretøjer ikke er underlagt løbende synskrav, vil opretholdelse af ejerskiftesyn være en unødvendig og uhensigtsmæssig afvigelse fra EU's minimumsbestemmelser. Ændringen vil derfor mindske unødigt administration og sikre mere klare og sammenhængende regler for udljningsbranchen.

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Att.: Lisa Sode /Sagsnr. 2024-893360

Deres ref.: Lisa Sode

Vor ref.: OHO/ fba 25-337

Dato: 26.11.2025

### **Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer**

DTL-Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring til udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer og har følgende kommentarer til udkastet:

#### **§ 62. Anerkendelse af udenlandske synsrapporter**

DTL-Danske Vognmænd er positiv over for dette nye forslag, der i Danmark anerkender periodisk syn af tunge erhvervskøretøjer i en anden EU-medlemsstat. De nye regler bør ikke udelukkende gælde påhængskøretøjer, men bør også omfatte lastbiler, som fx opererer i udlandet i længere perioder.

Med venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

**Færdselsstyrelsen**

Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

Dato: 25-11-2025

Høringssvar er sendt til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Cc. til: [lsod@fstyr.dk](mailto:lsod@fstyr.dk)

**J.nr. 2024-893360 – Høringssvar for høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer**

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

Det glæder ITD, at bekendtgørelsen generelt er omstruktureret med henblik på at gøre den mere læse- og brugervenlig.

**§62 og §63 - Bemærkninger til, at synsrapporter udstedt af øvrige medlemsstater skal kunne anerkendes som et godkendt syn i Danmark.**

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

ITD savner dog klarhed i §63, stk. 2, om hvorvidt en elektronisk kopi (PDF-fil) af den udenlandske synsrapport er gyldig som dokumentation for at få et udenlandsk syn godkendt i Danmark. Det vil være uhensigtsmæssigt og administrativt uheldigt og forsinkende, hvis den udenlandske synsrapport alene kan accepteres, hvis den fremvises i originalversion.

ITD finder det også 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.

Reglerne for det årlige tekniske eftersyn er forfattet således i ADR-konventionens pkt. 9.1.2.3.:

**9.1.2.3 Årligt teknisk eftersyn**

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

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

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

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

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

\*\*\*

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

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

Færdselsstyrelsen

Dato: 26-11-2025

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Vedr. sagsnr.: 2024-893360.

## 1. INDLEDNING

*Applus Danmark A/S benytter hermed muligheden for at afgive høringssvar til Færdselsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.*

## 2. OVERORDNEDE BEMÆRKNINGER

*Applus Danmark A/S anerkender intentionerne bag udkastet til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer, herunder bestræbelserne på at harmonisere den danske synsordning med EU's periodesynsdirektiv og modernisere regelgrundlaget.*

*Vi ser positivt på flere af de foreslåede justeringer, men ønsker samtidig at fremhæve nogle væsentlige bekymringer vedrørende trafiksikkerhed og praktisk gennemførlighed.*

*Bekymringer særligt vedrørende ophævelsen af syn ved ejer- eller brugerskifte for ikke-periodesynspligtige køretøjer fra 1. januar 2027 hvor vi ser betydelige udfordringer.*

*For motorcykler og påhængskøretøjer O1 og O2 vurderer vi, at ophævelsen vil reducere den tekniske kontrol væsentligt og dermed potentielt forringe trafiksikkerheden.*

*Særligt for motorcykler vil ophævelsen kræve en markant stigning i udførte vejsidesyn for at opfylde EU's krav om effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger, hvilket ikke synes, hverken ressourcemæssigt eller hensigtsmæssigt for Færdselsstyrelsen.*

*For påhængskøretøjer O2 er bekymringen særligt stor, da disse ofte overføres fra erhvervsmæssig anvendelse til private ejere, hvor manglende teknisk kontrol kan medføre alvorlige sikkerhedsrisici.*

*Vedrørende anerkendelse af udenlandske synsrapporter ser vi behov for mere robuste verifikationsprocedurer end den nuværende fotograferingsløsning med eSyn+ foto-appen, da denne ikke i tilstrækkelig grad vurderes at sikrer mod manipulation.*

## 3. KOMMENTARER TIL PUNKTERNE I HØRINGSBREVET



## 1. Generelt

*Ingen bemærkninger*

## 2. Godkendelse og registreringssyn

*Ingen bemærkninger*

## 3. Periodisk syn

*Ingen bemærkninger*

## 4. Anerkendelse af udenlandske synsrapporter

*Med bekendtgørelsesudkastet foreslås, det at påhængskøretøjer til tunge erhvervskøretøjer kan få foretaget et periodisk syn i en anden EU-medlemsstat, hvorefter det periodiske syn kan anerkendes i Danmark. Det foreslås, at et periodisk syn foretaget i en anden EU-medlemsstat kan anerkendes i Danmark, hvis påhængskøretøjet er godkendt ved det periodiske syn i udlandet, at der foreligger en synsrapport, der lever op til bilag II i periodesyndirektivet.*

*Det er her 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?*

*Der er i forbindelse med den igangværende implementering at denne nye synstype for anerkendelse af udenlandske synsrapporter lavet en løsning hvor den udenlandske synsrapport i papirform skal affotograferes med eSyn+ foto App'en, hvilket virker som en for simpel løsning i forhold til mulighed for manipulering mv.*

*Færdselsstyrelsen bør gentænke denne løsning og indføre nogle yderligere kontrolkrav til dokumentets gyldighed, så det ikke er synsvirksomheden der kommer til at stå med ansvaret for rapportens rigtighed*

## 5. Omsynsfrist

*Ingen bemærkninger*

## 6. Tilladt kørsel

*Ingen bemærkninger*

## 7. Ophævelse af periodisk syn for visse køretøjstyper

*Ingen bemærkninger*

## 8. Syn ved ejer- eller brugerskifte af ikke-periodesynspligtige køretøjer

*Det virker besynderligt at syn ved ejer- eller brugerskifte af ikke-periodesynspligtige køretøjer ophæves fra 1. januar 2027 for flere af de berørte køretøjstyper, da dette vil betyde at der bliver endnu mindre teknisk kontrol af særligt motorcykler og påhængskøretøjer O1 og O2.*

*Med hensyn til motorcykler af køretøjsklasserne L3e, L4e, L5e og L7e, med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup> blev de fra 1. januar 2022 som udgangspunkt omfattet af periodesynsdirektivet. Periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, indeholder imidlertid undtagelsesbestemmelser, der blandt andet fastsætter, at de nævnte køretøjsklasser med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup> kan undtages for periodesyn.*

*Anvendelsen af denne undtagelse forudsætter, at medlemsstaten indfører effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatistikker og lignende.*

*Når man i Danmark har indført vejsidesyn på motorcykler i kombination med de nugældende regler om syn ved ejer- eller brugerskifte, skal antallet af vejsidesyn på motorcykler i 2027 øges betragteligt i forhold til de knap 300 vejsidesyn der er foretaget årligt de sidste år, såfremt syn ved ejer- eller brugerskifte ophæves den 1. januar 2027. Hvilket giver mindre mening i forhold til Færdselsstyrelsens ressourcer og fokus på samme.*

*Færdselsstyrelsen bør derfor i stedet for ophævelse af syn ved ejer- eller brugerskifte indføre periodesyn på motorcykler, eller som minimum bibeholde de nuværende regler.*

*Med hensyn til påhængskøretøjer O1 og O2 giver det ikke mening at ophæve kravet om syn ved ejer- eller brugerskifte, da det er køretøjstyper hvor der konstateres fejl, og særligt fejl på bremsesystemer, hjulførende dele, og bærende elementer.*

*Ved ophævelse af kravet om syn ved ejer- eller brugerskifte for særligt påhængsvogne O2, vil mange af de større erhvervs anvendte påhængskøretøjer, 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.*

*For traktorer derimod giver det ok mening at ophæve kravet om syn ved ejer- eller brugerskifte, da antallet af konstaterede fejl på traktorer er forholdsvis lav.*

## Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere

*Ophæves kravet om syn ved ejer- eller brugerskifte af ikke periodesynspligtige køretøjer vil dette få væsentlige økonomiske konsekvenser for alle synsvirksomheder i Danmark, da den samlede synsmængde vil falde, hvilket for Færdselsstyrelsen i øvrigt også vil få indflydelse på et lavere antal tilsynsgebyrer.*

**Høringssvar indsendt af:** Applus Danmark A/S, Høje Taastrup Boulevard 23, 2 th, 2630 Taastrup

**From:** Anders <ada@dksyn.dk>  
**Sent:** 26-11-2025 23:25:49 (UTC +01)  
**To:** 1 FS Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>; 1 FS Anja Hein Witt <anhw@fstyr.dk>  
**Subject:** Vedr. udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer

Til Færdselsstyrelsen (cc Lisa Sode og Anja Hein Witt)

Mine uenigheder i de formodede hensigter med Færdselsstyrelsens høringsudkast i forhold til synsvirksomhedernes interesser er ikke fremført her, men er formidlet til foreningerne Dansk Lokal Syn og Danske Synsvirksomheder mhp. evt. at kunne indgå deres høringssvar, idet nedenstående antageligt bliver mit sidste direkte høringsbidrag, inden jeg senest til nytår går på pension.

Nedenstående tilsigter således hovedsageligt tydeliggørelser og overensstemmelser med Færdselsstyrelsens formodede hensigter ved at påpege tilsyneladende afvigelser og foreslå præciseringer og rettelser i overensstemmelse dermed.

-----  
-----

§ 3. I denne bekendtgørelse forstås ved:

12) CoC: Det dokument, der er udstedt af fabrikanten eller dennes EU-repræsentant, og som attesterer, at et fremstillet køretøj er i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype og med alle de retsakter, der gjaldt på produktionstidspunktet.

-----

### Synsrapport til lille knallert

§ 12. En synsvirksomhed skal efter anmodning, og på baggrund af et registreringssyn af en EF-typegodkendt lille knallert, der er ibrugtaget før 1. juli 2006, udstede en synsrapport, hvoraf det fremgår, at knallerten ikke er registreringspligtig, og at den har en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 30 km/t. Stk. 2. Ved anmodningen skal der fremlægges et gyldigt CoC en gyldig EF-overensstemmelsesattest, hvoraf det fremgår, at knallerten er EF-typegodkendt med en dokumenteret maksimal hastighed på højst 30 km/t.

Hvorfor fastholde krav om en forældet praksis, der efter min erfaring sjældent har været efterspurgt, og som antageligt af den årsag reelt forlængst er sat ud af spillet ved fjernelse fra VOSAK? Og hvordan skulle man i øvrigt (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? 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 <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/819> foreskriver flg., hvor § 10 for visse af knallerterne lempet kravet i § 9 om medbringelse af dokumentation:

§ 9. En lille knallert, der er EF-typegodkendt, kan synes uden anden forudgående godkendelse på grundlag af en gyldig EF-overensstemmelsesattest, der dokumenterer en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Stk. 2. For knallert omfattet af stk. 1, der er taget i brug inden den 1. juli 2006, skal synsrapport, hvoraf det fremgår, at knallerten er ikke-registreringspligtig, medbringes under kørsel.

#### *Ibrugtagning uden syn*

§ 10. En lille knallert, der er EF-typegodkendt og taget i brug inden den 1. juli 2006, kan fortsat anvendes uden forudgående syn, hvis den er EF-typegodkendt med

- 1) en motoreffekt på højst 1 kW,
- 2) en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 25 km i timen, og
- 3) pedaler.

-----

#### Kapitel 4 Krav til godkendelse af forskellige køretøjstyper

Køretøjstyper, der skal godkendes ved registreringssyn

§ 13. Følgende typer af køretøjer skal godkendes ved et registreringssyn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område:

5) Registreringspligtig lille knallert, som i flg. et gyldigt CoC ved en EU- eller EF-overensstemmelsesattest har en dokumenteret hastighed på maksimalt 30 km/t.

14) Uændret køretøj med en EU-typegodkendelse som ukomplet. De ukomplette køretøjer, der er ændret, skal vel også godkendes ved registreringssyn?

-----

3) Påhængsvogn til bil, hvor påhængsvognen er forsynet med andre bremses end påløbsbremses.

5) Campingvogn forsynet med andre bremses end påløbsbremses.

Hvorfor ikke inkludere registreringspligtigt påhængsredskab ved at benytte fællesbetegnelsen "registreringspligtigt påhængskøretøj med andre bremses end påløbsbremses"?

-----

§ 17. Færdselsstyrelsen kan udstede en godkendelseserklæring efter anmeldelse, hvis tilstrækkeligt mange dele af chassiset køretøjet allerede er godkendt i henhold til nærmere bestemte FN-regulativer eller EF-direktiver.

§ 25. Ved fremstilling til et registreringssyn, jf. § 24, skal fremstilleren fremvise følgende til synsvirksomheden:

3) CoC EF-overensstemmelsesattest for lille knallert, jf. § 12, stk. 2.

5) Dataerklæring fra fabrikanten, dennes repræsentant eller en godkendt prøvningsinstans, gyldig EF-overensstemmelsesattest eller gyldigt CoC.

Stk. 5. Dokumenter, jf. stk. 1, nr. 5, må på tidspunktet for køretøjets fremstilling ikke være ældre end 1 år regnet fra udstedelsesdatoen. Gyldigheden på 1 år kan forlænges ved supplerende erklæring fra udstederen.

For Dataerklæringer bør udløbsfristen vel kun gælde nye køretøjer?

§ 26. Ved fremstilling til et registreringssyn af et køretøj, der er eller senest har været registreret i Danmark, skal fremstilleren oplyse følgende:

Det lyder som om, man vil genindføre anmeldelsesblanket MO2a?

1) Køretøjets art.

2) Køretøjets anvendelse.

3) Køretøjets drivkraft.

Hvornår (ved DMR-adgang) er oplysning om ovenstående data nødvendige, hvis de ikke skal ændres for et køretøj, der er eller senest har været registreret i Danmark?

4) Om køretøjet er nyt eller brugt.

Hvornår (ved DMR-adgang) er oplysning herom nødvendigt for et køretøj, der er eller senest har været registreret i Danmark?

§ 27. Ved fremstilling til et registreringssyn, jf. § 26, skal fremstilleren fremvise følgende til synsvirksomheden:

1) Dokumentation for køretøjets mærke, model, variant og stelnummer. .

4) Registreringsattest.

Hvornår (ved DMR-adgang) er disse nødvendige for et køretøj, der er eller senest har været registreret i Danmark?

Stk. 2. Kan dokumentation, jf. stk. 1, nr. 4, ikke fremskaffes, skal fremstilleren fremvise en tilladelse fra Motorstyrelsen til at foretage registreringssyn af køretøjet uden at fremlægge dokumentation for tidligere registrering.

Hvornår (ved DMR-adgang) er den nødvendig for et køretøj, der er eller senest har været registreret i Danmark?

-----

§ 31. Hvis køretøjet er eller senest har været registreret i Danmark, skal synsvirksomheden kontrollere, at om det fremstillede køretøj er identisk med det senest registrerede.

Det skal vel også for andre køretøjer kontrolleres, om køretøjet er identisk med synsgrundlaget, men der tænkes måske på afgiftsmæssig identitet for registreringsafgiftspligtige motorkøretøjer?

### **§ 33 om hastighedsbegrænser vil skulle opdateres jf. tilsigtet lempelse.**

Var det ikke hensigten at lempe § 34 om tilladt kørsel inden omsyn?

-----

#### *Kapitel 7 Køretøjer undtaget fra registreringssyn*

§ 37. Nye registreringspligtige og godkendelsespligtige køretøjer, som har jf. en EU-typegodkendelse, eller en individuel EU-godkendelse har fået udstedt CoC eller som har en national dansk typegodkendelse for køretøjer i lille serie, kan tages i brug på færdselslovens område efter indregistrering i Køretøjsregisteret uden godkendelse ved et registreringssyn.

Stk. 3. Et afmeldt køretøj, der er indkaldt til periodisk syn, kan ikke registreres på ny efter synsfristen, jf. § 46, stk. 2, uden fremstilling til periodisk syn.

Det vil dermed fra nytår blive nødvendigt at ændre eSyn til at kunne gennemføre periodesyn for afmeldte køretøjer. Er det hensigten?

-----

Stk. 2. Fremstilles køretøjet til frivillig teknisk kontrol, jf. § 59, uden forudgående indkaldelse, vil en ny frist for periodisk syn blive fastsat på baggrund af datoen for den gennemførte frivillige tekniske kontrol, jf. dog stk. 3.

Bør det ikke forudsættes, at køretøjet opnår en ny (evt. betinget) godkendelsesdato?

-----

#### *Synsattest*

§ 58. Synsvirksomheden, der har foretaget et periodisk syn af et køretøj, som er registreret i Danmark, skal fremlægge en attest, såsom en påtegning i registreringsattesten, et selvklæbende mærkat, et certifikat eller enhver anden lettilgængelig oplysning, for ethvert køretøj, som er godkendt efter et periodisk syn. På attesten angives den dato, hvor det næste periodiske syn skal finde sted.

Hvad er formålet med dette i forhold til § 73 om udstedelse af synsrapport ved godkendelse?

Med venlig hilsen

Anders Damgaard Andersen  
Bilinspektør/ingeniør DKsyn

23739026 / [ada@dksyn.dk](mailto:ada@dksyn.dk)  
Åbningstid: man.-fre kl. 7-12

**From:** Alexander Søndergaard <soendergaard@smvdanmark.dk>  
**Sent:** 25-11-2025 08:14:36 (UTC +01)  
**To:** info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>  
**Cc:** LSOD@fstyr.dk <LSOD@fstyr.dk>; ANHW@fstyr.dk <ANHW@fstyr.dk>  
**Subject:** SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (j.nr. 2024-893360)

Til Færdselsstyrelsen

Hermed høringssvar fra SMVDanmark:

SMVDanmark har noteret sig, at der foretages en række ændringer i medfør af EU-lovgivningen – herunder afskaffelse af registreringssyn for ikke-periodesynspåkrævede køretøjer (fx motorcykler og trailere). Det finder vi positivt – og vi ser med stor tilfredshed på Færdselsstyrelsens fokus på at undgå overimplementering.

Men overordnet set kan vi dog ikke bakke op om ændringerne i bekendtgørelsen, fordi de rammer særligt to typer af køretøjer; nemlig dels trailere/små påhængsvogne og dels motorcykler.

Ift. trailere, så virker det påfaldende, at Færdselsstyrelsen ikke – som periodesynsdirektivet giver adgang til – skærper kravene til syn af trailere; 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 vi 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.

Der er alt for lidt fokus på netop trailere og påhængsvogne under 3.500 kilo, som alt for længe 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.

Venlig hilsen

**Alexander Søndergaard**  
Underdirektør – politik & analyse

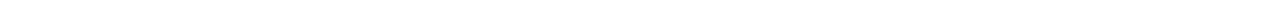
**Telefon:** 54 34 57 00

**SMV**danmark

SMVDanmark | Islands Brygge 26 | 2300 Kbh. S | [smvdanmark.dk](http://smvdanmark.dk) | T +45 33 93 20 00

*SMVdanmark repræsenterer 18.000 medlemsvirksomheder. Vi er den eneste erhvervsorganisation, der udelukkende kæmper for bedre vilkår for de danske SMV'er.*

[Få vores nyhedsbrev – klik her](#)







Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6700 Ribe

Taastrup, den 25. november 2025

Fremsendt pr. e-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk); [lsod@fstyr.dk](mailto:lsod@fstyr.dk)

Vedrørende høring over "Synspakke" – j. nr. 2024-893360  
Bemærkninger til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.

---

Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget synspakken 2025, hvor der herved skal fremsættes bemærkninger til bekendtgørelsen om godkendelse og syn af køretøjer.

Opsummering:

Dansk Bilbrancheråd skal på det kraftigste ADVARE Færdselsstyrelsen mod, at afskaffe syn ved ejer- og brugerskifte af *især* trailere og påhængsvogne under 3.500 kg.

Dansk Bilbrancheråd skal direkte ANBEFALE Færdselsstyrelsen at skærpe kravene til syn af netop denne køretøjstype, for at skabe en bedre trafiksikkerhed omkring disse, således at disse underlægges periodesyn af en eller anden form.

Derudover bør Færdselsstyrelsen afskaffe kravet om, at et køretøj, der i sit CoC-dokument har hjemmel til flere udførelser, skal stilles til syn forud for registrering. Der er ganske enkelt ingen saglige grunde hertil – og derfor bør kravet afskaffes.

Om baggrunden for ovenstående skal følgende bemærkes.

Særligt ad. afskaffelse af syn ved ejer- og brugerskifte

Det er noteret, at der foretages en større mængde direktivkonforme ændringer – herunder afskaffelse af registreringssyn for ikke-periodesynspåkrævede køretøjer (fx motorcykler og trailere). Dette bifaldes – og Dansk Bilbrancheråd ser med stor tilfredshed på Færdselsstyrelsens fokus på at undgå overimplementering.

Det kan dog undre, at syn af ejer- og brugerskifte først afskaffes pr. 1. januar 2027 – det er vanskeligt at se en saglig årsag hertil; og Færdselsstyrelsen opfordres til at se ind i et tidligere ikrafttrædelsestidspunkt – det vil også indebære, at bekendtgørelsen kan forkortes ifht. mængden af bestemmelser.

Rådet kan dog IKKE tilslutte sig ændringsforslaget, der særligt rammer to typer af køretøjer; nemlig dels trailere/små påhængsvogne og dels motorcykler.

Ifht. trailere, så virker det påfaldende, at Færdselsstyrelsen ikke – som periodesynsdirektivet giver adgang til – skærper kravene til syn af trailere; 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 Dansk Bilbrancheråd generelt mener bør være periodiske. Når man så vælger helt at fjerne ejer- og brugerskiftesyn fra disse, så står vi med en betragteligt mængde af køretøjer på vejene, der ikke længere på nogen vis er underlagt en teknisk kontrol, der skal sikre alles trafiksikkerhed.

#### Fristen for omsyn og kørselsforbud

Derudover skal rådet også bifalde, at der sker en forlængelse af fristen for omsyn, idet denne i visse tilfælde har givet tidsmæssige udfordringer, især omkring helligdage og ferier.

Det er bestemt også anerkendelsesværdigt, at rammerne for, hvornår en synsmedarbejder skal kunne nedlægge kørselsforbud, indskrænkes til kun at dække farlige mangler, jf. § 57, stk. 3.

#### Særligt ad. flerudførelsesattester

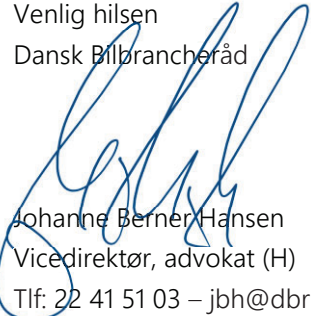
Et ønske er, at der IKKE stilles krav om, at køretøjer med et CoC-dokument, der hjemler flere udførelser SKAL stilles til syn, som det sker i dag.

I og med CoC-dokumentet hjemler flere udførelser, så burde der være adgang til blot at registrere det som sådan i DMR og sætte nummerplader på, som man ville gøre med enhver andet nyt køretøj.

Det virker meget overflødigt, at flerudførelsesattesten alene kan blive udstedt af en synshal, når den følger af CoC-dokumentet; og det er vanskeligt at se, at dette ikke skulle være en overimplementering af EU-regler.

Flerudførelsesattester er fx relevante ved lastbil med aftagelig kran, med sættevognsskammel og containerlåse for fast lad samt ved busser med alternativ anvendelse af gulvareal (fx både kørestole, almindelige siddepladser og ståpladser).

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd



Johanne Berner Hansen  
Vicedirektør, advokat (H)  
Tlf: 22 41 51 03 – jbh@dbr.dk



Frie Danske Lastbilvognmænd

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

Svar: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (j.nr. 2024-893360)

Det er FDL's opfattelse, at bremsetest ved syn på store køretøjer ikke bliver udført korrekt for at finde fejl på bremsesystemer i de danske synshaller. Det gavner ingen, at det er tilfældigheder der ligger til grundlag for synet på store køretøjer, når det gælder bremse afprøvningerne. Det er et kæmpe problem at synshallerne ikke er pålagt at udskrive den nødvendige dokumentation, en bremsetest-udskrift fra test udstyret, efter hvert syn, bør være en selvfølge.

Månedsrapport over fejl- og omsyns procenter fra Færdselsstyrelsen, viser tydelige store problemer med bremserne, særligt på **O3** og **O4**.

Det ville gavne alle, at der blev analyseret på dette problem, ved daglige syn, da problemet har eksisteret i over 30 år. Det koster den danske vognmandsbranche mange penge, at **O3** og **O4** har bremsepræstations problemer, men nye køretøjer er født med problemerne.

Det skal samtidig nævnes, at **busser, udrykningskøretøjer** og vogne til **traktorer** aldrig bliver testet for bremsepræstationer ved syn.

### Punkt 1.2.2. (3. PRØVNINGENS INDHOLD OG METODER, VURDERING AF MANGLER VED KØRETØJER)

“Prøvning på et bremsefelt, eller såfremt et sådant ikke kan anvendes af tekniske årsager under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerations-måler at fastlægge bremsekoefficienten i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk.

Køretøjer eller et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton skal afprøves i henhold til **ISO-standard 21069 eller tilsvarende metoder**.

Testkørsler på vej bør udføres under tørre vejrforhold på en flad, lige strækning.

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** har gennem flere år, opfordret Transportministeren og Færdselsstyrelsen til at anvende ISO-standard 21069, men der bliver altid henvist til “Tilsvarende metoder” men **FDL** har ALDRIG modtaget beskrivelsen på “Tilsvarende metoder”

Derfor bringer **FDL** endnu en gang ønsket om at anvende ISO 21069, og dermed indfører at der skal udskrives en elektronisk bremsetest til hvert syn, af store køretøjer.

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** forholder sig ligeledes skeptisk ved: “*Anerkendelse af udenlandske synsrapporter*”

§62 og §63. I særdeleshed på bremserne, afprøvet i udlandet, uden dokumentation for bremsepræstationerne.

Med venlig hilsen  
Jens Groot



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

## **Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer**

Sagsnr.: 2024-893360

AutoConsult har modtaget høring over bekendtgørelsesudkastet, og forsøgt at danne os et overblik over den væsentlig ændrede opbygning.

Det virker til at der forsøges på en nyfortolkning af den tidligere definition af "syn og ibrugtagning med eller uden typegodkendelse", hvor der i stedet omtales "registreringspligtige" og "godkendelsespligtige" køretøjer, men det ender desværre i en lidt mudret omgang hvor "godkendelse" bruges både i relation til et registreringssyn og en forudgående godkendelse.

Vores umiddelbare vurdering er derfor, at det ikke er lykkedes at skabe bedre klarhed over retstilstanden i §2-7, som er den del der har størst relevans for vores aktiviteter.

### **Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:**

#### **§ 3, pkt. 9):**

Formuleringen "godkender et køretøjs opbygning og dokumentation herfor" er uheldig. De fleste tunge køretøjer, især lastbiler på påhængskøretøjer til disse, består af et chassis hvorpå der monteres en opbygning. Færdselsstyrelsen udsteder "Godkendelseserklæring for chassis til bil" og "Godkendelseserklæring for chassis til påhængskøretøj" [AutoConsults understregning] og omfatter således ikke køretøjets opbygning. Vi foreslår at "opbygning" ændres til "chassis".

#### **§ 3, pkt. 12):**

Kan CoC både forstås som CoC for komplet og CoC for ukomplet køretøj?  
EU-reguleringen skelner mellem "CoC for complete vehicle" og "CoC for incomplete vehicle". De samme gør hele den branche som er beskæftiget med syn og godkendelse af køretøjer. Med den valgte formulering kan et CoC udelukkende være for et komplet køretøj. Hvis dette er hensigten, bør det præciseres af hensyn til klarheden af definitionen.

#### **§ 4:**

Kræves godkendelsespligtige køretøjer også registreret?  
Med den valgte formulering bliver grundreglen at "et godkendelsespligtigt køretøj, som ikke er godkendt, skal godkendes ved et registreringssyn, inden køretøjet kan registreres i Køretøjsregisteret og tages i brug på færdselslovens område". Men der skelnes vel netop mellem godkendelsespligtige og registreringspligtige køretøjer fordi førstnævnte ikke er pligtige til registrering.

#### **§ 7:**

Det bør overvejes om listen er udtømmende i forhold til hvilke ændrede anvendelser der kunne være relevante at kontrollere. F.eks er mange biler til rustvognskørsel alene godkendt til anvendelse som rustvogn, men ender alligevel som varebil til godstransport.

#### **§ 13, pkt. 1-4:**

Findes der ikke-registreringspligtige køretøjer af disse? Det bør desuden overvejes/defineres hvad der menes med hhv. køretøjstyper og køretøjsarter,

#### **§ 13, pkt. 14:**

Punktet omtaler et køretøj med ukomplet CoC, som er uændret. Dette må antages aldrig at kunne forekomme, da der på et ukomplet CoC altid fremgår, at køretøjet ikke opfylder krav til registrering uden yderligere godkendelse. Til gengæld er køretøjer med komplet CoC slet ikke nævnt, så måske er det bare et lille "u" som har sneget sig ind ved en fejl?

#### **§ 15:**

Det bør beskrives klart hvornår en ændring kræver udstedelse af ny godkendelseserklæring. Med den nuværende formulering er det uklart om det er enhver ændring, eller kun hvis ændringen giver anledning til ændrede data på selve godkendelseserklæringen.

F.eks. kræves der jf. Dfk, bilag 2, at der udstedes ny godkendelseserklæring ved en konstruktiv ændring af styreapparat, bremses, motor eller bærende elementer.

Det bemærkes i øvrigt at en godkendelseserklæring er defineret som en "Godkendelseserklæring for chassis til bil", og omhandler generelt set ikke indretning og udstyr, men alene styreapparat, bremses, motor og bærende elementer. Ofte ses der direkte anført på godkendelseserklæringen, at krav jf. Dfk, bilag 1, afsnit 9 og 10 ikke er kontrolleret. Det virker derfor som en upræcis formulering med: "enhver ændring af konstruktion, indretning eller udstyr".

#### **§ 22, pkt 1):**

Tidligere var der krav om henvisning til ansøgning om dispensation for det/de pågældende krav som ikke var opfyldt. Dette ses ikke videreført til den nye bekendtgørelse. Hvordan vil Færdselsstyrelsen sikre at køretøjet bliver håndteret korrekt uden denne oplysning? Og burde der ikke anføres sanktionsmulighed i forbindelse med afslag på dispensation, eller anden form for tidsbegrænsning for en midlertidig godkendelse?

#### **§ 22, pkt. 2):**

Det fremgår ikke klart af § 22, stk. 1 om de oplistede krav i pkt. 1) til 5) alle skal være opfyldt, men med den anførte formulering: "hvis følgende er opfyldt" fortolker vi bestemmelse således at alle punkterne 1) til 5) skal være opfyldt. I så fald vedrører bestemmelsen kun køretøjer der er registreret i udlandet (og ikke køretøjer der tidligere har været registreret, men er afmeldt ifm. eksport fra registreringslandet), og som kortvarigt ønskes registreret i Danmark inden køretøjet igen føres ud af Danmark. Det er uklart for os hvorledes en dobbeltregistrering samtidigt i to EU-lande er hjemlet, og det er uklart for os hvad formålet skulle være med en dansk registrering af et køretøj som kort efter skal udføres af Danmark.

#### **§ 25:**

Ikke alle punkter er relevante for alle køretøjer. Det bør anføres at kun relevante punkter skal være opfyldt.

#### **§ 25 pkt 5):**

En EF-overensstemmelsesattest er i ikke defineret i bekendtgørelsen på samme måde som et CoC. Men det er vores opfattelse at de to ting er det samme?

#### **§ 25, pkt. 6):**

Hvorfor skal der kun medbringes dokumentation for konstruktive ændringer for køretøjer med totalvægt på højst 3.500 kg? Selvom der er udstedt godkendelseserklæring for et køretøj med totalvægt på over 3.500 kg, bør den detaljerede dokumentation i form af prøvningsrapport eller lignende stadig følge køretøjet til syn og arkiveres på dokumentportalen.

#### **§ 25, Stk. 4):**

Stykket omhandler tilladelse til at gennemføre registreringssyn efter reglerne for brugte køretøjer, selv om der ikke foreligger dokumentation for en tidligere registrering. Henvisningen til stk. 1 nr. 2, henviser til en Godkendelseserklæring, som i sig selv dokumenterer tidligere registrering. Hvorledes giver det mening at henvise til at en godkendelseserklæring ikke kan fremskaffes?

#### **§ 25, Stk. 5):**

Det bør præciseres, at gyldigheden på et år alene gælder for køretøjer der ikke tidligere har været registreret, evt. med tilføjelse om, at dokumentet ikke må have været mere end et år gammelt på dato for første registrering af køretøjet.

Det bemærkes at der jf. Vosak ikke er nogen udløbsdato for dataerklæringer, men at de blot skal være udstedt på nyeste version af blanketten. Dette skal derfor tilrettes så at der ikke er modstridende bestemmelser i hhv. Vosak og denne bekendtgørelse. Det bemærkes endvidere at fabrikantens oplysninger om mærke, model, variant og stelnummer typisk er udstedt ifm. produktionen af køretøjet, hvilket for et brugtimporteret køretøj (eks en VW boble type 1) kan være adskillige år siden.

#### **§ 26 pkt 4):**

For et køretøj der tidligere er registreret i Danmark, må det forventes at der findes oplysninger om hvorvidt køretøjet er brugt. Kravet om at fremstiller skal oplyse om køretøjet er brugt virker overflødig.

#### **§27:**

Ikke alle punkter er relevante for alle køretøjer. Det bør anføres at kun relevante punkter skal være opfyldt.



**§27, pkt. 6):**

Selvom der er udstedt godkendelseserklæring for et køretøj, bør den detaljerede dokumentation i form af prøvningsrapport eller lignende stadig følge køretøjet til syn og arkiveres på dokumentportalen.

**§28, stk 2:**

Ikke alle køretøjer er forsynet med elektronisk grænseflade. Det bør præciseres, hvornår dette krav finder anvendelse.

**§32 stk1:**

Der savnes en præcisering af, at dato for første registrering fastsættes til 1. januar det år køretøjet er produceret.

**§ 33, pkt 2):**

Skulle der stå "et prøveapparat der simulerer et hastighedssignal og aflæser og takografens konstant"?

**§ 55:**

Bestemmelsen forekommer uklar med hensyn til hvilken type dokumentation synsvirksomheden kan kræve. Den tidligere formulering af denne bestemmelse var at:

"Synsvirksomheden kan desuden kræve dokumentation til belysning af forhold, der ikke kan undersøges med synsvirksomhedens normale udstyr, herunder dokumentation for, at køretøjet opfylder gældende bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr."

Vi vil foreslå, at bestemmelsen omformuleres til at "Synsvirksomheden kan kræve dokumentation, til belysning af forhold, der ikke kan undersøges med synsvirksomhedens normale udstyr, hvis det er nødvendigt for gennemførelsen af det periodiske syn".

**§ 56, stk. 2:**

Med henblik på at skaffe klarhed og tydeliggøre kravene i bekendtgørelsen, bedes Færdselsstyrelsen definere hvad der menes med "uoverensstemmelser". Tænkes der på køretøjer hvis indretning og udstyr ikke er i overensstemmelse med køretøjets godkendelsesgrundlag (eks. CoC), eller på køretøjer hvis indretning og udstyr ikke er i overensstemmelse med kravene i Detailforskrifter for køretøjer, eller en helt tredje form for uoverensstemmelse med ...?

**§ 59, stk. 2:**

Bestemmelsen forekommer uklar med hensyn til hvilken type dokumentation synsvirksomheden kan kræve. Den tidligere formulering af denne bestemmelse var at:

"Synsvirksomheden kan desuden kræve dokumentation til belysning af forhold, der ikke kan undersøges med synsvirksomhedens normale udstyr, herunder dokumentation for, at køretøjet opfylder gældende bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr."

Vi vil foreslå, at bestemmelsen omformuleres til at "Synsvirksomheden kan kræve dokumentation, til belysning af forhold, der ikke kan undersøges med synsvirksomhedens normale udstyr, hvis det er nødvendigt for gennemførelsen af den frivillige tekniske kontrol".

**§ 62, stk. 1:**

I kort form står der at "Påhængskøretøjer [...] kan anerkendes i Danmark". Vi har ikke tidligere hørt om anerkendte påhængskøretøjer....

Menes der "Periodisk syn af påhængskøretøjer kategori O3 og O4, som er udført af synsvirksomheder i en anden EU-medlemsstat, kan anerkendes i Danmark"?

**§ 62, stk 2:**

Begrebet "tunge erhvervskøretøjer" anvendes ikke i den øvrige regulering af tekniske krav til køretøjer. Med henblik på at lette forståelsen hos bekendtgørelsens brugere, skal vi opfordre til at der anvendes samme begreber som i Færdselsloven og/eller Detailforskrifter for syn af køretøjer, eller at der henvises til den regulering hvor begrebet er defineret.

Teksten virker usammenhængende - Påhængskøretøjer [i flertal ...] anses som fremstillet [hvor og til hvad – menes der "til periodisk syn" ?] når det [ i ental] er godkendt [...].

Venlig Hilsen

Kent Nielsen  
AutoConsult A/S

**From:** Anja Velbæk Mouridsen <avm@avmadvokater.dk>  
**Sent:** 25-11-2025 19:27:32 (UTC +01)  
**To:** Fstyr <fstyr@fstyr.dk>  
**Subject:** Høringssvar fra Danske Synsvirksomheder  
**Attachments:** Høringssvar Danske Synsvirksomheder.pdf

Til Færdselsstyrelsen,

På vegne af Danske Synsvirksomheder fremsendes bemærkninger til syv udkast til bekendtgørelser på syns- og godkendelsesområdet.

Såfremt styrelsen har spørgsmål til det fremsendte, kan jeg og/eller Carsten Møller kontaktes.

Med venlig hilsen / Best regards,

**Anja Velbæk Mouridsen**  
Advokat (L)



[avm@avmadvokater.dk](mailto:avm@avmadvokater.dk) | T [+45 23 98 20 12](tel:+4523982012)

Advokatfirmaet Velbæk Mouridsen | Advokatanpartsselskab | Broloftet 42, 2. tv. | 8240 Risskov | CVR [42749966](https://cpr.dk/42749966) | [www.avmadvokater.dk](http://www.avmadvokater.dk)



Til Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen har udarbejdet syv udkast til bekendtgørelser, som følge af den nye lov om godkendelse og syn af køretøjer, som trådte i kraft 1. juli 2025.

Færdselsstyrelsen oplyser, at formålet med bekendtgørelserne er at gennemskrive og opdatere reguleringen samt skabe klarhed over den gældende lovgivning på området.

Danske Synsvirksomheder fremsender hermed deres bemærkninger til udkastene.

Bemærkningerne er udarbejdet med bistand fra advokat Anja Velbæk Mouridsen.

Såfremt styrelsen har spørgsmål til det fremsendte, kan styrelsen kontakte såvel advokat Anja Velbæk Mouridsen som formand Carsten Møller.

### **Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer**

**Pkt. 5.** I bekendtgørelsesudkastet forslås det at ændre omsynsfristen fra 33 dage til 60 dage.

*Danske Synsvirksomheder har følgende bemærkninger:*

*En omsynsfrist på 60 dage fremstår som en uhensigtsmæssig og risikabel model.*

*Fristen øger sandsynligheden for, at bilejere overser den.*

*En ændring af fristen skaber grundlag for uenigheder og misforståelser mellem Færdselsstyrelsen og synsvirksomheder i de situationer, hvor et køretøj, der ved det oprindelige syn kun netop opfyldte lovens minimumskrav, ved fremstillingen til omsyn har udviklet nye eller forværrede fejl eksempelvis på dæk eller bremses.*

*Modellen må derfor forventes at give anledning til flere drøftelser og tvister med Færdselsstyrelsen, hvilket samlet set belaster både borgere og myndigheder uden at styrke trafiksikkerheden.*

**Pkt. 8.** Syn ved ejer- eller brugerskifte af ikke-periodesynspligtige køretøjer ophæves fra 1. januar 2027.

Disse regler ophæves, idet det ikke er i overensstemmelse med minimumsbestemmelserne i periodesynsdirektivet at fastsætte en ekstra kontrol i forbindelse med ejer- eller brugerskifte, når køretøjerne som udgangspunkt ikke er underlagt løbende vedligeholdelseskontrol.

Danske Synsvirksomheder har følgende bemærkninger:

*Branchen udtrykker stor bekymring for netop dette forslag, med henvisning til både færdselssikkerheden, miljø og tillige et markant fald i antallet af registreringssyn af disse køretøjer.*

*Det er branchens generelle opfattelse, at der i stedet bør indføres periodisk syn på disse køretøjer, selvom det i så fald vil være kræve en national bestemmelse.*

Konsekvenser af forslaget

*At ophæve ejerskiftesynet af ikke-periodesynspligtige køretøjer vil betyde:*

*Betydelig forringelse af færdselssikkerheden, da denne kategori af køretøjer sagtens kan blive 15 år gammel, uden at køretøjerne underkastes nogen form for myndighedskontrol. Der vil derfor komme til at køre flere køretøjer på vejene med fejl på bremses, dæk og el, da disse mangler sjældent, opdages uden kontrol. Dette afhjælpes ikke af vejsidesyn, idet det er ganske få, der bliver kontrolleret. I 2023 og 2024 blev eksempelvis kun 472 motorcykler kontrolleret ved vejsidesyn. Dette skal sammenholdes med, at der er registreret 174.000 motorcykler i motorregisteret.*

*Svækkelse af forbrugerbeskyttelsen ved handel med brugte køretøjer.*

*Betydelig skade på miljøet, da mange motorcykler ændres konstruktivt, hvilket medfører, at motorcyklen forurener mere end tilladt. Disse konstruktive ændringer vil ikke blive opdaget.*

## **Bekendtgørelse om grunduddannelse og efteruddannelse af syns- og omsynsmedarbejdere**

### **Pkt.2. Adgangskrav til synsuddannelserne**

Der fastsættes adgangskrav til grund- og efteruddannelsen af syns- og omsynsmedarbejdere. For at kunne påbegynde uddannelsen skal vedkommende være uddannet personvogns- eller lastvogsmekaniker, samt have kørekort til de køretøjsarter, som uddannelsen giver adgang til at syne.

Danske Synsvirksomheder har følgende bemærkninger

*Det vil medføre væsentligt øgede omkostninger at rekruttere nye medarbejdere, hvis de på forhånd skal besidde samtlige kørekortkategorier, inden de kan påbegynde uddannelsen.*

*I dag kan buskørekort (kategori D) udelukkende erhverves via AMU-systemet, mens motorcykel- og påhængskort (kategori A og B/E) kan tages gennem almindelige kørelærere. Medarbejderne i synsvirksomheder kan i dag erhverve kørekort sideløbende med, at de udfører kategori 1-syneopgaver og samtidig bidrager produktivt til virksomheden.*

*En forhåndskravsmode vil derfor både fordyre rekrutteringen og markant øge den økonomiske risiko for virksomhederne. Hvis en medarbejder efterfølgende viser sig ikke at være egnet til opgaven eller fravælger jobbet, vil virksomheden have afholdt betydelige udgifter uden nogen form for udbytte.*

## **Bekendtgørelse om synsvirksomheder**

### **1.4. Visse påhængskøretøjer flytter tilladelseskategori.**

I bilag 1 til bekendtgørelsesudkastet er påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg og højst 3.500 kg flyttet fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 og 4.

Dermed flyttes påhængskøretøjerne til de tilladelseskategorier, hvor der forefindes egnet udstyr (revisionsgrav eller egnet lift med tilstrækkelig løftekapacitet og længde til at løfte det samlede vogntog) til at foretage teknisk kontrol af påhængskøretøjerne.

Danske Synsvirksomheder har følgende bemærkninger:

Vedrørende busser

Tilsyneladende flyttes også busser til kategori 2 og 4, selvom dette ikke er angivet i høringsbrevet, idet det fremgår af § 39 i bkg om synsvirksomheder, at en synsvirksomhed har pligt til at sikre sig, at virksomhedens synsmedarbejdere til enhver tid opfylder krav til uddannelse og efteruddannelse, jf. bekendtgørelse om grunduddannelse og efteruddannelse af syns- og omsynsmedarbejdere samt lovgivningens krav om kørekort, der svarer til den eller de kategorier af tekniske kontroller af køretøjer, som synsmedarbejderen foretager.

Da der ikke kræves kørekort til bus i bekendtgørelse om grunduddannelse og efteruddannelse af syns- og omsynsmedarbejdere §§ 4 og 5 (synsvirksomheder med tilladelseskategori 1 og 3), må det lægges til grund, at også busser flyttes til kategori 2 og 4.

#### Varsling i maj 2023 og efterfølgende godkendelse af materiel

Færdselsstyrelsen varslede i maj 2023 med 4 ugers frist, at synshaller med godkendelse til kategori 1 og 3, skulle være udstyret med en revisionsgrav eller egnet lift, når der skulle synes påhængskøretøjer over 750 kg. og motorcykler.

Styrelsen foretog tilsyn og synsvirksomhederne skulle efter de 4 ugers frist anmode styrelsen om dispensation for at kunne beholde deres tilladelse, hvis ikke de var udstyret med revisionsgrav eller egnet lift, for at kunne beholde tilladelsen.

Nogle virksomheder forsøgte at imødekomme kravet og nogle fik godkendt udvidelsen af materiel til brug for fortsat at kunne syne påhængskøretøjer over 750 kg.

#### Administrative forskrifter skal overholde almindelige retsgrundsætninger

Med den foreslåede regel vil Færdselsstyrelsen reelt fratage nogle synsvirksomheder arbejde og flytte det over til andre virksomheder. Nogle virksomheder, som med de nye regler mister denne del af opgaveporteføljen, opfylder, jf. styrelsens godkendelse heraf, de krav der stilles til "egnet udstyr."

Færdselsstyrelsen favoriserer usagligt nogle synsvirksomheder. Dette er der ikke hjemmel til at gøre i en bekendtgørelse. Administrative forskrifter skal overholde almindelige forvaltningsretlige retsgrundsætninger, herunder krav om saglighed og lighed.

*Færdselsstyrelsen kan opstille krav om egnet udstyr med en frist, der gør det muligt for de danske synsvirksomheder at imødekomme disse krav. Men styrelsen har ikke hjemmel til at fastsætte administrative regler, der medfører, at nogle erhvervsdrivende får bedre vilkår end andre.*

### *Ekspropriation*

*Med den ændrede regel fjerner styrelsen opgaver fra synsvirksomheder med tilladelseskategori 1 og 3, som har indrettet sig på og disponeret, herunder ved betydelige investeringer, i tillid til de krav, styrelsen fremsatte tilbage i maj 2023 og som dannede grundlag for, at de af styrelsen blev godkendt til at fortsætte med at syne påhængskøretøjer over 750 kg. Disse synsvirksomheder bliver særligt hårdt ramt af de foreslåede regler i udkastet.*

*Det er derfor nærliggende, at der vil kunne foreligge ekspropriation for virksomheder, som har indrettet sig på og disponeret i tillid til de krav, styrelsen fremsatte tilbage i maj 2023 og som med de foreslåede bestemmelsers ikrafttræden vil lide et stort økonomisk tab.*

*Ekspropriation kan ifølge grundlovens § 73 kun ske ved lov og mod fuldstændig erstatning. Der er ikke fornøden lovhjemmel til, at de foreslåede bestemmelser kan indebære ekspropriation.*

*Forinden bekendtgørelsens ikrafttræden er det nødvendigt at få etableret korrekt hjemmelsgrundlag og indsætning af erstatningsbestemmelser for de tilfælde, hvor de ændrede regler indebære ekspropriation. I modsat fald kan bekendtgørelsens regler ikke anvendes i disse tilfælde.*

Carsten Møller  
Formand Danske Synsvirksomheder

**From:** Michael Møller Nielsen <michael.moeller@dekra.dk>  
**Sent:** 25-11-2025 17:58:21 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Cc:** 'lsod@fstyr.dk' <lsod@fstyr.dk>  
**Subject:** j.nr. 2024-893360

Til Færdselsstyrelsen

Hermed høringssvar på udsendte høringer.

Med hensyn til de forestående ændringer på synspligtige syn af visse ikke periodesynspligtige køretøjer, har DEKRA Bilsyn en stor bekymring i, at motorcykler og påhængsvogne O2 ikke længere påtænkes synet i forbindelse med ejerskifte.

For motorcyklers vedkommende er vi bekymrede for støj og for manglende kontrol af ombygninger. Transportministeren udtalte 2021, at vejsidesyn sammen med ejerskiftesyn, fint kunne dække behovet på området. Set i lyset af de meget få vejsidesyn, som er udført, og fjernelsen af ejerskiftesyn, vil det være tvivlsomt om der bliver kontrolleret nok på området.

Med hensyn til påhængsvogne O2, taler statistikken ved Færdselsstyrelsens vejsidesyn og Politiets kontrol vedrørende erhvervskøretøjer for sig selv. Disse statistikker viser et tydeligt behov for kontrol.

Alternativet til at fjerne ejerskiftesyn kan være indførelse af periodiske syn.

Traktorer er vi ikke betænkelige ved at fjerne ejerskifte syn på.

Det er vigtigt for fleksibiliteten i synsarbejdet, at kat. 3 medarbejdere, som allerede er uddannet til at syne påhængsvogne O2, kan bevare deres rettigheder til at syne disse køretøjer, selvom de flyttes til kat. 2 tilladelse.

**Michael Møller Nielsen**  
Teknisk chef

Mobil: +45 41265465  
Hotline +45 31632880



**DEKRA Danmark**  
Kirkebjerg Allé 90  
2605 Brøndby

**From:** kontor@mff-dk.dk <kontor@mff-dk.dk>  
**Sent:** 25-11-2025 19:34:21 (UTC +01)  
**To:** Lisa Sode <lsod@fstyr.dk>  
**Subject:** høringssvar (synsbekendtg relsen)

K re Lisa

Vi har følgende kommentarer:

**Særligt ad. afskaffelse af syn ved ejer- og brugerskifte**

*Det er noteret, at der foretages en større mængde direktivkonforme ændringer – herunder afskaffelse af registreringssyn for ikke-periodesynspåkrævede køretøjer (fx motorcykler og trailere).*

*Motorcykel Forhandler Foreningen kan ikke bifalde dette. Vi begrundet dette med, at manglende ejerskiftesyn kan medføre alvorlige fejl og mangler på motorcykler som kan forringe sikkerheden i trafikken.*

Med venlig hilsen  
Martin Vølund  
MFF ApS  
Tlf.: +4536160866  
Mobil: +4531150657

CVR.38023969  
Bank: Nordea.  
Reg.nr.:2558 kontonr.:4390867684



Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidensialitet som mailen er omfattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

**From:** Hjalles Bilsyn <info@hjallesbilsyn.dk>  
**Sent:** 24-11-2025 11:28:08 (UTC +01)  
**To:** info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>; LSOD@fstyr.dk <LSOD@fstyr.dk>  
**Subject:** j.nr. 2024-893360 Hørringssvar  
**Attachments:** Hørringssvar Odense d.docx

j.nr. 2024-893360

vedhæftet hørringssvar.

## Høring over syv udkast til bekendtgørelser på syns- og godkendelsesområdet

Odense d 24/11-2025 Hjalles Bilsyn ApS Energivej 4 b 5260 Odense S

### 1.4. Visse påhængskøretøjer flytter tilladelseskategori

I bilag 1 til bekendtgørelsesudkastet er påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg og højst 3.500 kg flyttet fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 og 4. Dermed flyttes påhængskøretøjerne til de tilladelseskategorier, hvor der forefindes egnet udstyr (revisions grav eller lift med tilstrækkelig løftekapacitet og længde til at løfte det samlede vogntog) til at foretage teknisk kontrol af påhængskøretøjerne.

Vedr. påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg og højst 3.500 kg flyttet fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 og 4

Jeg er meget uforstående overfor dette. Der var dispensation vedr. at vi ikke havde det rette udstyr.

For så ikke på sigt at miste tilladelsen til alt indenfor kat 3 købte jeg en egnet lift til påhængskøretøjer og har investeret langt over 100.000 kr. Liftene er støbt ned i gulvet og ikke bare lige til at fjerne igen og evt sælge! Bemærk. Jeg har handlet hurtigt og i god tro ud fra de skrivelser jeg har modtaget fra jer. Såfremt I gennemfører jeres beslutning om at flytte aktiviteten til Kat4 haller; bør der som minimum være en kompensation til os der har gjort hvad der skulle til vedr. udstyrskrav ? Alternativt en 5 årig overgangsperiode så jeg har mulighed for løbende at tjene min investering hjem.

Dette er sket for ca 1½ år siden.

Eller kan man beholde tilladelsen til O2 for os der har investeret i nyt udstyr til dette?

8. Syn ved ejer- eller brugerskifte af ikke-periodesynspligtige køretøjer Syn ved ejer- eller brugerskifte af ikke-periodesynspligtige køretøjer ophæves fra 1. januar 2027. Disse regler ophæves, idet det ikke er i overensstemmelse med minimumsbestemmelserne i periodesynsdirektivet at fastsætte en ekstra kontrol i forbindelse med ejer- eller bruger skifte, når køretøjerne som udgangspunkt ikke er underlagt løbende vedligeholdelseskontrol.

Jeg er meget uforstående overfor ovenstående.

For kort tid siden var det på tegnebrættet at indføre periode syn på trailer, campingvogne, motorcykler . Og M1 og N1 over 10 år hvert år mm. Men dette blev ikke vedtaget !

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.

Adgangskravene, der skal være opfyldt for at kunne påbegynde uddannelsen, præciseres i bekendtgørelsen. Det gør Færdselsstyrelsen blandt andet ved at indføre følgende adgangskrav:



- Krav om kørekort til alle køretøjsarter i den tilladelseskategori, som der uddannes i.

Adgangskrav til grunduddannelsen i tilladelseskategori 3

§ 5. For at kunne påbegynde grunduddannelsen til at foretage tekniske kontroller i tilladelseskategori 3 skal kursisten opfylde følgende: 1) Besidde et gyldigt kørekort til kategori A (stor motorcykel), kategori B (almindelig bil) og kategori B/E (almindelig bil med stort påhængskøretøj). 2) Have bestået grunduddannelsen til at foretage tekniske kontroller i tilladelseskategori 1. 3) Have minimum 3 måneders erfaring med at foretage periodisk syn af køretøjer i tilladelseskategori 1 i en synsvirksomhed.

### 1. Vogntog med en samlet tilladt totalvægt på i alt 4250 kg

Du må føre et vogntog med en samlet tilladt totalvægt på 4250 kg, hvilket vil sige en person- eller varebil på max 3500 kg og et påhængskøretøj på max 750 kg.

Det betyder at vægtkravene til bilen og påhængskøretøjet ligger fast. Bilen må max have en tilladt totalvægt på 3500 kg og påhængskøretøjet må max have en tilladt totalvægt på max 750 kg.

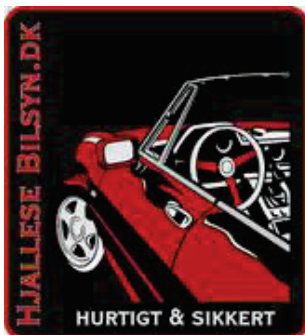
2.

Kilde.- <https://www.fstyr.dk/privat/koerekort/udvidelse-af-koerekort/koerekort-til-paahaengskoeretoj-til-bil>

Hvis O2 påhængsvogn over 750 kg flyttes fra kat. 3 giver det ikke mening at kursisten skal have B/E kørekort

B kørekort giver tilladelse til at køre med påhængsvogn op til 750 kg samlet vogntogsvægt 4250 kg

Hvad med M2 op til 3500 kg?



Med Venlig Hilsen

Morten Hilmar Jørgensen

Hjallese Bilsyn  
Energivej 4B  
5260 Odense S

Tlf: +45 66 14 02 02  
e-mail: [info@hjallesebilsyn.dk](mailto:info@hjallesebilsyn.dk)  
www: [www.hjallesebilsyn.dk](http://www.hjallesebilsyn.dk)

**From:** Stig Normann Rasmussen - Trekantens Bilsyn <stig@trekantensbilsyn.dk>  
**Sent:** 17-11-2025 08:17:41 (UTC +01)  
**To:** info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>  
**Cc:** lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>  
**Subject:** Bemærkninger til høring med svarfrist 26/11-2025  
**Attachments:** Bemærkninger til høring med svarfrist 26-11-2025.pdf

Til rette vedkomne

Med venlig hilsen

Stig Normann Rasmussen  
Teknisk ansvarlig  
Trekantens Bilsyn ApS  
Ladegårdsvej 8B  
7100 Vejle  
[www.trekantensbilsyn.dk](http://www.trekantensbilsyn.dk)



**Trekantens bilsyn**

*Det venlige alternativ*

# Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer samt bekendtgørelse om synsvirksomheder

**Til:** Færdselsstyrelsen

**Att.:** Høringsafdelingen

**Dato:** 5. november 2025

**Vedr.:** Høringssvar fra Trekantens Bilsyn

---

## 1. Indledning

Vi i **Trekantens Bilsyn** ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende ovennævnte bekendtgørelser, som blev sendt i høring den 30. oktober 2025.

Vi har i mere end 20 år udført syn på trailere og campingvogne over 750 kg på et højt fagligt og teknisk niveau uden problemer eller bemærkninger fra myndighederne.

Vi ønsker derfor at udtrykke vores bekymring over en række foreslåede ændringer, herunder:

- Begrænsning af kategori 3-synsvirksomheders ret til at syne trailere og campingvogne
  - Forlængelse af omsynsfristen fra 33 til 60 dage
  - Ophævelse af krav om syn ved ejer- eller brugerskifte af visse køretøjer
- 

## 2. Ændringen er ubegrundet og uforholdsmæssig

Vi stiller os uforstående over for, at Færdselsstyrelsen ønsker at fjerne denne mulighed for kategori 3-synsvirksomheder.

Vi opfylder allerede de tekniske krav, og de foreslåede ændringer vil udelukke en stor del af landets synsvirksomheder uden at der foreligger dokumenterede problemer eller sikkerhedsmæssige begrundelser.

Hvis ændringen gennemføres, vil den reelt fratage os en del af vores forretningsgrundlag – **uden faglig begrundelse og uden en rimelig overgangsordning.**

Ændringen virker uproportionel i forhold til formålet, og vi kan ikke se, at der er fremkommet nye sikkerhedsmæssige eller tekniske argumenter, som begrundet en sådan begrænsning. Det bør i givet fald dokumenteres.

---

## 3. Berettigede forventninger og vejledningsansvar

Færdselsstyrelsen har tidligere udmeldt, at synsvirksomheder som vores kunne opretholde retten til syn af trailere og campingvogne ved at opfylde udstyrskraverne – herunder de eksisterende krav uden adgang til grav.

På baggrund af denne vejledning har vi indrettet vores virksomhed i fuld overensstemmelse med gældende regler og praksis.

**At ændre reglerne kort efter denne investering er foretaget, uden overgangsordning eller kompensation, er i strid med almindelige forvaltningsretlige principper om berettigede forventninger og korrekt vejledning, jf. forvaltningslovens § 7.**

Det skaber alvorlig retsusikkerhed for virksomheder, der loyalt har indrettet sig efter styrelsens udmeldinger.

#### 4. Krav om grav – manglende EU-hjemmel

Det fremgår af udkastet, at trailere og campingvogne mellem 750 kg og 3.500 kg fremover kun må synes af virksomheder med kategori 2 og 4 – altså med adgang til grav.

Vi stiller spørgsmål ved, **om der i EU's periodesynsdirektiv (2014/45/EU)** findes noget krav om, at denne type køretøjer skal kunne inspiceres fra undersiden via grav.

Direktivets bilag I og II beskriver krav til kontrolpunkter og udstyr, men der står intet om, at **selve synet kræver grav** – blot at de relevante dele skal kunne inspiceres.

Det overlades til medlemsstaterne at sikre "passende kontroladgang", hvilket kan ske **lift** – en teknisk forsvarlig måde at kontrollere undersiden af et køretøj på – og som også benyttes af fabrikanter og reparatørerne af disse køretøjer

Vi beder derfor Færdselsstyrelsen **konkret henvise til den EU-retslige bestemmelse eller tekniske standard**, der danner hjemmel for kravet om grav som betingelse for at måtte syne trailere og campingvogne i denne vægtklasse.

Hvis der ikke findes en sådan hjemmel, bør kravet alene baseres på en **national vurdering**, som i så fald bør begrundes teknisk og proportionalt – og ikke anvendes til at begrænse bestemte virksomhedskategorier uden fagligt grundlag.

---

#### 5. Omsynsfristen på 60 dage

Vi har bemærket, at Færdselsstyrelsen foreslår at ændre omsynsfristen fra 33 til 60 dage "så det sikres, at periodesynsdirektivet bliver overholdt".

Vi har gennemgået **direktiv 2014/45/EU**, men kan ikke finde nogen bestemmelse, der nævner 60 dage eller en konkret tidsfrist for omsyn.

Vi stiller derfor spørgsmål ved, **hvor denne frist fremgår af EU-retten**, og om den reelt er et krav fra EU.

Det bør fremgå klart, om ændringen udspringer af et egentligt EU-påbud, eller om det er et nationalt valg, som derfor kan tilpasses efter danske forhold.

En forlængelse til 60 dage giver desuden en række **praktiske og sikkerhedsmæssige udfordringer**:

- Der er en klagefrist på 4 uger efter et syn.
- 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 reelt vurderes igen.

I den periode kan selv dele, der var fejlfrie ved første syn, udvikle fejl – herunder rust, bremseproblemer eller defekter, der påvirker trafiksikkerheden.

Vi spørger derfor, **hvordan Færdselsstyrelsen vil håndtere dette i praksis** ved eventuelle klagesager, hvor et køretøj vurderes på et helt andet tidspunkt og i en markant ændret teknisk stand.

## 6. Ophævelse af syn ved ejer- og brugerskifte

Styrelsen foreslår at ophæve reglerne om syn ved ejer- eller brugerskifte af ikke-periodesynspligtige køretøjer (fx motorcykler og trailere) fra 1. januar 2027, med henvisning til, at det ikke er i overensstemmelse med periodesynsdirektivet.

Vi ønsker at påpege, at **trafiksikkerhedsmæssige hensyn** bør veje tungere end et minimumsdirektiv. Motorcykler og trailere kan i praksis være ude af drift i flere år, uden at der foretages nogen kontrol. Når disse derefter handles, kan de udgøre en risiko i trafikken, hvis der ikke foretages syn.

Vi foreslår derfor, at Færdselsstyrelsen i stedet for at ophæve syn ved ejerskifte overvejer at **indføre periodisk syn** for disse køretøjstyper, så de i højere grad omfattes af løbende kontrol.

---

## 7. Vores forslag

Vi anbefaler, at Færdselsstyrelsen:

1. **Fastholder muligheden** for, at kategori 3-synsvirksomheder kan udføre syn på trailere og campingvogne over 750 kg, forudsat at virksomheden opfylder de tekniske krav.
2. Alternativt **indfører en overgangsordning** for de virksomheder, der allerede har investeret i nødvendigt udstyr efter styrelsens tidligere retningslinjer.
3. **Dokumenterer EU-hjemmel** for krav om grav samt 60-dages-fristen, hvis ændringerne fastholdes.
4. Udarbejder en **konsekvensanalyse** af ændringernes økonomiske og driftsmæssige betydning for branchen, inden bekendtgørelserne træder i kraft.
5. **Overvejer periodisk syn** for motorcykler og trailere i stedet for at ophæve syn ved ejerskifte.

---

## 8. Afslutning

Vi bakker op om arbejdet for at sikre kvalitet og sikkerhed i synsbranchen, men opfordrer til, at ændringer gennemføres med **proportionalitet, klarhed og respekt** for de virksomheder, der har indrettet sig efter myndighedernes tidligere vejledning.

Vi står naturligvis til rådighed for dialog og håber, at Færdselsstyrelsen vil genoverveje forslaget i lyset af ovenstående.

---

Med venlig hilsen

**Stig Normann Rasmussen**

Ejer og teknisk ansvarlig

**Trekantens Bilsyn**

**From:** Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>  
**Sent:** 31-10-2025 15:37:27 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>  
**Subject:** SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (j.nr. 2024-893360)

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Annette Arrild Toft**

Uddannelsessekretær  
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700  
Tlf. direkte: 81454513  
E-mail: [aat@tur.dk](mailto:aat@tur.dk)

*Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger*

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

---

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe



Køretøjsbygger og Autoskade  
Branchen i Danmark  
Est. 1907

30. oktober 2025

**Vedr.: Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer**  
Sagsnr.: 2024-893360

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

Det er glædeligt, at styrelsen har fokus på læsevenlighed og for at give et bedre overblik over regler indenfor syn af køretøjer.

#### § 10 Supplerende attester

#### § 11 Koblingsspecifikation

Det fremgår af teksten, at køretøjsfremstilleren modtager en fysisk attest, som skal medføres ved kørsel.

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 on-line eller offline på en digital enhed.

Dette bør fremgå af bekendtgørelsen.

#### Prøvningsinstans

Som tidligere nævnt, så opfordrer vi styrelsen til, at opdele godkendelsesområderne i segmenter, hvorefter disse kan udbydes til interessenter, der kan håndtere disse, samt kan skabe en forretning af de serviceydelser, som tilbydes. Dermed kan man motivere, at flere, også enkeltpersoner (mindre virksomheder) kan byde ind. Styrelsen bør i dette tilfælde udarbejde en katalog over hvilke krav der stilles, herunder nærmere forklaringer af, hvordan man kan opnå styrelsens godkendelse.

Det er generelt et problem i Danmark, at vi kun har én prøvningsinstans, hvilket gør det både dyrt og besværligt at få afprøvet ændringer på køretøjer.

Dette nødvendiggør efter vores opfattelse, styrelsens særlige fokus, i særdeleshed ifm. de nye NIV-regler samt den opdaterede DfK.

#### § 25 Dataerklæring

I pkt. 5 er det vores opfattelse, at der også burde af teksten fremgå "Teknisk Tjeneste", da det ellers kan give et forkert billede af, hvem der kan udarbejde dataerklæringer.



SMVdanmark



## § 26 Registreringssyn af tidl. indregistreret køretøj

Vi 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.

Der fremgår af tidligere registreringsattest udelukkende 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.

### 8.1.1 Støjmåling

Der anføres, at såfremt det vurderes at støjniveauet er for højt, så skal der udføres en kontrol vha. en støjmåler. Generelt, så skal støjmåling altid foretages ift. 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 tydelige fremgå af skemaet.

### 8.2.1.2 Emissionsmåling

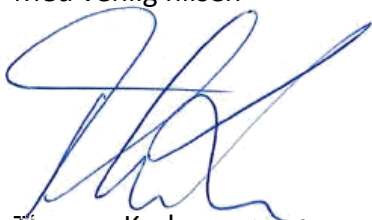
På motorcykler kan en synsvirksomhed ikke måle emission. Emissionsmåling på motorcykler kræver særligt udstyr og kendskab, som danske synsvirksomheder ikke er i besiddelse af.

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.

Det er vores håb om, at styrelsen kan have nytte af vores kommentarer til høringen.

Med venlig hilsen



Thomas Krebs, Direktør for SKAD, Ingeniør, Sagkyndig på motorområdet





Til rette vedkommende

FDM Test og Bilsyn takker for mulighed for at svare på høring over udkast til bekendtgørelsen om godkendelse og syn af køretøjer.

FDM Test og Bilsyns bemærkninger til bekendtgørelsesforslaget:

**§ 67 Ekstraordinær kontrol af køretøjer der ikke er periodesynspligtige:**

*Stk. 2. Den ekstraordinære kontrol skal udføres i overensstemmelse med den type kontrol, der er indkaldt til. Det skal derudover kontrolleres, om de fejl, der ligger til grund for indkaldelsen til ekstraordinær kontrol, er udbedret.*

Svar: 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.

Venlig hilsen

**Michael Haarup**

Kvalitetsleder og teknisk ansvarlig, FDM Test & Bilsyn



T: +45 45 27 01 30  
M: +45 20 32 74 61  
[MIHA@fdm.dk](mailto:MIHA@fdm.dk) · [fdm.dk](http://fdm.dk)  
Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby