

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 synsvirksomheder og bekendtgørelse om omsynsvirksomheder

Færdselsstyrelsen har den 29. oktober 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om synsvirksomheder og udkast til bekendtgørelse om omsynsvirksomheder i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til bekendtgørelserne 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) og DTL - Danske Vognmænd.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Bilsyn Plus ApS, Trekantens Bilsyn, Frie Danske Lastbilvognmænd FDL, Dansk Bilbrancheråd, Hjallese Bilsyn, Dansk Erhverv, Danske Synsvirksomheder, Applus Danmark A/S, Bilsynribe.dk ApS, Dansk Lokalsyn 2024, Broager Bilsyn ApS, JS Bilsyn, FDM Test & Bilsyn og Motorhistorisk Samråd.

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.

1. Generelle bemærkninger

Applus Danmark A/S hilser generelt de foreslåede ændringer i udkastet til bekendtgørelse om synsvirksomheder velkommen. Applus Danmark A/S vurderer, at ændringerne har betydeligt potentiale til at styrke trafiksikkerheden gennem øget kontrol, tydeligere præcisering af ansvar og forbedret tilsyn. Applus Danmark A/S bemærker, at den foreslåede opdeling af bestemmelserne i flere specifikke bekendtgørelser anser de som grundlæggende positiv, idet denne tilgang sigter mod at skabe større klarhed over retstilstanden og modernisere synsordningen i overensstemmelse med nutidens behov og muligheder. Særligt fremhæver Applus Danmark A/S de positive aspekter ved muligheden for godkendelse af synssteder på køretøjsartsniveau, som vil kunne forbedre tilgængeligheden for borgerne i yderområderne i Danmark. Applus Danmark A/S bemærker hertil, at det virker fornuftigt at give mulighed for, at godkendte synsvirksomheder

også kan få godkendt synsteder til begrænsede køretøjsarter, hvilket vil give mulighed for syn af bl.a. traktorer samt påhængskøretøjer O₂ i hele Danmark, også uden for lang køreafstand, hvilket må anses som positivt for både borgere og miljøet. Og særligt når muligheden for oprettelse af flådesynssteder ophører og de eksisterende flådesynstilladelser bortfalder senest pr. 30. juni 2026, som der er lagt op til. Applus Danmark A/S fremhæver endvidere de positive aspekter ved den hensigtsmæssige omplacering af visse påhængskøretøjer mellem tilladelseskategorier samt overførslen af opgaver fra kontrolinstanser til Færdselsstyrelsen.

Samlet set støtter Applus Danmark A/S intentionerne i bekendtgørelsesudkastet om synsvirksomheder.

2. Sanktionering af synsvirksomheder (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Bilsyn Plus ApS udtrykker bekymring over, at bekendtgørelsesudkastet ser ud til at medføre sanktioner for hele synsvirksomheden i tilfælde, hvor en enkelt medarbejder måtte have begået en fejl eller overtrædelse. Bilsyn Plus ApS anfører, at ministeren tidligere - blandt andet i forbindelse med omtalen af synsområdet i medierne i forbindelse med sms-syn - har udtalt, at eventuelle sanktioner og ansvar bør rettes mod den enkelte medarbejder, der konkret har handlet i strid med reglerne, og ikke mod virksomheden som helhed, medmindre der er tale om systematiske eller ledelsesmæssige svigt. Bilsyn Plus A/S anfører endvidere, at synsvirksomheder i praksis fx ingen mulighed har for at kontrollere, hvilke biler deres medarbejdere selv ejer eller anvender privat, og kan derfor ikke stilles til ansvar for forhold uden for virksomhedens kontrol. Bilsyn Plus ApS opfordrer til, at reglerne præciseres, så ansvaret fortsat placeres hos den enkelte tekniske medarbejder eller synsinspektør, hvis der foreligger konkret fejl eller forsømmelse. Dette vil være i tråd med ministerens tidligere udmeldinger og sikre en proportional og retfærdig håndhævelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af § 19, stk. 1, nr. 2, i lov nr. 774 af 20. juni 2025 om godkendelse og syn af køretøjer (herefter benævnt synsloven), at Færdselsstyrelsen helt eller delvist kan tilbagekalde en tilladelse til at drive synsvirksomhed, hvis tilladelsesindehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen. Det fremgår endvidere af § 19, stk. 2, i synsloven, at stk. 1, nr. 2, finder tilsvarende anvendelse, hvis overtrædelsen er begået af synsmedarbejdere eller andre, der optræder i tilladelsesindehaverens interesse.

Det følger således allerede af loven i dag, at ansattes adfærd kan resultere i tilbagekaldelse af en tilladelse til at drive synsvirksomhed.

Færdselsstyrelsen skal desuden bemærke, at det fremgår af § 19, stk. 3, i synsloven, at styrelsen i tilfælde omfattet af stk. 1 og 2, kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse eller suspension af tilladelsen for hele eller dele af synsvirksomheden. Dvs. en afgørelse om suspension eller tilbagekaldelse kan begrænses til at omfatte et eller flere af synsvirksomhedens godkendte synssteder.

I bekendtgørelsesudkastets § 69 henvises der til synslovens § 19.

3. Flytning af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 og 4 (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Trekantens Bilsyn bemærker, at de er uforstående over for, at Færdselsstyrelsen fjerner campingvogne og trailere med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg fra tilladelseskategori 3. Trekantens Bilsyn anfører, at de allerede opfylder de tekniske krav, og at de foreslåede ændringer vil udelukke en stor del af landets synsvirksomheder, uden at der foreligger dokumenterede problemer eller sikkerhedsmæssige begrundelser. Endvidere anfører Trekantens Bilsyn, at ændringen reelt vil fratage dem en del af deres forretningsgrundlag - uden faglig begrundelse og uden en rimelige overgangsordning. Ændringen virker uproportionel i forhold til formålet, og Trekantens Bilsyn kan ikke se, at der er fremkommet nye sikkerhedsmæssige eller tekniske argumenter, som begrunder en sådan begrænsning; det bør i givet fald dokumenteres. Trekantens Bilsyn bemærker endvidere, at Færdselsstyrelsen tidligere har meldt ud, at synsvirksomheder kunne opretholde retten til at kontrollere trailere og campingvogne uden adgang til grav, og at Trekantens Bilsyn på baggrund af denne vejledning har indrettet deres virksomhed i fuld overensstemmelse med gældende regler og praksis. Trekantens Bilsyn anfører, at det, 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. Trekantens Bilsyn anfører endvidere, at det skaber alvorlig retsusikkerhed for virksomheder, der loyalt har indrettet sig efter styrelsens udmeldinger. Trekantens Bilsyn stiller spørgsmål ved, om der i periodesynsdirektivet (direktiv 2014/45/EU) findes noget krav om, at den type køretøjer skal inspiceres fra undersiden via grav. Trekantens Bilsyn anfører, at 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. Trekantens Bilsyn anfører endvidere, at det således overlades til medlemsstaterne, at sikre "passende kontroladgang", hvilket efter Trekantens Bilsyns opfattelse kan ske ved lift – en teknisk forsvarlig måde at kontrollere undersiden af et køretøj på – og som også benyttes af fabrikanter og reparatørerne af disse køretøjer. Trekantens Bilsyn anmoder om en konkret henvisning til de EU-regler eller tekniske standarder, der giver grundlag for kravet om grav som betingelse for at kontrollere trailere og campingvogne i vægtklassen. Alternativt, hvis kravet alene baseres på en national vurdering, bør kravet efter Trekantens Bilsyns opfattelse nærmere begrundes. Endelig efterlyser Trekantens Bilsyn helt overordnet en konsekvensanalyse af ændringernes økonomiske og driftsmæssige betydning for branchen, inden bekendtgørelserne træder i kraft.

Hjallese Bilsyn bemærker, at Hjallese Bilsyn med udsigt til at miste tilladelsen til at kontrollere alle køretøjsarter omfattet af kategori 3 for ca. 1 ½ år siden købte en egnet lift til påhængskøretøjer, og i den forbindelse investerede langt over 100.000 kr. Hjallese Bilsyns lift er støbt ned i gulvet og er derfor ikke lige til at fjerne igen og eventuelt sælge. Hjallese Bilsyn anfører, at virksomheden har handlet hurtigt og i god tro ud fra den vejledning, virksomheden har modtaget fra Færdselsstyrelsen. Hjallese Bilsyn efterlyser, at der som minimum gives kompensation til de synsvirksomheder, der har investeret i udstyr på baggrund af styrelsens vejledning; alternativt at der fastsættes en 5-årig overgangsperiode, så de har mulighed for løbende at tjene deres investeringer hjem. Hjallese Bilsyn ønsker oplyst, om man kan beholde tilladelsen til O₂, når man har investeret i nyt udstyr til dette.

Danske Synsvirksomheder bemærker, at Færdselsstyrelsen i maj 2023 med 4 ugers frist varslede, at synssteder med godkendelse i kategori 1 og 3 skulle være udstyret med en revisionsgrav eller egnet lift, når der skulle synes påhængskøretøjer over 750 kg og motorcykler. Færdselsstyrelsen 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. Nogle virksomheder forsøgte at imødekomme kravet, og nogle fik godkendt udvidelsen af materiel til brug for fortsat at kunne synes påhængskøretøjer over 750 kg. Danske Synsvirksomheder bemærker endvidere, at Færdselsstyrelsen med den foreslåede regel reelt vil fratage nogle synsvirksomheder arbejde og flytte det over til andre virksomheder. Danske Synsvirksomheder anfører, at nogle virksomheder, som med de nye regler mister denne del af opgaveporteføljen, opfylder, jf. styrelsens godkendelse heraf, de krav, der stilles til "egnet udstyr". Danske Synsvirksomheder anfører endvidere, at herved favoriserer Færdselsstyrelsen usagligt nogle synsvirksomheder, og dette er der ikke hjemmel til at gøre i en bekendtgørelse. Danske Synsvirksomheder anfører desuden, at administrative forskrifter skal overholde almindelige forvaltningsretlige retsgrundsætninger, herunder krav om saglighed og lighed. Desuden bemærker Danske Synsvirksomheder, at 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. Endelig bemærker Danske Synsvirksomheder, at 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 synes påhængskøretøjer over 750 kg. Danske Synsvirksomheder anfører, at disse synsvirksomheder bliver særligt hårdt ramt af de foreslåede regler i bekendtgørelsesudkastet, hvorfor det er 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. Endvidere anfører Danske Synsvirksomheder, at ekspropriation ifølge grundlovens § 73 kun kan ske ved lov og mod fuldstændig erstatning. Der er ikke fornøden lovhjemmel til, at de foreslåede bestemmelser kan indebære ekspropriation, hvorfor der efter Danske Synsvirksomheders opfattelse, forinden bekendtgørelsens ikrafttræden, er nødvendigt at få etableret korrekt hjemmelsgrundlag og indsætning af erstatningsbestemmelser for de tilfælde, hvor de ændrede regler indebærer ekspropriation. I modsat fald kan bekendtgørelsens regler ikke anvendes i disse tilfælde.

Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024 bemærker, at flytningen af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg og højst 3.500 kg er en kæmpe overimplementering. Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024 anfører, at der er tale om uddannede mennesker, som har bestået en uddannelse i de pågældende køretøjer, der pludseligt tages bort. Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024 sætter spørgsmålstejn ved, om det overhovedet er lovligt, og anfører, at en fornuftig løsning var at kræve, det ønskede udstyr til syn af køretøjerne i virksomhederne (revisionsgrav eller egnet lift). Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024 sætter også spørgsmålstejn ved, om der overhovedet er kapacitet til at gennemføre synene på de kategori 2 og 4 synsteder, som er i Danmark. Bilsynribe.dk ApS og Dansk Lokalsyn 2024 bemærker dog samtidig, at presset på disse synssteder vil ophøre, hvis ejer- eller brugerskiftesyn af ikke periodesynspligtige køretøjer ophæves fra den 1. januar 2027.

JS Bilsyn bemærker, at JS Bilsyn ikke støtter en generel flytning af syn af påhængskøretøjer over 750 kg væk fra kategori 3-synssteder. JS Bilsyn anfører, at en ændring som foreslået vil 1) forringe geografisk dækning, særligt i land- og yderområder, hvor kategori 3-synssteder ofte er den nærmeste synshal, 2) øge omkostninger og ventetider for både private og erhverv samt 3) svække konkurrencen i synsmarkedet, uden dokumentation for at kvaliteten forbedres. JS Bilsyn anfører endvidere, at det centrale bør være, om et synssted opfylder de tekniske og faglige krav til at udføre trailersyn over 750 kg - ikke hvilken kategori synsstedet tilhører. JS Bilsyn bemærker endvidere, at ethvert kategori 3-synssted, der lever op til kravene, fortsat bør have lov til at udføre syn af påhængskøretøjer over 750 kg. Det sikrer både kvalitet, lokal tilgængelighed og en fair markedsbalance. JS Bilsyn opfordrer til, at trailersyn over 750 kg ikke automatisk fjernes fra kategori 3-synssteder, men at alle synssteder - inkl. kategori 3 - der opfylder kravene, fortsat godkendes til opgaven.

Broager Bilsyn ApS bemærker, at de på deres synsted har en grav, hvor der er plads til bil med trailer. Broager Bilsyn ApS synes ikke, at det kan være rigtigt, at alt O₂ flyttes til de store synssteder, når et synssted, som det er tilfældet med Broager Bilsyn ApS, har faciliteter til at kontrollere O₂ påhængskøretøjer. Broager Bilsyn ApS forespørger til, om der i sådanne tilfælde kan søges om dispensation.

Applus Danmark A/S bemærker, at de anser det som en fornuftig løsning at flytte påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 og 4. Applus Danmark A/S anfører, at påhængskøretøjerne derved flyttes til de tilladelseskategorier, hvor der forefindes en revisionsgrav eller lift med tilstrækkelig løftekapacitet og længde til at løfte det samlede vogntog. Applus Danmark A/S anfører endvidere, at herved undgås både forøget tidsforbrug ved fra og tilkobling, samt risiko for relaterede skader på både medarbejdere og materiel. Applus Danmark A/S bemærker, at det dog her bør understreges, at ændringen alene vedrører synsstedets tilladelseskategorier 2 og 4. Og at det ikke betyder en indskrænkning af muligheden for, at kategori 3-uddannede og efteruddannede synsmedarbejdere fortsat kan udføre tekniske kontroller på de pågældende påhængskøretøjer. Denne ret gælder så længe deres uddannelsesbeviser eller efteruddannelsesbeviser, som er udstedt i henhold til BEK nr. 999 af 29/08/2024 eller tidligere bekendtgørelser, stadig er gyldige.

FDM Test & Bilsyn bakker op om de "nye" inddelinger af tilladelseskategorierne. FDM Test & Bilsyn anfører, at dette så også betyder, at synsmedarbejdere ikke længere skal være i besiddelse af kørekort til kategori B/E ("Trailer kørekort"), men kun kørekort til kategori B+, ligeledes er kørekort til kategori D ("Bus kørekort") ikke længere påkrævet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen for bl.a. at sikre, at Danmark lever op til de forpligtelser, der følger af direktiv 2014/45/EU (herefter benævnt periodesynsdirektivet) i maj 2023 udsteder en ny bekendtgørelse om synsvirksomheder, som træder i kraft den 20. maj 2023. Med bekendtgørelsen fastsættes bl.a. nye udstyrskrav for det udstyr, som synsvirksomhederne skal være i besiddelse af for at foretage syn. Færdselsstyrelsen udsender to nyhedsbreve henholdsvis den 16. juni 2023 og den 2. februar 2024 om de nye udstyrskrav. I nyhedsbrevet den 16. juni 2023 præciserer styrelsen, at der i forbindelse med syn af alle påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg skal anvendes egnet lift eller revisionsgrav, og at det krævede udstyr skal være til stede på synsstedet. I nyhedsbrevet den 2. februar 2024 orienteres

synsvirksomhederne om muligheden for at ansøge om dispensation for det krævede udstyr til syn af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg, ligesom det præciseres, at det ikke er tilladt for kategori 3 synssteder, hverken nu eller i dispensationsperioden at foretage syn af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg, hvis synsstedet ikke råder over det krævede udstyr. Ifølge nyhedsbrevet kan egnet udstyr til syn af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg fx være en 2-søjlet lift eller en revisionsgrav.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at styrelsen efter publiceringen af nyhedsbrevet i februar 2024 har forhørt sig hos andre medlemsstater om, hvad de anser for at være egnede faciliteter og udstyr til syn af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg. På baggrund af høringssvarene fra de andre medlemsstater kan styrelsen konkludere, at egnede faciliteter og udstyr til syn af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg i udgangspunktet er en revisionsgrav. Det er derfor Færdselsstyrelsens opfattelse, at egnede faciliteter og udstyr til syn af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg er følgende: "En revisionsgrav, hvor der bl.a. er adgang til mindst 2 udgange, når et vogntog holder over graven, eller en autolift med kørebaner, der har tilstrækkelig løftekapacitet og er egnet til at løfte hele vogntoget, når et påhængskøretøj kontrolleres". Flytningen af omtalte påhængskøretøjer i bekendtgørelsesudkastet fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 og 4 skal ses i lyset heraf, idet påhængskøretøjerne herefter er omfattet af de tilladelseskategorier, hvor der forefindes egnet udstyr. På møder i foråret 2025 blev synsbranchen orienteret om Færdselsstyrelsens overvejelser, og den 26. maj 2025 udsendte Færdselsstyrelsen et nyhedsbrev, hvor synsvirksomheder opfordres til at afvente med at foretage investeringer i nyt udstyr, inden de nye regler træder i kraft.

Færdselsstyrelsen bemærker hertil, at ca. 325 kategori 3 synssteder har midlertidig dispensation for det krævede udstyr til teknisk kontrol af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg.

I forhold til bemærkningerne om ekspropriation er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at der i forhold til flytningen af påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 og 4 er tale om erstatningsfri regulering.

Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at der kan være synsvirksomheder, der på baggrund af styrelsens vejledning, og med en forventning om at kunne fortsætte med at kontrollere påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg, har investeret i lifte, som styrelsen i dag ikke vurderer egnede til at kontrollere påhængskøretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 750 kg. Færdselsstyrelsen opfordrer til, at virksomheder, der har indkøbt sådanne lifte i perioden fra den 20. maj 2023 til den 26. maj 2025 på baggrund af styrelsens vejledning, retter henvendelse til Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at styrelsen ikke vurderer, at der er behov for at udarbejde en konsekvensanalyse.

Afslutningsvist skal Færdselsstyrelsen henvise til høringsnotat om bekendtgørelse om grunduddannelse og efteruddannelse af syns- og omsynsmedarbejdere i forhold til bemærkninger fra Færdselsstyrelsen vedr. uddannelse og efteruddannelse.

4. Flytning af periodisk syn af personbil M₂ med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg fra tilladelseskategori 3 til tilladelseskategori 2 (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Danske Synsvirksomheder forespørger til, om det er korrekt forstået, at busser flyttes til tilladelseskategori 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ifølge bilag 1 til bekendtgørelsesudkastet er periodisk syn af personbil M₂ uanset tilladt totalvægt omfattet af tilladelseskategori 2. I dag er periodisk syn af personbil M₂ med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg omfattet af tilladelseskategori 3.

5. Ikke-aktive synssteder (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Bilsyn Plus ApS udtrykker bekymring over den foreslåede bestemmelse, der giver Færdselsstyrelsen mulighed for at lukke et synssted, hvis der ikke har været aktivitet i en periode på blot to måneder. Bilsyn Plus ApS bemærker, at en så kort periode ikke tager tilstrækkeligt højde for almindelige og legitime årsager til midlertidig inaktivitet, herunder barsel og forældreorlov, langtidssygdom, ferieafvikling eller sæsonlukning, rekruttering af ny medarbejder eller omstrukturering af drift. Bilsyn Plus ApS bemærker endvidere, at bestemmelsen i praksis begunstiger større synsvirksomheder med mange medarbejdere, mens mindre synssteder og synsvirksomheder risikerer urimeligt at blive ramt hårdere. Hertil bemærker Bilsyn Plus ApS, at dette vil være i modstrid med tidligere tiltag fra Færdselsstyrelsen, hvor der netop blev taget hensyn til mindre synssteder og synsvirksomheder i forhold til ferieperioder og sæsonudsving i forhold til indkaldelser til bilsyn i ferieperioder. Et tiltag der betød, at større synsvirksomheder med en større kritisk masse af medarbejdere ikke vil have en forholdsmæssig større fordel i forhold til at opnå større markedsandele i forbindelse med sæsonudsving i fx hovedferien (juli). Bilsyn Plus ApS bemærker desuden, de ikke finder, at der foreligger klar lovhjemmel til at træffe en så indgribende administrativ afgørelse over for private virksomheder alene på grund af midlertidig inaktivitet. Bilsyn Plus ApS foreslår, at en eventuel periode for mulig lukning som følge af inaktivitet ændres fra 2 måneder til minimum 12 måneder. Bilsyn Plus ApS anfører, at dette vil skabe et mere realistisk og fleksibelt grundlag, der afspejler de faktiske driftsforhold og sikrer, at midlertidige forhold ikke utilsigtet fører til permanent lukning. Samtidig bevarer Færdselsstyrelsen muligheden for at føre effektiv kontrol og følge op, hvor der reelt er tale om ophør.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det af synslovens § 13, stk. 6, som er en bemyndigelsesbestemmelse, fremgår, at Færdselsstyrelsen fastsætter nærmere regler om tilladelser og vilkår for tilladelser efter stk. 1; dvs. om tilladelser til at drive synsvirksomhed.

Af bemærkningerne til synslovens § 13, stk. 6, fremgår det bl.a., at der vil blive fastsat regler om, at godkendelsen af et synssted bortfalder, hvis synsstedet ikke er aktivt. Færdselsstyrelsen har således bemyndigelse til at fastsætte regler herom.

Af § 68, stk. 2, i bekendtgørelsesudkastet fremgår det, at der ved vurderingen af, om et synssted ikke længere er aktivt, kan indgå oplysninger om, at synsvirksomheden inden for de seneste 2 måneder ikke har indberettet synsrapporter eller rapporter fra synsstedet. Der vil være tale om en

konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, hvor der ved afgørelsen bl.a. kan lægges vægt på baggrunden for, at synsstedet ikke har været aktivt.

Færdselsstyrelsen finder ikke anledning til at ændre bestemmelsen fra 2 til 12 måneder.

6. Elektronisk dokumentation for bremsetest (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Frie Danske Lastbilmognmænd FDL bemærker, at FDL er af den opfattelse, at bremsetest ved syn på store køretøjer ikke bliver udført korrekt, så alle fejl findes på bremsesystemer på de danske synssteder. FDL anfører, at det ingen gavn er, at det er tilfældigheder, der ligger grundlaget for synet på store køretøjer, når det gælder bremseafprøvningerne. FDL anfører endvidere, at det er et kæmpe problem, at synsstederne ikke er pålagt at give den nødvendige dokumentation, bremsetest-udskrift efter hvert syn. FDL bemærker endvidere, at månedsrapport over fejl- og omsynsprocenter fra Færdselsstyrelsen viser tydelige store problemer med bremserne, særligt på O₃ og O₄. FDL anfører, at det ville gavne alle, at der blev analyseret på dette problem, ved daglige syn, da dette har stået på i over 30 år. FDL anfører endvidere, at det koster den danske vognmandsbranche mange penge, at O₃ og O₄ har bremsepræstations problemer, det gælder også på nye køretøjer. FDL bemærker desuden, at busser, udrykningskøretøjer og vogne til traktorer aldrig bliver testet for bremsepræstationer ved syn. Afslutningsvist bemærker FDL, at de gennem flere år har opfordret til, at der fastsættes krav om at anvende ISO 21069, og dermed indfører, at der skal udskrives en elektronisk bremsetest-udskrift til hvert syn af store køretøjer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bilag III i periodesyndirektivet om mindstekrav vedrørende faciliteter til teknisk kontrol og prøvningsudstyr er implementeret ordlydsmæssigt i bekendtgørelsesudkastets bilag 2 om mindstekrav vedrørende faciliteter til teknisk kontrol og prøvningsudstyr.

Kravene ved periodisk syn er således stillet i overensstemmelse med periodesyndirektivet, som fastsætter mindstekravene til kontrolmetode og udstyr for så vidt angår periodisk syn.

Et krav i bekendtgørelsesudkastet om, at synsstederne yder elektronisk dokumentation for udførte bremsetest, vil være overimplementering af periodesyndirektivet, for så vidt angår periodisk syn, og vil være byrdefuldt for synsvirksomhederne.

7. Flådesyn (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Dansk Erhverv bemærker, at de gældende regler om flådesyn giver en fleksibel og effektiv ramme for syn af køretøjer hos flådeejere, som fx kan være vognmænd eller transportvirksomheder. Dansk Erhverv anfører, at ordningen især er en stor fordel for virksomheder med større flåder af køretøjer. Dansk Erhverv anfører endvidere, at flådesyn reducerer driftsstop, transporttid, CO₂-udledninger pga. mindre kørsel og administrative omkostninger for virksomheder. Dansk Erhverv er meget imod, at der sker nogen form for indskrænkninger mht. muligheder, praksis og fleksibilitet til at foretage syn hos flådeejere, såfremt de ændrede regler medfører dette. Det er afgørende for Dansk Erhverv, at det nye kapitel 4 (§§

48-53) ikke medfører forringelser i forhold til den nuværende situation. Dansk Erhverv opfordrer i øvrigt til, at Færdselsstyrelsen informerer om de kommende ændringer til branchen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i bekendtgørelsesudkastets kapitel 4 fastsættes en tilladelsesordning for teknisk kontrol af særlige køretøjer. Ifølge tilladelsesordningen kan synsvirksomheder ansøge om tidsbegrænsede tilladelser til at foretage teknisk kontrol af særlige køretøjer på lokationer, der ikke er godkendt af Færdselsstyrelsen som synssteder. Ved "særlige køretøjer" forstås ifølge bekendtgørelsesudkastet, køretøjer, hvor det vil være uhensigtsmæssigt eller meget vanskeligt at transportere køretøjerne til et synssted, eller hvor køretøjerne ikke lovligt kan transporteres til et synssted. Der vil, modsat i dag, være tale om tidsbegrænsede tilladelser. Det vil bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, om der kan udstedes en tidsbegrænset tilladelse.

Fremadrettet vil synsvirksomheder desuden have mulighed for at ansøge om, at en godkendelse af et synssted begrænses til at omfatte færre køretøjsarter, end dem der følger af tilladelseskategori 1-4, jf. bilag 1 til bekendtgørelsesudkastet, som virksomheden har tilladelse til. Fx vil synsvirksomheder, som har en tilladelse til at foretage tekniske kontroller i tilladelseskategori 2 og 4, kunne ansøge om at få godkendt et nyt synssted til at foretage teknisk kontrol af lastbil N₂ og N₃ samt påhængskøretøjer til biler, hvor påhængskøretøjet har en tilladt totalvægt på mere end 750 kg.

8. Præcisering af kravene til fotodokumentation (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Applus Danmark A/S bemærker, at formuleringen omkring, at synsmedarbejderen umiddelbart inden påbegyndelse af den tekniske kontrol af et køretøj via eSyn+ app skal tage og godkende et billede af køretøjet, hvorved starttidspunktet registreres i synssystemet, ikke kan efterleves i praksis, da det ikke er muligt at sikre sig, at det er det korrekte køretøj, førend der er foretaget en visuel identitetskontrol af køretøjet, hvilket jo indgår som en del af den tekniske kontrol. Applus Danmark A/S anfører, at så snart en teknisk kontrol igangsættes i eSyn+ appen, vil dette være starttidspunktet, som angives i eSyn samt på synsrapporten uanset tidspunktet for, hvornår køretøjet fotograferes, og hvornår kontrollen startes endeligt i eSyn+ foto app. Derfor bør formuleringen efter Applus Danmark A/S opfattelse ændres til, at den tekniske kontrol igangsættes i synssystemet samt i eSyn+ foto app inden påbegyndelse af den tekniske kontrol. Dette for at sikre, at det registrerede tidsforbrug afspejler det faktiske tidsforbrug.

FDM Test & Bilsyn bemærker, at synsmedarbejderen bliver nødt til at kontrollere køretøjets identitet, inden der tages billeder af køretøjet, og synet startes. Aflæsning af nummerpladen er ikke en kontrol af køretøjets identitet, og derfor ved man ikke, om det er det rigtige køretøj, man starter synet op på. Teksten bør ændres til at "der skal optages billede dokumentation, når køretøjets identitet er fastslået".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har på baggrund af bemærkningen fra Applus Danmark A/S og FDM Test & Bilsyn ændret ordlyden af § 35, stk. 1, i bekendtgørelsesudkastet til følgende: "Efter identifikation af køretøjet og umiddelbart inden påbegyndelse af yderligere teknisk kontrol af køretøjet, skal

synsmedarbejderen via en app anvist af Færdselsstyrelsen tage og godkende et billede af køretøjet, hvorved starttidspunktet registreres i synssystemet. Synsstedets omgivelser skal fremgå af billedet på en sådan måde, at det kan konstateres, at køretøjet har været til stede på synsstedet. Hvis køretøjet er forsynet med registreringsnummer, prøveskilte eller prøvemærker, skal dette fremgå synligt af billedet”.

9. Syns- og omsynsvirksomheders forpligtelse til at sikre, at virksomhedens syns- og omsynsmedarbejdere opfylder lovgivningens krav om kørekort (bekendtgørelse om synsvirksomheder og bekendtgørelse om omsynsvirksomheder)

FDM Test & Bilsyn bemærker, at en betydelig del af medarbejdere uddannet før 2007 ikke er i besiddelse af kørekort til kategori A (stor motorcykel). På daværende tidspunkt var kørekort til kategori A ikke et krav for at opnå kvalifikationer inden for tilladelseskategori 3. Disse medarbejdere udfører derfor ikke MC-syn i dag, men mangler formelt det kørekort, der i dag er et krav for at kunne udføre tekniske kontroller af motorcykler. Endvidere bemærker FDM Test & Bilsyn, at Færdselsstyrelsen allerede er bekendt med dette forhold, idet synsvirksomheder ultimo 2023 - primo 2024 har indsendt oplysninger om medarbejdere uden kategori A kørekort, uden at der efterfølgende er stillet krav om, at forholdet skulle bringes i orden. Dette indikerer efter FDM Test & Bilsyns opfattelse en fast administrativ praksis, som bør afspejles i bekendtgørelsesudkastet eller i en tydelig overgangsordning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at formuleringen af § 39 i bekendtgørelsesudkastet om synsvirksomheder præciseres i forhold til kravet om kørekort, således at det efter ændringen fremgår, at synsvirksomheder har pligt til at sikre sig, at virksomhedens synsmedarbejdere til enhver tid opfylder lovgivningens krav om kørekort til de køretøjsarter, som synsmedarbejderen kontrollerer. Tilsvarende præciseres formuleringen af § 29 i bekendtgørelsesudkastet om omsynsvirksomheder, således at det efter ændringen fremgår, at omsynsvirksomheder har pligt til at sikre sig, at virksomhedens omsynsmedarbejdere til enhver tid opfylder lovgivningens krav om kørekort til de køretøjsarter, som omsynsmedarbejderen kontrollerer.

For yderligere bemærkninger fra Færdselsstyrelsen vedrørende problemstillingen omkring synsmedarbejdere, der har taget uddannelsen inden 2007, henvises til høringsnotat om bekendtgørelse om grunduddannelse og efteruddannelse af syns- og omsynsmedarbejdere.

10. Prøvningsfaciliteter (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

FDM Test & Bilsyn bemærker, at der mangler en konkret beskrivelse af, hvad en prøvningsfacilitet er. FDM Test & Bilsyn anfører, at der i dag godkendes synssteder, der helt åbenlyst ikke er egnede som synssteder grundet faciliteterne, som f.eks. for lille port til at der kan køre en normal varebil ind på lifte, og eksempler på så lav loftshøjde, at selv når en almindelig personbil er på liften, så kan en synsmand ikke gå oprejst under bilen. FDM Test & Bilsyn anfører endvidere, at det er konkurrenceforvridende, og stiller de virksomheder dårligere, der efterlever reglerne og skaber et godt arbejdsmiljø for deres medarbejdere. FDM Test & Bilsyn bemærker, at

de er klar over, at det ikke er et nyt krav, men når bekendtgørelsen omskrives, så burde der tages stilling til dette.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravene til prøvningsfaciliteter og udstyr er beskrevet i bilag 2 og 3 til bekendtgørelsesudkastet. Bilag 2 til bekendtgørelsesudkastet implementerer ordlydsmæssigt bilag III til periodesyndirektivet. Færdselsstyrelsen finder ikke, at der er behov for en yderligere beskrivelse af, hvad en prøvningsfacilitet er.

11. Statistikker (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Applus Bilsyn A/S bemærker, at selvom det er forståeligt at reducere administrative byrder, bør det overvejes, om synsvirksomheder kan få adgang til deres egne data via en selvbetjeningsløsning i API. Applus Bilsyn A/S anfører, at dette ville understøtte kvalitetsstyringssystemerne uden at pålægge Færdselsstyrelsen byrder ved at generere og fremsende rapporter. Applus Bilsyn A/S anfører endvidere, at dette også vil give mulighed for en bedre egenkontrol med sammenhold af egne data.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er muligt at udstille statistiske data via API. Ved en eventuel henvendelse herom vil styrelsen kunne beregne opgavens omfang, og herefter kunne tage stilling til anmodningen.

12. Teknisk kontrol af ældre køretøjer (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Motorhistorisk Samråd bemærker, at de har et forslag til endnu en særskilt køretøjskategori; de historiske køretøjer. Motorhistorisk Samråd anfører, at der på tværs af detailforskrifterne er særlige regler for køretøjer ældre end 30 år. Der er dertil regler gældende fra tidspunktet for reglernes indførelse, men ikke før. Motorhistorisk Samråd anfører endvidere, at den generelle tilgang er, at et køretøj ikke skal overholde flere krav, end dem der var gældende, da køretøjet var nyt, med få enkelte undtagelser. Motorhistorisk Samråd anfører desuden, at det også har den betydning, at kravene til godkendelse af nyere køretøjer er højere, og vil i visse tilfælde stille krav til synsvirksomhedens udstyr. Endvidere anfører Motorhistorisk Samråd, at de fra tid til anden oplever, at synspersonalet ikke altid har styr på, hvilke krav der er gældende for de specifikke køretøjer, der kommer ind til periodisk syn, eller ved told- og registreringssyn. Motorhistorisk Samråd anfører endelig, at der i visse synshaller tillige vil være langt imellem, at en synsmedarbejder skal forholde sig til de særlige krav, der er gældende for et køretøj, der er ældre end 30 år. Motorhistorisk Samråd bemærker, at de på den baggrund vil stille som forslag, at visse synsvirksomheder vil kunne oprettes med de historiske køretøjer som kundegrundlag, med færre krav til deres udstyr, og særligt vigtigt med personale, der har styr på køretøjstekniske krav til køretøjer, der er ældre end 30 år. Som et alternativ til synsvirksomheder med et speciale inden for historiske køretøjer, kunne Motorhistorisk Samråd forestille sig en mærkningsordning, der hvor synsmedarbejderne har tilstrækkelig viden om de regler, der gælder for så gamle køretøjer. Motorhistorisk Samråd bemærker afslutningsvist, at de er klar over, at deres forslag vil kunne

betyde, at der måske vil blive langt mellem disse særlige synsvirksomheder for historiske køretøjer, og derfor skal det naturligvis være frivilligt, om man vil benytte en sådan til sin synsopgave, eller en af de øvrige synsvirksomheder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der efter styrelsens opfattelse allerede er den fornødne fleksibilitet i godkendelsesordningen for synssteder. I forhold til forslaget om en mærkningsordning vurderer styrelsen, at sådanne tilkendegivelser mere vil have karakter af markedsføring.

13. Overførsel af opgaver fra kontrolinstanser til Færdselsstyrelsen (bekendtgørelse om synsvirksomheder)

Applus Danmark A/S bemærker, at de er positive ved overførslen af opgaver fra kontrolinstanser til Færdselsstyrelsen. Applus Danmark A/S anfører, at de anser det som fornuftigt at overføre denne opgave fra kontrolinstanser til Færdselsstyrelsen, dog bør de ordinære tilsyn ved nyåbnede synssteder i det tilfælde gennemføres som anmeldte tilsyn, da det må forventes at tidsforbruget for denne opgave forøges i forhold til de nuværende tilsyn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at høringssvaret fra Applus Danmark A/S vil indgå i styrelsens overvejelser, når den nye opgave skal implementeres i Færdselsstyrelsens tilsynsproces.

14. Uddannelseskrauet for omsynsmedarbejdere (bekendtgørelse om omsynsvirksomheder)

Dansk Bilbrancheråd opfordrer Færdselsstyrelsen til at genoverveje det tidligere indførte krav om, at omsynsmedarbejdere skal underlægges samme uddannelseskrauet som regulære synsmedarbejdere. Dansk Bilbrancheråd bemærker, at kravet blev indført tilbage i 2024, men der er fortsat betydelig mangel på saglige argumenter for, at det er nødvendigt at have så høje uddannelseskrauet til omsynsmedarbejdere – og hvis uddannelseskrauet fastholdes, må det forventes, at der reelt set ikke bliver grundlag for omsynsvirksomheder som selvstændige enheder i Danmark. Der er med andre ord ingen fordele ved at være omsynsvirksomhed ctr. synsvirksomhed; og derfor må det forventes, at de medarbejdere, der har synsuddannelsen, rent faktisk vælger at bruge den i en synsvirksomhed – og ikke kun i en omsynsvirksomhed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om, at omsynsmedarbejdere skal have gennemført og bestået en af Færdselsstyrelsen godkendt uddannelse blev indført ved bekendtgørelse nr. 1410 af 27. november 2023 om omsynsvirksomheder, med en overgangsordning der udløber ved udgangen af 2025. Bemærkningerne har således ikke relation til ændringerne i bekendtgørelsesudkastet.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund

AMU Danmark

ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport

ATL - Transportens arbejdsgivere

AUTIG - Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark

AutoBranchen Danmark

Bilbranchen

Brancheforeningen Flextrafik Danmark

Brancheforeningen for Forretningslimousiner

Dansk Agroindustri

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilforhandler Union (DBFU)

Dansk Erhverv

Dansk Maskinhandlerforening

Dansk PersonTransport (DPT)

Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E)

Danske MotorCyklister (DMC)

Danske Regioner

Danske Speditører

Danske Synsvirksomheder

DI - Dansk Industri

DI Transport

DTL - Danske Vognmænd

DTL's arbejdsgiverforening

FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd

Side 2 (2)

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)