

Udkast

til

**Forslag**

til

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer og færdselsloven

(national anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, vejsidesyn af motorcykler)

## § 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, lov nr. 1437 af 17. december 2019, § 6 i lov nr. 359 af 4. april 2020 og lov nr. 1063 af 30. juni 2020, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

»Lov om anmeldelse, godkendelse og syn af køretøjer m.v.«

2. I § 1, nr. 1 indsættes efter »Godkendelse«: »og anmeldelse«.

3. I § 1, nr. 2 ændres »Godkendelse« til: »Anmeldelse«.

4. *Overskriften* før § 1 a affattes således: »Godkendelse og anmeldelse af køretøjer m.v.«

5. I § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1 og § 1 c, stk. 1 ændres »omsætning« til: »markedsføring«.

6. I § 1 a, stk. 1 ændres »858/2018« til: »2018/858«.

7. I § 1 a, stk. 1, nr. 3 ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.

8. § 1 a, stk. 1, nr. 5 ophæves.

9. I § 1 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Nationale individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr.

715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, skal anmeldes til Færdselsstyrelsen før markedsføring, registrering eller ibrugtagning af køretøjet på færdselslovens område. Forud for anmeldelse skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og de relevante køretøjstekniske krav, som fastsættes i medfør af stk. 3. «

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

**10.** I § 1 a, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »stk. 1«: »og 2«.

**11.** Efter § 1 d indsættes:

»§ 1 e. Før markedsføring, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område skal følgende individuelle køretøjer anmeldes til Færdselsstyrelsen:

- 1) Nye to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr.
- 2) Ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede motorkøretøjer, quadricykler, traktorer og påhængskøretøjer dertil eller udskifteligt trukket udstyr med konstruktive ændringer.
- 3) Importerede nye to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte.
- 4) Importerede ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anmeldelse af køretøjer, jf. stk. 1, herunder krav til dokumentation. Færdselsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om prøvning af køretøjer.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om ansvar og forpligtelser for fabrikanter, importører, ejere og brugere af køretøjer, jf. stk. 1.

**§ 1 f.** Forud for anmeldelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer, jf. § 1 e, stk. 1, skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og den tilhørende dokumentation.

**§ 1 g.** Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester, herunder om tekniske tjenesters opgaver, kompetencer og habilitet samt overvågning af tekniske tjenester.

**§ 1 h.** Færdselsstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af kontrolenheder, herunder om kontrolenheders opgaver, kompetencer og habilitet samt indholdet af ansøgning om godkendelse som kontrolenhed.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om uddannelse af medarbejdere i kontrolenheder.

**§ 1 i.** Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om dispensation fra tekniske krav fastsat i medfør af § 1 a, stk. 3 for handicapkøretøjer, herunder vilkår for dispensationen og om klageadgang. «

**12.** I § 3, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Ved overskridelse af en frist for periodisk syn, kan inddragelsen af et køretøjs nummerplader dog først ske, efter der er sendt en anmodning herom fra Færdselsstyrelsen.«

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

»*Stk. 3.* Konstaterer Færdselsstyrelsen, at synsgrundlaget er utilstrækkeligt, kan styrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt synsgrundlag er tilvejebragt.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

**14.** Efter § 11 a indsættes:

»**§ 11 b.** Færdselsstyrelsen kan foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om syn af motorcykler ved vejsiden og om Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage motorcykler efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, og om krav til de synsinspektører, der skal anvise køretøjer til kontrol.

**§ 11 c.** Færdselsstyrelsen fører tilsyn med virksomheder, der er godkendt som kontrolenheder efter regler fastsat i medfør af § 1 h.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan kræve at få meddelt alle oplysninger, der er nødvendige for udførelse af tilsynet, jf. stk. 1.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt tilsyn med kontrolenheder, herunder tilsyn med, om de køretøjer der har været eller er til kontrol i kontrolenheden, og som befinder sig på kontrolenhedens område, er kontrolleret korrekt.

*Stk. 4.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om tilsynet med kontrolenheder, jf. stk. 1, herunder tilbagekaldelse af godkendelsen.

**§ 11 d.** Færdselsstyrelsen fører kontrol med anmeldte køretøjer, jf. § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1.

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen kan kræve at få meddelt alle oplysninger, der er nødvendige for udførelse af kontrollen, jf. stk. 1.

*Stk. 3.* Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om kontrol med anmeldte køretøjer, jf. stk. 1.

**§ 11 e.** Færdselsstyrelsen kan meddele påbud om udbedring af fejl og mangler ved et køretøj, der er anmeldt til Færdselsstyrelsen efter § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1, herunder påbud om udbedring af fejl og mangler ved den indsendte dokumentation. Færdselsstyrelsen kan endvidere meddele påbud om, at køretøjets nummerplader indleveres til SKAT.

*Stk. 2.* Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis det meddelte påbud, jf. stk. 1, ikke efterkommes.

**§ 11 f.** Færdselsstyrelsen kan forbyde anvendelse af et køretøj, hvis køretøjet ikke er anmeldt, jf. § 1 a, stk. 2 eller § 1 e, stk. 1, eller hvis køretøjet ikke overholder de relevante køretøjstekniske krav, som er fastsat i medfør af denne lov eller færdselsloven.

*Stk. 2.* Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af køretøjet, jf. stk. 1, og Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning til politiet om inddragelse af det pågældende køretøjs nummerplader.

*Stk. 3.* Det er køretøjsejerens ansvar, at et køretøj, som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af, jf. stk. 2, ikke anvendes.«

**15.** I § 12 d indsættes efter »tekniske tjenester«: »og kontrolenheder«.

**16.** Efter § 12 e indsættes:

»§ 12 f. Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af synsdata, herunder offentliggørelse af indholdet af synsrapporter.«

17. § 13, stk. 3, affattes således:

» Med bøde straffes føreren af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 a, stk. 1, eller § 11 b, stk. 1.«

**18.** I § 13 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

»Stk. 4. Med bøde straffes den køretøjsejer, der ikke efterkommer et påbud, jf. § 11 e, stk. 1.

Stk. 5. Med bøde straffes den, der anvender et køretøj, som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af efter § 11 f, stk. 1. «

Stk. 4-6 bliver herefter til stk. 6-8.

**19.** § 13, stk. 4, der bliver til stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne. «

**20.** § 15, stk. 3, affattes således:

»Det gebyr, der er nævnt i stk. 1, skal dække udgifterne til Færdselsstyrelsens syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer og motorcykler ved vejsiden og af erhvervskøretøjer og motorcykler, der befinder sig på et areal, som køretøjsbrugeren, køretøjsejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.«

**21.** I § 15 a indsættes efter »godkendelse«: »og anmeldelse«.

**22.** I § 15 b indsættes efter »jf. §§ 1 a- 1 c, «: »og godkendelse af kontrolenheder, som fastsat i medfør af § 1 h, «.

**23.** §§ 14 og 21 ophæves.

## § 2

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017 med senere ændringer foretages følgende ændring:

1. I § 68 indsættes som *stk. 5*.

»*Stk. 5*. Transportministeren kan fastsætte regler om dispensation fra tekniske krav fastsat i medfør af *stk. 1* for handicapkøretøjer, herunder vilkår for dispensationen og om klageadgang. «

## § 3

*Stk. 1*. Loven træder i kraft den 1. januar 2022, jf. dog *stk. 2*.

*Stk. 2*. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 e, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11, herunder regler om en overgangsordning.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

- 1. Indledning og baggrund*
- 2. Lovforslagets hovedpunkter*
  - 2.1. Proces for individuelle køretøjer*
    - 2.1.1. Anmeldelsesordning*
      - 2.1.1.1. Gældende ret*
      - 2.1.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
    - 2.1.2. Udpegelse som teknisk tjeneste*
      - 2.1.2.1. Gældende ret*
      - 2.1.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
    - 2.1.3. Godkendelse som kontrolenhed*
      - 2.1.3.1. Gældende ret*
      - 2.1.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
    - 2.1.4. Gebyrfinansiering*
      - 2.1.4.1. Gældende ret*
      - 2.1.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.2. Alternative foranstaltninger for motorcykler*
    - 2.2.1. Gældende ret*
    - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.3. Øvrige ændringer til synsloven*
    - 2.3.1. Nummerpladeinddragelse*
      - 2.3.1.1. Gældende ret*
      - 2.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
    - 2.3.2. Berostillelse af køretøjsgodkendelse ved konstatering af utilstrækkeligt synsgrundlag*
      - 2.3.2.1. Gældende ret*

- 2.3.2.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 2.3.3. *Offentliggørelse af synsdata*
  - 2.3.3.1. *Gældende ret*
  - 2.3.3.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 3. *Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
- 4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
  - 4.1. *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*
  - 4.2. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*
- 5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. *Klimamæssige konsekvenser*
- 7. *Miljø- og naturmæssige konsekvenser*
- 8. *Forholdet til EU-retten*
- 9. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 10. *Sammenfattende skema*

## *1. Indledning og baggrund*

Lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer (herefter benævnt synsloven), indeholder overordnet 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.

Lovforslaget er en opfølgning på lov nr. 1063 af 30. juni 2020, der fastsatte en retlig ramme for reglerne om godkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder opdateret gennem inkorporering af følgende tre forordninger i dansk ret: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (herefter benævnt forordning om motorkøretøjer m.v.), 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 og to- og trehjulede køretøjer m.v.) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugskøretøjer (herefter benævnt forordning om landbrugskøretøjer m.v.). De tre forordningerne benævnes samlet set typegodkendelsesforordningerne.

Ved den seneste ændring af synsloven, jf. lov nr. 1063 af 30. juni 2020, blev typegodkendelsesforordningerne inkorporeret i dansk ret. Typegodkendelsesforordningerne finder anvendelse på nye køretøjer, komponenter m.v. fremstillet i ubegrænsede serier og køretøjer fremstillet i små serier. Derudover finder forordning om motorkøretøjer m.v. ligeledes anvendelse på nye individuelle køretøjer. Individuelle to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler er ikke omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer m.v., ligesom individuelle traktorer, påhængskøretøjer dertil samt udskifteligt trukket udstyr ikke er omfattet af forordning om landbrugskøretøjer m.v. Det betyder, at det er op til medlemsstaterne selv at fastsætte regler for disse køretøjer. Tilsvarende er det op til medlemsstaterne at fastsætte regler om ibrugtagne køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, eller som importeres til Danmark uden en EU-typegodkendelse.

Ved lovforslag nr. 151 af 26. marts 2020, om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer blev der foreslået en national godkendelsesordning for individuelle køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Den foreslåede ordning stillede de samme krav til national godkendelse som de krav, der følger af typegodkendelsesforordningerne. Der blev i forbindelse med såvel lovforslagets offentlige høring som under selve lovbehandlingen i Folketinget givet udtryk for betydelig bekymring ved indholdet af godkendelsesordningerne for nationale individuelle motorkøretøjer, jf. forordning om motorkøretøjer m.v. og individuelle landbrugskøretøjer. På den baggrund blev der under lovforslagets behandling i Folketinget vedtaget et ændringsforslag, hvorefter forslaget om fastsættelse af en national godkendelsesordning for køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, udgik af lovforslaget med henblik på, at Færdselsstyrelsen kunne udarbejde udkast til de administrative forskrifter, som skal udmønte de nationale godkendelsesordninger uden for forordningernes anvendelsesområde og samt indlede en dialog med branchen om modellen herfor.

Færdselsstyrelsen har henover efteråret 2020 og foråret 2021 været i dialog med branchen med henblik på at fastsætte indholdet af den nationale godkendelsesordning for samtlige individuelle køretøjer. Dialogen har i høj grad taget udgangspunkt i branchens bekymringer i forhold til en ny godkendelsesordning for individuelle køretøjer, som indgik lovforslag nr. 151 af 26. marts 2020, om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer. Overordnet set har indvendingerne fra branchen været, at den foreslåede ordning blev for administrativt tung, ville føre til længere sagsbehandlingstider for godkendelse af køretøjer og markant forøgede omkostninger forbundet med en køretøjsgodkendelse. Formålet med at indføre nye regler for godkendelse af individuelle køretøjer i Danmark har været behovet for at modernisere de køretøjstekniske regler og bringe dem på niveau med de tilsvarende EU-regler for køretøjsgodkendelser. Det er Transportministeriets opfattelse, at de danske regler har ikke fulgt med udviklingen og at der derfor er behov for at modernisere og opdatere reglerne, så det både sikres, at der, udover fastsættelse af de nødvendige tekniske krav, også stilles krav til prøvning af om et køretøj rent faktisk er i overensstemmelse med de tekniske krav. Det nuværende system for godkendelse af køretøjer hviler i vid udstrækning på et system, hvor der blot skal forelægge en erklæring om, at et givent køretøj lever op til de gældende tekniske krav. Det er derfor i en lang række tilfælde ikke dokumenteret og efterprøvet, at den opbygning der er sket på et nyt køretøj eller de konstruktive ændringer, der er foretaget på et ibrugtaget køretøj, rent faktisk lever op til de gældende krav, hvilket i yderste konsekvens kan have betydning for færdselssikkerheden.

På baggrund af dialogen med branchen har målet derfor været at nytænke forslaget til en ny ordning, således at denne i videst muligt omfang tager hensyn til de indvendinger, som branchen har rejst, men samtidig udgør en opdatering af reglerne for individuelle køretøjer, som i højere grad end i dag sikrer og dokumenterer, at køretøjer, der anvendes på de danske veje også lever op til gældende tekniske krav.

Det foreslås derfor, at der etableres en anmeldelsesordning, som skal anvendes i forbindelse med opbygning af et nyt individuelt køretøj, ved konstruktive ændringer af et ibrugtaget køretøj og ved import af et køretøj, som ikke er EU-typegodkendt. Ordningen vil derfor også finde anvendelse for nye individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som er omfattet af forordning om motorkøretøjer m.v. Ved at etablere en anmeldelsesordning skabes en mere smidig proces, da anvendelse af et køretøj ikke skal afvente en myndighedsgodkendelse. Samtidigt skabes

en mere uafhængig ordning, idet samme aktør ikke både kan afprøve/teste et køretøj og efterfølgende godkende køretøjet. Med anmeldelsesordningen er det den, der fremstiller, foretager konstruktive ændringer eller som importerer et køretøj uden EU-typegodkendelse, der har ansvaret for at sikre og dokumentere, at køretøjet er fremstillet m.v. efter de tekniske krav. Som et alternativ til den tidligere foreslåede myndighedsgodkendelse for individuelle køretøjer, foreslås det, at individuelle køretøjer i stedet for kontrolleres ved en kontrolenhed forud for anmeldelse til Færdselsstyrelsen. For at sikre at køretøjer, der tages i brug på grundlag af en anmeldelse, lever op til de køretøjstekniske krav, har kontrolenheden til opgave at kontrollere, at der er udarbejdet den nødvendige dokumentation for det pågældende køretøj, og at der er overensstemmelse mellem dokumentationen og køretøjet. Såfremt dette ikke er tilfældet, kan køretøjet ikke anmeldes, før evt. fejl og mangler er udbedret. Den nye ordning suppleres dermed af et nyt organ – kontrolenheder – som skal sikre, at der er den tilstrækkelige dokumentation til at der kan ske anmeldelse. En kontrolenhed skal godkendes af Færdselsstyrelsen og der vil være krav om anmeldelse via en kontrolenhed for alle køretøjer bortset fra påhængskøretøjer til traktorer og udskifteligt trukket udstyr, som kan anmeldes direkte til Færdselsstyrelsen af køretøjsejeren.

Efter anmeldelse af køretøjerne vil Færdselsstyrelsen foretage stikprøvekontrol af alle anmeldelser for at kontrollere, at anmeldte køretøjer både lever op til de tekniske krav og at der er foretaget de påkrævede prøvninger heraf.

Færdselsstyrelsen har i foråret været i dialog med branchen om anmeldelsesordningen og der har i den forbindelse været opbakning til den nye ordning. Med ordningen får aktørerne på området en mere smidig proces og der skabes samtidig en ensartet ordning for individuelle køretøjer med henblik på markedsføring, registrering og ibrugtagning på de danske veje. Enhver anmeldelse får et unik identifikationsnummer, således at man også efterfølgende kan finde tilbage til det grundlag, som indgik i anmeldelsen. Færdselsstyrelsen vil derfor over tid få dokumentation for de køretøjer, som ikke hviler på en EU-typegodkendelse og ansvarsgrundlaget blive mere klart i forholdet mellem den oprindelige fabrikant af et køretøj og den efterfølgende op- eller ombygger. Transportministeriet har forelagt den foreslåede anmeldelsesordning for Europa-Kommissionen, som et alternativ til godkendelsesordningen for individuelle motorkøretøjer, jf. forordning om motorkøretøjer m.v., hvilket Europa-Kommissionen ikke har haft indvendinger mod.

Lovforslaget har endvidere til formål at give transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler for alternative foranstaltninger til periodisk syn af motorcykler. Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (Periodesynsdirektivet), at der senest den 1. januar 2022 skal indføres regler for periodisk syn af motorcykler eller alternative foranstaltninger. Synsloven indeholder ikke en hjemmel til at fastsætte alternative foranstaltninger til syn af motorcykler, hvilket derfor foreslås indført med dette lovforslag.

Danmark gennemfører periodesyn af køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (Periodesynsdirektivet).

Periodesynsdirektivet fastsætter i Artikel 2, stk. 1, at to- og trehjulede motordrevne køretøjer af køretøjsklasserne L3e, L4e, L5e og L7e, med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup>, fra 1. januar 2022 er omfattet af direktivet. Motorcykler er derfor som udgangspunkt omfattet af direktivets fastsættelse af mindstekrav til periodesyn.

Direktivets artikel 2, stk. 2, indeholder imidlertid undtagelsesbestemmelser, der blandt andet fastsætter, at de nævnte køretøjsklasser med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup> kan undtages. Dette forudsætter dog, at den pågældende medlemsstat indfører effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatikker og lignende.

Med lovforslaget foreslås det, at Danmark benytter undtagelsesbestemmelsen i direktivets artikel 2, stk. 2, ved at indføre effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger for motorcykler i form af vejsidesyn af motorcykler, da det vurderes at den færdselssikkerhedsmæssige gevinst i Danmark, vil være lige så stor ved at indføre syn af motorcykler ved vejsiden som ved indførelse af periodisk syn, samtidig med at det vil være mindre indgribende.

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. Proces for individuelle køretøjer*

#### *2.1.1. Anmeldelsesordning*

#### *2.1.1.1. Gældende ret*

De fleste køretøjer i Danmark i dag er fremstillet i ubegrænsede serier og er 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, konstruktivt ændret efter ibrugtagning eller importeret til Danmark uden en EU-typegodkendelse. Motorkøretøjer, tohjulede køretøjer og traktorer godkendes i dag af en synsvirksomhed ved et registreringssyn på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, jf. bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020 om godkendelse og syn af køretøjer. 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.

For så vidt angår påhængskøretøjer til traktorer og udskifteligt trukket udstyr er der i dag tekniske krav til køretøjerne, men der er ingen krav om kontrol, prøvning eller godkendelse af køretøjerne.

Den nationale godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer er på nuværende tidspunkt reguleret i synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 5, hvorefter et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område, skal være tildelt en national individuel godkendelse udstedt af Færdselsstyrelsen. Ved lov nr. 1063 af 30. juni 2020 blev der givet hjemmel til, at der kunne fastsættes en overgangsordning for national individuel godkendelse af et motorkøretøj eller påhængskøretøj, jf. § 2, stk. 4 i lovforslag nr. 151 af 26. marts 2020. Hjemlen er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 1270 af 28. august 2020 om overgangsregler for godkendelse af nye individuelle motorkøretøjer m.v., der trådte i kraft den 1. september 2020. Overgangsordningen indebærer, at individuelle motorkøretøjer m.v. godkendes efter gældende regler i bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer. Ordningen ophører automatisk den 1. januar 2022, med mindre andet bestemmes inden denne dato.

#### *2.1.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Reglerne for godkendelse af individuelle køretøjer hviler i dag på et forældet og fragmenteret regelgrundlag. Der er derfor behov for en modernisering af reglerne, som i høj grad hviler på erklæringer om opfyldelse af de køretøjstekniske krav, således at der etableres et system, som i stedet baseres på afprøvning og dokumentation. Det er Transportministeriets vurdering, at de

nuværende erklæringer, om at et køretøj overholder de tekniske krav, ikke udgør den fornødne og fyldestgørende indsigt i, at køretøjet reelt set er i overensstemmelse med de tekniske krav. På samme måde som de tekniske krav til køretøjer er under forandring som følge af køretøjernes tekniske udvikling, bør dokumentationsgrundlaget for køretøjet tilsvarende justeres. Det er fabrikantens, importørens eller køretøjsejerens ansvar enten selv at udarbejde den påkrævede dokumentation, som viser at køretøjet er i overensstemmelse med de tekniske krav eller få dokumentationen udarbejdet, hvor det vil blive påkrævet.

I lovforslag nr. 151 af 26. marts 2020, om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer blev der lagt op til at etablere en godkendelsesordning for individuelle køretøjer. Færdselsstyrelsen har siden lovforslagets vedtagelse, hvor ordningen for godkendelse af individuelle køretøjer blev taget ud, bortset fra godkendelse af individuelle køretøjer omfattet af forordning 858/2018, været i tæt dialog med branchen om en ny ordning for individuelle køretøjer. Branchen har her rejst bekymring for de administrative konsekvenser af en godkendelsesordning i forhold til individuelle køretøjer, som vil betyde, at et køretøj i visse tilfælde vil skulle vente i op til 20 dage på en godkendelse. Færdselsstyrelsen har derfor overvejet mulighederne for at skabe et mere fleksibelt system, som stadig hviler på tekniske krav, afprøvning og dokumentation, men som ikke lægger for store byrder på branchen.

Det er Transportministeriets opfattelse, at køretøjsområdet er et produktområde, hvor der er behov for både at have en lang række tekniske krav, men også krav om prøvning af om et køretøj rent faktisk også lever op til kravene, så det sikres at køretøjerne er sikre at anvende på de danske veje. Dette er for langt hovedparten af køretøjer sikret gennem typegodkendelsesforordningerne, som fastlægger et meget detaljeret system for, hvordan køretøjer kan typegodkendes med henblik på markedsføring på EU-markedet. Disse regler forholder sig dog i vidt omfang ikke til hvilke regler, der skal gælde for nye individuelle køretøjer, ibrugtagne køretøjer, der konstruktivt ændres og importerede køretøjer uden EU-typegodkendelse. Dette område er det op til medlemsstater selv at fastlægge regler for. Transportministeriet finder, at der er behov for et regelgrundlag for individuelle køretøjer, som i videst muligt omfang lægger sig op ad typegodkendelsesreglerne, hvilket tilsvarende ses i de andre EU-lande, som også har etableret nationale ordninger for individuelle køretøjer.

Transportministeriet foreslår derfor, at der etableres en ny anmeldelsesordning, som balancerer de hensyn, der er til at sikre, at der stilles de nødvendige krav til prøvning og dokumentation over for behovet for at sikre, at aktørerne på området får et administrativt let tilgængeligt system, som ikke påfører unødvendige byrder for branche og borgere.

Ved at etablere en anmeldelsesordning frem for en godkendelsesordning, sikrer man fortsat, at der etableres en ordning, som bygger på dokumentation og prøvning af, om et givent køretøj lever op til kravene. Det er forventningen, at man hermed højner niveauet og indsigten i forhold til nye individuelle køretøjer, ved konstruktive ændringer af ibrugtagne køretøjer og ved import af køretøjer, som ikke er EU-typegodkendte, da oplysningerne samles hos Færdselsstyrelsen, som på den baggrund foretager en effektiv stikprøvekontrol med de anmeldelser, der foretages via ordningen. Samtidigt forventes det, at systemet vil understøtte en fortsat vækst og aktivitet i branchen, da ordningen balancerer hensynet til at sikre overensstemmelse med reglerne med hensynet til at skabe bæredygtige og fleksible løsninger for aktørerne på markedet.

Anmeldelsesordningen fastlægger, at i de tilfælde, hvor der opbygges et nyt køretøj, foretages konstruktive ændringer på et allerede ibrugtaget køretøj eller importeres et køretøj, som ikke er EU-typegodkendt, skal dette anmeldes til Færdselsstyrelsen. Ved anmeldelsen vedlægges den nødvendige dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Anmeldelsesordningen opdeles i to, således at langt hovedparten af køretøjerne (motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer) skal anmeldes via en kontrolenhed, som er et nyetableret organ på det køretøjstekniske område. For så vidt angår en række landbrugskøretøjer (påhængskøretøjer til traktorer og udskifteligt trukket udstyr) foreslås det, at anmeldelsen kan ske uden forudgående dokumentationskontrol ved en kontrolenhed, således at det blot er køretøjsejeren selv eller dennes repræsentant, der anmelder køretøjet til Færdselsstyrelsen. Landbrugskøretøjerne foreslås i første omgang alene omfattet af anmeldelsesordningen uden kontrolenhed, da disse køretøjer i dag slet ikke er underlagt krav om prøvning og godkendelse. Der er tale om et mindre antal køretøjer, som hovedsageligt anvendes uden for færdselslovens anvendelsesområde og derudover er der alene tale om køretøjer, der skal trækkes af andet køretøj og som anvendes ved lavere hastigheder. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det i første omgang er tilstrækkeligt, at om- og opbygninger og import af disse køretøjer, registreres i Færdselsstyrelsens register af anmelderen selv, således at dokumentation for, at køretøjet er

fremstillet i overensstemmelse med de tekniske krav registreres i Færdselsstyrelsens register over anmeldelser.

I de anmeldelser, som sker via en kontrolenhed, skal anmelder stille den påkrævede dokumentation til rådighed for kontrolenheden. Det er ikke kontrolenhedernes opgave at godkende køretøjer, men det er kontrolenhedens ansvar at sikre, at den relevante dokumentation er til stede, og at der er sammenhæng mellem det medbragte køretøj og dokumentationen. Kontrolenheden indsender herefter dokumentationen til Færdselsstyrelsen via et nyt køretøjsteknisk register. Efter anmeldelse vil køretøjet blive tildelt et unik identifikationsnummer og køretøjet kan tages i brug på det danske vejnet.

Med den samlede anmeldelsesordning kan køretøjer efter anmeldelse straks anvendes på færdselslovens område. Køretøjets ejer skal ikke afvente myndighedens gennemgang og vurdering af dokumentationen for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Det er derfor vigtigt, at Færdselsstyrelsen efterfølgende kan føre kontrol med, at de anmeldte køretøjer opfylder de relevante tekniske krav. Som kontrolmetode anvendes stikprøvekontrol, der suppleres af tilsyn med kontrolenhederne som Færdselsstyrelsen løbende vil føre. Med henblik på at skabe en så effektiv kontrol som muligt, er det hensigten, at stikprøvekontrollen på sigt skal være risikobaseret. En mere målrettet kontrol vil betyde, at kontrolindsatsen primært rettes derhen, hvor tidligere kontroller har vist, at der er fejl i dokumentationen eller køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, hvilket vil medføre færre byrder for de virksomheder, som fremstiller køretøjer, der er i overensstemmelse med de tekniske krav. Færdselsstyrelsen vil samtidigt få et datagrundlag via det nye køretøjstekniske register, som gør styrelsen i stand til at følge udviklingen på området, således at eventuelle tilpasninger af kravene på det køretøjstekniske område baseres på data.

Det er Transportministeriets vurdering, at da anmeldelsesordningen indebærer, at individuelle køretøjer ikke godkendes, er det en forudsætning, at kontrollen understøttes af sanktionsmuligheder. Såfremt Færdselsstyrelsens kontrol viser, at der er fejl og mangler ved køretøjet eller den indsendte dokumentation, foreslås det, at Færdselsstyrelsen kan påbyde køretøjsejeren, at denne enten udbedrer fejl og mangler, eller at denne indleverer nummerpladerne til SKAT. Såfremt



dette påbud ikke overholdes, indeholder lovforslaget hjemmel til at politiet kan inddrage køretøjets nummerplader. I mere alvorlige tilfælde hvor fejl og mangler vurderes at kunne medføre en færdselssikkerheds- eller miljømæssig risiko ved anvendelse af køretøjet, kan Færdselsstyrelsen forbyde anvendelse af køretøjet. Såfremt køretøjet alligevel anvendes, foreslås det, at politiet også i disse tilfælde kan inddrage køretøjets nummerplader. Med lovforslaget foreslås det endvidere, at overtrædelse af påbud eller forbud kan straffes med bøde.

Lovforslaget indeholder de nødvendige bemyndigelser til, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte den nærmere regulering af anmeldelsesordningen ved bekendtgørelse. Bekendtgørelserne vil indeholde regler om, hvordan det dokumenteres, at det pågældende køretøj efterlever de relevante krav, ligesom der vil blive fastsat regler om prøvning af køretøjet, herunder at fabrikanten eller køretøjsejer m.v. i nogle tilfælde kan afprøve køretøjet, mens tekniske tjenester i andre tilfælde skal afprøve køretøjet. De tekniske krav til køretøjer vil blive fastsat i medfør af lovforslagets § 1 a, stk. 3, for så vidt angår individuelle nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer, mens de tekniske krav til de øvrige køretøjer fastsættes i medfør af færdselslovens § 68, stk. 1. Derudover vil der ved bekendtgørelse blive fastsat regler om Færdselsstyrelsens kontrol med de anmeldte køretøjer.

### *2.1.3. Godkendelse af kontrolenheder*

#### *2.1.3.1. Gældende ret*

Opbyggede motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt personbiler, varebiler og tohjulede køretøjer med konstruktive ændringer godkendes i dag ved et registreringssyn, som foretages af synsvirksomhederne. En forudsætning for registreringssyn af disse køretøjer er, at der kan fremvises dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav. Dokumentationen kan foreligge i form af f.eks. en godkendelseserklæring eller en prøvningsrapport, alt afhængigt af hvilken type køretøj der er tale om.

#### *2.1.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

En del af de køretøjer, som synsvirksomhederne i dag godkender ved et registreringssyn, vil på sigt skulle kontrolleres af en kontrolenhed med henblik på anmeldelse til Færdselsstyrelsen. 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. Det vurderes, at

der vil være tale om ca. 40.000 køretøjer, der fremadrettet skal fremvises for en kontrolenhed og anmeldes til Færdselsstyrelsen. Derudover er der en række registreringssyn, der ikke længere vil være nødvendige at foretage, f.eks. syn ved montering af en tilkoblingsanordning, som er godkendt af køretøjsfabrikanten, idet denne kan stå inde for, at det pågældende anhængertræk kan monteres på køretøjet.

For nogle synsvirksomheder kan der være grundlag for at søge om godkendelse som kontrolenhed og derved fortsat varetage opgaver i forbindelse med kontrol af køretøjer forud for anmeldelse til Færdselsstyrelsen. Det vil i givet fald være en opgave, som synsvirksomheden løfter ved siden af sine aktiviteter som synsvirksomhed, og som forudsætter, at synsvirksomheden kan efterleve kravene som kontrolenhed.

Det bemærkes, at synsvirksomhederne også efter den 1. januar 2022 kan foretage registreringsyn, idet der vil blive fastsat regler om en overgangsperiode for de gældende regler.

En forudsætning for at varetage opgaverne som kontrolenhed er blandt andet, at virksomheden besidder de rette kvalifikationer. En kontrolenhed vil skulle slå op i relevante forordninger, direktiver og FN-regulativer og foretage målinger af, om fx sideafskærmningen på det opbyggede køretøj er placeret korrekt.

Lovforslaget indeholder de nødvendige bemyndigelser til, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte den nærmere regulering af kontrolenheder ved bekendtgørelse. Bekendtgørelsen vil indeholde regler om kontrolenhedens opgaver, kompetencer og habilitet samt regler om uddannelse af kontrolenhedens medarbejdere.

## *2.1.2. Udpegelse af tekniske tjenester*

### *2.1.2.1. Gældende ret*

På området for motorkøretøjer og to- og trehjulede køretøjer hvorpå der foretages konstruktive ændringer anvendes i dag en særlig national ordning med prøvningsinstanser. Der er i dag tre godkendte prøvningsinstanser, hvor af de to prøvningsinstanser alene er godkendte til få prøvningsområder. Som godkendt prøvningsinstans kan virksomheden udføre prøvninger, udarbejde anvisninger, styrkeberegninger, vurderinger, rapporter og lignende som dokumentation for, at

køretøjet lever op til de nationale tekniske krav, der skal være opfyldt for, at køretøjet kan godkendes af en synsvirksomhed ved et registreringssyn. Prøvningsinstanserne agerer kun på et begrænset nationalt område, dvs. området for prøvninger på person- og varebiler samt motorcykler, der ombygges af private, der ændrer på køretøjets motor, bremses, styreapparat og/eller bærende dele.

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 færdselslovens § 68 d, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 med senere ændringer.

Typegodkendelsesforordningerne fastsætter krav til anvendelse af tekniske tjenester, der skal foretage prøvninger af køretøjer forud for myndighedens godkendelse. Begrebet teknisk tjeneste anvendes på nuværende tidspunkt kun på EU-området i forbindelse med de prøvninger, inspektioner m.v., der udføres i overensstemmelse med EU-retsakterne, som fremgår af typegodkendelsesforordningerne. En teknisk tjeneste er en virksomhed, der er udpeget til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre prøvninger af køretøjer, komponenter 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 retlige grundlag for udpegelse som tekniske tjeneste i henhold til typegodkendelsesforordningerne blev inkorporeret i dansk ret ved ændring af synsloven, jf. lov nr. 1063 af 30. juni 2020. Det betyder, at det siden 1. september 2020 har været muligt at ansøge om at blive teknisk tjeneste på EU-området i Danmark.

#### *2.1.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det er Transportministeriets vurdering, at der er et generelt behov for at modernisere, forenkle og ensrette det eksisterende nationale område for prøvninger af køretøjer, herunder på de områder, der ikke i dag eller kun i et begrænset omfang, er reguleret. Transportministeriet finder særligt, at der af hensyn til at sikre et højt sikkerheds-, sundheds- og miljøbeskyttelse er behov for,

at fastsætte krav om, at visse afgørende tekniske emneområder på køretøjer, der anvendes på færdselslovens område, skal afprøves af en uafhængig og upartisk instans, i form af en teknisk tjeneste, der kan sikre overensstemmelse mellem køretøjet og de tekniske krav, således at risikoen for at køretøjet udgør en fare for miljø og færdselssikkerhed, mindskes mest muligt.

Synsloven indeholder alene hjemmel til at udpege tekniske tjenester på EU-området. Med lovforslaget indføres hjemmelsgrundlaget til at udpege tekniske tjenester på det nationale område. Lovforslaget indeholder derfor en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter Færdselsstyrelsen kan fastsætte en ordning for tekniske tjenester, der skal udføre prøvninger af visse tekniske emneråder på individuelle køretøjer, bortset fra påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr til traktorer.

Ordnningen forventes at tage udgangspunkt i typegodkendelsesforordningernes procedurer og krav til tekniske tjenester. Det indebærer blandt andet, at der vil blive indført krav om, at tekniske tjenester, der udpeges af Færdselsstyrelsen, skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan, der samtidigt kan stå for den løbende overvågning af de tekniske tjenester. Dette vil sikre den mest optimale vurdering og overvågning af de tekniske tjenester.

Transportministeriet vurderer, at det er den mest hensigtsmæssige løsning at videreføre typegodkendelsesforordningernes princip om prøvning af visse tekniske emneområder ved en teknisk tjeneste, således at uanset om der er tale om et individuelt fremstillet køretøj, køretøjer fremstillet i små serier eller køretøjer, der fremstilles i ubegrænsede serier anvendes samme prøvningsorgan, og uanset om der er tale om et nyt køretøj eller et ibrugtaget køretøj, hvorpå der foretages konstruktive ændringer eller som er importeret til Danmark uden en EU-typegodkendelse. Derudover vil en teknisk tjeneste, der er udpeget til at foretage visse prøvninger i forbindelse med national typegodkendelse af motorkøretøjer i små serier, tilsvarende udføre prøvninger på nationale individuelle køretøjer, herunder både et nyt fremstillet motorkøretøj, et motorkøretøj importeret til Danmark uden en typegodkendelse og et ibrugtaget motorkøretøj hvorpå der foretages konstruktive ændringer.

### *2.1.3. Gebyrfinansiering*

#### *2.1.3.1. 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 omkring 500-1.000 kr. Synsvirksomhederne betaler et gebyr til Færdselsstyrelsen pr. udført syn, jf. synslovens § 15.

For så vidt angår nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer blev der ved den seneste ændring af synsloven, jf. lov nr. 1063 af 30. juni 2020, indført hjemmel i § 15 a til at fastsætte gebyrer i forbindelse med godkendelse af køretøjer. Tilsvarende blev der indført en hjemmel i § 15 b til at fastsætte gebyrer i forbindelse udpegelse af tekniske tjenester.

### *2.1.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Med henblik på at undgå skævvridning foreslås det at indføre gebyrfinansiering på hele det køretøjstekniske område. De nuværende bemyndigelser i synsloven til at fastsætte gebyr vil således blive udvidet, så der tillige kan fastsættes regler om betaling af gebyr ved henholdsvis anmeldelse af et køretøj til Færdselsstyrelsen, ved udpegelse som teknisk tjeneste på det nationale område samt godkendelse som kontrolenhed.

## *2.2. Alternative foranstaltninger for motorcykler*

### *2.2.1. Gældende ret*

Danmark gennemfører periodesyn af køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (periodesynsdirektivet).

Periodesyndirektivet er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020 om godkendelse og syn af køretøjer (synsbekendtgørelsen).

Det følger af synsbekendtgørelsens § 56, hvilke køretøjer der er synspligtige. Motorcykler, der udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel, bliver indkaldt til periodisk syn første gang 2 år efter første registrering og derefter med 2 års mellemrum jf. § 56, stk. 2, nr. 1 i synsbekendtgørelsen. Herudover bliver der synet motorcykler ved ejerskifte, jf. synsbekendtgørelsen § 20, stk. 4. Det fremgår således af synsbekendtgørelsens § 20, stk. 4, at et køretøj, der ikke er underkastet periodisk syn, bortset fra knallerter, skal synes og godkendes, hvis køretøjet er registreret

første gang for mellem 5 og 10 år siden og senest synet og godkendt for mere end 2 år siden jf. bestemmelsens nr. 1, eller hvis motorcyklen er registreret første gang for mere end 10 år siden og senest synet og godkendt for mere end 1 år siden, jf. bestemmelsens nr. 2. Endvidere bliver der foretaget såkaldte § 2, stk. 2-syn, jf. synslovens § 2, stk. 2. Det fremgår af synslovens § 2, stk. 2, at Politiet eller Færdselsstyrelsen kan indkalde et registreret eller godkendt køretøj til syn til kontrol af, om det opfylder bestemmelserne i synsloven eller færdselsloven eller forskrifter udfærdiget i medfør af disse love. Der er således ikke en generel synspligt for alle motorcykler til at blive periodesynet, som det er tilfældet med visse andre køretøjer.

### *2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Periodesynsdirektivet fastsætter i Artikel 2, stk. 1, at to- og trehjulede motordrevne køretøjer af køretøjsklasserne L3e, L4e, L5e og L7e, med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup>, fra 1. januar 2022 er omfattet af direktivet. Motorcykler er derfor som udgangspunkt omfattet af direktivets fastsættelse af mindstekrav til periodesyn fra den 1. januar 2022.

Periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, indeholder imidlertid undtagelsesbestemmelser, der blandt andet fastsætter, at de nævnte køretøjsklasser med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup> kan undtages. Dette forudsætter dog, at den pågældende medlemsstat indfører effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatistikker og lignende.

I Danmark er der ikke indført periodesyn af motorcykler med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup>, men der bliver stadig synet visse motorcykler, herunder motorcykler, der bliver standset af politiet på vejen og sendt til syn efter synslovens § 2, stk. 2.

Det foreslås, at Danmark benytter undtagelsesbestemmelsen i periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, til at indføre effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger til et periodesynskrav for motorcykler i form af vejsidesyn af motorcykler. Det vil ske ved, at der indføres en kombination af de nuværende regler for syn af motorcykler samt syn ved vejsiden af motorcykler. Det er Transportministeriets opfattelse, at periodesynsdirektivets mål om at forbedre trafiksikkerheden opfyldes herved. Det vurderes at den færdselssikkerhedsmæssige gevinst i Danmark, vil

være lige så stor ved at indføre syn af motorcykler ved vejsiden som ved at indføre et egentligt periodesyn, samtidig med at det vil være mindre indgribende. Det er desuden Transportministeriets opfattelse, at der bør fastsættes regler, som understøtter håndtering af udfordringer med motorcyklers støjniveau. Færdselsstyrelsen vil derfor ved de foreslåede vejsidekontroller kontrollere motorcyklens tekniske stand, samt have fokus på om motorcyklens støjniveau er i overensstemmelse med de krav, der stilles hertil.

Bestemmelsen vil omfatte alle motorcykler, herunder også trehjulede motorcykler hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Færdselsstyrelsen får med bestemmelsen hjemmel til at kunne foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

Det er hensigten, at de nærmere regler om synet ved vejsiden af motorcykler og kravene hertil vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Det vil på bekendtgørelsesniveau blive fastlagt regler om vejsidesynsordningen, samt regler om Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage motorcyklerne, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, samt om krav til de synsinspektører, der skal anvise køretøjer til kontrol. Det er desuden hensigten, at der i bekendtgørelsen skal fastsættes sanktioner, hvis der konstateres væsentlige miljømæssige overtrædelser, herunder i forhold til motorcykler, som støjer mere end tilladt. Baggrunden herfor er, at det anses for et væsentligt problem, som er til gene for omgivelserne, og at der i de fleste tilfælde er tale om situationer, hvor føreren af motorcyklen forsætligt har manipuleret med udstødningsudstyret, så det medfører mere støj end tilladt.

Færdselsstyrelsens vejsidesyn vil bestå af et indledende syn, som gennemføres på selve kontrolstedet på vejnettet. Opstår der ved det indledende syn tvivl om, hvorvidt et køretøj lider af væsentlige mangler, som ikke kan kontrolleres ved vejsiden, så kan der gennemføres et mere detaljeret syn. Hvis Færdselsstyrelsen f.eks. er i tvivl om motorcyklen overtræder støjkravet ved det indledende syn, vil der skulle gennemføres et mere detaljeret syn. Dette vil foregå ved, at køretøjet ledsages af Færdselsstyrelsen, og eventuelt politiet, til nærmeste synssted, hvor det fornødne udstyr til at gennemføre et mere detaljeret syn er til stede. Der vil blive fastsat regler om sanktioner for manglende overholdelse af Færdselsstyrelsens anvisninger samt for manglende overholdelse af f.eks. støjkrav.

For nærmere om den foreslåede ændring henvises til lovforslagets § 1, nr. 14 og 17, og bemærkningerne hertil.

### *2.3. Øvrige ændringer til synsloven*

#### *2.3.1. Nummerpladeinddragelse*

##### *2.3.1.1. Gældende ret*

Politiet har i medfør af synslovens § 3, stk. 2, hjemmel til at inddrage et køretøjs nummerplader for manglende syn dagen efter overskridelse af synsfristen, uanset om der er tale om en indkaldelse til periodisk syn eller et ekstraordinært syn indkaldt af politiet eller Færdselsstyrelsen til kontrol af om et køretøj opfylder bestemmelserne i synsloven, færdselsloven eller forskrifter udfærdiget i medfør af disse love, jf. § 2, stk. 2 i synsloven.

Ved lov nr. 469 af 18. maj 2011 om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (administrative bødeforlæg og påbud om aflevering af nummerplader i forbindelse med manglende syn eller godkendelse af køretøjer) blev der indført en administrativ proces, der havde til formål at nedbringe antallet af udeblivelser til periodisk syn.

I bemærkningerne til lov nr. 469 af 18. maj 2011, jf. Folketingstidende 2010-11, A, L 151 som fremsat, side 3-4, blev der redegjort for den proces, der blev indført med udstedelse af administrative bødeforlæg og påbud om indlevering af nummerpladerne til SKAT (nu Motorstyrelsen). På baggrund af redegørelsen i forarbejderne indebærer den administrative proces i dag, at der ved overskridelse af en synsfrist kan udstedes to administrative bødeforlæg samt påbud om indlevering af køretøjets nummerplader. Som det sidste led i den samlede administrative proces vil der således 15 uger efter køretøjets synsfrist blive sendt en anmodning til politiet om inddragelse af køretøjets nummerplader, såfremt køretøjet ikke inden da er godkendt ved syn eller afmeldt.

Der skitseres således i forarbejderne en række reaktionsmuligheder for Færdselsstyrelsen, som gradvist tager til i intensitet. Jo længere tid der går fra et køretøj ikke er fremstillet og godkendt ved syn, desto mere indgribende bliver myndighedernes reaktionsmuligheder.

##### *2.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Politiets mulighed for at inddrage et køretøjs nummerplader i medfør af synslovens § 3, stk. 2, allerede ved overskridelse af indkaldelse til periodisk syn vurderes ikke hensigtsmæssig eller i



overensstemmelse med hensynet bag indførelsen af den administrative proces om udstedelse af administrative bødeforlæg og påbud om indlevering af køretøjets nummerplader, der blev indført ved lov nr. 469 af 18. maj 2011 om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Den administrative proces, taler for at nummerpladeinddragelse for manglende periodisk syn, bør afvente den administrative proces, som er igangsat af Færdselsstyrelsen. Det vil desuden medføre en større gennemsigtighed for køretøjsejeren, ligesom en eventuel nummerpladeinddragelse i alle tilfælde vil fremstå som et led i den administrative proces, og ikke bære præg af vilkårlighed i forhold til hvilke køretøjer der tilfældigt standses af politiet.

Det foreslås derfor, at politiets mulighed for at inddrage et køretøjs nummerplader for manglende periodisk syn indskrænkes, således at nummerpladeinddragelsen skal afvente en anmodning herom fra Færdselsstyrelsen. Den foreslåede ændring omfatter således alene manglende periodisk syn.

Politiet kan, uanset den foreslåede lovændring, i alle tilfælde inddrage et køretøjs nummerplader i medfør af færdselslovens § 77, stk. 1, 3. pkt., såfremt et køretøj er til fare for færdselssikkerheden. Det vil i disse tilfælde være uden betydning, om et køretøj har overskredet en frist for periodisk syn eller ej.

### *2.3.2. Berostillelse af køretøjsgodkendelse ved konstatering af utilstrækkeligt synsgrundlag*

#### *2.3.2.1. Gældende ret*

Færdselsstyrelsen fører i dag tilsyn med synsvirksomhedernes syns- og omsynsaktiviteter, som er omfattet af synsloven. Det fremgår af synslovens § 10, at der kan føres tilsyn med tilladelsesindehaverens synsvirksomheder, herunder kontrol af, om de køretøjer, der har været til eller er under syn hos tilladelsesindehaveren, er synet korrekt.

Hvis det efter godkendelsens foretagelse konstateres, at godkendelsesgrundlaget ikke har været i orden, kan Færdselsstyrelsen bestemme, at køretøjet skal indkaldes til syn, eller at dets godkendelse skal inddrages, jf. 54 i synsbekendtgørelsen.

#### *2.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Færdselsstyrelsen kan i forbindelse med tilsyn med synsvirksomhederne konstatere, at et køretøjs synsgrundlag ikke er tilstrækkeligt. Det anslås, at Færdselsstyrelsen ved disse tilsyn ca. 100

gange om året konstaterer, at køretøjer er blevet godkendt, selvom synsgrundlaget er utilstrækkeligt. I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen konstaterer, at synsgrundlaget er utilstrækkeligt, herunder ved konstruktive ændringer, kan Færdselsstyrelsen således bestemme, at køretøjets godkendelse skal inddrages. Færdselsstyrelsen har med de nuværende regler ikke mulighed for at stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt synsgrundlag er tilvejebragt og dermed sikre, at køretøjet er synsgodkendt i overensstemmelse med gældende ret. Færdselsstyrelsen kan således ikke sikre sig, at køretøjet ikke på ny bliver registeret med samme utilstrækkelige synsgrundlag.

Transportministeriet foreslår på den baggrund, at Færdselsstyrelsen samtidig får hjemmel til, at kunne stille godkendelse af køretøjet i bero, når styrelsen, enten ved et administrativt tilsyn (skrivebordstilsyn), eller ved et praktisk tilsyn i en synsvirksomhed, hvor synsgrundlag for tidligere synede køretøjer kontrolleres, konstaterer, at synsgrundlaget på et køretøj ikke er tilstrækkeligt. Det vil i praksis kunne ske ved en systemmæssig blokering af køretøjet i eSyn og/eller i Køretøjsregisteret. Berostillelsen vil blive opretholdt, indtil tilstrækkelig synsgrundlag er tilvejebragt.

Det betyder, at såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at i de tilfælde hvor et endnu ikke registreret køretøj, uberettiget er godkendt ved syn, kan køretøjet ikke registreres og tages i brug, før køretøjet er godkendt ved et nyt syn på baggrund af et korrekt synsgrundlag. I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen konstaterer, at synsgrundlaget er utilstrækkeligt på et køretøj, der er synsgodkendt og registreret, og styrelsen blokerer køretøjet, vil det betyde, køretøjet fortsat kan færdes på vejnettet, indtil køretøjet fremstilles til et nyt syn med tilstrækkeligt synsgrundlag, eller godkendelsen inddrages, men at køretøjets registreringsforhold ikke kan ændres. I begge ovenstående tilfælde vil blokeringen blive fjernet, når styrelsen modtager oplysning om, at det rette synsgrundlag er forelagt for en synsvirksomhed i forbindelse med et nyt syn af køretøjet.

### *2.3.3. Offentliggørelse af synsdata*

#### *2.3.3.1. Gældende ret*

Efter § 35 i bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer udsteder synsvirksomheden en synsrapport til køretøjsejeren, der indeholder data om synet. Synsvirksomhederne skal ligeledes indberette synsdata elektronisk til Færdselsstyrelsen umiddelbart efter synet.

Synsrapporten skal mindst omfatte følgende oplysninger;

- 1) køretøjets identifikationsnummer (VIN eller stelnummer),
- 2) køretøjets nummerpladenummer og registreringslandets nationalitetsmærke,
- 3) tid og sted for prøvningen,
- 4) kilometertællerens stand på prøvningstidspunktet, hvis tilgængelig,
- 5) køretøjsklasse, hvis tilgængelig,
- 6) påviste mangler med angivelse af alvorsgrad,
- 7) resultatet af den tekniske kontrol,
- 8) datoen for næste tekniske kontrol eller datoen for den nuværende rapports udløbstidspunkt, hvis denne oplysning ikke fremgår på anden vis,
- 9) prøvningsorganisationens eller synsvirksomhedens navn og underskrift eller identifikation af den prøvningsansvarlige inspektør, og
- 10) andre oplysninger

Disse mindstekrav til indholdet af en synsrapport fremgår af bilag 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, som er implementeret og gennemført ved bekendtgørelse nr. 633 af 19. maj 2017 om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer.

Synsrapporten indeholder data om køretøjets stelnummer og registreringsnummer, hvilket er en personhenførbare oplysning ifølge databeskyttelsesforordningen.

Efter artikel 28, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/679/EU 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, type af personoplysninger og kategorierne af de registrerede samt den dataansvarliges forpligtelser og rettigheder.

Synsloven indeholder ikke i dag sådanne regler om offentliggørelse af synsdata.

### *2.3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Formålet med offentliggørelse af synsdata om køretøjet er, at potentielle bilkøbere af brugte køretøjer skal kunne tilgå oplysninger om det køretøj de overvejer at købe, for at sikre sig, at køretøjet er i en sikker og miljømæssig acceptabel stand.

Med lovforslaget foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af synsdata, herunder offentliggørelse af indholdet af synsrapporter. Det er hensigten, at offentliggørelsen af synsdata vil ske på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

For nærmere om den foreslåede ændring henvises til lovforslagets § 1, nr. 16, og bemærkningerne hertil.

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

Transportministeriet vurderer, at lovforslaget vil medføre økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige. Lovforslaget danner grundlag for gebyrfinansiering i forhold til anmeldelse af køretøjer, udpegelse af tekniske tjenester og godkendelse af kontrolenheder, hvorefter Færdselsstyrelsen får dækket nye omkostninger på det køretøjstekniske område.

Den foreslåede hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan foretage vejsidesyn af motorcykler vurderes ikke at indebære økonomiske konsekvenser for det offentlige, idet styrelsens aktiviteter på området er afgiftsfinansieret.

Transportministeriet 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.

Transportministeriet vurderer, at lovforslagets bestemmelser er formuleret så klart og enkelt, som emnets kompleksitet gør det muligt.

Med lovforslaget er det ikke muligt at skabe grundlag for, at afgørelser kan træffes automatisk. Med anmeldelsesordningen er der skabt en så smidig proces for nationale individuelle køretøjer, hvorefter en fabrikant, køretøjsejer m.v. ikke skal afvente Færdselsstyrelsens godkendelse, før køretøjet må anvendes på færdselslovens område. Gennemgang af dokumentationen for det hvert nationalt individuelt køretøj eller godkendelse som kontrolenhed forudsætter en konkret faglig vurdering og i forhold til køretøjer et potentielt omfattende dokumentationsgrundlag. Færdselsstyrelsens skøn vil derfor blive foretaget manuelt, men vil blive understøttet af digitale løsninger, der kan lette sagsbehandlingen og kommunikationen med Færdselsstyrelsen.

#### *4. 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 udarbejdelse 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 udmøntes med dette lovforslag.

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

Med lovforslaget samles ansvaret for nationale individuelle køretøjer ved Færdselsstyrelsen. Det betyder, at de synsvirksomheder der i dag bl.a. kontrollerer og godkender opbyggede motorkøretøjer eller køretøjer med konstruktive ændringer ved registreringssyn, med overgangen til den nye anmeldelsesordning, kan opleve en nedgang i omsætningen, hvis ikke synsvirksomheden ønsker at etablere sig som kontrolenhed i henhold til de fastsatte krav. Derudover vil der være kontrollerer og godkendelser, som ikke længere vil være nødvendige at udføre, jf. nedenfor.

I dag foretages i alt ca. 1.600.000 syn, herunder ca. 1.015.000 periodiske syn. Det er vanskeligt at kvantificere antallet af registreringssyn, der fremadrettet erstattes af anmeldelsesordningen, idet registreringssyn i dag også anvendes i forbindelse med andre kontroller som eksempelvis frivilligt syn eller toldsyn. Derudover er der en række registreringssyn, der ikke længere vil være nødvendige at foretage, f.eks. syn ved montering af en tilkoblingsanordning, som er godkendt af

køretøjsfabrikanten, idet denne kan stå inde for, at det pågældende anhængertræk kan monteres på køretøjet.

Det vurderes, at der vil være tale om ca. 40.000 køretøjer, der fremadrettet skal fremvises for en kontrolenhed og anmeldes til Færdselsstyrelsen, herunder påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, som i dag ikke er underlagt kontrol og godkendelse.

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. Det foreslås, at der indføres gebyrfinansiering for alle køretøjer, der anmeldes til Færdselsstyrelsen.

Den foreslåede anmeldelsesordning åbner nye forretningsmuligheder, idet der skabes grundlag for at ansøge om godkendelse som kontrolenhed, ligesom der skabes grundlag for, at en virksomhed kan udpeges som teknisk tjeneste til prøvning af nationale individuelle køretøjer.

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

Det er en forudsætning for anmeldelse af et køretøj, at fabrikanten, køretøjsejeren m.v. kan dokumentere, at køretøjet efterlever de relevante tekniske krav. Dette gælder i dag og vil også fremadrettet være gældende. Derudover vil lovforslaget danne grundlag for, at køretøjer, som i dag ikke er underlagt dokumentationskrav, med forslaget skal dokumentere, at det enkelte køretøj f.eks. er fremstillet efter de tekniske krav.

I dag kan dokumentationen variere alt efter hvilken type køretøj, der er tale om. Det kan f.eks. være en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udstedt af en fabrikant. Med samme proces for alle nationale individuelle køretøjer ensrettes dokumentationskravene. Det betyder blandt andet, at godkendelseserklæringer, dataerklæringer og prøvningsrapporter, udarbejdet af en prøvningsinstans, udgår og ikke kan anvendes som dokumentationsgrundlag.

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

Lovforslaget retter sig primært mod erhvervsdrivende, men der vil være tilfælde, hvor borgere skal anmelde et køretøj til Færdselsstyrelsen, eksempelvis i de tilfælde, hvor en køretøjsentusiast har foretaget konstruktive ændringer på en personbil eller en motorcykel. Her vil borgeren skulle dokumentere, at det pågældende køretøj er i overensstemmelse med de tekniske krav, hvilket også er praksis i dag. Med samme proces for alle nationale individuelle køretøjer ensrettes dokumentationskravene. Det betyder blandt andet, at prøvningsrapporter udarbejdet af en prøvningsinstans udgår og ikke kan anvendes som dokumentationsgrundlag.

Det bemærkes hertil, at de administrative forhold bliver fastsat på bekendtgørelsesniveau, hvorfor de nærmere konsekvenser vil blive belyst i forbindelse med udarbejdelsen af de nye bekendtgørelser, der vil blive udstedt med hjemmel i lovforslaget.

#### *6. Klimamæssige konsekvenser*

Det vurderes, at lovforslaget ikke indeholder klimamæssige konsekvenser.

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

Det vurderes, at lovforslaget ikke i sig selv har miljø- og naturmæssige konsekvenser, men lovforslaget understøtter, at der tages de nødvendige miljømæssige hensyn i forbindelse med anmeldelse af nationalt individuelt køretøj, da der kan forventes en forbedring af og miljøforholdene, idet lovforslaget bemyndiger ministeren til at fastsætte krav til dokumentation for, at køretøjet efterlever de tekniske krav, herunder med hensyn til emissions- og støjudledning.

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

Nationale individuelle nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 858/2018 af 30. maj 2018 om godkendelse og markeds- overvågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF. Det fremgår af forordningens artikel 45, stk. 1, at medlemsstaterne kan beslutte at undtage et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej, fra forpligtelsen til at overholde en eller flere af forordningens krav eller fra et eller flere

af de krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag II, forudsat at disse medlemsstater har pålagt relevante alternativ.

For at sikre, at anmeldelsesordningen er i overensstemmelse med forordningens krav, har Transportministeriet forelagt den foreslåede ordning i en henvendelse til Europa-Kommissionen. Europa-Kommissionen har hertil svaret, at forordningen indeholder visse bestemmelser om godkendelse af nationale individuelle motorkøretøjer, men at det er op til den enkelte medlemsstat at fastsætte de alternative krav, der ønskes indført, og at dette betyder, at medlemsstaterne kan beslutte at indføre krav til godkendelse af nationale individuelle motorkøretøjer, der adskiller sig fra dem, der er fastlagt i EU-lovgivningen. Det fremgår af forordningen om motorkøretøjer m.v., at de alternative krav skal sikre samme niveau, som forordningen tilsigter.

Det er Transportministeriets vurdering, at anmeldelsesordningen sikrer samme niveau som forordningens godkendelsesproces. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at den foreslåede anmeldelsesordning for individuelt fremstillede motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil er i overensstemmelse med forordning om motorkøretøjer m.v. Med lovforslaget indføres krav om, at nationalt fremstillede motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil skal anmeldes til Færdselsstyrelsen før markedsføring, registrering og ibrugtagning. Anmeldelsesordningen skal erstatte den nationale godkendelsesordning, som blev indført for individuelt fremstillede motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil i synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 5 ved lov nr. 1063 af 30. juni 2020.

Forordning om to- og trehjulede køretøjer m.v. og forordning om landbrugskøretøjer m.v. finder ikke anvendelse på individuelle køretøjer. Det fremgår af forordning om to- og trehjulede køretøjer m.v. og forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v., at Kommissionen senest den 31. december 2022 skal fremlægge mulighederne for at inkludere individuelle godkendelser i forordning om to- og trehjulede køretøjer m.v. og forordning om landbrugs- og skovbrugskøretøjer m.v. på grundlag af harmoniserede krav. Lovforslaget indfører krav om, at køretøjer, der ikke er omfattet af forordningerne, skal anmeldes til Færdselsstyrelsen før markedsføring, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område.

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side



51. Direktivet indfører mindstekrav til en ordning for periodisk teknisk kontrol af køretøjer, der anvendes på offentlig vej, jf. artikel 1.

Direktivet fastsætter fra 1. januar 2022 krav om periodisk teknisk kontrol af to- og trehjulede motordrevne køretøjer. Det følger således af direktivets artikel 2, stk. 1, hvilke køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h direktivet finder anvendelse på. Heraf fremgår det, at fra 1. januar 2022 finder det anvendelse på to- eller trehjulede motordrevne køretøjer – køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>. Videre følger det af artikel 2, stk. 2, at medlemsstaterne kan undtage bl.a. køretøjer i køretøjs-klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>, der er registreret på deres område, fra direktivets anvendelsesområde, såfremt medlemsstaten har indført effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for to- eller trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafiksikkerhedsstatistikker dækkende de seneste fem år. Oplysninger om sådanne undtagelser skal meddeles Kommissionen, jf. artikel 2, stk. 2.

### *9. Hørte myndigheder og organisationer*

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 25. juni 2021 til den 18. august 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

3F Fælles Fagligt Forbund, AMU Transport Danmark, Arbejdstilsynet, ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport, ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, AUTIG - Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark, AutoBranchen Danmark, AutoCamperRådet (ACR), Beredskabsstyrelsen, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Camping Outdoor Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), Cyklistforbundet, DANAK - Den Danske Akkrediteringsfond, Danish.Care, Danmarks Frie AutoCampere, Danmarks Motor Union (DMU), Dansk Agroindustri, Dansk Automobil Sports Union (DASU), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union (DBFU), Dansk Camping Union (DCU), Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Kranforening (DKF), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk Moto Cross Union (DMCU), Dansk PersonTransport (DPT), Dansk Sidevogns Klub (DSK), Danske Cykelhandlere, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Maskinstationer og Entreprenører

(DM&E), Danske MotorCyklister (DMC), Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Det Centrale Handicapråd, DFIM Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, DH - Danske Handicaporganisationer, DI - Dansk Industri, DI Transport, DSRA - Danish Street Rod Association, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Elbilforeningen FDEL, Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen (OBR), FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM (Forenede Danske Motorejere), Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring & Pension, Forsvarets Færdselscenter, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Justitsministeriet, KL - Kommunernes Landsforening, Kran Blok Erfa, Landbrug & Fødevarer, Maskinleverandørerne, MCTC Landsforeningen for motorcyklister, Miljøministeriet, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen (MIF), Motorhistorisk Samråd, Motorstyrelsen, NOAH-Trafik, PolioForeningen, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEGES, Sikkerhedsstyrelsen, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, Skatteministeriet, SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, SMVdanmark, Styrelsen for Patientsikkerhed, Teknologisk Institut, Trafikstyrelsen, Trafiksel-skaberne i Danmark, Transport på DTU, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Vejdirektoratet, Veteranknallertklubben AKTIV.

#### 10. Sammenfattende skema

##### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre-udgifter (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	Gebyrfinansiering vil dække Færdselsstyrelsens udgifter ifm. godkendelse af kontrolenheder, kontrol med anmeldte køretøjer og udpegelse af tekniske tjenester	Ingen væsentlige
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Digitalisering af arbejdsgange	Udvikling af IT-system til understøttelse af kontrol med køretøjer
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nye forretningsmuligheder som teknisk tjeneste og kontrolenhed	Nedgang i synsvirksomhedernes omsætning Indførelse af anmeldelsesgebyr
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Dokumentation forud for registreringssyn ved synsvirksomhed ophører på sigt	Dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen væsentlige
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	(Beskriv forholdet til EU-retten/anfør »Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter«)	
Er i strid med de fem princip-	JA	NEJ X

per for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Over-implementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)		
--	--	--

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Lovens nuværende titel er ”Lov om godkendelse og syn af køretøjer”.

Det foreslås, at lovens *titel* ændres til lov om anmeldelse, godkendelse og syn af køretøjer.

Ændringen er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, jf. den foreslåede § 1 a, stk. 2 og § 1 e. Med den nye overskrift vil det fremgå klart, at synsloven overordnet set indeholder regler om anmeldelse, godkendelse og syn af køretøjer.

Til nr. 2 og 3

Synslovens § 1 angiver lovens anvendelsesområde. Det fremgår således af bestemmelsen, at loven gælder for henholdsvis 1) Godkendelse af nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, 2) Godkendelse af visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, 3) Synsvirk-somhedernes opgaver, herunder periodisk syn og omsyn og 4) Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

Det foreslås i § 1, nr. 1, at indsætte ”og anmeldelse” efter ”Godkendelse”.

Det foreslås endvidere i § 1 nr. 2, at ”Godkendelse” ændres til: ”Anmeldelse”.

Begge ændringer er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, jf. § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1, der nødvendiggør en udvidelse af lovens anvendelsesområde, således at loven også finder anvendelse for anmeldelse af nye motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Ligeledes medfører den foreslåede anmeldelsesordning skal visse ibrugtagne motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, ikke længere godkendes men i stedet anmeldes til Færdselsstyrelsen, hvorfor der foretages en konsekvensændring i lovens anvendelsesområde, jf. synslovens § 1, nr. 2.

Til nr. 4

Overskriften før synslovens § 1 a har følgende ordlyd ”Godkendelse af nye køretøjer m.v.”. Overskriften blev indsat ved lov nr. 1063 af 30. juni 2020 om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer, der indførte en ny ordning for godkendelse af køretøjer i synsloven med udgangspunkt i den godkendelsesproces, som følger af typegodkendelsesforordningerne.

Det foreslås, at ”Godkendelse og anmeldelse af køretøjer m.v.” indsættes som ny overskrift før § 1 a.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning i lovforslagets § 1 a, stk. 2, og § 1 e. Der er endvidere tale om en præcisering af overskriften, idet ”nye” tages ud af overskriften, da kapitlet også vedrører ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer.

Til nr. 5

Det følger af synslovens § 1 a, stk. 1, at før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder som omfattet af forordning om motorkøretøjer m.v. skal køretøjer, systemet m.v., være tildelt en af de godkendelser, der er nævnt i § 1 a, stk. 1, nr. 1-5.

Tilsvarende følger det af synslovens § 1 b, stk. 1, at før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af forordning om to- og trehjulede køretøjer, skal køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af de godkendelser, som er nævnt i § 1 b, stk. 1, nr. 1 og 2.

Endelig følger det af synslovens § 1 c, stk. 1, at før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som omfattet af forordning om landbrugskøretøjer m.v., skal køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af de godkendelser, som er nævnt i § 1 c, stk. 1, nr. 1 og 2.

Det foreslås i § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1 og § 1 c, stk. 1, at ”omsætning” ændres til ”markedsføring”.

§§ 1 a-1 c omhandler bestemmelser, der inkorporerer forordning om motorkøretøjer m.v., forordning om to- og trehjulede køretøjer m.v. og forordning om landbrugskøretøjer m.v. i dansk ret. Formuleringen ”omsætning, registrering og ibrugtagning” er en gengivelse af formuleringen i forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v. tilsvarende formuleringerne i forordning om godkendelse af to- og trehjulede køretøjer m.v. og forordning om godkendelse af landbrugskøretøjer m.v.

Transportministeriet er blevet opmærksom på, at der er sket en oversættelsesfejl i den danske udgave af forordning om motorkøretøjer m.v. Ændringen i §§ 1 a-1 c har til hensigt at tilpasse formuleringerne i overensstemmelse med typegodkendelsesforordningerne.

Til nr. 6

Det foreslås i § 1 a, stk. 1, at ”858/2018” ændres til ”2018/858”.

Transportministeriet er blevet opmærksom på, at nummerangivelsen af forordningen om motorkøretøjer m.v. er angivet forkert. Ændringen i § 1 a, stk. 1, har til hensigt at tilrette fejlen.

Til nr. 7

Det fremgår af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 3, at motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der er fremstillet i små serier, før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område skal være tildelt en national typegodkendelse udstedt eller accepteret af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2.

Det foreslås i § 1 a, stk. 1, nr. 3, at ”stk. 2” ændres til ”stk. 3”.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at § 1 a, stk. 2, bliver til stk. 3.

Til nr. 8

Det fremgår af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 5, at motorkøretøjer eller påhængskøretøj dertil før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område skal være tildelt en national individuel godkendelse udstedt af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2.

Det foreslås, at § 1 a, stk. 1, nr. 5 ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der er omfattet af forordning om motorkøretøjer m.v., jf. lovforslagets § 1 a, stk. 2.

Til nr. 9

Det fremgår af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 5, at et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område skal være tildelt en national individuel godkendelse udstedt af Færdselsstyrelsen, jf. dog stk. 2.

Derudover fremgår det af synslovens § 1 a, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF som nævnt i stk. 1,

herunder fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 og 45 i forordningen. Efter § 2, stk. 3, i lov nr. 1063 af 30. juni 2020 om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer, kan transportministeren fastsætte overgangsregler, herunder for national individuel godkendelse af et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, jf. § 1 a, stk. 1, nr. 5.

Det foreslås i § 1 a, stk. 2, at nationale individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, skal anmeldes til Færdselsstyrelsen før omsætning registrering eller ibrugtagning af køretøjet på færdselslovens område. Forud for anmeldelse skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og de relevante tekniske krav, som udstedes i medfør af stk. 3.

Formålet med bestemmelsen er at indføre en anmeldelsesordning for nationale individuelle køretøjer, som omfattet af forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v. på tilsvarende måde som for køretøjet omfattet af lovforslagets § 1 e. Anmeldelsesordningen indebærer, at fremstilling eller opbygning af et nationalt individuelt motorkøretøj eller påhængskøretøj skal anmeldes til Færdselsstyrelsen. Forud for anmeldelsen skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og den tilhørende dokumentation.

Bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler for anmeldelse af nationale individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer fremgår er i synslovens § 1 a, stk. 2, der med lovforslaget bliver § 1 a, stk. 3. Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i bekendtgørelser om anmeldelse af individuelle motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om godkendelse af kontrolenheder.

Som konsekvens af den foreslåede ændring bliver § 1 a stk. 2 herefter stk. 3.

Til nr. 10



Synslovens § 1 a, stk. 2 indeholder en bemyndigelse til at fastsætte regler der er nødvendige for anvendelse her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF som nævnt i stk. 1, herunder fastsætte relevante alternative krav i overensstemmelse med artikel 42 og 45 i forordningen.

Det foreslås i § 1 a, stk. 2, der bliver stk. 3, at der efter ”stk. 1” indsættes ”og 2”.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning i § 1 a, stk. 2. Dermed er der behov for, at bemyndigelsesbestemmelsen i § 1 a, stk. 2, der med forslaget bliver stk. 3, er en henvisning til både § 1 a, stk. 1 og stk. 2.

Til nr. 11

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. Endvidere fremgår det af synslovens § 1, stk. 2, 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 markedsføring, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område skal følgende individuelle køretøjer anmeldes til Færdselsstyrelsen:

- 1) Nye to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer samt udskifteligt trukket udstyr.
- 2) Ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede motorkøretøjer, quadricykler, traktorer og påhængskøretøjer dertil eller udskifteligt trukket udstyr med konstruktive ændringer.
- 3) Importerede nye to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte.

- 4) Importerede ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte.

Med den foreslåede bestemmelse indføres en ny ordning for en række individuelle køretøjer, som medfører, at køretøjerne nævnt i det foreslåede stk. 1, skal anmeldes til Færdselsstyrelsen, før markedsføring, registrering eller ibrugtagning af køretøjer på færdselslovens område. Herved samles alle oplysninger om nationale fremstillede køretøjer, importerede køretøjer uden en EU-typegodkendelse og køretøjer, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, hos Færdselsstyrelsen. Anmeldelsen vil ske via et nyt køretøjsteknisk register, hvor køretøjstekniske oplysninger om individuelle køretøjer samles. Herved opnår Færdselsstyrelsen som ansvarlig myndighed på området en større indsigt i køretøjernes tilstand samt dokumentationsgrundlaget for de enkelte køretøjer.

For så vidt angår nr. 1 skal et nyt fremstillet to- eller trehjulet køretøj, quadricykel, traktor, påhængskøretøj til traktor eller udskifteligt trukket udstyr anmeldes til Færdselsstyrelsen, før køretøjet kan markedsføres, registreres eller ibrugtages i Danmark, alt efter hvad der er relevant i den aktuelle situation.

For så vidt angår nr. 2 skal ibrugtaget motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede motorkøretøjer, quadricykler, traktorer og påhængskøretøjer dertil eller udskifteligt trukket udstyr, hvorpå der foretages konstruktive ændringer anmeldes til Færdselsstyrelsen, før køretøjet kan markedsføres, registreres eller ibrugtages i Danmark, alt efter hvad der er relevant i den aktuelle situation.

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 anmeldt i henhold til lovforslagets § 1 e, stk. 1, nr. 1.

Ved et konstruktivt ændret køretøj forstås et køretøj, der er blevet konstruktivt ændret, hvorefter køretøjet ikke længere er i overensstemmelse med sin typegodkendelse eller anmeldelse. Et konstruktivt ændret køretøj skal anmeldes til Færdselsstyrelsen forud for anvendelse af køretøjet på færdselslovens område.

For så vidt angår nr. 3 skal importerede nye to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte anmeldes til Færdselsstyrelsen, før køretøjet kan markedsføres, registreres eller ibrugtages i Danmark, alt efter hvad der er relevant i den aktuelle situation.

For så vidt angår nr. 4 skal importerede ibrugtagne motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer til traktorer eller udskifteligt trukket udstyr, som ikke er EU-typegodkendte, anmeldes til Færdselsstyrelsen, før køretøjet kan markedsføres, registreres eller ibrugtages i Danmark, alt efter hvad der er relevant i den aktuelle situation.

Det foreslås i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om anmeldelse af køretøjer, jf. *stk. 1*, herunder krav om dokumentation. Færdselsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om prøvning af køretøjer.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i bekendtgørelser om anmeldelse af køretøjer, som omfattet af *stk. 1* samt motorkøretøjer og påhængskøretøjer, som omfattet af den foreslåede § 1 a, *stk. 2*, herunder fastsætte krav til, hvilken dokumentation der skal indsendes ved anmeldelsen af køretøjet. Derudover er det hensigten, at der i bekendtgørelserne vil blive fastsat krav om, hvordan visse tekniske emneområder skal afprøves forud for anmeldelse.

Hvor bemyndigelsen i *stk. 2*, 2. pkt. anvendes til at fastsætte krav om prøvning af visse krav på et køretøj, vil de tekniske krav blive fastsat i medfør af færdselslovens § 68, *stk. 1*.

Det foreslås i *stk. 3*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om ansvar og forpligtelser for fabrikanter, importører, ejere og brugere af køretøjer, jf. *stk. 1*.

Hensigten med bemyndigelsen er at fastsætte administrative bestemmelser i forbindelse med anmeldelse af et køretøj som omfattet af *stk. 1*. Eksempelvist vil der blive fastsat krav om, at en fabrikanten af nyt fremstillet landbrugskøretøj eller ejeren af et motorkøretøj, hvorpå der foretages konstruktive ændringer, er ansvarlig for at sikre, at køretøjet er i overensstemmelse med de tekniske krav.

Hvor bemyndigelsen i stk. 3 anvendes til at fastsætte administrative bestemmelser, vil de tekniske krav blive fastsat i medfør af færdselslovens § 68, stk. 1.

Det foreslås som noget nyt i § 1 f, at forud for anmeldelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer, jf. stk. § 1 e, stk. 1, skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og den tilhørende dokumentation.

Kontrollen vil bestå af både en kontrol af, om den nødvendige dokumentation er tilstede og fysisk gennemgang af køretøjet med henblik på at sikre, at der er overensstemmelse mellem køretøjet og dokumentationen.

Den foreslåede bestemmelse omfatter ikke påhængskøretøjer til traktorer og udskifteligt trukket udstyr, der således ikke skal kontrolleres af en kontrolenhed forud for anmeldelse af køretøjet til Færdselsstyrelsen. For disse køretøjer i dag ikke er krav om kontrol eller godkendelse af køretøjet.

På baggrund af kontrolenhedens kontrol med køretøjet foretager kontrolenheden en vurdering af, hvorvidt køretøjet kan anmeldes til Færdselsstyrelsen. Såfremt kontrolenheden finder, at f.eks. den nødvendige dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav ikke er til stede, vil kontrolenheden være nødsaget til, at meddele fabrikanten, køretøjsejeren m.v. at køretøjet ikke kan anvendes.

Det fremgår af § synslovens § 1 a, stk. 2, § 1 b, stk. 2 og § 1 c, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler, der er nødvendige her i landet for anvendelse af henholdsvis forordning om motorkøretøjer m.v., forordning om to- og trehjulede køretøjer og forordning om landbrugskøretøjer m.v. Bemyndigelsen er blandt andet udmøntet i bekendtgørelse nr. 1286 af 28. august 2020 om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger.

Endvidere 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 færdselslovens § 68 d, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 med senere ændringer, at Færdselsstyrelsen godkender prøvningsinstanser inden for færdselslovens område.

Det foreslås i § 1 g, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjenester, herunder om tekniske tjenesters opgaver, kompetencer og habilitet samt overvågning af tekniske tjenester.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes ved en ændring af bekendtgørelse nr. 1268 af 1. september 2020 om udpegelse af tekniske tjenester på det køretøjstekniske område i henhold til visse forordninger, hvorefter det bliver muligt at ansøge om at blive udpeget som teknisk tjeneste til visse prøvninger på nationale individuelle køretøjer som omfattet af lovforslagets § 1 e, stk. 1.

Inden anmeldelse af et køretøj som omfattet af lovforslagets § 1 e, stk. 1, skal køretøjsejeren, fabrikanten m.v. sikre at den nødvendige dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de relevante tekniske krav er udfærdiget. På bekendtgørelsesniveau vil det blive fastsat, hvilke tekniske krav, der skal afprøves af en teknisk tjeneste, og hvilke tekniske krav der kan dokumenteres af køretøjsejeren, fabrikanten m.v.

Ved en teknisk tjeneste forstås en organisation eller organ, der er udpeget af Færdselsstyrelsen til at fungere som prøvningslaboratorium, der skal udføre 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 skal afprøves ved den tekniske tjeneste.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes til, at fastsætte regler om udpegelse af tekniske tjeneste til prøvning af visse tekniske områder på køretøjer, som omfattet af lovforslagets § 1 e, stk. 1. Det er forventningen, at bemyndigelsen udmøntes ved en udvidelse af den eksisterende bekendtgørelse om udpegelse af tekniske tjenester, hvori der fastsættes tilsvarende regler, som tager udgangspunkt i typegodkendelsesforordninger procedurer og krav til tekniske tjenester.

Det forventes, at der vil blive stillet krav om, at tekniske tjenester skal være akkrediterede for deres arbejdsområde af et nationalt akkrediteringsorgan. Det indebærer, at det nationale akkrediteringsorgan vil foretage en vurdering af den tekniske tjeneste forud for ansøgning om udpegelse ved Færdselsstyrelsen samt løbende overvåge de tekniske tjenester efter udpegelsen. Overvågningen og dens frekvens afhænger af indholdet i den enkelte akkreditering.

Bemyndigelsen vil desuden medføre, at der kan fastsættes regler om bl.a. tekniske tjenesters forsikringsforhold og deres overholdelse af den internationale anerkendte standard EN ISO/IEC 17025:2005.

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 underentreprenør. I relation til hertil forventes regler om bl.a. ansøgningsprocessen, krav til dattervirksomheders og underentreprenørers 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 relevante krav.

Det foreslås som noget nyt i § 1 h, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af kontrolenheder, herunder om kontrolenheders opgaver, kompetencer og habilitet samt indholdet af ansøgning om godkendelse som kontrolhed.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i en bekendtgørelse om godkendelse af kontrolenheder. Bekendtgørelsen vil indeholde de krav, som kontrolenheden skal efterleve for at kunne blive godkendt som kontrolhed, herunder vandelskrav, krav om at der i virksomheden er de rette kompetencer, forsikringsforhold og krav om certificeret kvalitetsledelsessystem efter standarden DS/EN ISO 9001:2008.

Hensigten med bemyndigelsen er desuden, at der fastættes regler om kompetencer hos medarbejdernes i en kontrolenhed. En forudsætning for at kunne varetage opgaverne som kontrolenhed er blandt andet, at virksomheden besidder de rette kvalifikationer. Kontrolenhedens medarbejder skal have en forståelse for dokumentationskontrol og skal være i stand til at forholde sig til relevante forordninger, direktiver og FN-regulativer og foretage målinger af, om fx sideafskærmningen på det opbyggede køretøj er placeret korrekt. Derudover skal kontrolenhedens medarbejdere have en relevant teknisk baggrund.

I forhold til ansøgningen om godkendelse som kontrolenhed forventes der fastsat regler om bl.a. ansøgningens form, indhold og den dokumentation, der som minimum skal vedlægges ansøgningen.

I forhold til habilitet skal en kontrolenhed skal være uafhængig og besidde de nødvendige kompetencer, ligesom kontrolenheden ikke må påvirkes på nogen måde som kan have indflydelse på dømmekraft eller resultaterne af kontrolopgaven. En kontrolenhed må derfor ikke være involveret i f.eks. opbygningen af et køretøj.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om uddannelse af medarbejdere i kontrolenheder.

Hensigten med bestemmelsen er, at Færdselsstyrelsen eller en anden kursusudbyder kan tilbyde potentielle medarbejdere i en kontrolenhed at opkvalificere deres kompetencer, for at blive i stand til at gennemføre dokumentkontrol i forbindelse med kontrol af køretøjer forud for anmeldelse til Færdselsstyrelsen. Transportministeriet er ikke bekendt med, at der på nuværende tidspunkt findes et relevant kursus. Færdselsstyrelsen vil være i stand til at tilbyde et kursus med undervisning i dokumentationskontrol, herunder hvordan de relevante forordninger, FN-regulativer findes og anvendes. Såfremt der måtte være interesserede kursusudbydere, kan bemyndigelsen anvendes til at fastsætte de nærmere krav til kursusudbydere, herunder f.eks. krav til undervisningsmateriale og –indhold.

Det foreslås som noget nyt i § 1 i, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om dispensation fra tekniske krav fastsat i medfør af § 1 a, stk. 3 for handicapkøretøjer, herunder vilkår for dispensationen og om klageadgang.

Det er forventningen, at bestemmelsen vil blive udnyttet til at fastsætte regler om, at handicap-køretøjer i visse situationer kan meddeles dispensation fra de tekniske krav, der er fastsat i medfør af § 1 a, stk. 3. Færdselsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om vilkår for dispensationen.

Ansøgning om dispensation fra regler fastsat i medfør af § 1 a, stk. 3 behandles af Færdselsstyrelsen efter en individuel og konkret vurdering. Ved ansøgning om dispensation skal ansøger begrunde, hvorfor det ikke er muligt f.eks. at fremstille et køretøj i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 1 a, stk. 3, og hvordan det påtænkes, at køretøjet på anden og forsvarlig vis kan fremstilles.

Der kan i forbindelse med en dispensation stilles vilkår for dispensationen. Det kan f.eks. være en begrænsning i anvendelsen af køretøjet. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, hvorvidt der skal stilles vilkår som betingelse for, at dispensation kan gives.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen kun kan dispensere fra regler fastsat i medfør af § 1 a, stk. 3 og ikke fra anerkendte standarder.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at Færdselsstyrelsen afgørelse om dispensation ikke kan påklages. Dette begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

Til nr. 12

Politiet har efter synslovens § 3, stk. 2, hjemmel til at inddrage et køretøjs nummerplader for manglende syn dagen efter overskridelse af synsfristen, uanset om der er tale om en indkaldelse til periodisk syn eller et ekstraordinært syn indkaldt af politiet eller Færdselsstyrelsen til kontrol af om et køretøj opfylder bestemmelserne i lov om godkendelse eller syn af køretøjer eller færdselsloven eller forskrifter udfærdiget i medfør af disse, jf. § 2, stk. 2 i synsloven.



Det foreslås i § 3, stk. 2, at politiets mulighed for at inddrage et køretøjs nummerplader for manglende periodisk syn indskrænkes, således at nummerpladeinddragelsen skal afvente en anmodning herom fra Færdselsstyrelsen. Den foreslåede ændring omfatter således alene manglende periodisk syn.

For nærmere om den foreslåede ændring henvises til lovforslagets 2.3.1 og bemærkningerne hertil.

Til nr. 13

Det følger af synslovens § 10, stk. 1, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med synsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelserne.

Synslovens § 10, stk. 2, medfører, at tilladelsesindehavere efter anmodning skal meddele Færdselsstyrelsen enhver oplysning om synsvirksomheden omfattet af tilsynet nævnt i stk. 1.

Synslovens § 10, stk. 3, medfører, at Færdselsstyrelsen fastsætter regler om tilsynet med synsvirksomhederne efter stk. 1 og om oplysningspligten efter stk. 2.

Såfremt Færdselsstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder konstaterer, at synsgrundlaget ikke er tilstrækkeligt, herunder ved konstruktive ændringer af et køretøj, kan Færdselsstyrelsen bestemme, at køretøjets godkendelse skal inddrages, jf. § 54 i synsbekendtgørelsen.

Det foreslås i § 11, stk. 3, at såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at synsgrundlaget er utilstrækkeligt, kan styrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt synsgrundlag er tilvejebragt.

Med bestemmelsen foreslås det dermed, at Færdselsstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder samtidig kan stille godkendelsen af et køretøj i bero, ved at blokere køretøjet i relevante elektroniske databaser (eSyn og Køretøjsregisteret), såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at synsgrundlaget er utilstrækkeligt. Der vil blive foretaget fornødne ændringer i eSyn.

En blokering af godkendelsen i Køretøjsregisteret vil samtidig medføre, at køretøjets registreringsforhold ikke kan ændres før Færdselsstyrelsen fjerner blokeringen.

Det betyder, at såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at et køretøj, som endnu ikke er registreret, uberettiget er godkendt ved syn, kan styrelsen stille godkendelsen i bero, så køretøjet ikke kan registreres og tages i brug, førend køretøjet er godkendt ved et nyt syn på baggrund af et korrekt synsgrundlag. I disse tilfælde vil Færdselsstyrelsen kunne blive kontaktet af enten Motorstyrelsen eller en nummerpladeoperatør, som oplever, at køretøjet ikke kan registreres. Færdselsstyrelsen vil herefter kunne oplyse ejeren af køretøjet, hvilke forhold der bevirker, at køretøjet er blokeret og derfor ikke kan registreres. Styrelsen fjerner blokeringen, når styrelsen modtager oplysning om, at det rette synsgrundlag er forelagt for en synsvirksomhed i forbindelse med et nyt syn af køretøjet.

I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen konstaterer, at synsgrundlaget er utilstrækkeligt på et køretøj, der er synsgodkendt og registreret, og styrelsen blokerer køretøjet, vil det betyde, at der fx ikke kan foretages ændringer i køretøjets registreringsforhold førend køretøjet er fremstillet til et nyt syn med tilstrækkeligt synsgrundlag. Såfremt tilstrækkeligt synsgrundlag ikke kan tilvejebringes, fordi køretøjet ikke opfylder kravene til at kunne godkendes ved syn, og godkendelsen derfor inddrages, vil køretøjet forblive blokeret, så det ikke uberettiget kan registreres på et senere tidspunkt. Når godkendelsen inddrages på et registreret køretøj, anmodes Motorstyrelsen om at inddrage køretøjets nummerplader.

Til nr. 14

Periodesynsdirektivet fastsætter i Artikel 2, stk. 1, at to- og trehjulede motordrevne køretøjer af køretøjsklasserne L3e, L4e, L5e og L7e, med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup>, fra 1. januar 2022 er omfattet af direktivet. Motorcykler er derfor fra den 1. januar 2022 som udgangspunkt omfattet af direktivets fastsættelse af mindstekrav til periodesyn.

Direktivets artikel 2, stk. 2, indeholder imidlertid undtagelsesbestemmelser, der blandt andet fastsætter, at de nævnte køretøjsklasser med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup> kan undtages. Dette

forudsætter dog, at den pågældende medlemsstat indfører effektive alternative trafikssikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatistikker og lignende.

I Danmark er der ikke indført periodesyn af motorcykler med en slagvolumen over 125 cm<sup>3</sup>.

Det foreslås i § 11 b, stk. 1, at Færdselsstyrelsen kan foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted. Bestemmelsen omfatter alle motorcykler, herunder også tre hjulede motorcykler hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Færdselsstyrelsen får med bestemmelsen hjemmel til at kunne foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted. Dermed benyttes undtagelsesbestemmelsen i periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, om indførelse af effektive alternative trafikssikkerhedsforanstaltninger for motorcykler.

Færdselsstyrelsens synsstatistik viser, at de syn, der bliver afholdt, efter motorcyklen er blevet standset af politiet, har en høj omsynsprocent, da de har en stor mængde fejl. Dette indikerer derved, at der ligger en stor færdselssikkerhedsmæssig gevinst ved kontroller gennemført på vejen. Med den foreslåede bestemmelse vil der ved vejsiden blive kontrolleret for motorcyklens tekniske stand, men samtidig også for støjniveau. Det forventes, at yderligere bestemmelser om vejsidesyn af motorcykler fastsættes i en bekendtgørelse.

Færdselsstyrelsen vil have mulighed for at gennemføre kontrol af motorcykler i forbindelse med det almindelige vejsidesyn med erhvervskøretøjer. De målrettede kontroller på vejen skal lægges i sommerhalvåret og i forbindelse med de træf, der afholdes rundt om i landet. Derved sikres det, at der kan kontrolleres motorcykler i en større mængde. Disse særlige indsatser forventes at foregå i tæt samarbejde med Rigspolitiet.

Med den foreslåede bestemmelse får Færdselsstyrelsen herudover ligeledes hjemmel til at anvise og ledsage motorcykler til et kontrolsted med henblik på at gennemføre et vejsidesyn. Færdselsstyrelsens vejsidesyn vil altid bestå af et indledende syn, som gennemføres på selve kontrolstedet på vejnettet. Opstår der ved det indledende syn tvivl om, hvorvidt et køretøj lider af væsentlige mangler, som ikke kan kontrolleres ved vejsiden, kan der gennemføres et mere detaljeret

syn. Dette foregår typisk ved, at køretøjet ledsages af Færdselsstyrelsen, og eventuelt politiet, til nærmeste synssted, hvor det fornødne udstyr til at gennemføre et mere detaljeret syn er til stede. Det detaljerede syn gennemføres af Færdselsstyrelsens medarbejdere efter aftale med vedkommende synsvirksomhed om benyttelse af synsfaciliteter. Hjemlen dækker derfor såvel anvisning til kontrolstedet ved vejsiden med henblik på at gennemføre et indledende syn som ledsagelse til nærmeste synssted, hvis der er behov for et mere detaljeret syn.

Til forskel fra den hjemmel, som politiet efter færdselslovens § 77 har til – om fornødent ved tvang – at standse køretøjer, indebærer den foreslåede hjemmel i synsloven ikke, at Færdselsstyrelsen får beføjelser til at tvinge køretøjer til standsning. Færdselsstyrelsen får alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet og synsinspektørerne at anvise erhvervskøretøjerne hen til et kontrolsted. Skulle chaufføren vælge at ignorere denne anvisning, så vil Færdselsstyrelsen ikke kunne eftersætte køretøjet eller lignende for at gennemtvunge et vejsidesyn.

Det foreslås dog, at det skal være strafbelagt med bøde, hvis man ikke følger Færdselsstyrelsens anvisninger, jf. bemærkningerne til den foreslåede justering af synslovens § 13, stk. 3, jf. dette lovforslags § 1, nr.17.

Det foreslås i § 11 b, stk. 2, at Transportministeren fastsætter nærmere regler om syn af motorcykler ved vejsiden og Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage motorcykler efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, og om krav til de synsinspektører, der skal anvise køretøjer til kontrol.

Med den foreslåede bestemmelse får ministeren mulighed for ved bekendtgørelse at fastlægge de nærmere rammer for vejsidesynsordningen af motorcykler, herunder de krav der kommer til at blive stillet til motorcyklerne og, hvordan Færdselsstyrelsen i praksis kan udøve beføjelsen til at anvise og ledsage motorcykler hen til et kontrolsted m.v. Det vil i den forbindelse være afgørende, at styrelsens beføjelser ikke har karakter af tvangsbeføjelser. Endvidere vil der være behov for at fastsætte nærmere regler for, hvorledes Færdselsstyrelsen kan gennemføre tydelig afmærkning af kontrolsteder samt bestemmelser for synsinspektørernes udøvelse af beføjelserne på kontrolstedet og under kørsel til en synsvirksomhed. Der vil også være behov for fastsættelse af visse uddannelseskrav til de inspektører, der skal kunne anvise motorcykler til kontrol. Det er endvidere tanken, at Færdselsstyrelsens køretøjer vil blive indrettet, så de på en iøjnefaldende måde

kan vise førere af lastbiler ind til kontrol på egnede kontrolpladser. Retningslinjerne for medarbejdernes påklædning skal fastsættes nærmere.

For nærmere om den foreslåede ændring henvises til lovforslagets afsnit 2.2 og bemærkningerne hertil.

Det foreslås som noget nyt i § 11 c, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med virksomheder, der er godkendt som kontrolenheder efter regler fastsat i medfør af § 1 h.

Tilsynet vil bestå dels af en stikprøvekontrol af, om kontrolenheden har sikret, at den nødvendige dokumentation på køretøjet er til stede, og at der er sammenhæng mellem køretøjet og dokumentationen, og dels et løbende tilsyn hvorefter kontrolenheden skal sikre at den til enhver tid overholder kravene til kontrolenheder.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan kræve at få meddelt alle oplysninger, der er nødvendige for udførelse af tilsynet, jf. *stk. 1*.

Oplysningspligten er af væsentlig betydning for, at Færdselsstyrelsen kan udføre en effektiv kontrol. Vurderingen af hvilke oplysninger, der skal indhentes i forbindelse med en kontrol, vil blive foretaget ud fra en proportionalitetsbetragtning. F.eks. kan det være, at kontrolenheden skal indsende oplysninger til Færdselsstyrelsen, der dokumenterer, hvordan kontrolenheden efterlever kravene som kontrolenhed.

I overensstemmelse med retssikkerhedslovens § 10, *stk. 1*, finder oplysningspligten ikke anvendelse i forhold til den mistænkte, hvis der er konkret mistanke om, at en enkeltperson eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 3*, at Færdselsstyrelsen til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse kan foranstalte uanmeldt tilsyn med kontrolenheder, herunder kontrol af, om de køretøjer der har været eller er til kontrol i kontrolenheden, og som befinder sig på kontrolenhedens område, er kontrolleret korrekt.

Hensigten med bestemmelsen er at sikre det fornødne grundlag for, at Færdselsstyrelsen kan føre et effektivt tilsyn med godkendte kontrolenheder.

Det forudsættes, at de foreslåede bestemmelser administreres i overensstemmelse med reglerne i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019, og forbuddet mod selvinkriminering. Dette vil indebære, at kontrolbestemmelserne ikke kan anvendes til at få adgang til kontrolenhedens forretningslokaler, hvis det vurderes, at kontrolenheden har begået noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 4*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om tilsynet med kontrolenheder, jf. *stk. 1*, herunder tilbagekaldelse af godkendelsen.

Det er hensigten med bemyndigelsen, at der fastsættes nærmere regler om tilsynet med kontrolenheder.

Ligeledes er det hensigten med bemyndigelsen, at der fastsættes nærmere regler om tilbagekaldelsen af godkendelsen. Det kan f.eks. være, hvis kontrolenheden groft eller gentagne gange overtræder kravene som kontrolenhed, eller hvis tilsynet med kontrolenheden viser, at kontrolenheden laver grove eller gentagne fejl i forbindelse med kontrollen og anmeldelsen af et køretøj.

Det foreslås som noget nyt i *§ 11 d*, at Færdselsstyrelsen fører kontrol med anmeldte køretøjer, jf. *§ 1 a, stk. 2* og *§ 1 e, stk. 1*.

Anmeldelsesordningen indebærer, at f.eks. en fabrikant af et fremstillet køretøj ikke skal have sit køretøj godkendt, før det lovligt kan anvendes på færdselslovens område.

Som myndighed på det køretøjstekniske område er det centralt, at Færdselsstyrelsen kan føre kontrol med køretøjer som omfattet af lovforslagets *§ 1 a, stk. 2* og *§ 1 e, stk. 1*. Som kontrolmetode anvendes stikprøvekontrol. Færdselsstyrelsen vil løbende ved stikprøve udtage et antal anmeldte køretøjer til kontrol. I den forbindelse vil den indsendte dokumentation blive gennemgået, ligesom der vil blive gennemført de nødvendige efterberegninger.

Såfremt det ved Færdselsstyrelsens kontrol kan konstateres, at der er fejl eller mangler ved det pågældende køretøj eller den tilhørende dokumentation, kan Færdselsstyrelsen meddele påbud om at fejl og mangler udbedres, jf. den foreslåede § 11 e. Viser kontrollen, at køretøjet ikke overholder de relevante krav, og udgør køretøjet derfor en færdselssikkerheds- eller miljømæssige risiko, kan Færdselsstyrelsen forbyde anvendelsen af køretøjet, jf. den foreslåede § 11 e.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 2*, at Færdselsstyrelsen kan kræve at få meddelt alle oplysninger, der er nødvendige for udførelse af kontrollen, jf. *stk. 1*.

Oplysningspligten er af væsentlig betydning for, at Færdselsstyrelsen kan udføre en effektiv kontrol. Vurderingen af hvilke oplysninger, der skal indhentes i forbindelse med en kontrol, vil blive foretaget ud fra en proportionalitetsbetragtning. F.eks. kan det være køretøjsejeren, brugeren, fabrikanten eller andre relevante aktører, der ligger inde med oplysninger, som Færdselsstyrelsen skal bruge for at kunne føre kontrol.

I overensstemmelse med retssikkerhedslovens § 10, *stk. 1*, finder oplysningspligten ikke anvendelse i forhold til den mistænkte, hvis der er konkret mistanke om, at en enkeltperson eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 3*, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om kontrol med anmeldte køretøjer, jf. *stk. 1*.

Det er hensigten, at bestemmelsen skal anvendes til, at fastsætte de nærmere regler om kontrol med anmeldte køretøjer, jf. *stk. 1*.

Som kontrolmetode anvendes stikprøvekontrol. Men henblik på at skabe en så effektiv kontrol som muligt, er det hensigten, at stikprøvekontrollen på sigt skal være risikobaseret. En mere målrettet kontrol vil betyde, at kontrolindsatsen primært rettes derhen, hvor tidligere kon-

troller har vist, at der er fejl i dokumentationen eller køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, hvilket vil medføre færre byrder for de virksomheder, som fremstiller køretøjer efter reglerne.

Det foreslås som noget nyt i § 11 e, at Færdselsstyrelsen kan meddele påbud om udbedring af fejl og mangler ved et køretøj, der er anmeldt til Færdselsstyrelsen efter § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1, herunder påbud om udbedring af fejl og mangler ved den indsendte dokumentation. Færdselsstyrelsen kan endvidere meddele påbud om, at køretøjets nummerplader indleveres til SKAT.

Færdselsstyrelsen fører kontrol med anmeldte køretøjer, jf. den foreslåede § 11 d. Såfremt kontrollen viser, at der er fejl eller mangler ved køretøjet eller den indsendte dokumentation, kan Færdselsstyrelsen meddele påbud om, at fejl eller mangler udbedres, eller at køretøjets nummerplader indleveres til SKAT. Det vil således være op til køretøjsejeren, om denne ønsker at udbedre fejl og mangler eller alternativt at indlevere nummerpladerne.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 2*, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis det meddelte påbud, jf. *stk. 1*, ikke efterkommes.

Hensigten med bestemmelsen er, at et køretøjs nummerplader kan inddrages, hvis et meddelt påbud, jf. *stk. 1*, ikke efterkommes. Herved skabes incitament til, at fejl og mangler udbedres, hvis køretøjet fortsat ønskes anvendt på færdselslovens område.

Det foreslås som noget nyt i § 11 f, at Færdselsstyrelsen kan forbyde anvendelse af et køretøj, hvis køretøjet ikke er anmeldt, eller hvis køretøjet ikke overholder de relevante køretøjstekniske krav, som fastsat i medfør af denne lov eller færdselsloven.

Forbuddet påtænkes anvendt i de tilfælde, hvor stikprøvekontrollen viser, at køretøjet ikke overholder de relevante krav, og hvor det derfor vurderes, at køretøjet udgør en færdselssikkerheds- eller miljømæssige risiko. I de tilfælde, hvor der konstateres mindre fejl og mangler, der ikke vurderes at udgøre en risiko for færdselssikkerheden eller miljøet, vil der således ikke blive meddelt et forbud mod anvendelsen af køretøjet.



Det foreslås som noget nyt i *stk. 2*, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af køretøjet, jf. *stk. 1* og Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning til politiet om inddragelse af det pågældende køretøjs nummerplader.

Et forbud mod anvendelse af køretøjet vil alene blive anvendt i de tilfælde, hvor det er Færdselsstyrelsens vurdering, at køretøjet ikke skal anvendes på det danske vejnet, da køretøjet udgør en færdselssikkerheds- eller miljømæssig risiko.

I lighed med den foreslåede justering af synslovens § 3, *stk. 2* foreslås det, at politiets mulighed for at inddrage et køretøjs nummerplader skal afvente en anmodning herom fra Færdselsstyrelsen.

Politiet kan, uanset den foreslåede lovændring, i alle tilfælde inddrage et køretøjs nummerplader i medfør af færdselslovens § 77, *stk. 1, 3. pkt.*, såfremt et køretøj er til fare for færdselssikkerheden. Det vil i disse tilfælde være uden betydning, om Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af det pågældende køretøj.

Det foreslås endvidere som noget nyt i § 11 f, *stk. 3*, at det er køretøjsejerens ansvar, at et køretøj, som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af, jf. *stk. 2*, ikke anvendes. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede bestemmelse om bødestraf i § 13, *stk. 5*. Køretøjsejeren har således en pligt til at sikre sig, at et køretøj, som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af, ikke anvendes. Denne pligt indebærer, at køretøjsejeren har pligt til at oplyse ansatte i virksomheden eller andre potentielle chauffører om, at Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af køretøjet. Køretøjsejerens ansvar er således både et ansvar for ikke selv at anvende et forbudt køretøj, samt et ansvar for i tilstrækkeligt omfang at oplyse potentielle førere af køretøjet om, at Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af det pågældende køretøj. Manglende overholdes heraf straffes med bøde, jf. den foreslåede bestemmelse i § 13, *stk. 5*.

Til nr. 15

Det fremgår af synslovens § 12 d, at Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om tekniske tjenester.

Det foreslås i § 12 d, at indsætte ”og kontrolenheder” efter ”tekniske tjenester”.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af de foreslåede § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 2, hvori det foreslås, at individuelle køretøjer skal kontrolleres af en kontrolenhed.

Bestemmelsen sikrer, at der fremadrettet vil være hjemmel til at fastsætte regler om offentliggørelse af informationer om kontrolenheder. Det forventes, at Færdselsstyrelsen vil offentliggøre og løbende ajourføre en liste på sin hjemmeside over de virksomheder, der er udpeget som kontrolenhed.

Til nr. 16

Synsloven indeholder ikke regler om offentliggørelse af synsdata.

Det foreslås, at indføre en ny § 12 f i synslovens, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af synsdata, herunder offentliggørelse af indholdet af synsrapporter.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal udmøntes i synsbekendtgørelsen, hvor der vil blive fastsat regler om offentliggørelse af synsdata, herunder offentliggørelse af indholdet af synsrapporter.

Behandling af personoplysninger i Færdselsstyrelsen sker i overensstemmelse med databeskyttelseslovgivningen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.3.3 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 17

Efter synlovens § 13, stk. 3, er der bødestraf for den fører af et erhvervskøretøj, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsiden efter § 11 a, stk. 1.

Det foreslås at nyaffatte § 13, stk. 3, således, at der også vil være bødestraf for en fører af en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 b, stk. 1.

Ændringen er en konsekvens af den foreslåede bestemmelse om vejsidesyn af motorkøretøjer. Der er herefter fundet behov for at udvide den nuværende bestemmelse om bødestraf for ikke at efterkomme Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsiden til også at omfatte fører af motorcykler, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsiden efter § 11 b, stk. 1.

Til nr. 18

Som noget nyt foreslås det i § 13, stk. 4, at med bøde straffes den køretøjsejer, der ikke efterkommer et påbud, jf. § 11 e, stk. 1.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, jf. de foreslåede § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1. Ændringen har således til formål at sikre, at der er hjemmel til at fastsætte bødestraf for ikke at efterkomme et meddelt påbud efter lovforslagets § 11 e, stk. 1.

Det foreslås endvidere at indsætte et nyt stk. 5 i § 13, hvorefter den, der anvender et køretøj, som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af efter § 11 f, stk. 1, straffes med bøde.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den foreslåede bestemmelse i § 11 f, stk. 3, hvorefter det er køretøjsejerens ansvar, at et køretøj, som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af, ikke anvendes.

Den foreslåede bestemmelse i § 13, stk. 5, indebærer således for det første, at køretøjsejeren straffes med bøde, hvis han selv anvender et køretøj, som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af. Derudover straffes køretøjsejeren for det andet med bøde, hvis en anden fører anvender det pågældende køretøj, og køretøjsejeren ikke har oplyst den pågældende fører om, at Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse af køretøjet, jf. § 11, stk. 1 og 3. Hvis føreren anvender køretøjet uagtet, at køretøjsejeren har oplyst, at Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelse heraf, vil føreren kunne straffes for brugstyveri af motorkøretøj, jf. straffelovens § 293 a.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, jf. de foreslåede § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1. Ændringen har således til formål at sikre, at der er hjemmel til at fastsætte bødestraf for at anvende et køretøj som Færdselsstyrelsen har forbudt anvendelsen af efter lovforslagets § 11 f, stk. 1.

Til nr. 19

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

Det foreslås at nyaffatte § 13, stk. 4, således at det fremgår af bestemmelsen, at i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Den foreslåede nyaffattelse er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, jf. de foreslåede § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1. Ændringen har således til formål at sikre, at der også er hjemmel til at fastsætte bødestraf for overtrædelse af regler vedrørende anmeldelse af køretøjer, udstedt i medfør af synsloven.

Til nr. 20

Det følger af synslovens § 15, stk. 1, at synsvirksomhederne betaler et gebyr på 19 kr. pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten.

Videre fremgår det af synslovens § 15, stk. 3, at det gebyr der, der er nævnt i § 15, stk. 1, skal dække udgifter til Færdselsstyrelsens syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden og af erhvervskøretøjer, der befinder sig på et areal, som køretøjsbrugeren, køretøjssejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

I lovforslagets § 1, nr. 20 foreslås en nyaffattelse af synslovens § 15, stk. 3, der medfører, at det gebyr, der er nævnt i stk. 1 fremover også skal dække udgifter til Færdselsstyrelsens kontrol af motorcykler ved vejsiden.

Ændringen foreslås som følge af den foreslåede bestemmelse i § 11 b, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 15, hvorefter at Færdselsstyrelsen kan foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anwise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

Til nr. 21

Det fremgår af synslovens § 15 a, at Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med godkendelse af motorkøretøjer, to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer og påhængskøretøjer og udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Det foreslås i § 15 a, at indsætte ”og anmeldelse” efter ”godkendelse”.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede anmeldelsesordning for individuelle køretøjer, jf. de foreslåede § 1 a, stk. 2 og § 1 e, stk. 1. Ændringen har således til formål at sikre, at der, i lighed med de nugældende godkendelsesregler, jf. lovens §§ 1 a-1 c, også er hjemmel til at fastsætte regler om gebyr i forbindelse med den foreslåede anmeldelsesordning.

De gebyrer, der opkræves, skal dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med anmeldte køretøjer. Det kan f.eks. være kontrol med køretøjer, vedligehold og opdatering af det juridiske grundlag og vejledning.

Til nr. 22

Det fremgår af synslovens § 15 b, at Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr i forbindelse med udpegelse af tekniske tjenester, jf. §§ 1 a-1 c, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Det foreslås i § 15 b, at indsætte ”og kontrolenheder, jf. § 1 e,” efter ”jf. §§ 1 a-1 c,”.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af de foreslåede § 1 h, hvorefter Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af kontrolenheder.

Ændringen har til formål at sikre, at der, i lighed med de nugældende regler for tekniske tjenester, også er hjemmel til at fastsætte regler om gebyr for godkendelse af kontrolenheder.

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

Til nr. 23

Synslovens § 14 indeholder bestemmelser om maksimale priser, der må opkræves for et syn. Det følger af synslovens § 21, at § 14 kun havde gyldighed frem til den 31. december 2006. Bestemmelsen om maksimumpriser blev indført i synsloven i forbindelse med privatiseringen af synsbranchen i 2004, idet man ønskede at sikre kunderne mod prisstigninger, inden der var etableret konkurrence på markedet.

Det foreslås, at §§ 14 og 21 ophæves, idet bestemmelserne ikke længere er relevante.

## *Til § 2*

Til nr. 1.

Det fremgår af færdselslovens § 68, stk. 1, at Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør.

Det foreslås som noget nyt i § 68, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte regler om dispensation fra tekniske krav fastsat i medfør af stk. 1 for handicapkøretøjer, herunder vilkår for dispensationen og om klageadgang.

Det er forventningen, at bestemmelsen vil blive udnyttet til at fastsætte regler om, at handicapkøretøjer i visse situationer kan meddeles dispensation fra de tekniske krav, der er fastsat i medfør af færdselslovens § 68, stk. 1. Færdselsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om vilkår for dispensationen.

Ansøgning om dispensation fra regler fastsat i medfør af færdselslovens § 68, stk. 1 behandles af Færdselsstyrelsen efter en individuel og konkret vurdering. Ved ansøgning om dispensation skal ansøger begrunde, hvorfor det ikke er muligt f.eks. at fremstille et køretøj i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af færdselslovens § 68, stk. 1, og hvordan det påtænkes, at køretøjet på anden og forsvarlig vis kan fremstilles.

Der kan i forbindelse med en dispensation stilles vilkår for dispensationen. Det kan f.eks. være en begrænsning i anvendelsen af køretøjet. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, hvorvidt der skal stilles vilkår som betingelse for, at dispensation kan gives.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen kun kan dispensere fra regler fastsat i medfør af færdselslovens § 68, stk. 1 og ikke fra anerkendte standarder.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at Færdselsstyrelsens afgørelse om dispensation ikke kan påklages. Dette begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

### *Til § 3*

Det foreslås i *stk. 1*, at lovforslaget skal træde i kraft den 1. januar 2022, jf. dog *stk. 2*.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 1 e, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11, herunder regler om en overgangsordning.

Med lovforslaget indføres en anmeldelsesordning for nationale individuelle køretøjer. Forud for anmeldelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer, jf. lovforslagets § 1 e, stk. 1, skal en kontrolenhed kontrollere overensstemmelse mellem køretøjet og den tilhørende dokumentation. Da lovforslaget skal træde i kraft den 1. januar 2022, er der brug for en periode, hvor virksomheder kan etablere sig som kontrolenhed, og hvor den køretøjstekniske branche får større mulighed for at omstille sig til anmeldelsesordningen. Det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt, at transportministeren kan fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af den foreslåede § 1 e samt fastsætte regler om en overgangsordning.

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§ X. ...</b></p>	<p><b>1. § X</b> affattes således:</p> <p>»§ X. ...«.</p>