

## **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer

(Godkendelse af motorkøretøjer, tekniske tjenester m.v.)

### **§ 1**

I lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016 og § 1 i lov nr. 1437 af 17. december 2019, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Trafikstyrelsen« til: »Færdselsstyrelsen«, »Trafikstyrelsens« til: »Færdselsstyrelsens«, »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen« til: »Færdselsstyrelsen« og »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« til: »Færdselsstyrelsens«
2. Før § 1 indsættes overskriften: »Anvendelsesområde«.
3. § 1 affattes således:  
»§ 1. Loven gælder for
  - 1) godkendelse af nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil,
  - 2) godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr,
  - 3) synsvirksomhedernes opgaver, herunder periodisk syn og omsyn, og
  - 4) syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.«
4. Efter § 1 indsættes overskriften: »Godkendelse af nye køretøjer m.v.«.
5. Efter § 1 indsættes:  
  
»§ 1 a. Før omsætning, ibrugtagning eller registrering på færdselslovens område af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af

systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, skal køretøjet m.v. være meddelt en af følgende godkendelser:

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

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1, herunder kan Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med artiklerne 42 og 45 i forordningen nævnt i stk. 1 fastsætte relevante alternative krav.

..

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

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

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1, herunder kan Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med artikel 42 i forordningen nævnt i stk. 1 fastsætte relevante alternative krav.

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

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

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

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i stk. 1, herunder kan Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med artikel 37 i forordningen nævnt i stk. 1 fastsætte relevante alternative krav.

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

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

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

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

**§ 1 f.** Forud for en godkendelse, som meddeles i henhold til § 1 e, stk. 1, nr. 1 og 2, skal en teknisk tjeneste verificere, at det to- og trehjulede køretøj, quadricyklen, traktoren, påhængskøretøjet eller udskifteligt trukket udstyr hertil opfylder de relevante tekniske krav.

*Stk. 2.* Forud for en godkendelse, som meddeles i henhold til § 1 e, stk. 1, nr. 3-6, skal et tredjepartsorgan verificere, at motorkøretøjet, det to- og trehjulede køretøj, quadricyklen, traktoren, påhængskøretøjet eller udskifteligt trukket udstyr hertil opfylder de relevante tekniske krav.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester og tredjepartsorganer til afprøvning af køretøjer, som omfattet af stk. 1 og 2, herunder regler om

tekniske tjenesters og tredjepartorganers opgaver samt regler om krav til indholdet af ansøgning om udpegelse som teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan.«

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

7. § 2, stk. 1, affattes således:

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

8. § 4 affattes således:

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

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

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

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

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

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

10. Efter § 12 a indsættes:

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

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

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

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

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

§ 12 d. Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester og tredjepartsorganer, der er udpeget i henhold til regler fastsat i medfør af § 1 f, stk. 3.

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

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

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

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

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

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

**13.** Efter § 15 indsættes:

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

**§ 15 b.** Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester og tredjepartsorganer, jf. §§ 1 a-c og f, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.«

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. september 2020, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 e og § 1 f, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, i lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016 og § 1 i lov nr. 1437 af 17. december 2019. Ministeren kan herunder bestemme, at dele af bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

*Stk. 3.* Regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016 og § 1 i lov nr. 1437 af 17. december 2019, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte overgangsregler.

## Bemærkninger til ændringslovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

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

#### 1. Indledning

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

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

Formålet med denne lov om ændring af synsloven er at opdatere den retlige ramme for reglerne om godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med henblik på at sikre en høj grad af sikkerhed og beskyttelse af sundhed og miljø. Ændringen skyldes først og fremmest, at der pr. 1. september 2020 træder en ny typegodkendelsesforordning i kraft i Danmark, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF for motorkøretøjer (herefter benævnt forordning om motorkøretøjer), som, sammen med de to allerede gældende typegodkendelsesforordninger, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (herefter benævnt forordning om to- og trehjulede køretøjer) samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, (herefter benævnt forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer), vil udgøre det primære retlige grundlag for godkendelse af nye køretøjer m.v. i dansk ret. Det bemærkes, at der i titlen på sidstnævnte forordning er sket en fejl, idet der retmæssigt skulle stå ”landbrugs- og skovbrugskøretøjer” i stedet for ”landbrugs- og skovbrugstraktorer”, hvilket bekræftes af Legal Service i Rådet for Den Europæiske Union. Forordningen nævnes derfor i dette forslag som forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer. De tre forordninger benævnes samlet set typegodkendelsesforordningerne. Typegodkendelsesforordningerne omhandler nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder fremstillet i ubegrænsede serier og køretøjer fremstillet i små serier. Derudover er national individuel godkendelse af enkelte køretøjer også omfattet af forordningen om motorkøretøjer. National individuel godkendelse af enkelte køretøjer er imidlertid ikke omfattet af de to andre allerede gældende typegodkendelsesforordninger fra 2013. Der vil derfor være godkendelsessituationer, hvor der vil være behov for at supplere typegodkendelsesforordningerne med nationale godkendelsesregler. Det drejer sig om national individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller et nyt landbrugs- eller skovbrugskøretøj. Da typegodkendelsesforordningerne alene gælder for nye køretøjer, vil der ligeledes være behov for at fastsætte nationale godkendelsesregler for brugte køretøjer, f.eks. et ibrugtaget køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, som medfører at køretøjets oprindelige godkendelse bortfalder, hvis køretøjet ændres i en sådan grad, at køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin godkendelse.

De fleste køretøjer i Danmark i dag er fremstillet i ubegrænsede serier og EU-typegodkendte i henhold til typegodkendelsesforordningerne, hvilket også vil være tilfældet fremadrettet. En mindre andel af det samlede antal køretøjer består af køretøjer, som er individuelt opbygget, eller som er konstruktivt ændret, efter at køretøjet er taget i brug. Disse køretøjer godkendes i dag af en synsvirksomhed ved et registreringssyn på baggrund af dokumentation for køretøjets



overensstemmelse med de tekniske krav. Dokumentationen varierer efter, hvilket type køretøj der er tale om og kan f.eks. være en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udarbejdet af fabrikanten.

Regelgrundlaget for godkendelse af nye køretøjer m.v., herunder de tekniske krav til køretøjer, har udviklet sig gradvist med udviklingen af EU's rammebestemmelser om godkendelse af køretøjer m.v. Regelgrundlaget er ikke i tilstrækkelig grad opdateret i dansk ret og opleves som tungt og kompliceret. Derudover er der områder, hvor et godkendelsesgrundlag ikke er til stede i dansk ret i dag, eller hvor der i et begrænset omfang og kun for visse typer af køretøjer foretages egentlige prøvninger. F.eks. individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulede køretøjer, eller godkendelse af de konstruktive ændringer, som foretages på et landbrugs- eller skovbrugskøretøj.

Med lovforslaget foreslås således en ny ordning for godkendelse af køretøjer m.v., som fastsætter en mere enkel og sammenhængende ramme, der tager udgangspunkt i den godkendelsesproces, der følger af typegodkendelsesforordningerne. Denne godkendelsesproces indeholder tre primære aktører: 1) En fabrikant fremstiller et eller flere køretøjer. 2) En teknisk tjeneste, der foretager afprøvning af køretøjet m.v. for at verificere overensstemmelse med relevante tekniske krav til køretøjet m.v. 3) En myndighed (Færdselsstyrelsen) godkender køretøjet m.v.

Denne godkendelsesproces foreslås med lovforslaget således også at gælde for de supplerende nationale godkendelsesprocesser for national individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj og et nyt landbrugs- eller skovbrugskøretøj med henblik på at ensrette godkendelsesprocesserne for alle køretøjer, således at der gælder samme administrative og tekniske krav, uanset om der er tale om nye køretøjer, der fremstilles i ubegrænset serier, i begrænset serier eller i et enkelt tilfælde. I forhold til nationale typegodkendelser og national individuel godkendelse iht. typegodkendelsesforordningerne, er det hensigten, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes alternative krav, som kan fravige forordningerne, hvor det vurderes at være hensigtsmæssigt.

Ligeledes foreslås det med lovforslaget, at godkendelse af et ibrugtaget og konstruktivt ændret køretøj og et ibrugtaget køretøj, som importeres fra et tredjeland, følger ovenstående godkendelsesproces, men med mulighed for at udpege andre relevante tredjepartsorganer end tekniske tjenester til at afprøve køretøjet. På tilsvarende måde som ved godkendelse af nye køretøjer, er det i forbindelse med godkendelse af ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer eller køretøjer, som importeret fra et tredjeland, væsentligt, at der på køretøjet er foretaget en tredjepartskontrol for at sikre køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav.

Processen for godkendelse af køretøjer m.v. vil med lovforslaget være den samme, uanset hvilken godkendelse der er tale om. I alle tilfælde vil godkendelser, såvel efter typegodkendelsesforordningerne som efter nationale godkendelsesregler, udstedes af en godkendende myndighed på baggrund af en tredjepartskontrol af køretøjet m.v.

Herved sikres samme trafikikkerheds-, sundheds- og miljømæssige niveau, ligesom det sikrer et betydeligt mere enkelt regelgrundlag, som er mere gennemskueligt for borgere og virksomheder.

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

bekendtgørelser, ligesom ministeren bemyndiges til at udmønte de supplerende nationale godkendelsesregler ved bekendtgørelser. Efter gældende regler i synsloven er det i vidt omfang synsvirksomhederne, som godkender køretøjer. Denne opgave foreslås på sigt at overgå til Færdselsstyrelsen. Det foreslås, at reglerne, om EU-typegodkendelse af køretøjer m.v. som fremstilles i ubegrænset serier, EU-typegodkendelse og national typegodkendelse af køretøjer, der fremstilles i små serier, individuel EU-godkendelse af køretøjer, samt udpegelse af tekniske tjenester i henhold til typegodkendelsesforordningerne, træder i kraft 1. september 2020.

I forhold til national individuel godkendelse af et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, er det hensigten, at der fastsættes en overgangsordning på bekendtgørelsesniveau af hensyn til branchens muligheder for at indrette deres forretning efter den kommende godkendelsesproces, herunder de køretøjstekniske krav. I denne periode vil godkendelser midlertidigt fortsætte efter de gældende godkendelsesordninger, dvs. synsvirksomhederne fortsat skal godkende disse køretøjer. Det er på nuværende tidspunkt hensigten, at overgangsperioden for disse godkendelsestyper vil udløbe den 31. december 2021. Herefter er det hensigten, at et nyt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, eksempelvis opbygning af en lastbil, godkendes i henhold til godkendelsesprocessen som foreslået med dette lovforslag. Det vil sige, at sådanne køretøjer fra den 1. januar 2022 skal afprøves af en teknisk tjeneste forud for en godkendelse ved Færdselsstyrelsen.

På nogle områder, f.eks. opbygning af en påhængsvogn til en traktor, som omfattet af lovforslagets § 1 e, stk. 1, nr. 2, eller konstruktiv ændring af et landbrugskøretøj, som omfattet af lovforslagets § 1 e, stk. 1, nr. 5, er der i dag ikke fastsat en godkendelsesordning i dansk ret. Med henblik på at give branchen større mulighed for at omstille sig til en godkendelsesordning, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af de enkelte godkendelsestyper efter lovforslagets § 1 e og den foreslåede bestemmelse i § 1 f om udpegning af en teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan til prøvning forud herfor. Det er på nuværende tidspunkt forventningen, at en ny godkendelsesordning vil træde i kraft den 1. januar 2022. Herefter medfører den nye godkendelsesordning, at et nyt to- eller trehjulet køretøj eller et nyt landbrugs- eller skovbrugskøretøj, f.eks. et opbygget påhængskøretøj til en traktor, skal afprøves af teknisk tjeneste forud for Færdselsstyrelsens godkendelse. Ligeledes er det hensigten at ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, landbrugs- eller skovbrugskøretøjer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, hvorpå der foretages konstruktive ændringer eller som importeret fra et tredjeland skal afprøves ved tredjepartsorgan som grundlag for Færdselsstyrelsens godkendelse. Endeligt foreslås det, at den nye godkendelsesprocedure, herunder udpegning af tekniske tjenester samt tredjepartsorganer, gebyrfinansieres, ligesom der med forslaget tilvejebringes hjemmel til, at kommunikation på godkendelses- og synsområdet, herunder mellem Færdselsstyrelsen og synsvirksomhederne, kan foregå digitalt.

## *2. Hovedpunkterne i lovforslaget*

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

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

##### *2.1.1.1. Gældende ret*

Godkendelse af nye køretøjer m.v., herunder de køretøjstekniske krav, er i dag reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en

ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer.

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

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

Typegodkendelsesforordningerne finder dog kun anvendelse for godkendelse og prøvninger af nye køretøjer m.v. Det har den konsekvens, at visse køretøjer, herunder ibrugtagne, konstruktivt ændrede og importerede køretøjer, reguleres nationalt af de enkelte medlemslande.

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

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

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

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

Den nye godkendelsesordning lægger op til, at der på tværs af køretøjer m.v. fastsættes en ensrettet godkendelsesproces for køretøjer, som er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, og for køretøjer som ikke er omfattet, der tager udgangspunkt i forordningernes godkendelsesproces. De tekniske krav til nye køretøjer fremgår af typegodkendelsesforordningerne, men i forhold til national typegodkendelse af køretøjer i små serier, jf. de foreslåede bestemmelser i § 1 a, stk. 1, nr. 3, § 1 b, stk. 1, nr. 2, og § 1 c, stk. 1, nr. 2, og national individuel godkendelse af nye køretøjer, jf. den foreslåede bestemmelse i § 1 a, stk. 1, nr. 5, vil der, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, være mulighed for at fastsætte alternative tekniske krav, herunder afprøvningsmetoder m.v., der i videst mulige omfang svarer til niveauet i forordningerne. Eksempelvis skal der ikke foretages destruktive prøvninger af enkelte køretøjer, men som et alternativt kan der fastsættes krav om, at der skal udføres styrkeberegninger af køretøjet.

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, jf. de foreslåede bestemmelser i § 1 e og § 1 f. Som nævnt i indledningen til dette lovforslag er godkendelsesreglerne i dansk ret ikke løbende blevet opdateret, og der findes køretøjstyper, som ikke efter dansk ret ikke er omfattet af godkendelsesordninger, f.eks. landbrugstraktorer. Transport- og Boligministeriet er grundlæggende af den opfattelse, at køretøjer, som færdes på det offentlige vejnet og dermed er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, skal kontrolleres og godkendes mhp. at understøtte trafikikkerheden, miljøet m.v. Ministeriet anerkender dog, at det for dele af den hjemlige branche, særligt den del af branchen, som ikke efter gældende dansk ret er omfattet af godkendelsesregler, vil være en stor omstilling, når der stilles krav om prøvning og godkendelse af køretøjer. Transport- og Boligministeriet finder således – af hensyn til at sikre den hjemlige branche mulighed for at omstille sig til nye godkendelsesregler – at der er behov for mere tid, inden de nye regler træder i kraft. Det foreslås således med lovforslaget, at transportministeren får hjemmel til at beslutte ikrafttrædelsestidspunktet for de nationale godkendelsesordninger efter den foreslåede § 1 e. Det er således hensigten, at de enkelte nationale godkendelsestyper i bestemmelsen sættes i kraft efter en tidsplan, som giver branchen ordentlig mulighed for at omstille sig. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede ikrafttrædelsesbestemmelse i lovforslagets § 2, stk. 2.

Ud over regler om nye nationale godkendelsesprocesser vil der også blive fastsat relevante tekniske krav hertil. Hjemlen til at fastsætte nationale tekniske krav fremgår af færdselslovens § 68, og det vil derfor være denne bestemmelse, der danner hjemmelsgrundlag for de køretøjstekniske krav.

Lovforslaget fastsætter således de overordnede rammebestemmelser og indeholder en enkel regelstruktur med bemyndigelsesbestemmelser, der anvendes til at udarbejde områdespecifikke bekendtgørelser.

### *2.1.2. Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed*

#### *2.1.2.1. Gældende ret*

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

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

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

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

Et grundlæggende princip i typegodkendelsesforordningerne er uafhængigheden mellem parterne i godkendelsesprocessen. Det indebærer et behov for en klar afgrænsning af roller og ansvarsområder for fabrikanten, den tekniske tjeneste og den godkendende myndighed. En teknisk tjeneste må ikke være involveret i processen vedrørende fremstilling m.v. af det køretøj, system, komponent eller separate tekniske enhed, som den tekniske tjeneste skal afprøve, vurdere m.v., ligesom godkendelse af køretøjer anses for at være en myndighedsopgave.

Med lovforslaget foreslås en ensrettet godkendelsesproces, hvorefter alle køretøjer, der kræver en godkendelse, på sigt godkendes af Færdselsstyrelsen som godkendende myndighed på baggrund af en tredjepartskontrol af køretøjet.

En del af de køretøjer, som synsvirksomhederne i dag godkender ved registreringssyn, vil således på længere sigt skulle godkendes af Færdselsstyrelsen. Dette vil vedrøre opbyggede køretøjer (oftest lastbiler, busser og varebiler), der er EU-typegodkendt og ændret inden ibrugtagning. Derudover vil det vedrøre import af biler uden en EU-typegodkendelse samt konstruktivt ændrede køretøjer, som på grund af ombygningen mister sin godkendelse og derved skal godkendes på ny.

Det er vanskeligt at kvantificere antallet af registreringssyn, idet registreringssyn i dag også anvendes i forbindelse med andre kontroller som eksempelvis frivilligt syn eller toldsyn. Kvantificeringen vanskeliggøres yderligere af, at opbyggede køretøjer i dag godkendes enkeltvist ved registreringssyn, selvom der kan være tale om 10 identiske lastbiler (det vil sige 10 registreringssyn). Med den foreslåede godkendelsesproces, som omfatter national typegodkendelse af køretøjer i små serier, vil det således f.eks. være muligt for en opbygger at ansøge om en samlet godkendelse, som vil omfatte alle 10 identiske lastbiler.

Det vurderes, at der vil være tale om maksimalt 169.000 kontroller og godkendelser ud af i alt ca. 1.420.000 kontroller, som synsvirksomhederne på sigt ikke længere skal foretage. Disse kontroller

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

Det bemærkes, at synsvirksomhederne også efter den 1. september 2020 kan varetage godkendelsesopgaver, idet gældende godkendelsesregler på det nationale område fortsat vil gælde i en overgangsperiode. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede ikrafttrædelsesbestemmelse i lovforslagets § 2, stk. 2, for en nærmere beskrivelse af de forventede overgangsperioder for de enkelte godkendelsestyper.

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

### *2.1.3. Tekniske tjenester*

#### *2.1.3.1. Gældende ret*

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

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

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

Typegodkendelsesforordningerne fastsætter krav til tekniske tjenester, der skal foretage afprøvning af køretøjer forud for myndighedens godkendelse. Synsloven indeholder dog ikke hjemmel til at fastsætte de nødvendige regler, der danner grundlag for og udpegelse af tekniske tjenester til at udføre de opgaver, der fremgår af EU-retsakterne.

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

virksomhed, der er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger af køretøjer m.v., eller som overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller inspektioner på køretøjsområdet. Den tekniske tjeneste skal være uafhængig og besidde de nødvendige tekniske kompetencer, ligesom den tekniske tjeneste ikke må påvirkes på nogen måde, som kan have indflydelse på dømmekraften eller resultaterne af vurderingsaktiviteterne.

Det foreslås med lovforslagets § 1 a, stk. 2, § 1 b, stk. 2, og § 1 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af typegodkendelsesforordningerne. Færdselsstyrelsen kan med denne bemyndigelse fastsætte de nødvendige supplerende bestemmelser om tekniske tjenester i forbindelse med gennemførelse af typegodkendelsesforordningerne i dansk ret. Med henblik på at sikre den mest optimale vurdering og overvågning af de tekniske tjenester forventes det endvidere, at der vil blive indført et krav om, at alle tekniske tjenester, der udpeges af Færdselsstyrelsen, skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan, der samtidig skal stå for den løbende overvågning af de udpegede tekniske tjenester.

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

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der, foruden et behov for at fastsætte supplerende bestemmelser om tekniske tjenester i forbindelse med gennemførelsen af typegodkendelsesforordningerne i dansk ret, er et generelt behov for både at modernisere, forenkle og ensrette det eksisterende nationale område for prøvninger og godkendelser af køretøjer samt indføre godkendelsesordninger på de områder, der ikke i dag, eller kun i begrænset omfang, er reguleret.

Transport- og Boligministeriet finder særligt, at der af hensyn til at sikre et højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelsesniveau er behov for at fastsætte krav, om at alle køretøjer, der befinder sig på færdselslovens område, skal afprøves, kontrolleres m.v. af en uafhængig og upartisk tredjepart, der kan sikre overensstemmelse mellem køretøjerne og de tekniske krav, således at risikoen for, at køretøjet udgør en fare, mindskes mest muligt.

Individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj er ikke omfattet af forordning om godkendelse af to- eller trehjulede køretøjer, ligesom individuel godkendelse af et nyt landbrugs- eller skovbrugskøretøj ikke er omfattet af forordning om godkendelse af landbrugs- og skovbrugskøretøjer, hvorfor der er et behov for at regulere disse nationalt. Det vurderes at være den mest hensigtsmæssige løsning at videreføre typegodkendelsesforordningernes princip om afprøvning ved en teknisk tjeneste på hele området for godkendelse af nye køretøjer, således at uanset om der er tale om et nyt køretøj, køretøjer i små serier eller køretøjer, der fremstilles i ubegrænset serier, gælder samme krav til tredjepartskontrollen, som kan sikre køretøjernes overensstemmelse med de tekniske krav.

Godkendelse af ibrugtagne køretøjer med konstruktive ændringer samt importerede ibrugtagne køretøjer fra tredjelande er ligeledes ikke omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det foreslås at etablere en national godkendelsesordning, hvorefter kontrollen af disse køretøjer foretages af et tredjepartsorgan, der uafhængigt og upartisk kan sikre, at eksempelvis de konstruktive ændringer,

der er foretaget på et køretøj, og som medfører, at køretøjets oprindelige godkendelse bortfalder, er udført i overensstemmelse med de tekniske krav, der skal sikre, at køretøjet efter ombygning er i en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig stand, således at køretøjet ikke efterfølgende udgør en fare. Den nationale godkendelsesordning er baseret på et ønske om at kunne etablere en ordning med tredjepartsorganer som et alternativ til de almindelige tekniske tjenester. Hensigten er bl.a. at kunne udpege tredjepartsorganer til mindre prøvningsområder og ud fra lempeligere krav end dem, der stilles til tekniske tjenester.

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, jf. den foreslåede § 1 f, stk. 3, hvorefter Færdselsstyrelsen kan fastsætte en ordning for tekniske tjenester, der skal udføre prøvninger af hhv. nye to- eller trehjulede køretøjer eller landbrugs- eller skovbrugskøretøjer, jf. de foreslåede § 1 e, stk. 1, nr. 1 og 2. Ordningen forventes at tage udgangspunkt i typegodkendelsesforordningernes procedurer og krav til tekniske tjenester.

Med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse kan Færdselsstyrelsen endvidere fastsætte de nærmere krav til tredjepartsorganet, der skal afprøve og vurdere de ibrugtagne køretøjer, som enten er konstruktivt ændret eller importeret fra et tredjeland, jf. de foreslåede § 1 e, stk. 1, nr. 3-6, herunder kompetencekrav, krav om overvågning m.v.

For så vidt angår de nærmere krav til de tekniske tjenester og tredjepartsorganer, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1 f.

#### *2.1.4. Gebyrfinansiering*

##### *2.1.4.1. Gældende ret*

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

En forudsætning for registreringssyn af ovenfor nævnte køretøjer er, at der kan fremvises dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Denne dokumentation kan foreligge i form af f.eks. en dataerklæring, en godkendelseserklæring eller en prøvningsrapport, alt afhængigt af hvilken type køretøj og ændring, der er tale om, jf. afsnit 2.1.2.1.

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

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

Fastsættelse af gebyrer i forbindelse med nationale typegodkendelser eller individuelle godkendelser berøres ikke i forordningen. I forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer er muligheden for fastsættelse af gebyrer heller ikke omtalt.



Forordningerne er imidlertid ikke til hinder for, at medlemsstaterne nationalt kan fastsætte gebyrer for f.eks. behandling af ansøgning om godkendelse af køretøjer eller udpegelse af tekniske tjenester.

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

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

### *2.1.5. Digital kommunikation*

#### *2.1.5.1. Gældende ret*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *3.2. Implementeringskonsekvenser*

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

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

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

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

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

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

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

##### *4.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Med lovforslaget samles godkendelse af køretøjer m.v. på sigt ved Færdselsstyrelsen. Det betyder, at de synsvirksomheder, der i dag bl.a. kontrollerer og godkender opbyggede køretøjer og køretøjer med konstruktive ændringer ved registreringssyn, med overgangen til den nye godkendelsesordning kan opleve en nedgang i omsætningen, hvis ikke synsvirksomheden ønsker at videreføre kontrolopgaven som teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan. Kontrollerne og godkendelserne vil enten ikke længere være nødvendige at udføre, eller vil overgå til enten tekniske tjenester, tredjepartsorganer eller Færdselsstyrelsen.

For køretøjer, som i dag ikke er underlagt kontrol og godkendelse, vil de bekendtgørelser, som udstedes med hjemmel i de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i lovforslaget medføre økonomiske konsekvenser, idet der skal påregnes omkostninger til kontrol ved en teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan og til gebyrer for Færdselsstyrelsens godkendelse af køretøjet.

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

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

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

Gennemførelse af typegodkendelsesforordningerne åbner nye forretningsmuligheder, idet der skabes grundlag for, at relevante virksomheder kan ansøge om udpegelse som teknisk tjeneste til afprøvning af køretøjer m.v. på hele det indre marked. En udpegelse som teknisk tjeneste, i henhold til typegodkendelsesforordningerne, medfører at den tekniske tjeneste kan udføre afprøvninger af køretøjer m.v. i andre medlemslande.

De præcise økonomiske konsekvenser vil blive endeligt fastlagt i forbindelse med de bekendtgørelser, som udstedes i medfør af lovforslaget.

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

Det er en forudsætning for godkendelse af et eller flere køretøjer, at ansøger kan dokumentere, at køretøjerne efterlever en række tekniske krav. Dette gælder i dag og vil også gælde for fremtidige godkendelser. Derudover vil lovforslaget danne grundlag for, at køretøjer, som i dag ikke er underlagt dokumentationskrav for overensstemmelse med de tekniske krav, pålægges krav om dokumentation på tilsvarende måde som andre køretøjer.

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

Med indførelsen af tredjepartskontrol ved en teknisk tjeneste eller et tredjepartsorgan på hele det køretøjstekniske område, skal ansøger sammen med ansøgning om godkendelse af henholdsvis køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, vedlægge dokumentation i form af en prøvningsrapport, som udarbejdes af en teknisk tjeneste eller andet tredjepartsorgan. Desuden kan der være en forretningsmulighed ved udpegelse som tredjepartsorgan forud for national individuel godkendelse af ibrugtagne køretøjer, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer eller, som er importeret fra et tredjeland.

#### *4.3. Agil regulering*

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

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

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

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

#### *6. De miljømæssige konsekvenser*

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

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

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

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer (Det bemærkes, at der i titlen på sidstnævnte forordning er sket en fejl, idet der retmæssigt skulle stå "landbrugs- og skovbrugskøretøjer" i stedet for "landbrugs- og skovbrugstraktorer", hvilket bekræftes af Legal Service i Rådet for Den Europæiske Union. Forordningen nævnes derfor i dette forslag som forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer).

Anvendelsesområdet for forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer dækker ikke individuelle godkendelser. Det fremgår dog af forordningerne,

at Kommissionen senest den 31. december 2022 skal fremlægge mulighederne for at inkludere individuelle godkendelser i forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer på grundlag af harmoniserede krav. Derudover regulerer forordningerne alene godkendelse af nye køretøjer, hvorfor godkendelse af ibrugtagne køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, ikke er omfattet.

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

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

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

#### *8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 18. december 2019 til 22. januar 2020 samt i perioden fra den 10. februar til den 23. februar 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

XXX

#### *9. Sammenfattende skema*

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen væsentlige	Ingen væsentlige
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Digitalisering af arbejdsgange vil bidrage til en mere overskuelig og effektiv sagsbehandling	Udvikling af IT-system til understøttelse af sagsbehandlingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nye forretningsmuligheder som teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan	Nedgang i visse synsvirkomheders omsætning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Dokumentation forud for registreringssyn ved synsvirkomhed ophører på sigt	Dokumentation for afprøvning ved teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at fastsætte tekniske krav svarende til de tekniske krav i typegodkendelsesforordninger for ikke-harmoniserede køretøjer, så der gælder samme krav til køretøjer, uanset om det er omfattet af EU-regulering.	
Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej  X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Det fremgår af synsloven, at Trafikstyrelsen administrerer størstedelen af loven. Trafikstyrelsen har siden lovens vedtagelse i 2011 skiftet navn til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Endvidere blev Færdselsstyrelsen i forbindelse med, at færdselsområdet overgik fra Justitsministeriets ressort til Transport- og Boligministeriets, en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det har i praksis været Færdselsstyrelsen, der har varetaget administrationen af synsloven.

Færdselsstyrelsen blev den 1. januar 2020 en selvstændig styrelse under Transport- og Boligministeriet.

Det foreslås derfor med ændringerne i lovforslagets § 1, nr. 1, at benævnelsen Trafikstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ændres til Færdselsstyrelsen.

Til nr. 2

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

Til nr. 3

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

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

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

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

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

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



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

Til nr. 4

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

Til nr. 5

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

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

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

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

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

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

Det fremgår af den foreslåede bestemmelse, hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om motorkøretøjer. En godkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om motorkøretøjer. Færdselsstyrelsen kan i henhold til forordningen ydermere træffe afgørelse om accept af en national typegodkendelse af små serier udstedt af en anden godkendende myndighed i EU.

Det foreslås i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i *stk. 1*, herunder kan Færdselsstyrelsen, i overensstemmelse med artiklerne 42 og 45 i forordningen nævnt i *stk. 1*, fastsætte relevante alternative krav.

Hensigten med bestemmelsen er at Færdselsstyrelsen, i de tilfælde hvor det vurderes hensigtsmæssigt, kan fastsætte alternative krav, som i videst mulige omfang svarer til forordningens krav, i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier og national individuel godkendelse af et bestemt køretøj. Det kan for eksempel være et krav om, at i stedet for destruktive afprøvninger af køretøjet kan der udføres styrkeberegninger.

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

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

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

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

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

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

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

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

Det foreslås i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i *stk. 1*, herunder kan Færdselsstyrelsen, i overensstemmelse med artikel 42 i forordningen nævnt i *stk. 1*, fastsætte relevante alternative krav.

Hensigten med bestemmelsen er at Færdselsstyrelsen i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier i de tilfælde, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, kan fastsætte alternative krav, som i videst mulige omfang svarer til forordningens krav. Det kan for eksempel være et krav om, at der i stedet for destruktive afprøvninger af køretøjet kan udføres styrkeberegninger.

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

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

Det fremgår af § 1, *stk. 2*, i synsloven, at Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelses- og synspligt inden ibrugtagning for traktorer, motorredskaber og påhængskøretøjer til disse samt andre

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

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

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

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

Det fremgår af bestemmelsen hvilke godkendelser af køretøjer m.v., der er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer. En godkendelse kan enten være meddelt af Færdselsstyrelsen eller en anden godkendende myndighed i EU i henhold til forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer. Færdselsstyrelsen kan i henhold til forordningen ydermere træffe afgørelse om accept af en national typegodkendelse af små serier udstedt af en anden godkendende myndighed i EU.

Det foreslås i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af forordningen som nævnt i *stk. 1*, herunder kan Færdselsstyrelsen, i overensstemmelse med artikel 37 i forordningen nævnt i *stk. 1*, fastsætte relevante alternative krav.

Hensigten med bestemmelsen er at Færdselsstyrelsen i forbindelse med national typegodkendelse af køretøjer fremstillet i små serier i de tilfælde, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, kan fastsætte alternative krav, som i videst mulige omfang svarer til forordningens krav. Det kan for eksempel være et krav om, at der i stedet for destruktive afprøvninger af køretøjet kan udføres styrkeberegninger.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

National individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller en quadricykel er ikke omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer, ligesom national individuel godkendelse af et nyt landbrugs- og skovbrugskøretøj ikke er omfattet af forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer. Derudover er godkendelse af et ibrugtaget køretøj, hvorpå der er foretaget konstruktive ændringer, eller et importeret køretøj fra et tredjeland, ikke omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Der er derfor behov for at regulere disse nationalt.

Ved konstruktivt ændrede køretøjer forstås, at et konkret køretøj er blevet ændret i en sådan grad, at køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin typegodkendelse eller nationale individuelle godkendelse.

Et ibrugtaget køretøj kan som udgangspunkt anvendes på færdselslovens område, forudsat at køretøjet var typegodkendt som nyt i henhold til EU-retsakter om typegodkendelse eller nationalt individuelt godkendt i henhold til administrative forskrifter.

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

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

Hensigten med bemyndigelsen er at præcisere omfanget af transportministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om national individuel godkendelse af et nyt motorkøretøj, to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, traktor, påhængskøretøj eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

Lovforslaget lægger op til en fælles ensartet retning på det køretøjstekniske område. Med henblik på at ensrette godkendelser af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne med godkendelse af køretøjer, som er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, er hensigten med bemyndigelsen at fastsætte tilsvarende administrative og tekniske krav, herunder fabrikantens forpligtelser og ansvar. Eksempelvis vil en fabrikant af et landbrugskøretøj, som ansøger om en national individuel godkendelse, pålægges tilsvarende forpligtelser som fabrikanten af landbrugskøretøjer, som fremstillet i ubegrænset serier med henblik på EU-typegodkendelsen. Det vil sige, at fabrikanten af et nationalt individuelt godkendt landbrugskøretøj eksempelvis er ansvarlig for at sikre, at køretøjet er i overensstemmelse med de tekniske krav, og at køretøjet mærkes med fabrikantens oplysninger.

Derudover er det hensigten med bemyndigelsen, at der kan fastsættes regler om bl.a. prøvningsrapporter og anden teknisk dokumentation, der kan bruges til at verificere, at et køretøj som omfattet af *stk. 1*, er i overensstemmelse med de relevante køretøjstekniske krav.

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

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

Det foreslås som noget nyt i § 1 f, at forud for en godkendelse, som meddeles i henhold til § 1 e, stk. 1, nr. 1 og 2, skal en teknisk tjeneste verificere, at det to- eller trehjulede køretøj, quadricyklen, traktoren, påhængskøretøjet eller det udskifteligt trukket udstyr hertil opfylder de relevante tekniske krav.

Forud for godkendelse af køretøjer m.v., som omfattet af typegodkendelsesforordningerne, jf. lovforslagets §§ 1 a – 1 c, skal en teknisk tjeneste verificere overensstemmelse mellem køretøjerne og de relevante tekniske krav. På tilsvarende måde foreslås det, at en teknisk tjeneste verificerer overensstemmelse mellem et nyt to- eller trehjulet køretøj eller et nyt landbrugs- eller skovbrugskøretøj, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, jf. § e, stk. 1, nr. 1 og 2, og de relevante fastsatte krav.

Ved en teknisk tjeneste forstås en organisation eller et organ, der af Færdselsstyrelsen er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger, eller som overensstemmelsesvurderingsorgan, der skal udføre den indledende vurdering og andre prøvninger eller inspektioner. Den tekniske tjeneste skal være uafhængig og besidde de nødvendige tekniske kompetencer, ligesom den tekniske tjeneste ikke må påvirkes på nogen måde, som kan have indflydelse på dømmekraft eller resultaterne af vurderingsaktiviteterne. En teknisk tjeneste må derfor ikke være involveret i processen vedrørende fremstilling m.v. af det køretøj, som den tekniske tjeneste skal kontrollere.

Det foreslås i *stk. 2*, at forud for en godkendelse, som meddeles i henhold til § 1 e, stk. 1, nr. 3-6, skal et tredjepartsorgan verificere, at motorkøretøjet, det to- og trehjulede køretøj, quadricyklen, traktoren, påhængskøretøjet eller udskifteligt trukket udstyr hertil opfylder de relevante tekniske krav.

Ved et tredjepartsorgan forstås et organ, der af Færdselsstyrelsen er udpeget til at udføre tredjepartskontroller, vurderinger, prøvninger m.v. Tredjepartsorganet skal være uafhængigt og besidde de nødvendige tekniske kompetencer, ligesom tredjepartsorganet ikke må påvirkes på nogen måde, som kan have indflydelse på dømmekraften eller resultaterne af vurderingsaktiviteterne. Et tredjepartsorgan må derfor ikke være involveret i eksempelvis ombygningen af køretøjet.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester og tredjepartsorganer til afprøvning af køretøjer, som omfattet af stk. 1 og 2 herunder regler om tekniske tjenester og tredjepartsorganers opgaver samt regler om krav om indholdet til ansøgningen om udpegelse som teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan

Hensigten med bestemmelsen er fastsætte regler om udpegelse af hhv. tekniske tjenester til afprøvning af nye køretøjer, som ikke er omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer samt forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer, og tredjepartsorganer til afprøvning af ibrugtagne køretøjer som enten er konstruktivt ændret eller importeret fra et tredjeland.

I forhold til udpegelse af tekniske tjenester forventes det, at bemyndigelsen udmøntes i en bekendtgørelse, hvori der fastsættes en tilsvarende ordning for tekniske tjenester for national individuel godkendelse af et nyt to- eller trehjulet køretøj eller et nyt landbrugs- eller

skovbrugskøretøj, som tager udgangspunkt i typegodkendelsesforordningernes procedurer og krav til tekniske tjenester.

Det forventes, at der i forhold til akkreditering vil blive stillet krav om, at tekniske tjenester skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan, der også skal stå for den løbende overvågning af tjenesterne. Overvågningen, og dens frekvens, afhænger af indholdet i den enkelte akkreditering.

Bemyndigelsen indebærer desuden, at der kan fastsættes regler om bl.a. tekniske tjenesters forsikringsforhold og deres overholdelse af relevante internationalt anerkendte standarder. Det forventes, at der i de administrative forskrifter vil blive fastsat krav om, at tekniske tjenester skal overholde de internationalt anerkendte standarder, der er fastsat i typegodkendelsesforordningerne.

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

I forhold til ansøgning om udpegelse som teknisk tjeneste forventes der fastsat regler om bl.a. ansøgningens form, indhold og den dokumentation, der som minimum skal vedlægges ansøgningen. Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at Færdselsstyrelsen kan kræve den dokumentation, der findes nødvendig med henblik på at vurdere, om en ansøgende teknisk tjeneste opfylder de relevante krav i forskrifter fastsat i medfør af den foreslåede § 1 f, stk. 3.

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

I forhold til udpegelse af tredjepartsorganer er det formålet med bemyndigelsen at give Færdselsstyrelsen mulighed for at fastsætte regler om, hvilke tredjepartsorganer der kan udføre afprøvning, kontrol m.v. af køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, eller som er importeret fra et tredjeland, med henblik på at sikre, at køretøjet er i overensstemmelse med de relevante tekniske krav.

Det er hensigten, at der i en bekendtgørelse vil blive fastsat nærmere krav til tredjepartsorganerne. Det kan eksempelvis være krav til de kompetencer, som tredjepartsorganer skal være i besiddelse af, forsikringsforhold, krav om overholdelse af internationale anerkendte standarder, samt krav om kvalitetsledelsessystem, herunder regler om kvalitetsledelsessystemets indhold, omfang, godkendelse og afprøvning. Det forventes, at der vil blive fastsat krav om, at kvalitetsledelsessystemet skal godkendes og løbende efterprøves af en form for kontrolinstans, som er godkendt af Færdselsstyrelsen.

Endvidere er det hensigten med bemyndigelsen, at der kan fastsættes regler om vurdering og overvågning af tredjepartsorganerne, herunder at enten Færdselsstyrelsen eller en instans, som bemyndiget hertil af Færdselsstyrelsen, skal foretage vurderingen og overvågningen af tredjepartsorganerne. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3 i de almindelige bemærkninger.



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

#### Til nr. 7

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

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

#### Til nr. 8

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

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

godkendt køretøj løbende skal overholde for fortsat at kunne køre i Danmark. Med de nye bestemmelser om køretøjsgodkendelser, herunder bemyndigelser til at fastsætte nærmere regler om udmøntningen heraf, jf. de foreslåede §§ 1 a-1 f, er der ikke behov for at fastsætte regler herom efter den foreslåede § 4, stk. 1, længere. Der er herudover tale om en videreførelse af den gældende retstilstand.

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

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

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

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

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

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

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

Det foreslås med § 4, stk. 5, at forsvarsministeren fastsætter regler om kontrol af forsvarets køretøjer.

Bestemmelsen er i det hele en videreførelse af den gældende § 4, stk. 2.

Til nr. 9

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

Til nr. 10

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

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

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

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

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

Det er hensigten med stk. 2, at der ved bekendtgørelse kan stilles krav om, at virksomheder og fysiske personer skal anvende bestemte it-systemer for at sikre, at Færdselsstyrelsen kan behandle ansøgninger om eksempelvis godkendelse af et køretøj eller udpegelse som teknisk tjeneste.

Sammen med selve ansøgningen skal en virksomhed eller fysisk person indsende dokumentation. Dokumentationen er så omfattende, at Virk for nærværende ikke kan håndtere de store datamængder. Det vil være en u hensigtsmæssig og administrativ tungere løsning, hvis der i de udmøntende bekendtgørelser stilles krav om anvendelse af Virk ved indsendelse af en ansøgning, som vil medføre, at ansøger efterfølgende skal indsende en mail eller flere mails med den påkrævede dokumentation.

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

Med bekendtgørelsen er det endvidere hensigten at fastsætte regler om, at en digital meddelelse efter denne lov anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for modtageren. Meddelelsen anses for at være tilgængelig for adressaten fra det tidspunkt, hvor adressaten har mulighed for at gøre sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det er således uden betydning, om eller hvornår adressaten gør sig bekendt med indholdet af meddelelsen. Det vil sige med samme retsvirkninger som fysisk post, der anses for at være kommet frem, når den pågældende meddelelse m.v. er lagt i modtagerens fysiske postkasse.

En meddelelse vil normalt være tilgængelig for Færdselsstyrelsen på det tidspunkt, hvor styrelsen kan behandle meddelelsen. Dette tidspunkt vil normalt blive registreret automatisk i en modtagelsesanordning eller et datasystem. En meddelelse, der først er tilgængelig efter kl. 24.00, anses normalt først for modtaget den dag, meddelelsen er tilgængelig. Kan modtagelsestidspunktet for en digital meddelelse ikke fastlægges som følge af problemer med it-system eller andre lignende problemer, må meddelelsen anses for at være kommet frem på det tidspunkt, hvor meddelelsen blev afsendt, hvis der kan fremskaffes pålidelige oplysninger om afsendelsestidspunktet.

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

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

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

Baggrunden for undtagelse fra kravet om indførelse i Lovtidende af visse forskrifter og tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, er forskrifternes ophavsretlige beskyttelse og deres struktur og form. Forskrifterne er primært tekniske forskrifter, der indeholder mange detaljerede tekniske krav, tegninger og anvisninger.

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

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

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

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

I henhold hertil bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om, at de tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, og som ikke indføres i Lovtidende, efter en konkret vurdering, kan undtages fra den almindeligt gældende forudsætning om, at forskrifter skal udfærdiges på dansk.

Bestemmelsen vil særligt være relevant, hvor der henvises til anerkendte standarder eller FN-regulativer, der udelukkende foreligger på engelsk. Inden for visse brancher er der tale om engelsksprogede faggrupper, for hvem det er en forudsætning at anvende standarder og regulativer, som er udarbejdet på engelsk.

Det foreslås som noget nyt i § 12 d, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester eller tredjepartsorganer, der er udpeget i henhold til forskrifter fastsat i medfør af det foreslåede § 1 f, stk. 3.

Det forventes, at Færdselsstyrelsen vil offentliggøre og løbende ajourføre en liste på sin hjemmeside over de virksomheder, der er udpeget som teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan. Det forventes endvidere, at listen vil indeholde nærmere oplysninger om de tekniske tjenester eller tredjepartsorganernes arbejdsområde og akkrediteringsforhold, hvis relevant.

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

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

Hjemlen har været anvendt til, i bekendtgørelse nr. 634 af 19. maj 2017 om ændring af bekendtgørelse om synsvirksomheder, at fastsætte bestemmelse om, at synsvirksomheder skal indberette synsgrundlaget for synsvirksomhedernes godkendelse af køretøjer elektronisk til Færdselsstyrelsens dokumentportal

Færdselsstyrelsen har pr. 1/1 2017 idriftsat en dokumentportal, hvor synsvirksomheder og godkendte prøvningsinstanser har adgang til at uploade synsgrundlag, attester m.v., som indgår i et syn. Dermed er der etableret en fælles database, hvor synsvirksomheder, m.fl. har adgang til at læse de uploadede dokumenter. Det er i dag frivilligt for synsvirksomhederne, hvordan de opbevarer de registrerede data fra syn i mindst to år.

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

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

Den foreslåede bestemmelse medfører en præcisering af gældende ret.

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

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

Efter artikel 28, stk. 3, i Europa- Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesforordningen) skal en databehandlers behandling af personoplysninger være reguleret af en kontrakt eller andet retligt bindende dokument i henhold til EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som fastsætter genstand for og varigheden af behandlingen, behandlingens karakter og formål, typen af personoplysninger og kategorierne af de registrerede samt den dataansvarliges forpligtelser og rettigheder. Den databehandling, som synsvirksomhederne foretager på vegne af Færdselsstyrelsen i forhold til de indberettede personoplysninger i dokumentportalen kræver derfor som udgangspunkt en databehandleraftale.

Med databeskyttelsesforordningen indføres imidlertid skærpede krav til form og indhold til det retlige dokument, der regulerer databehandlerens behandling af personoplysninger i relationen mellem den dataansvarlige og databehandleren, ligesom forordningen stiller nye krav til databeskyttelse gennem design og databeskyttelse gennem standardindstillinger, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 25 og 28 og justitsministeriets betænkning nr. 1565 om databeskyttelsesforordningen, side 410-423 og side 429-441.

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

Bemyndigelsen forventes udmøntet i en bekendtgørelse inden for rammerne af de krav til databehandleraftaler, der fremgår af databeskyttelsesforordningens artikel 28. Den foreslåede ordning vil herved kunne videreføre den administrative lettelse, at databeskyttelseslovgivningens

krav til en retlig regulering af databehandlerens behandling fortsat vil være løftet ved lovgivningen, så Færdselsstyrelsen også fremadrettet undgår selv at skulle indgå individuelle (enslydende) databehandleraftaler med synsvirksomheder som databehandler. At reguleringen sker i bekendtgørelsesform, giver bl.a. mulighed for at ajourføre den retlige regulering af parternes relation i tilfælde af ændret praksis eller ændret fortolkning af databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, uden at dette medfører et krav om nye databehandleraftaler for samtlige synsvirksomheder.

Til nr. 11

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

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

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

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

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes bestemmelser om bødestraf for erhvervsdrivende og tekniske tjenesters overtrædelse af bestemmelserne i forordningen. Det indebærer, at der eksempelvis kan straffes med bøde, hvis der anvendes manipulationsanordninger, jf. forordningens artikel 19.

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

gentagen overtrædelse af forordningens bestemmelser, omfanget af overtrædelsen, antallet af forekomne skader samt den tilsigtede indtjening ved overtrædelsen.

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

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

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

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

Til nr. 12

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

Til nr. 13

Det foreslås som noget nyt i § 15 *a*, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler samt påhængskøretøjer hertil, landbrugs- og skovbrugskøretøjer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

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



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

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes i bekendtgørelser, hvori der fastsættes regler om betaling af gebyr for behandling af ansøgninger i henhold til typegodkendelsesforordningerne som eksempelvis EU-typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder eller tilladelse til tilgængeliggørelse af restkøretøjer. Desuden er det hensigten, at bemyndigelsen anvendes til at fastsætte gebyr for behandling af ansøgninger om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det kan f.eks. være national individuel godkendelse af et opbygget landbrugskøretøj.

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

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

Det foreslås som noget nyt i § 15 b, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester og tredjepartsorganer, jf. de foreslåede §§ 1a-c og f, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

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

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

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

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

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

## Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at lovforslaget skal træde i kraft den 1. september 2020, jf. dog *stk. 2*.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 e og § 1 f, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, i lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016 og § 1 i lov nr. 1437 af 17. december 2019. Ministeren kan herunder bestemme, at dele af bestemmelserne træder i kraft på forskellige tidspunkter.

På nogle områder, f.eks. opbygning af en påhængsvogn til en traktor, som omfattet af lovforslagets § 1 e, *stk. 1*, nr. 2, eller konstruktiv ændring af et landbrugskøretøj, som omfattet af lovforslagets § 1 e, *stk. 1*, nr. 5, er der i dag ikke fastsat en godkendelsesordning. Med henblik på at give branchen større mulighed for at omstille sig til en godkendelsesordning, er det hensigten med bestemmelsen, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af lovforslagets § 1 e og § 1 f. Det er på nuværende tidspunkt forventningen, at en ny godkendelsesordning vil træde i kraft den 1. januar 2022. Herefter er det hensigten, at et nyt to- eller trehjulet køretøj, et nyt landbrugs- eller skovbrugskøretøj samt køretøjer med konstruktive ændringer eller som importeret fra et tredjeland godkendes i henhold til den nye godkendelsesproces, hvorefter sådanne køretøjer afprøves ved en teknisk tjeneste eller tredjepartsorgan som grundlag for Færdselsstyrelsens godkendelse.

Det foreslås i *stk. 3*, at regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov.

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

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

Det vurderes, at der kan være et behov for overgangsregler i forbindelse med overgang til den nye lovgivning, således at erhvervslivet får mulighed for at tilpasse sig de nye regler og muligheder på det køretøjstekniske område. Det vurderes, at der vil være behov for at fastsætte en overgangsordning i forhold til national individuel godkendelse af et motorkøretøj eller påhængskøretøj, jf. lovforslagets § 1 a, *stk. 1*, nr. 5. Det er hensigten, at bemyndigelsen udmøntes ved bekendtgørelse, hvorefter gældende regler om godkendelse af et bestemt nyt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil videreføres i en overgangsperiode af hensyn til branchens muligheder for at indrette deres forretning efter den kommende godkendelsesproces, herunder de køretøjstekniske krav.

For nærværende er det forventningen, at overgangsperioden vil udløbe 31. december 2021. Herefter er det hensigten, at et nyt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, eksempelvis opbygning af en lastbil, godkendes i henhold til godkendelsesprocessen som foreslået med dette lovforslag. Det vil sige, at sådanne køretøjer fra den 1. januar 2022 skal afprøves af en teknisk tjeneste forud for en godkendelse ved Færdselsstyrelsen. Det vurderes endvidere, at der kan blive behov for der i en overgangsperiode at justere reglerne for synsvirksomhedernes godkendelse, syn og omsyn, da visse godkendelsesopgaver fortsat vil ligge hos synsvirksomhederne frem til overgangsperiodens udløb.

Såfremt dette bliver nødvendigt, vil justeringerne blive udstedt med hjemmel i den foreslåede overgangsbemyndigelse.

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