

Fremsat den 17. november 2021 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

## Forslag

til

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

(Godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne)

#### § 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 ændring:

1. Efter § 1 d indsættes før overskriften før § 2:

»§ 1 e. Transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, vedrørende køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1.«

#### § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* Lovforslaget kan stadfæstes straks efter dets vedtagelse.

*Stk. 3.* Godkendelse på baggrund af registreringssyn foretaget i perioden fra den 1. januar 2021 til lovens ikrafttrædelse af køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, i lov om godkendelse og syn af køretøjer, gælder i overensstemmelse med sit indhold fra lovens ikrafttrædelse. Det samme gælder registrering i Køretøjsregisteret af de køretøjer, der er omfattet af 1. pkt.

*Stk. 4.* Hvis told- og skatteforvaltningen har truffet en afgørelse eller udøvet faktisk forvaltningsvirksomhed, der forudsætter, at der for køretøjet på tidspunktet for afgørelsen eller den faktiske forvaltningsvirksomhed var gennemført et gyldigt registreringssyn, jf. stk. 3, skal køretøjerne omfattet heraf i skatte- og afgiftsmæssig henseende stilles som om, at registreringssynet var gyldigt.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Lovforslaget har til formål at genetablere hjemmel til, at der kan fastsættes en national ordning med godkendelse ved registreringssyn af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

Lovforslaget har yderligere til formål at sikre, at begunstige godkendelser ved registreringssyn, som er foretaget fra den 1. januar 2021 af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, gælder i overensstemmelse med deres indhold fra og med ikrafttrædelsen af dette lovforslag.

Endelig har lovforslaget til formål i skatte- og afgiftsmæssig henseende at stille ejere af de berørte køretøjer som om, der på tidspunktet for Skatteforvaltningens afgørelse eller faktisk udøvede forvaltningsvirksomhed var gennemført et gyldigt registreringssyn af køretøjet.

#### 2. Lovforslagets hovedpunkter

##### 2.1. Godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne

###### 2.1.1. 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 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 på-hængskøretøjer 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 skov-brugskøretøjer (herefter benævnt forordning om landbrugskøretøjer m.v.). De tre forordninger benævnes samlet set typegodkendelsesforordningerne.

Køretøjer, 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, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 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, jf. synslovens § 13, stk. 4.

De nærmere regler om godkendelse af køretøjer fremgår af bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020 (synsbekendtgørelsen). Det fremgår af synsbekendtgørelsens § 1, stk. 1, at biler, motorcykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område (godkendelsespligt). Det samme gælder påhængs- og sættevogn til bil og motorcykel, samt campingvogne. Godkendelsespligten omfatter desuden visse traktorer, registreringspligtige motorredskaber og påhængskøretøjer til disse, samt andet registreringspligtigt påhængskøretøj og blokvogn, jf. synsbekendtgørelsens § 1, stk. 2.

Reglerne for godkendelsen afhænger af type af køretøj. De fleste køretøjer i Danmark er i dag fremstillet i ubegrænsede serier og er EU-typegodkendte i henhold til typegodkendelsesforordningerne. For disse køretøjer udstedes godkendelsen af Færdselsstyrelsen eller en godkendende myndighed i en anden medlemsstat, jf. synslovens §§ 1 a-1 c. En 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. Disse køretøjer er således ikke omfattet af synslovens §§ 1 a, stk. 1, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 1. Det er bl.a. nye motorcykler, nye traktorer, samt ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Køretøjer, som ikke er omfattet af synslovens §§ 1 a, stk. 1, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 1, godkendes af en synsvirksomhed ved et registreringssyn på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, jf. synsbekendtgørelsens §§ 21-23. Dokumentationen varierer afhængig af, hvilken type køretøj der er tale om, og kan f.eks. bestå i en prøvningsrapport udarbejdet af en prøvningsinstans, en godkendelseserklæring udstedt af Færdselsstyrelsen eller en dataerklæring udarbejdet af fabrikanten. Registreringssynet er en forudsætning for, at køretøjet kan godkendes, og er et krav for, at køretøjet kan tages i brug på det danske vejnet. Ved et registreringssyn kontrollerer synsvirksomheden de sikkerhedsmæssige forhold, herunder om køretøjet lever op til det nuværende regelsæt på de tekniske områder, der umiddelbart kan kontrolleres ved visuel inspektion af køretøjet. Det gælder blandt andet styretøj, bremses, lygter og reflekser samt bærende dele som for eksempel hjulophæng, støddæmpere og dæk. Desuden kontrolleres køretøjets miljømæssige stand, for eksempel udledning af røg og kulilte samt generel støj.

Der er efter ikrafttrædelsen af lov nr. 1063 af 30. juni 2020 den 1. september 2020 ikke regler om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af synslovens §§ 1 a, stk. 1, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 1, i synsloven, herunder hjemmel til

at fastsætte regler herom ved bekendtgørelse. Baggrunden herfor er, at det under behandlingen af lov nr. 1063 af 30. juni 2020 i Folketinget blev besluttet at tage reglerne herom ud af lovforslaget med henblik på, at der efter drøftelser med branchen skulle fremsættes et nyt forslag med en ny ordning for godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. For at sikre, at disse køretøjer kunne godkendes ved registreringssyn efter de hidtil gældende regler indtil den nye ordning var på plads, er der indsat en overgangsordning i § 2, stk. 2 i lov nr. 1063 af 30. juni 2020, hvorefter regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov. Overgangsordningens formål var således at sikre, at regler om godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af synslovens §§ 1 a, stk. 1, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 1, ville forblive i kraft, indtil der var fastsat en ny godkendelsesordning for disse køretøjer.

Den gældende synsbekendtgørelse blev udstedt den 23. november 2020 og trådte i kraft den 1. januar 2021, jf. bekendtgørelsens § 77, stk. 1. Bekendtgørelsen ophæver bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, jf. bekendtgørelsens § 77, stk. 2, som ifølge overgangsordningen i § 2, stk. 2, i lov nr. 1063 af 30. juni 2020, skulle finde anvendelse, indtil der i synsloven blev udstedt nye regler om godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Synsbekendtgørelsens regler om godkendelse ved registreringssyn af køretøjer, der ikke er omfattet af synslovens § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, har derfor ikke hjemmel i synsloven. Det har den konsekvens, at der siden den 1. januar 2021 ikke har været regler om godkendelsespligt for disse typer af køretøjer, jf. synsbekendtgørelsens §§ 8, 15, 21 og 22, stk. 1. Det har desuden den konsekvens, at der er blevet gennemført registreringssyn på baggrund af regler i synsbekendtgørelsen, som ikke har hjemmel i synsloven, og disse godkendelser er derfor også uhjemlede.

I perioden fra den 1. januar 2021 til og med den 2. november 2021 har synsvirksomhederne foretaget ca. 15 registreringssyn af nye to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler eller påhængskøretøjer dertil, som ikke er EU-typegodkendt og dermed kræver en national godkendelse, jf. synsbekendtgørelsens § 8. I samme periode har synsvirksomhederne foretaget ca. 220 registreringssyn af nye traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil, som ikke er EU-typegodkendt og dermed kræver en national godkendelse, jf. synsbekendtgørelsens § 8.

I perioden fra den 1. januar 2021 til og med den 2. november 2021 har synsvirksomhederne foretaget 6.273 registreringssyn af ibrugtagne og konstruktivt ændrede motorkøretøjer eller påhængskøretøjer dertil, jf. synsbekendtgørelsens § 21. I samme periode er der foretaget 867 registreringssyn af ibrugtagne og konstruktivt ændrede to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler eller påhængskøretøjer dertil, jf. synsbekendtgørelsens § 21, samt 14 registreringssyn af

ibrugtagne og konstruktivt ændrede traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr dertil, jf. synsbekendtgørelsens § 21.

Det er undersøgt, hvor mange importerede brugte køretøjer, som ikke er EU-typegodkendte, og som er registreringssynet i perioden fra den 1. januar 2021 til og med den 2. november 2021. På baggrund af disse undersøgelser er det Transportministeriets skøn, at synsvirksomhederne har foretaget ca. 8.700 registreringssyn af ibrugtagne motorkøretøjer, to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, traktorer, påhængskøretøjer eller udskifteligt trukket udstyr, jf. synsbekendtgørelsens §§ 8 og 15.

Det er således i alt ca. 16.100 køretøjer, der har gennemgået et uhjemlet registreringssyn i perioden fra den 1. januar 2021 til den 2. november 2021. Det bemærkes, at det ikke er muligt for alle køretøjstyperne at fremskaffe præcise tal for alle typer af registreringssyn, hvorfor der i et vist omfang er tale om et estimat.

De uhjemlede registreringssyn har været omfattet af Færdselsstyrelsens tilsyn, hvorefter Færdselsstyrelsen kan sanktionere synsvirksomhederne for at have synet og godkendt et køretøj på et utilstrækkeligt grundlag. Færdselsstyrelsens tilsyn har siden den 1. januar 2021 ikke resulteret i, at synsvirksomheders tilladelse er blevet inddraget, hverken midlertidigt eller permanent. Transportministeriet er ved at undersøge, om der er sager, hvor synsvirksomheden har fået tildelt "fejlpoint" i Færdselsstyrelsens smiley-ordning, som anvendes ift. tilsynet med synsvirksomhederne, på baggrund af uhjemlede registreringssyn. Hvis det er tilfældet, vil sagerne blive genoptaget med henblik på, at tildelte fejlpoint annulleres.

Færdselsstyrelsen kan endvidere inddrage godkendelsen efter synsbekendtgørelsens § 54, hvilket kan resultere i nummerpladeinddragelse. Eventuelle sanktioner eller bebyrden af afgørelser, der er truffet i henhold til de uhjemlede regler i synsbekendtgørelsen, kan ikke opretholdes. På baggrund af de foreliggende oplysninger fra Færdselsstyrelsen kan det oplyses, at der siden den 1. januar 2021 ikke er nogen køretøjs ejere, der har fået inddraget deres nummerplader, jf. synslovens § 3, stk. 2.

Politiet kan udstede bøder ved overtrædelse af de bestemmelser, der er anført i synsbekendtgørelsens § 76, stk. 1, og det kan ikke afvises, at der er blevet udstedt bøder på baggrund af de uhjemlede bestemmelser om registreringssyn. De bestemmelser, der kan være udstedt bøder for at overtræde, er synsbekendtgørelsens § 1, stk. 1 og 2, § 18, stk. 1, § 21, stk. 1, og § 22, stk. 1 og 2. Det kan f.eks. være, at politiet har udstedt en bøde efter at have stoppet en køretojsbruger, som har anvendt et køretøj, der ikke er blevet endeligt godkendt efter synsbekendtgørelsens § 21, stk. 1, eller § 22, stk. 1 eller stk. 2. Det er ved at blive undersøgt, om politiet har haft bødesager, der er afgjort efter disse bestemmelser. Hvis det er tilfældet vil eventuelle sager, hvor der er vedtaget et udenretligt bødeforelæg, blive genoptaget

med henblik på, at sagen slutes i medfør af retsplejelovens § 721, stk. 1, nr. 1. I det omfang, der findes sager, hvor en borger er idømt en bøde efter de nævnte bestemmelser i synsbekendtgørelsen, vil disse blive anket af anklagemyndigheden. Hvis bøden er idømt af byretten, vil sagerne blive anket i medfør af retsplejelovens § 902, stk. 1, sidste led, om tilfælde, hvor anken er til fordel for tiltalte. I sager, som er afgjort af landsretten, eller hvor der er sket indenretlig bødevedtagelse, jf. retsplejelovens § 899, vil anke dog kræve tilladelse fra Procesbevillingsnævnet. Anklagemyndigheden vil i sådanne sager søge om sådan tilladelse efter at have indhentet samtykke fra den dømte. Politikredsene er den 5. november 2021 blevet oplyst om, at der indtil ikrafttrædelsen af denne lov ikke skal ske håndhævelse af reglerne om registreringssyn for køretøjer mv., der ikke er EU-typegodkendt.

For ejere af de køretøjer, hvor der ikke har været hjemmel til at træffe afgørelse om godkendelse af et registreringssyn, vil dette – hvis nærværende lovforslag ikke vedtages – kunne have afledte konsekvenser i skatte- og afgiftsmæssig henseende.

Skatteforvaltningen træffer en række afgørelser og udøver faktisk forvaltningsvirksomhed, som forudsætter, at der forinden er foretaget et gyldigt registreringssyn. Skatteforvaltningen træffer afgørelse om køretøjets afgiftspligt og værdifastsætter nye og brugte køretøjer efter reglerne i registreringsafgiftsloven.

Afgørelsen om et køretøjs afgiftspligt er i de omhandlede sager baseret på oplysninger, som er indberettet i Køretøjsregisteret i forbindelse med, at køretøjet har gennemgået et registreringssyn. Det kan være oplysninger om et køretøjs vægt, indretning eller CO<sub>2</sub> udledning.

Inden et køretøj kan indregistreres i Køretøjsregisteret og tages i brug på færdselslovens område jf. køretøjsregistreringslovens § 2, skal registreringsafgiften for køretøjet jf. registreringsafgiftslovens § 1, være betalt.

Det er en betingelse for registrering af køretøjet, at der foreligger et gyldigt registreringsgrundlag, jf. registreringsbekendtgørelsens §§ 39-53. Det følger f.eks. af registreringsbekendtgørelsens § 47, stk. 2, at et køretøj, der skal godkendes efter bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer, skal registreres med denne godkendelse, før køretøjet kan tages i brug på færdselslovens område. Når et køretøj opfylder betingelserne for at blive registreret i Køretøjsregisteret, kan der udleveres nummerplader til køretøjet, og der vil blive påført ejer- og brugeroplysninger til køretøjet i Køretøjsregisteret. Køretøjets ejer vil 10-12 dage efter køretøjets registrering modtage en registreringsattest tilhørende køretøjet. Registreringsattesten er en medholdsafgørelse om køretøjets registrering, som blandt andet indeholder oplysninger om køretøjets tekniske oplysninger, der er indberettet ved et registreringssyn.

Når et køretøj indregistreres i Køretøjsregisteret, skal der

desuden betales løbende afgift i henhold til vægtafgiftsloven eller brændstofforbrugsafgiftsloven. Afgiften opgøres på baggrund af oplysninger om køretøjets vægt, Co<sub>2</sub> udledning eller brændstofforbrug, som er indberettet til Køretøjsregisteret i forbindelse med køretøjets registreringssyn. Skatteforvaltningen udsender på den baggrund halvårligt en opkrævning om betaling af løbende afgift for alle køretøjer, som er indregistreret i Køretøjsregisteret.

Der er således udøvet faktisk forvaltningsvirksomhed og truffet en række afgørelser på Skatteministeriets ressortområde, som lider af en retlig mangel, da de er truffet på baggrund af oplysninger fra et ugyldigt registreringssyn. Det medfører, at Skatteforvaltningen vil skulle genoptage sagerne med henblik på omgørelse. Skatteforvaltningen kan dog ikke inden loven forventede ikrafttrædelse nå at identificere de omhandlede køretøjer og træffe sådanne afgørelser.

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

Med lovforslaget foreslås, at der indsættes en hjemmel til at fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation for køretøjer, som ikke er omfattet af synslovens § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1. Bestemmelsen vil blive benyttet til at fastsætte regler om godkendelse ved registreringssyn af køretøjer, som ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

Det er således hensigten, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at genindføre hjemmel til at fastsætte regler i synsbekendtgørelsen om godkendelse ved registreringssyn af de pågældende køretøjer, som svarer til de regler, der var gældende før Færdselsstyrelsens nyudstedelse af synsbekendtgørelsen. Dette vil ske med en genudstedelse af bekendtgørelsen med hjemmel i den foreslåede bestemmelse. Der vil således ikke blive fastsat regler om national godkendelsesordning med hjemmel i den foreslåede bestemmelse, som har et andet indhold end før.

Det foreslås desuden, at de registreringssyn, der er gennemført siden bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020 trådte i kraft den 1. januar 2021, skal gælde i overensstemmelse med deres indhold fra det tidspunkt, hvor lovforslaget træder i kraft, jf. lovforslagets § 2. Dette vil indebære, at godkendelserne, der efter deres indhold er begunstigende, men som er udstedt i medfør af bestemmelser i en bekendtgørelse, som ikke havde hjemmel i lovgivningen, tillægges gyldighed i overensstemmelse med deres indhold. Herved sikres det, at køretøjsejerne ikke skal have registreringssynet og godkendt deres køretøj på ny efter vedtagelsen af den foreslåede § 1 e, hvilket ville have været bebyrdende for køretøjsejerne. Det foreslås desuden, at registreringer i Køretøjsregisteret af de omfattede køretøjer, der er foretaget i perioden fra 1. januar 2021 til lovens ikrafttræden, gælder i overensstemmelse med deres indhold fra lovens ikrafttræden. Eventuelle sanktioner eller bebyrdende afgørelser på Transportministeriets ressortområde som følge af den mang-

lende hjemmel til godkendelserne vil ikke kunne opretholdes. Der henvises til afsnit 2.1.1 om gældende ret.

Det foreslås endvidere, at hvis Skatteforvaltningen i øvrigt har truffet en afgørelse, eller udøvet faktisk forvaltningsvirksomhed, der forudsætter, at der for køretøjet på tidspunktet for afgørelsen eller den faktiske forvaltningsvirksomhed var gennemført et gyldigt registreringssyn, jf. stk. 3, skal køretøjerne omfattet heraf i skatte- og afgiftsmæssig henseende stilles som om, at registreringssynet var gyldigt. De af Skatteforvaltningen truffne afgørelser vil således i skatte- og afgiftsmæssig henseende få virkning efter deres indhold fra tidspunktet for denne lovs ikrafttræden.

Det vil medføre, at de afgørelser mv., som måtte være truffet på baggrund af et ikke-gyldigt registreringssyn, får retskraft fra lovens ikrafttræden i overensstemmelse med deres materielle indhold, herunder med de oplysninger, der er indberettet til Køretøjsregisteret, dvs. køretøjets registreringsdato mv. Det betyder også, at der ikke vil blive ændret på afgiftsbeløb, værdifastsættelser, opkrævning af løbende afgifter eller andet.

Det foreslåede omfatter både Skatteforvaltningens afgørelser og faktiske forvaltningsvirksomhed og motorankenævnenes og Landsskatterettens dispositioner vedr. de omfattede køretøjer.

Udgangspunktet er, at hvis Skatteforvaltningen har truffet en afgørelse, der forudsætter, at der foreligger et gyldigt registreringssyn, vil registreringssynets ugyldighed medføre, at der foreligger en retlig mangel i Skatteforvaltningens afgørelser, der vil medføre, at Skatteforvaltningens afgørelser skal genoptages med henblik på omgørelse. Baggrunden for i dette tilfælde at stille køretøjerne, som om det underliggende registreringssyn var gyldigt, er, at denne godkendelses ugyldighed er en utilsigtet konsekvens af ophævelsen af bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer.

Færdselsstyrelsen har den 15. november 2021 skrevet til synsvirksomhederne, at de skal indstille at gennemføre registreringssyn efter de uhjemlede regler indtil denne lov træder i kraft. Færdselsstyrelsen har i den forbindelse også sendt en pressemeddelelse ud herom.

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

Lovforslaget vurderes ikke at indebære økonomiske konsekvenser for det offentlige.

### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget medfører ikke væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

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 ikke har miljø- og naturmæssige konsekvenser.

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

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### *9. Hørte myndigheder og organisationer*

Henset til lovforslagets hastende karakter har det ikke været muligt at nå en offentlig høring forud for fremsættelse. Det er Transportministeriets vurdering, at dette er ubetænkeligt, eftersom formålet med lovforslaget er at genetablere den retstilstand, som har været gældende på området i mange år, og som i sin tid har været i offentlige høringer. Disse regler i synsbekendtgørelsen har på baggrund af en beklagelig fejl ikke længere fornødent hjemmelsmæssigt ophæng i synsloven. Det rettes der med hastelovforslaget op på, så den oprindelige retstilstand hurtigt muligt genetaberes. Der udstedes således ikke nationale godkendelsesregler, som ikke allerede har været gældende. Endelig sikres det med lovforslaget, at gennemførte registreringssyn i 2021 opretholdes i overensstemmelse med deres indhold fra lovforslagets ikrafttræden hurtigst muligt. Lovforslaget som fremsat sendes dog i offentlig høring i perioden fra onsdag den 17. november til fredag 19. november 2021, hvor offentligheden får lejlighed til at afgive høringssvar.

Lovforslaget sendes til følgende myndigheder og organisationer:

3F Fælles Fagligt Forbund, AMU Transport Danmark, 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), 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, 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, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM (Forenede Danske Motorejere), Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA), Foreningen af Danske Vognfabriker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen

Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring & Pension, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL - Kommunernes Landsforening, Kran Blok Erfa, Landbrug & Fødevarer, Maskinleverandørerne, MCTC Landsforeningen for motorcyklister, Miljøministeriet, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen (MIF), Motorhistorisk Samråd, NOAH-Trafik, PolioForeningen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEGES, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, SMVDanmark, Teknologisk Institut, Trafik-selskaberne i Danmark, Transport på DTU, Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Veteranknallertklubben AKTIV.

#### 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	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	Ingen	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ  X

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Til nr. 1

De fleste køretøjer i Danmark er i dag fremstillet i ubegrænsede serier og er EU-typegodkendte i henhold til typegodkendelsesforordningerne. For disse køretøjer udstedes godkendelsen af Færdselsstyrelsen eller en godkendende

myndighed i en anden medlemsstat, jf. synslovens §§ 1 a-1 c. Synslovens §§ 1 a- 1 c blev indført med lov nr. 1063 af 30. juni 2020.

En mindre andel af det samlede antal køretøjer består af køretøjer, som er individuelt opbygget, konstruktivt ændrede efter ibrugtagning eller importeret til Danmark uden en EU-typegodkendelse. Disse køretøjer er således ikke omfattet af synslovens §§ 1 a, stk. 1, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 1. Det er bl.a. nye motorcykler, nye traktorer, samt ibrugtagne og konstruktivt ændrede køretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Der er efter ikrafttrædelsen af lov nr. 1063 af 30. juni 2020 den 1. september 2020 ikke regler om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af synslovens §§ 1 a, stk. 1, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 1, i synsloven, herunder hjemmel til at fastsætte regler herom ved bekendtgørelse. Baggrunden herfor er, at det under behandlingen af lov nr. 1063 af 30. juni 2020 i Folketinget blev besluttet at tage reglerne herom ud af lovforslaget med henblik på, at der efter drøftelser med branchen skulle fremsættes et nyt forslag med en ny ordning for godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne.

For at sikre, at disse køretøjer kunne godkendes ved registreringssyn efter de hidtil gældende regler indtil den nye ordning var på plads, er der indsat en overgangsordning i § 2, stk. 2 i lov nr. 1063 af 30. juni 2020, hvorefter regler udstedt i medfør af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller erstattes af regler udstedt i medfør af denne lov. Overgangsordningens formål var således at sikre, at regler om godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af synslovens §§ 1 a, stk. 1, 1 b, stk. 1, og 1 c, stk. 1, ville forblive i kraft, indtil der var fastsat en ny godkendelsesordning for disse køretøjer. Formålet med overgangsordningen var således at sikre, at reglerne i synsbekendtgørelsen, hvorefter de pågældende køretøjer skulle godkendes af en synsvirksomhed ved et registreringssyn på baggrund af dokumentation for køretøjets overensstemmelse med de tekniske krav, jf. synsbekendtgørelsens §§ 21-23, kunne opretholdes, indtil der var indført en ny ordning for godkendelse af disse køretøjer. Ved et registreringssyn kontrolleres de sikkerhedsmæssige forhold, herunder om køretøjet lever op til det nuværende regelsæt på de tekniske områder, der umiddelbart kan kontrolleres ved visuel inspektion af køretøjet.

Den gældende synsbekendtgørelse blev udstedt den 23. november 2020 og trådte i kraft den 1. januar 2021, jf. bekendtgørelsens § 77, stk. 1. Bekendtgørelsen ophæver bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, jf. bekendtgørelsens § 77, stk. 2, som ifølge overgangsordningen i § 2, stk. 2, i lov nr. 1063 af 30. juni 2020, skulle finde anvendelse, indtil der i synsloven blev udstedt nye regler om godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Synslovens regler om godkendelse ved registreringssyn af køretøjer, der ikke er omfattet af synslovens § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, har derfor ikke hjemmel i synsloven. Det har den konsekvens, at der siden den 1. januar 2021 ikke har været regler om godkendelsespligt for disse typer af køretøjer. Det har desuden den konsekvens, at der er blevet gennemført registreringssyn på baggrund af regler i synsbekendtgørelsen, som ikke har hjemmel i synsloven, og disse godkendelser er derfor også uhjemlede.

Det foreslås i § 1 e, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, af

køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1.

Bestemmelsen vil blive benyttet til at fastsætte regler om godkendelse ved registreringssyn for køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Det er hensigten, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at genindføre ordningen med godkendelse ved registreringssyn af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, ved en genudstedelse af synsbekendtgørelsen. Det er således ikke hensigten, at den foreslåede bestemmelse skal anvendes til at indføre en ny ordning for godkendelse af de pågældende køretøjer, idet hjemlen alene skal anvendes til at genindføre den ordning med registreringssyn, som var gældende for de pågældende køretøjer før 1. januar 2021.

#### Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at lovforslaget, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Lovforslaget har til formål at få tilvejebragt hjemmel til at fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1. Konsekvensen af, at der ikke er regler herom, er, at køretøjerne ikke kan godkendes til at blive registreret i Køretøjsregisteret, som Motorstyrelsen administrerer, og disse køretøjer må derfor ikke anvendes på færdselslovens område. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen skal træde i kraft hurtigst muligt, således at der er hjemmel til at fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, med henblik på at der hurtigst muligt kan genetableres en ordning for godkendelse af køretøjer.

Det foreslås i *stk. 2*, at lovforslaget kan stadfæstes straks efter dets vedtagelse. Ifølge grundlovens § 42, stk. 7, kan et lovforslag, som kan undergives folkeafstemning, i særdeles påtrængende tilfælde stadfæstes straks efter dets vedtagelse, når forslaget indeholder bestemmelse herom. I den forbindelse bemærkes, at den manglende hjemmel til at fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, har konsekvenser for særligt de virksomheder og køretøjsejere, hvor registreringssynet er en forudsætning for, at de kan anvende deres køretøj. Det er således nødvendigt, at reglerne vedtages og stadfæstes hurtigst muligt med henblik på at sikre mindst mulige konsekvenser for virksomheder og køretøjsejere.

Det foreslås i *stk. 3*, at godkendelse på baggrund af registreringssyn foretaget i perioden fra den 1. januar 2021 til lovens ikrafttrædelse, af køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, i lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, gælder i overensstemmelse med deres indhold fra lovens ikrafttrædelse. Det samme gælder for registrering af de omfattede køretøjer i Køretøjsregistret.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at den gæl-

dende udgave af synsbekendtgørelsen, der blev udstedt den 23. november 2020 og trådte i kraft den 1. januar 2021, jf. bekendtgørelsens § 77, stk. 1, ophæver bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, jf. bekendtgørelsens § 77, stk. 2, som ifølge overgangsordningen i § 2, stk. 2, i lov nr. 1063 af 30. juni 2020, skulle finde anvendelse, indtil der i synsloven blev udstedt nye regler om godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Synslovens regler om godkendelse ved registreringssyn af køretøjer, der ikke er omfattet af synslovens § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, har derfor ikke hjemmel i synsloven. Det har den konsekvens, at der siden den 1. januar 2021 er blevet gennemført registreringssyn på baggrund af regler i synsbekendtgørelsen, som ikke har hjemmel i synsloven, og disse godkendelser er derfor også uhjemlede.

Hensigten med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at de registreringssyn for køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, og som er gennemført siden bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020 trådte i kraft den 1. januar 2021, gælder i overensstemmelse med deres indhold fra lovens ikrafttrædelse. Det er Transportministeriets vurdering, at de godkendelser ved registreringssyn af køretøjer, der ikke er omfattet af synslovens § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1, som er foretaget i perioden fra den 1. januar 2021, er begunstigende for køretøjerne, da registreringssyn er en forudsætning for, at det pågældende køretøj kan registreres i Køretøjsregistret.

Hensigten med den foreslåede bestemmelse er endvidere at sikre, at de registreringer i Køretøjsregistret foretaget i perioden fra den 1. januar 2021, som forudsætter, at der forinden er foretaget et gyldigt registreringssyn, gælder i overensstemmelse med deres indhold fra lovens ikrafttrædelse. Det er Skatteministeriets vurdering, at disse registreringer i Køretøjsregistret er af begunstigende karakter, da registrering i Køretøjsregistret er en forudsætning for, at et køretøj må benyttes på færdselslovens anvendelsesområde.

Udgangspunktet er, at hvis Skatteforvaltningen har truffet en afgørelse, der forudsætter, at der foreligger et gyldigt registreringssyn, vil registreringssynets ugyldighed medføre, at Skatteforvaltningens afgørelser har en retlig mangel, hvorfor Skatteforvaltningens afgørelser skal genoptages og omgøres. Skatteforvaltningen kan dog ikke inden lovens forventede ikrafttrædelse nå at identificere de omhandlede køretøjer og træffe sådanne afgørelser.

Det foreslås i *stk. 4*, at hvis Skatteforvaltningen har truffet

en afgørelse eller udøvet faktisk forvaltningsvirksomhed, der forudsætter, at der for køretøjet på tidspunktet for afgørelsen eller den faktiske forvaltningsvirksomhed var gennemført et gyldigt registreringssyn, jf. *stk. 3*, skal køretøjerne omfattet heraf i skatte- og afgiftsmæssig henseende stilles som om, at registreringssynet var gyldigt.

De af Skatteforvaltningen truffne afgørelser vil således få virkning efter deres indhold på tidspunktet for denne lovs ikrafttræden.

Særligt på Skatteforvaltningens område træffes der afgørelser, der er afhængige af, at der foreligger et gyldigt registreringssyn. Det gælder f.eks. faktisk forvaltningsvirksomhed og afgørelser om afgiftspligt i forhold til registreringsafgift, grøn ejerafgift, klagebehandling mv. Sådant faktisk forvaltningsvirksomhed og afgørelser træffes med udgangspunkt i oplysninger, som er indberettet til Køretøjsregisteret i en synsvirksomhed i forbindelse med gennemførelse af et registreringssyn. Det kan fx være oplysninger om et køretøjs vægt, indretning eller CO<sub>2</sub> udslip, som har afgørende betydning for beregning af afgiften for et køretøj.

Udgangspunktet er, at hvis Skatteforvaltningen har truffet en afgørelse, der forudsætter, at der foreligger et gyldigt registreringssyn, vil registreringssynets ugyldighed medføre, at Skatteforvaltningens afgørelser har en retlig mangel, hvorfor Skatteforvaltningens afgørelser skal genoptages og omgøres. Skatteforvaltningen kan dog ikke inden lovens forventede ikrafttrædelse nå at identificere de omhandlede køretøjer og træffe sådanne afgørelser.

Det foreslåede medfører, at de afgørelser mv., som måtte være truffet på baggrund af et ikke-gyldigt registreringssyn, får retskraft fra lovens ikrafttræden med deres materielle indhold, herunder med de oplysninger, der er indberettet til Køretøjsregisteret, dvs. køretøjets registreringsdato mv. Det betyder også, at der ikke vil ske genoptagelse af afgørelser vedrørende afgiftsbeløb, værdifastsættelser, opkrævning af løbende afgifter eller andet.

Det foreslåede omfatter både Skatteforvaltningens afgørelser og faktiske forvaltningsvirksomhed og motorankenævnenes og Landsskatterettens dispositioner vedr. de omfattede køretøjer.

Synsloven gælder ikke for Færøerne og Grønland og kan heller ikke senere sættes i kraft herfor, hvorfor denne ændringslov heller ikke vil gælde for Færøerne og Grønland.



**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 d. ---**

**1.** Efter § 1 d indsættes før overskriften før § 2:

»§ 1 e. Transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabrikantens ansvar og forpligtelser, vedrørende køretøjer, som ikke er omfattet af § 1 a, stk. 1, § 1 b, stk. 1, eller § 1 c, stk. 1.«