

Udkast

til

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer

(Vejsidesyn af motorcykler m.v.)

§ 1

I lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016, 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. I § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, og § 1 c, stk. 1, ændres »omsætning« til: »markedsføring«.

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

3. Efter § 1 d indsættes:

»§ 1 e. Transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, af komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, nr. 1, § 1 b, stk. 1, nr. 1, eller § 1 c, stk. 1, nr. 1.«

4. 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.«

5. I § 11 indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Konstaterer Færdselsstyrelsen, at godkendelsesgrundlaget er utilstrækkeligt, kan Færdselsstyrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag er tilvejebragt.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

6. 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.«

7. Efter § 12 e indsættes:

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

8. § 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.«

9. § 15, affattes således:

»*Stk. 1.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at tilladelsesindehavere skal betale et gebyr pr. syn, omsyn eller tolsyn til staten. Gebyret skal dække udgifterne til Færdselsstyrelsens syns-, omsyns- og tolsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer, og motorcykler ved vejsiden og af erhvervskøretøjer og motorcykler, der befinder sig på et areal, som køretøjsbrugeren, køretøjssejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrets størrelse, regulering, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykkerskrivelser.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2022.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning og baggrund*
- 2. Lovforslagets hovedpunkter*
 - 2.1. Alternative foranstaltninger for motorcykler*
 - 2.2.1. Gældende ret*
 - 2.2.2. Periodesynsdirektivet*
 - 2.2.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.2. Øvrige ændringer i 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*
 - 2.3.4. Nye regler for komponenter, systemer og separate tekniske enheder*
 - 2.3.4.1. Gældende ret*
 - 2.3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.3.5. Synsgebyret*
 - 2.3.5.1. Gældende ret*
 - 2.3.5.2. 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*

4.3. Agil erhvervsrettet regulering

- 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

Lovforslaget har til formål at give transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om vejsidesyn 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 effektive alternative trafik-sikkerhedsforanstaltninger. Med lovforslaget foreslås det, at undtagelsesbestemmelsen i direktivets artikel 2, stk. 2, udnyttes ved at indføre effektive alternative trafik-sikkerhedsforanstaltninger 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.

Lovforslaget har endvidere til formål at foretage en række mindre justeringer i synsloven, herunder blandt andet indførelse af en hjemmel til at fastsætte en national godkendelsesordning for komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er EU-typegodkendte, samt ændring af den nuværende gebyrbestemmelse i synsloven således, at gebyrtaksten fremadrettet vil blive reguleret ved bekendtgørelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.2. Alternative foranstaltninger for motorcykler

2.2.1. Gældende ret

Der er i dag ikke en generel synspligt for alle motorcykler til at blive periodesynet, som det er tilfældet med visse andre køretøjer. Det følger af § 56 i synsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020, 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.

Færdselsloven indeholder regler om sanktioner for køretøjers ulovlige støjafgivelse. Det følger således af færdselslovens § 38, stk. 1, at en fører af et motordrevet køretøj skal betjene køretøjet således, at det ikke afgiver unødigt støj eller unødigt udvikler røg eller gasarter. Videre følger det af færdselslovens § 67, stk. 2, at Ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand, samt af § 67, stk. 4, at føreren af et motordrevet køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet er i lovlig stand, for så vidt angår køretøjets afgivelse af støj, og for så vidt angår forhold ved køretøjets motor og køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, der har betydning for det motordrevne køretøjs udledning af luftforurenende stoffer. Bestemmelserne finder anvendelse for alle typer af motordrevne køretøjer, således også motorcykler.

Med en ændring af færdselsloven i 2019, jf. lov nr. 556 af 7. maj 2019 om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler ved tunge motorkøretøjer og for ulovlig støj fra motordrevne køretøjer), blev indført en bestemmelse i § 118, stk. 8, hvorefter det ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af færdselslovens § 38, stk. 1, og 67, stk. 2 og 4, skal indgå som en særligt skærpende omstændighed, hvis et motordrevet

køretøj betjenes således eller er i en sådan ulovlig stand, at køretøjet afgiver unødigt støj. Det følger af forarbejderne til bestemmelsen, at den omfatter overtrædelse af færdselslovens § 38, stk. 1, hvor køretøjet udleder unødigt støj, der ikke er nødvendiggjort af den trafikale situation. Som eksempel kan nævnes hjulspin og kraftig acceleration. Bestemmelsen omfatter desuden overtrædelse § 67, stk. 2 og 4. Det vil sige ejerens eller den varige brugers og førerens ansvar for, at det motordrevne køretøj er i lovlig stand med hensyn til køretøjets støjafgivelse. Unødigt støj skal i relation til § 67, stk. 2 og 4, forstås som støj, der overstiger de for det pågældende køretøj gældende støjgrænser. Som eksempler på manglende vedligeholdelse, der kan medføre afgivelse af unødigt støj kan nævnes defekt lyddæmper eller udstødningssystem som følge af slid, rustdannelse eller tæring. Endvidere vil montering af uoriginal lyddæmper med ringere støjdemper og afmontering af køretøjets lyddæmper være eksempler på konstruktive ændringer, der kan medføre afgivelse af unødigt støj, jf. Folketingstidende 2018-19, A, L 202 som fremsat, side 15. Færdselslovens § 118, stk. 8, finder anvendelse for alle typer af motordrevne køretøjer, således også motorcykler, og det følger af bemærkningerne hertil, at bestemmelsen særligt er tiltænkt problemet med støj fra motorcykler., jf. Folketingstidende 2018-19, A, L 202 som fremsat, side 9. Med indførelsen af færdselslovens § 118, stk. 8, er der fastsat følgende retningslinjer for straffastsættelsen herefter, jf. Folketingstidende 2018-19, A, L 202 som fremsat, side 10:

	Bødestørrelse for ejer og fører
1. gang	2.500 kr.
2. gang	5.500 kr.
3. gang	8.000 kr.
4. gang	11.500 kr.
5. gang	14.500 kr.
6. gang	17.500 kr.

2.2.2. *Periodesynsdirektivet*

Periodesynsdirektivet fastsætter minimumsregler om periodisk kontrol af køretøjer. Formålet med reglerne om periodesyn er blandt andet at sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes, for at sikre trafikikkerheden. Periodesynsdi-

rektivet fastsætter i artikel 2, stk. 1, at to- og trehjulede motordrevne køretøjer af køretøjsklasserne L3e, L4e, L5e og L7e, med en slagvolumen over 125 cm³ 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 cm³ kan undtages. Dette forudsætter, at den pågældende medlemsstat indfører effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatistikker og lignende.

2.2.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ulovlig støj fra motorcykler er et problem, der særligt gør sig gældende i sommerhalvåret. Motorcykler, der er konstruktivt ændrede til at frembringe støj, eller betjenes således, at de støjer unødigt, er til stor gene for omgivelserne. Det er Transportministeriets vurdering, at indførelse af periodisk syn vil have en meget begrænset effekt for udfordringen med ulovlig støj fra motorcykler, idet de konstruktive ændringer af motorcyklens udstødning er nemme at fjerne og påføre før og efter et syn.

Det er Transportministeriets vurdering, at periodesynsdirektivets formål om at forbedre trafikikkerheden, samt udfordringen med motorcyklers støjniveau opfyldes ved at indføre effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger til et periodesynskrav for motorcykler i form af vejsidesyn af motorcykler i kombination med de nuværende regler, der er for syn af motorcykler. Syn af motorcykler ved vejsidesyn vurderes desuden, at være mindre indgribende end at indføre et egentligt periodesyn.

Det foreslås på den baggrund, at undtagelsesbestemmelsen i periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, udnyttes til at indføre effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger til et periodesynskrav for motorcykler i form af vejsidesyn af motorcykler. . Det er som nævnt Transportministeriets opfattelse, at der bør fastsættes regler, som understøtter håndtering af udfordringer med motorcyklers støjniveau. Færdselsstyrelsen vil derfor ved de foreslåede vejsidekontroller kon-

trollere 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. Kontrollerne kan foregå i samarbejde med politiet.

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.

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 har 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 motorcyklen skal bringes hen til en egnet måleplads for at foretage en støjmåling.

Der vil blive fastsat regler om sanktioner for manglende overholdelse af Færdselsstyrelsens anvisninger. Sanktionen for manglende overholdelse af fastsatte støjkrav vil følge færdselslovens § 118, stk. 8.

2.3. Øvrige ændringer i 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.

Den administrative proces er sammensat således, at Færdselsstyrelsen kan udstede to administrative bødeforlæg samt påbud om indlevering af køretøjets nummerplader ved overskridelse af en synfrist. Som det sidste led i den samlede administrative proces vil der, 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

Det er Transportministeriets vurdering, at politiets mulighed for at inddrage et køretøjs nummerplader i medfør af synslovens § 3, stk. 2, allerede ved overskridelse af indkaldelse til periodisk syn ikke er 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, stk. 1, 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. Det fremgår af § 31, stk. 2, i synsvirksomhedsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om virksomheder, der foretager syn af køretøjer, at Færdselsstyrelsens tilsyn består af et administrativt tilsyn (kontrol af de indberettede synsdata, vurdering af rapporter fra intern og ekstern audit, vurdering af klagesager og anmeldelser, kontrol af virksomhedsoplysninger m.m.) og praktisk tilsyn (kontrolbesøg hos virksomheden).

Færdselsstyrelsen har i forbindelse med deres tilsyn visse beføjelser, de kan gøre brug af, for at de kan føre et effektivt tilsyn med synsvirksomhederne.

Færdselsstyrelsen kan i forbindelse med deres administrative tilsyn og praktiske tilsyn beslutte, at køretøjet skal indkaldes til syn, eller at køretøjets godkendelse skal inddrages, jf. § 54 i synsbekendtgørelsen, hvis der efter godkendelsens foretagelse konstateres, at godkendelsesgrundlaget ikke har været i orden.

Færdselsstyrelsen kan i forbindelse med deres praktiske tilsyn til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt kontrol af tilladelsesindehaverens synsvirksomhed, herunder kontrol af, om de køretøjer, der har været til eller er under syn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er synet korrekt, jf. synslovens § 11, stk. 1. Det følger af synslovens § 11, stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan stille godkendelsen af et køretøj i bero, hvis fremstilleren af et køretøj under syn ikke medvirker til styrelsens kontrol, indtil kontrollen er udført.

Der er ikke hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan stille en godkendelse i bero i de situationer, hvor styrelsen konstaterer, at godkendelsesgrundlaget ikke har været tilstrækkeligt i forbindelse med en gennemgang af synsvirksomhedens indberettede synsdata. Det kan f.eks. være, hvor Færdselsstyrelsen ved en gennemgang af synsvirksomhedens indberettede synsdata konstaterer, at der mangler dokumentation for et køretøjs konstruktive ændringer.

2.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det anslås, at Færdselsstyrelsen ved deres tilsyn ca. 100 gange om året konstaterer, at køretøjer er blevet godkendt, selvom godkendelsesgrundlaget er utilstrækkeligt. Det kan både være i forbindelse med et administrativt tilsyn, hvor styrelsen kontrollerer de indberettede synsdata eller ved et praktisk tilsyn, hvor styrelsen gennemgår synsvirksomhedens seneste indberettede synsdata. I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen konstaterer, at godkendelsesgrundlaget er utilstrækkeligt, herunder ved konstruktive ændringer, kan Færdselsstyrelsen bestemme, at køretøjets godkendelse skal inddrages, jf. synsbekendtgørelsens § 54. Færdselsstyrelsen har med de nuværende regler ikke mulighed for at stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag 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 godkendelsesgrundlag.

Transportministeriet foreslår på den baggrund, at Færdselsstyrelsen 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 godkendelsesgrundlag for tidligere synede køretøjer kontrolleres, konstaterer, at godkendelsesgrundlaget 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 tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag 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 godkendelsesgrundlag. I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen konstaterer, at godkendelsesgrundlaget er utilstrækkeligt på et køretøj, der er synsgodkendt og registreret, og styrelsen blokerer køretøjet, vil det betyde, at 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 godkendelsesgrundlag 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

Synsbekendtgørelsen, indeholder regler om synsvirksomhedens gennemførelse af syn og udstedelse af synsrapporter. Det følger således af bekendtgørelsens § 36, stk. 1, at synsvirksomheden udsteder en synsrapport til køretøjsejeren, der indeholder data om synet. Synsvirksomhederne skal ligeledes indberette synsdata elektronisk til Færdselsstyrelsen umiddelbart efter synet jf. § 10, stk. 1, 2 pkt. i bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om synsvirksomheder.

Det følger af synsbekendtgørelsens § 36, stk. 1, at synsrapporten skal indeholde de standardiserede elementer, der er fastsat i bekendtgørelsens bilag 2. Disse mindstekrav til indholdet af synsrapporter omfatter 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, som f.eks. klagevejledning.

Synsloven og synsbekendtgørelsen indeholder ikke i dag regler om offentliggørelse af synsdata.

Databeskyttelsesforordningen regulerer behandlingen af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af automatisk databehandling, og på anden ikke-automatisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

Synsrapporten indeholder data om køretøjets stelnummer og registreringsnummer. Disse oplysninger er almindelige personoplysninger og personhenførbare i det omfang køretøjet ejes af en fysisk person eller et interessentskab. Hvis køretøjet ejes af et selskab, der ikke er et interessentskab, vil synsrapporten ikke indeholde personhenførbare oplysninger.

Behandling af almindelige personoplysninger er efter databeskyttelsesforordningen lovlig, hvis behandlingen opfylder mindst én betingelserne i artikel 6, stk. 1, litra a-f. En behandling vil eksempelvis være lovlig, hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, jf. forordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

Databeskyttelsesforordningens artikel 5 indeholder en række principper for behandling af personoplysninger, der altid skal overholdes. Det betyder, at personoplysninger eksempelvis skal indsamles til udtrykkeligt angivne og legitime formål og ikke må viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål, og at personoplysninger skal være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles. Derudover skal personoplysninger opbevares på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles. Disse principper gælder altid ved siden af den øvrige lovgivning.

2.3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse, der danner hjemmelsgrundlaget for at fastsætte regler om offentliggørelse af indholdet af synsrapporter. Det foreslås således i § 12 f, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om offentliggørelse af synsdata, herunder offentliggørelse af indholdet af synsrapporter.

Formålet med indførelse af en hjemmel til at fastsætte regler om offentliggørelse af indholdet af synsrapporter er, at potentielle bilkøbere af brugte køretøjer skal kunne tilgå oplysninger om det køretøj, de overvejer at købe for at få oplysninger om køretøjets stand.

Der vil ved bekendtgørelse blive fastsat regler om, at offentliggørelse af synsdata vil ske via Færdselsstyrelsens hjemmeside, hvor der via en søgefunktion kan søges synsdata frem via registrerings- eller stelnummer. Det vil således være en forudsætning for at få adgang til de pågældende synsdata, at borgeren er bekendt med køretøjets registrerings- eller stelnummer.

Det forventes, at følgende oplysninger vil blive offentliggjort via Færdselsstyrelsens hjemmeside:

- 1) Køretøjets identifikationsnummer (VIN eller stelnummer).
- 2) Køretøjets nummerpladenummer (registreringsnummer).
- 3) Tid og sted for prøvningen.
- 4) Kilometertællerenes stand på prøvningstidspunktet.
- 5) Resultatet af den tekniske kontrol.

Oplysninger om køretøjets ejers navn vil ikke blive offentliggjort.

Det er Transportministerens vurdering, at offentliggørelse af synsdata på Færdselsstyrelsens hjemmeside, via en søgefunktion er tilstrækkelig, relevant og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til at sikre, at forbrugere har adgang til relevante oplysninger om køretøjers stand, og dermed i overensstemmelse med princippet om dataminimering i databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, litra c. Færdselsstyrelsen er ansvarlig for de pågældende synsdata, der er tilgængelige via hjemmesiden og vil foretage en løbende vurdering af, om opbevaring af oplysningerne er nødvendige til opfyldelse af de formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles, og hvis dette ikke er tilfældet, vil de pågældende oplysninger blive slettet.

2.3.4. Nye regler for komponenter, systemer og separate tekniske enheder

2.3.4.1. Gældende ret

Ved lov nr. 1063 af 30. juni 2020 blev der fastsat 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 om 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.

Systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, skal således godkendes før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område, jf. synslovens §§ 1 a, stk. 1, nr. 1, 1 b, stk. 1, nr. 1, og 1 c, stk. 1, nr. 1. Synslovens §§ 1 a, stk. 2, 1 b, stk. 2 og 1 c, stk. 2, indeholder hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om godkendelsesordningen for køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, herunder alternative tekniske krav, krav til prøvning samt regler om sprog, gebyrer og straf.

Transportministeren kan med hjemmel i færdselslovens 68, stk. 1, 1. pkt., fastsætte regler om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, herunder om brugen heraf, og om personligt sikkerhedsudstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med. Der er ikke hjemmel i færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt. til at fastsætte regler om godkendelse, prøvning m.v. af komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er EU-typegodkendte.

2.3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er situationer, hvor der er behov for komponenter til køretøjer, som ikke findes i en EU-typegodkendt udgave, eller hvor det vil være uforholdsmæssigt ressource- og omkostningstungt

at få en EU-typegodkendelse til komponenten, og hvor markedet er så snævert, at det vil være mere proportionalt at udarbejde en national godkendelsesordning.

Hverken synsloven eller færdselsloven indeholder i dag hjemmel til at fastsætte en national godkendelsesordning for komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er EU-typegodkendte.

Med lovforslaget foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse, der danner hjemmelsgrundlaget for at fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation for komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af synslovens § 1 a, stk. 1, nr. 1, § 1 b, stk. 1, nr. 1, eller § 1 c, stk. 1, nr. 1.

Bestemmelsen vil blandt andet blive benyttet til at fastsætte regler om en national godkendelsesordning for partikelfiltre til visse køretøjer, der skal køre i miljøzoner.

2.3.4. Synsgebyret

2.3.4.1. Gældende ret

Det følger af synslovens § 15, stk. 1, at synsvirksomhederne betaler et gebyr på 19 kr. pr. syn, omsyn eller todsyn til staten. Gebyret er reguleret til 21 kr., jf. § 2 i bekendtgørelse nr. 1074 af 31. maj 2021 om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet.

Endvidere fremgår det af synslovens § 15, stk. 3, at det gebyr, der er nævnt i § 15, stk. 1, skal dække udgifter til Færdselsstyrelsens syns-, omsyns- og todsynsaktiviteter, 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.

Synsgebyret er omkostnings- og formålsbestemt og kan anvendes til udgifterne til tilsyn på markedet, udarbejdelse af uddannelsesplaner, vejledning til virksomheder, udsendelse af indkaldelser til syn samt behandling af klager over syns- og omsynsvirksomheder. Derudover kan gebyret anvendes til målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed, f.eks. gennem en øget indsats af syn ved vejsiden. Gebyret har på den baggrund siden 1. juli 2012 været anvendt til finansiering af ordningen med vejsidesyn af erhvervskøretøjer.

2.3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Taksten for synsgebyret er fastsat direkte i synslovens § 15, stk. 1. Det betyder, at det kræver en lovændring at justere gebyrtaksten.

Transportministeriet vurderer, at det er uhensigtsmæssigt, at ændringen af gebyrtaksten kræver en lovændring på grund af forudsætningen om, at gebyret er omkostningsbestemt.

For at sikre en mere smidig adgang til at regulere taksten for synsgebyret foreslår Transportministeriet, at nyaffatte synslovens § 15, således, at bestemmelsen udarbejdes som en bemyndigelsesbestemmelse til, at transportministeren kan fastsætte regler om, at tilladelsesindehavere skal betale et gebyr pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten. Dermed bliver det muligt at justere gebyrtaksten administrativt ved bekendtgørelse uden at ændre i synsloven.

De formål, som gebyret kan anvendes til, vil fortsat fremgå af loven, og vil være en videreførelse af gældende ret.

Synsgebyret vil således også fremadrettet være omkostnings- og formålsbestemt og kunne anvendes til udgifterne til Færdselsstyrelsens syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter, herunder kontrol med erhvervskøretøjer ved vejsiden, samt målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed. Taksten vil blive fastsat ved bekendtgørelse, hvor der tillige vil blive fastsat regler om regulering, gebyrets betaling og opkrævning samt regler om betaling af rykker-skrivelser, hvilket vil være en videreførelse af de gældende regler.

Transportministeriet foreslår endvidere, at den foreslåede ordning med vejsidesyn af motorcykler finansieres via synsgebyret i synslovens § 15. Dette er i overensstemmelse med forarbejderne til synsloven, herunder særligt lovforslag nr. 112 af 14. marts 2012, hvor der blev indført klar hjemmel til at kunne anvende gebyrindtægterne til målrettede tiltag, der fremmer den køretekniske færdselssikkerhed, f.eks. gennem en øget indsats af syn ved vejsiden.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at indebære økonomiske konsekvenser for det offentlige, da ordningen med vejsidesyn af motorcykler foreslås finansieret via det gebyr, som synsvirksomhederne betaler til staten pr. syn, omsyn eller toldsyn efter synslovens § 15, stk. 1.

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.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

4.3. Agil erhvervsrettet regulering

De fem principper for agil, erhvervsrettet regulering, som skal gøre det lettere at anvende nye digitale teknologier og forretningsmodeller vurderes ikke at være relevante i forhold til dette lovforslag.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget ikke indeholder klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget har miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der implementerer dele af periodesynsdirektivet. Periodesynsdirektivet indfører mindstekrav til en ordning for periodisk teknisk kontrol af køretøjer, der anvendes på offentlig vej, jf. direktivets artikel 1.

Periodesynsdirektivet 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 cm³. Endvidere følger det af artikel 2, stk. 2, at medlemsstaterne kan undtage bl.a. køretøjer i køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³, 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 Europa-Kommissionen, jf. direktivets 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 og i perioden fra den 22. september 2021 til den 29. september 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, Trafikselskaberne 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	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
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

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 direkte gengivelse af formuleringen i forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v.

Transportministeriet er blevet opmærksom på, at der er sket en oversættelsesfejl i den danske udgave af forordning om motorkøretøjer m.v. I den engelske, franske, tyske og svenske version af forordning om godkendelse af motorkøretøjer m.v. anvendes ”markedsføring”. I de danske, engelske, franske, tyske og svenske udgaver af henholdsvis forordning om godkendelse af to- og trehjulede køretøjer m.v. samt forordning om godkendelse af landbrugskøretøjer m.v.

Ændringen i §§ 1 a-1 c har til hensigt at tilpasse formuleringerne i overensstemmelse med ty-pegodkendelsesforordningerne.

Til nr. 2

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. Der er ikke tilsigtet materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 3

Det fremgår 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.

Endvidere fremgår det af synslovens § 1 b, 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 to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

Derudover fremgår det af synslovens § 1 c, 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 landbrugs- og skovbrugskøretøjer.

Synsloven indeholder dog ikke en hjemmel til at fastsætte krav om godkendelse, prøvning og dokumentation af komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er EU-type-godkendte.

Det foreslås i § 1 e, at Transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, af komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, nr. 1, § 1 b, stk. 1, nr. 1, eller § 1 c, stk. 1, nr. 1.

Hensigten med bestemmelsen er, at give mulighed for at fastsætte krav til en national godkendelsesordning i situationer, hvor der er behov for komponenter til køretøjer, som ikke findes i en EU-typegodkendt udgave, eller hvor det vil være uforholdsmæssigt ressource- og omkostningstungt at få en EU-typegodkendelse til komponenten, og hvor markedet er så snævert, at det vil være mere proportionalt at udarbejde en national godkendelsesordning.

Til nr. 4

Det fremgår af synslovens § 3, stk. 2, at politiet kan 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, at der indsættes et nyt 2. pkt. i § 3, stk. 2, hvoraf det fremgår, at 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.

Bestemmelsen medfører, 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.

Det betyder, at ved overskridelse af en frist for periodisk syn, vil køretøjsejeren først risikere nummerpladeinddragelse 15 uger efter synsfristen. Forud for dette vil der være gennemført en administrativ proces med udstedelse af to administrative bødeforlæg og et påbud om indlevering af nummerpladerne.

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.

Til nr. 5

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, kan Færdselsstyrelsen bestemme, at køretøjets godkendelse skal inddrages, jf. § 54 i synsbekendtgørelsen.

Det foreslås i § 11, stk. 3, at konstaterer Færdselsstyrelsen, at godkendelsesgrundlaget er utilstrækkeligt, kan Færdselsstyrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag er tilvejebragt.

Med bestemmelsen foreslås det, at Færdselsstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder kan stille godkendelsen af et køretøj i bero ved at blokere køretøjet i relevante elektroniske databaser (eSyn og Køretøjsregisteret), såfremt Færdselsstyrelsen konstaterer, at godkendelsesgrundlaget 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 godkendelsesgrundlag. 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 godkendelsesgrundlag er forelagt for en synsvirksomhed i forbindelse med et nyt syn af køretøjet.

I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen konstaterer, at godkendelsesgrundlaget 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 godkendelsesgrundlag. 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. 6

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 cm³, 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.

Periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, indeholder imidlertid undtagelsesbestemmelser, der blandt andet fastsætter, at de nævnte køretøjsklasser med en slagvolumen over 125 cm³ kan undtages. Dette forudsætter dog, at den pågældende medlemsstat indfører effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatikker og lignende.

I dansk ret er der ikke indført periodesyn af motorcykler med en slagvolumen over 125 cm³. Politiet kan efter færdselslovens § 77, bl.a. standse en motorcykel og lade det undersøge for fejl og mangler. Opfylder motorcyklen ikke bestemmelserne i loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af loven, kan det indkaldes til senere kontrol efter synslovens § 2, stk. 2. Færdselsstyrelsens synsstatistik viser, at når synsvirksomhederne foretager syn af de motorcykler, der af politiet er blevet standset og indkaldt til syn, konstateres der ofte fejl ved blandt andet lygter, bremses og bærende elementer, hvilket har betydning for færdselssikkerheden. Endvidere ses det ofte, at der er ændret på motorcyklers udstødningssystem, så de støjer væsentligt mere end tilladt, hvilket er til gene for andre trafikanter og beboere langs vejene.

I dansk ret er der indført syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden ved bekendtgørelse nr. 1306 af 7. september 2020 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden. Bekendtgørelsen fastlægger reglerne 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 hensigten, at der skal hentes inspiration heri til at fastsætte nærmere regler om syn ved vejsiden af motorcykler og kravene hertil.

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 trehjulede motorcykler hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Færdselsstyrelsen får med bestemmelsen hjemmel til at kunne foretage syn af motorcykler ved vejsiden og kan i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted. Dermed benyttes undtagelsesbestemmelsen i periodesynsdirektivets artikel 2, stk. 2, til at indføre effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger 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 vil foregå i tæt samarbejde med Rigspolitiet.

Med den foreslåede bestemmelse får Færdselsstyrelsen herudover ligeledes hjemmel til at anwise 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. Hvis Færdselsstyrelsen f.eks. er i tvivl om motorcyklen overtræder støjkkravet ved det indledende syn, vil der skulle gennemføres et mere detaljeret syn. Dette vil foregå ved, at motorcyklen skal bringes hen til en egnet måleplads for at foretage en støjmåling.

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 anwise motorcyklerne hen til et kontrolsted. Skulle chaufføren vælge at ignorere denne anvisning, så vil Færdselsstyrelsen ikke kunne eftersætte køretøjet eller lignende for at gennemtvinge 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. 8.

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 motorcykler ind til kontrol på egnede kontrolpladser. Retningslinjerne for medarbejdernes påklædning skal fastsættes nærmere.

For nærmere om den foreslåede ændring henvises til lovforslagets afsnit 2.1 og bemærkningerne hertil.

Til nr. 7

Synsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020, indeholder regler om synsvirksomhedens gennemførelse af syn og udstedelse af synsrapporter. Det følger således af bekendtgørelsens § 36, stk. 1, at synsvirksomheden udsteder en synsrapport til køretøjsejeren, der indeholder data om synet. Synsvirksomhederne skal ligeledes indberette synsdata elektronisk til Færdselsstyrelsen umiddelbart efter synet, jf. § 10, stk. 1, 2 pkt. i bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om synsvirksomheder.

Det følger af synsbekendtgørelsens § 36, stk. 1, at synsrapporten skal indeholde de standardiserede elementer, der er fastsat i bekendtgørelsens bilag 2. Disse mindstekrav til indeholdt af synsrapporter omfatter 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, såsom klagevejledning om, at afgørelser truffet af en synsvirksomhed kan indbringes for Færdselsstyrelsen.

Synsloven og synsbekendtgørelsen indeholder ikke i dag regler om offentliggørelse af synsrapporter.

Det foreslås som noget nyt i § 12 f, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af synsdata, herunder offentliggørelse af indholdet af synsrapporter.

Formålet med indførelse af en hjemmel til at fastsætte regler om offentliggørelse af indholdet af synsrapporter er, at potentielle købere af brugte køretøjer skal kunne tilgå oplysninger om det køretøj, de overvejer at købe, for at få oplysninger om køretøjets stand.

Reglerne om offentliggørelse af synsdata vil blive fastsat i synsbekendtgørelsen og det forventes, at offentliggørelsen vil ske på Færdselsstyrelsens hjemmeside, hvor der vil blive oprettet en søgefunktion, hvor borgeren kan søge synsdata frem via registrerings- eller stelnummer. Det vil således være en forudsætning for at få adgang til de pågældende synsdata, at borgeren er bekendt med køretøjets registrerings- eller stelnummer.

Det forventes, at følgende oplysninger vil blive offentliggjort via Færdselsstyrelsens hjemmeside:

- 1) Køretøjets identifikationsnummer (VIN eller stelnummer).
- 2) Køretøjets nummerpladenummer (registreringsnummer).
- 3) Tid og sted for prøvningen.
- 4) Kilometertællerens stand på prøvningstidspunktet.
- 5) Resultatet af den tekniske kontrol.

Oplysninger om køretøjets ejeres navn vil ikke blive offentliggjort.

De pågældende oplysninger vil ikke opbevares i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles.

Til nr. 8

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. Bestemmelsen blev indsat i synsloven ved lov nr. 1437 af 17. december 2019, hvor Færdselsstyrelsen fik hjemmel til at anvise tunge erhvervskøretøjer ind til vejsiden med henblik på gennemførelse af vejsidesyn.

Det foreslås i § 13, stk. 3, at 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.

Der er tale om en nyaffattelse af § 13, stk. 3, således at der udover den nuværende hjemmel til bødestraf for førere af et erhvervskøretøj, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 a, stk. 1, nu også indsættes hjemmel til at straffe føreren 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 motorcykler. For at sikre en effektiv kontrol af motorcykler ved vejsiden, vurderes det nødvendigt at indføre en reaktionsmulighed over for de førere af motorcykler, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisning om at standse, og derved lade motorcyklen kontrollere, på lige fod med den nuværende hjemmel til bødestraf for føreren af et erhvervskøretøj.

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 motorcykler til standsning. Færdselsstyrelsen får alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet og synsinspektører at anvise motorcykler hen til et kontrolsted. Den tydelige afmærkning skal sikre, at førerne ikke er i tvivl om, at den gennemførte kontrol er et vejsidesyn. Det foreslås dog, at det skal være strafbelagt med bøde, hvis man ikke følger Færdselsstyrelsens anvisninger, således at det ikke er konsekvensfrit at ignorere kontrollerende myndigheders anvisninger i Danmark. I praksis vil Færdselsstyrelsen anmelde til politiet, hvis det konstateres, at en motorcykel kører videre, selv om Færdselsstyrelsens medarbejder har givet anvisninger til motorcyklen. Ejeren af en motorcykel, der er indregistreret i Danmark, vil efter færdselslovens § 65, stk. 1, være forpligtet til at oplyse politiet om, hvem der har ført motorcyklen, hvis politiet anmoder herom. Det vil således i forhold til danske motorcykler - uanset at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til, hvem der fører motorcyklen - være muligt for politiet at indhente oplysninger herom med henblik på at finde frem til den fører, som skal straffes med bøde. I forhold til udenlandske køretøjer vil politi og anklagemyndighed - på samme måde som f.eks. ved fartoverskridelser, der konstateres ved fartkameraer - på baggrund af Færdselsstyrelsens anmeldelse skulle igangsætte en efterforskning i samspil med relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor motorcyklen er indregistreret med henblik på at finde frem til, hvem der har ført motorcyklen.

Det forventes på baggrund af erfaringerne med vejsidesyn af erhvervskøretøjer, at motorcykelcyklisterne frivilligt medvirker til denne form for kontrol, og at det kun sjældent vil ske, at en fører ignorerer kontrolmyndigheders anvisninger.

Til nr. 9

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

Efter synslovens § 15, stk. 2, reguleres gebyret én gang årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste hele kronebeløb. Transportministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2013. Gebyret er i medfør af denne bestemmelse reguleret til

21 kr., jf. § 2 i bekendtgørelse nr. 1074 af 31. maj 2021 om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet.

Endvidere fremgår det af synslovens § 15, stk. 3, at det gebyr, 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, køretøjsejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Synsgebyret er omkostnings- og formålsbestemt og kan anvendes til udgifterne til tilsyn på markedet, udarbejdelse af uddannelsesplaner, vejledning til virksomheder, udsendelse af indkaldelser til syn samt behandling af klager over syns- og omsynsvirksomheder. Derudover kan gebyret anvendes til målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed, f.eks. gennem en øget indsats af syn ved vejsiden.

Endelig fremgår det af synslovens § 15, stk. 4, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte bestemmelser om gebyrets betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for erindringsskrivelse. Med hjemmel i denne bestemmelse er der i bekendtgørelse nr. 1074 af 31. maj 2021 om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet fastsat regler om bl.a. betaling af synsgebyr, opkrævning samt regler om rykkerskrivelser.

Det foreslås, at nyaffatte synslovens § 15, stk. 1, således, at transportministeren kan fastsætte regler om, at tilladelsesindehavere skal betale et gebyr pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten. Gebyret 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.

Med den foreslåede nyaffattelse vil reglerne om, at tilladelsesindehavere skal betale et gebyr pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten fremadrettet blive reguleret ved bekendtgørelse med hjemmel i synslovens § 15, stk. 1, 1. pkt. Dette sikrer en smidig adgang til at ændre gebyrtaksten, hvilket efter Transportministeriets vurdering er hensigtsmæssig på grund af forudsætningen om, at gebyret er omkostningsbestemt.

Der er ikke i øvrigt tilsigtet ændringer i ordningen med synsgebyret. Tilladelsesindehavere skal således også fremadrettet betale et gebyr pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten, som Færdselsstyrelsen anvender til de formål, som er fastsat i loven.

Det foreslås i den forbindelse, at der indføres udtrykkelig hjemmel til, at synsgebyret fremadrettet også kan 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. 6, hvorefter at Færdselsstyrelsen kan foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

Synsgebyret vil således også fremadrettet være omkostnings- og formålsbestemt og kunne anvendes til udgifterne til Færdselsstyrelsens syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter, herunder kontrol med erhvervskøretøjer og motorcykler ved vejsiden, samt målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed.

Det foreslås endvidere i § 15, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrets størrelse, regulering, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykkerskrivelser.

Der vil med hjemmel i denne bestemmelse blive fastsat regler om gebyrets regulering, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykkerskrivelser ved bekendtgørelse. Reglerne vil blive udmøntet i bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet, og vil videreføre de regler, der i dag er fastsat i forhold til regulering, betaling og opkrævning for synsgebyret.

Til § 2

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

Synsloven gælder ikke for Færøerne og Grønland, hvorfor denne ændringslov heller ikke vil gælde herfor.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 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 a. Før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af motor-køretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 858/2018 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

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

(EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF skal køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

1)-5) ---

Stk. 2. ---

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

1)-2) ---

Stk. 2. ---

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

1)-2) ---

Stk. 2. ---

§ 1 a. Før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af motor-køretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder som omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 858/2018 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 køretøjer, systemer m.v. være tildelt en af følgende godkendelser:

1)-5) ---

Stk. 2. ---

§ 1 d. ---

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

3. Efter § 1 d indsættes:

»§ 1 e. Transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, af komponenter, systemer og separate tekniske enheder, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, nr. 1, § 1 b, stk. 1, nr. 1, eller § 1 c, stk. 1, nr. 1.«

§ 3. ---

Stk. 2. Politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet efter indkaldelsen ikke fremstilles eller godkendes ved syn eller omsyn.

Stk. 3. ---

§ 11. ---

Stk. 1-2. ---

§ 11 a. ---

4. 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.«

5. I § 11 indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

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

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

6. 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

§ 12 e. ---

synsinspektører, der skal anvise køretøjer til kontrol.«

7. Efter § 12 e indsættes:

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

§ 13. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Med bøde straffes den fører af et erhvervskøretøj, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 a, stk. 1.

8. § 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.«

§ 15. Tilladelsesindehaverne skal betale et gebyr på 19 kr. pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten. Hvis gebyret ikke betales rettidigt, tillægges renter efter rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område.

9. § 15, affattes således:

»*Stk. 1.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at tilladelsesindehavere skal betale et gebyr pr. syn, omsyn eller toldsyn til staten. Gebyret 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.

Stk. 2. Det i stk. 1 nævnte gebyr reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste hele kronebeløb. Transportministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2013.

Stk. 3. Det i stk. 1 nævnte gebyr skal dække udgifterne til Færdselsstyrelsens syns-,

omsyns- og todsynsaktiviteter, 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.

Stk. 4. Færdselsstyrelsen kan fastsætte bestemmelser om gebyrets betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for erindringskrivelser.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrets regulering, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykerskrivelser.«