

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2024-893360
02-02-2026

Høringsnotat

Bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden

Færdselsstyrelsen har den 29. oktober 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og udkast til bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastene til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 26. november 2025.

Følgende ikke-ministerielle organisation har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra SKAD - Køretøjsbygger og Autoskade Branchen i Danmark, Frie Danske Lastbilvognmænd FDL, Dansk Erhverv, Motorcykel Importør Foreningen, Danske Speditører og DTL - Danske Vognmænd

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

1. Kontrol af køretøjers bremses og dæk ved vejsiden (bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden)

Frie Danske Lastbilvognmænd FDL bemærker, at FDL i forbindelse med en aktindsigt har fået fremsendt bremsetestudskrifter fra Færdselsstyrelsens bremserullefelt. FDL anfører, at de ud fra det kan konkludere, at disse test ikke kan lægges til grund for en vurdering om bremsernes evne til at kunne være godkendt eller være ikke godkendt. FDL anfører endvidere, at det efterfølgende blev belyst ved et møde ved Færdselsstyrelsen i Ribe, at det ikke var målingen på bremserullefeltet, der afgjorde vurderingen af bremserne, men den enkelte operatør, der målte bremserne. Det var et skøn om bremsernes tilstand. FDL anfører desuden, at de er meget betænkelige ved Færdselsstyrelsens afprøvningsmetode ved brug af bremserullefeltet, og at de til enhver tid vil anbefale styrelsen at anvende Politiets metode til bremseafprøvning på bremserullefeltet; dvs. benytte ISO 21069 ved bremseafprøvning. Desuden bemærker FDL, at

blanketten i bilag 4 virker meget uklar. FDL bemærker endvidere, at retssikkerheden ikke er klar på området, at de ikke ønsker unødige, uklare kontroller på store køretøjer i transportbranchen, og at de er betænkelige ved, at afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen ikke kan påklages. Afslutningsvist bemærker FDL, at det er uklart i det fremsendte, hvilke sanktioner der er for køretøjer med alvorlige fejl og mangler; farlige fejl.

DTL - Danske Vognmænd vil gerne anmode om, at der altid anvendes den samme formel for bremseberegning m.v. ved vejsidekontrol af tunge køretøjer, uanset om kontrolpersonalet kommer fra Færdselsstyrelsen eller fra Politiet. DTL - Danske Vognmænd opfordrer desuden til, at det altid er kontrolpersonale med uddannelse i netop dækskader, som udøver kontrol på dækskader med forskellige værktøj, så man undgår yderligere skader på dækkene.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af § 11 i bekendtgørelsesudkastet, at et detaljeret syn ved vejsiden skal omfatte punkterne, der er opstillet i bilag 2, som anses for nødvendige og relevante, under hensyntagen til især bremsesikkerhed, dæk, hjul, chassis og gener, og de anbefalede metoder til kontrol af disse punkter. Bekendtgørelsesudkastets bilag 2 implementerer ordlydsmæssigt bilag II i direktiv 2014/47/EU (herefter benævnt vejsidesynsdirektivet). De anbefalede metoder til kontrol i bekendtgørelsesudkastets bilag 2, er de metoder, Færdselsstyrelsens inspektører skal anvende i forbindelse med syn ved vejsiden.

Færdselsstyrelsen stiller sig uforstående over gengivelsen af møde mellem FDL og Færdselsstyrelsen i Ribe, der fandt sted 1. oktober 2024. På mødet har Færdselsstyrelsen gengivet rammerne for vejsidesyn, som de er angivet i vejsidesynsdirektivet, og det blev gjort klart, at det netop er aflæsningen af bremseevne ved brug af Færdselsstyrelsens rullebremsefelt, der ligger til grund for inspektørernes vurdering af, om et køretøj har tilstrækkelig bremseevne.

Færdselsstyrelsen bemærker, at uddannelseskravet for styrelsens inspektører er fastsat i § 4 i bekendtgørelsesudkastet, som implementerer vejsidesynsdirektivets artikel 8, stk. 4. Færdselsstyrelsens inspektører opfylder således mindstekravene vedrørende kompetence- og uddannelse, som er fastsat på EU-niveau.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at bilag IV i vejsidesynsdirektivet er ordlydsmæssigt implementeret i bilag 4 i bekendtgørelsesudkastet. Bilaget indeholder en blanket til mere detaljeret rapport om syn ved vejsiden med en liste over de punkter, der skal kontrolleres.

Desuden bemærker Færdselsstyrelsen, at det af §§ 17 og 18 i bekendtgørelsesudkastet fremgår, hvilke opfølgende procedurer ("sanktioner") Færdselsstyrelsens inspektører kan anvende, hvis de konstaterer væsentlige eller farlige mangler ved et indledende eller detaljeret syn ved vejsiden. Valget mellem opfølgende procedurer afhænger af, om der er tale om mangler, der ikke kræver øjeblikkelig udbedring, eller mangler, der kræver hurtig eller omgående udbedring, som følge af, at manglerne udgør direkte eller umiddelbar fare for trafiksikkerheden. Konstatere der væsentlige eller farlige mangler, kan inspektørerne endvidere beslutte, at køretøjet skal underkastes en ekstraordinær kontrol inden for en nærmere fastsat frist. Dette forudsætter dog, at der er tale om et dansk registreret køretøj. For et udenlandsk registreret køretøj afhænger det videre forløb af, om der er tale om et køretøj, der er registreret i EU eller ej.

Endelig bemærker Færdselsstyrelsen, at det følger af synslovens § 35, stk. 1, at afgørelser, som træffes efter regler udstedt i medfør af loven, dvs. bl.a. bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden, ikke kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.

2. Straf for manglende samarbejde med inspektøren (bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden)

Dansk Erhverv bemærker, at de anerkender vigtigheden af, at der ved syn ved vejsiden bliver samarbejdet med synsinspektøren, og at der bliver givet adgang til køretøjet, dets dele og relevant dokumentation. Dansk Erhverv støtter ikke, at der bliver indsat strafhjemmel, så både ejere, brugere og førere af køretøjet, kan blive straffet ved førerens manglende samarbejde. Dansk Erhverv anfører, at det virker uproportionelt at straffe ejere og brugere, der ikke direkte er medvirkende til handlingen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i bekendtgørelsesudkastets § 24 indsættes hjemmel til at straffe ejere, brugere og førere af køretøjer, der overtræder § 7, stk. 3, ved ikke at samarbejde med inspektøren ved syn ved vejsiden. Af vejsidesynsdirektivets artikel 7, stk. 2, fremgår det, at medlemsstaterne fastsætter krav om, at virksomheder og førere af et køretøj, der underkastes et syn ved vejsiden, samarbejder med inspektørerne og giver adgang til køretøjet, dets dele og al relevant dokumentation med henblik på synet. Begreberne ejere og brugere er anvendt i bekendtgørelsesudkastet § 7, stk. 3, i stedet for virksomheder for at præcisere ejer- og brugerforholdet til køretøjet. Af vejsidesynsdirektivets artikel 25 fremgår det endvidere, at medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af dette direktiv og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

3. Digitalisering af rapporter (bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden)

Dansk Erhverv bemærker, at det i § 14 i bekendtgørelsesudkastet bliver præciseret, at der til føreren af køretøjet bliver udleveret en kopi af rapporten ved afslutningen af et detaljeret syn. Dansk Erhverv går generelt ind for at digitalisere så meget som muligt, hvilket også gælder kopien af rapporten i dette tilfælde.

Danske Speditører bemærker, at kravet om opbevaring af synsrapporter i køretøjet, som fremgår af § 7 i bekendtgørelsesudkastet, efter deres opfattelse skal administreres digitalt og fleksibelt. Danske Speditører anbefaler, at elektronisk dokumentation sidestilles fuldstændigt med fysisk dokumentation, og at dette princip tydeligt indarbejdes i praksis, så virksomheder ikke pålægges unødvendige driftsmæssige forstyrrelser, når chauffører og køretøjer kontrolleres på vejen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det af bekendtgørelsesudkastets § 14 fremgår, at inspektøren ved afslutningen af et detaljeret syn udarbejder en rapport i overensstemmelse med bilag 4, som udleveres til føreren af køretøjet i kopi. Kravet om, at føreren af køretøjet skal have udleveret en kopi af rapporten, stammer fra vejsidesynsdirektivets artikel 16, stk. 2, 2. pkt.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at det af bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 2, fremgår, at elektronisk bevis for syn også kan anvendes.

4. Etablering af tydelig overgangsperiode (bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden)

Danske Speditører bemærker, at de ingen indvendinger har mod den foreslåede ikrafttrædelsesdato den 1. januar 2026, men de vil anbefale, at der etableres en tydelig overgangsperiode med opdateret vejledning og klar kommunikation til erhvervet for at sikre en smidig implementering af de nye regler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at formålet med bekendtgørelsesudkastet er at opdatere reguleringen som konsekvens af den nye lov nr. 774 af 20. juni 2025 om godkendelse og syn af køretøjer, som trådte i kraft 1. juli 2025. Konsekvensrettelserne består primært i ordlydsjusteringer og henvisninger til den øvrige lovgivning.

5. Kompetencekrav til Færdselsstyrelsens inspektører (bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden)

Danske Speditører bemærker, at det er positivt, at bekendtgørelsen detaljerer inspektørernes kompetencekrav og metoder for både indledende og detaljerede syn, men det er samtidig afgørende, at Færdselsstyrelsen sikrer en ensartet praksis på tværs af landet. Danske Speditører anfører, at manglende ensartethed kan skabe uforudsigelighed i virksomhedernes drift, og de anbefaler derfor, at der udarbejdes tydelige vejledninger og illustrative eksempler på, hvornår et køretøj skal gå fra indledende til detaljeret syn. Danske Speditører anfører endvidere, at særligt for erhvervskøretøjer er kontrollen af lastsikring efter EN-, ISO- og EUMOS-standarderne et område, hvor stor variation i godstyper og transportformer nødvendiggør en praktisk, proportional og branchesensitiv tilgang. Danske Speditører opfordrer til løbende dialog med branchen og til, at kontrollen indrettes, så den ikke i praksis skaber nationale særregler eller unødvendige byrder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at formålet med bekendtgørelsesudkastet er at opdatere reguleringen som konsekvens af den nye lov nr. 774 af 20. juni 2025 om godkendelse og syn af køretøjer, som trådte i kraft 1. juli 2025. Konsekvensrettelserne består primært i ordlydsjusteringer og henvisninger til den øvrige lovgivning.

6. Mindstekrav vedrørende prøvningens indhold og anbefalede metoder (bekendtgørelse om udførelse af syn af motorcykler ved vejsiden)

Motorcykel Importør Foreningen foreslår, at der i bekendtgørelsesudkastet indarbejdes et skema for motorcykler på 2 hjul, med eller uden sidevogn, og motorkøretøjer på 3 hjul, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg.

SKAD – Køretøjsbygger og Autoskade Branchen i Danmark bemærker, at der i tabellen om vejsidesyn af 2/3-hjulede motorcykler (under 400 kg for 3-hjulede) i bekendtgørelsesudkastet er angivet komponenter og arbejdsmetoder, der ikke kan finde anvendelse på motorcykler.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det af bekendtgørelsesudkastets § 10, stk. 1, fremgår, at et syn ved vejsiden skal omfatte de punkter i bilag 1, som anses for nødvendige og relevante under hensyntagen til især bremses, hjul, stel og gener. Endvidere fremgår det af § 10, stk. 2, at synsinspektører kan foretage kontrol ved hjælp af enhver metode, der skønnes egnet med henblik på undersøgelse af motorcyklen.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund

AMU Danmark

ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport

ATL - Transportens arbejdsgivere

AUTIG - Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark

AutoBranchen Danmark

Bilbranchen

Brancheforeningen Flextrafik Danmark

Brancheforeningen for Forretningslimousiner

Dansk Agroindustri

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilforhandler Union (DBFU)

Dansk Erhverv

Dansk Maskinhandlerforening

Dansk PersonTransport (DPT)

Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E)

Danske MotorCyklister (DMC)

Danske Regioner

Danske Speditører

Danske Synsvirksomheder

DI - Dansk Industri

DI Transport

DTL - Danske Vognmænd

DTL's arbejdsgiverforening

FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd

Side 2 (2)

FDM (Forenede Danske Motorejere)

Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA)

Foreningen af Danske Vognfabrikker

Foreningen af Vognimportører i Danmark
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL - Kommunernes Landsforening
Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd
Landbrug & Fødevarer
MCTC - Landsforeningen for motorcyklister
Mobility Denmark
Motorcykel Forhandler Foreningen
Motorcykel Importør Foreningen (MIF)
Motorhistorisk Samråd
Rådet for Sikker Trafik
SEGES
SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark
SMVdanmark
Trafikselskaberne i Danmark
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)