



20. november 2021

2021-3554

Høringsnotat

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne)

Transportministeriet hørte den 17. november 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne). Høringsfristen udløb den 19. november 2021. Det har grundet lovforslagets hastende karakter ikke været muligt at sende lovforslaget i høring inden fremsættelsen den 17. november 2021.

1. Følgende myndigheder, organisationer m.v. har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Autobranschen i Danmark, Bilbranchen i DI, Dansk Bilbrancheråd, De Danske Bilimportører, DTL Danske Vognmænd, Motorhistorisk Samråd og Tekniske Konsulenter for Vejtransport.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: ATAX, Forbrugerrådet Tænk, Motorcykel Forhandler Foreningen og TUR.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget: 3F Fælles Fagligt Forbund, AMU Transport Danmark, ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Autoconsult, AUTIG - Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark, AutoBranchen Danmark, AutoCamperRådet (ACR), Bilsynsbranchen, Brancheforeningen for Forretningsslimousiner, 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 Automobil Sports Union (DASU), Dansk Bilforhandler Union (DBFU), Dansk Camping Union (DCU), Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv,



Dansk Handicap Forbund, Dansk Kranforening (DKF), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk Moto Cross Union (DMCU), Dansk PersonTransport (DPT), Dansk Sidevogns Klub (DSK), Danske Cykelhandlere, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske MotorCyklister (DMC), Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, **DD**et Centrale Handicapråd, DFIM Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, DH - Danske Handicaporganisationer, DI - Dansk Industri, DI Transport, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, DSRA - Danish Street Rod Association, Elbilforeningen FDEL, FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM (Forenede Danske Motorejere), Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA), Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring & Pension, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL - Kommunernes Landsforening, Kran Blok Erfa, Landbrug & Fødevarer, Maskinleverandørerne, MCTC Landsforeningen for motorcyklister, Motorcykel Importør Foreningen (MIF), NOAH-Trafik, PolioForeningen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, Teknologisk Institut, SMVdanmark, Trafikselskaberne i Danmark, Transport på DTU og Veteranknallertklubben AKTIV.

4. Transportministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Preben Egelund. Høringssvaret behandles særskilt i afsnit 4 i dette notat.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringsvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

1. Lovforslagets indhold

Transportministeriet skal indledningsvis oplyse, at Autobrammen,



Bilbranchen i DI, Dansk Bilbrancheråd, De Danske Bilimportører, og DTL Danske Vognmænd har udtrykt opbakning til lovforslaget. Bilbranchen i DI og DTL Dansk Vognmænd har herudover ikke bemærkninger.

2. Konsekvenser for køretøjsjerne

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at selvom der med lovforslaget vil blive indført en automatisk godkendelse af de allerede registrerede køretøjer, så efterlader det en utryghed for borgerne og branchen, der er omfattet af problematikken. Dansk Bilbrancheråd bemærker, at det er utilstedeligt, at Transportministeriet først efter 11 måneder opdager fejlen hos Færdselsstyrelsen, som har ramt en stor køretøjsmængde.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enige i, at dette ikke burde være sket. Regeludstedende myndigheder bør altid kvalitetssikre udkast til nye regler, inden de udstedes. Ministeriet er enige i, at fejl som denne skaber en uhensigtsmæssig utryghed blandt de borgere og virksomheder, som påvirkes.

Transportministeriet skal for en ordens skyld bemærke, at det er helt sædvanligt, at styrelser har beføjelse til selv at udstede regler, herunder også på vegne af en minister. Dette gælder således også Færdselsstyrelsen, som såvel direkte efter synsloven som efter bekendtgørelse nr. 1520 af 13. december 2019 om Færdselsstyrelsen opgaver, beføjelser og klageadgang, selv udsteder regler på området for bl.a. syn og godkendelse af køretøjer.

Transportministeriet kan i den forbindelse oplyse, at Færdselsstyrelsen allerede nu har gennemført tiltag med henblik på at kvalitetssikre regelarbejdet. Endvidere har Transportministeriet på baggrund af denne sag anmodet styrelsen om at forelægge udkast til nye regler for departementet inden udstedelse. Det er forventningen, at fejl som denne ikke gentager sig.

Dansk Bilbrancheråd og påtaler, at der ikke er draget omsorg for en nødprocedure samt mulighed for erstatning for perioden fra den 15. november 2021 til lovforslagets vedtagelse og ikrafttræden, således at den professionelle branche fortsat i denne periode kan leve op til sine kontraktretlige forpligtelser.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i arbejdet med at finde en juridisk løsning, som kunne genoprette retstilstanden hurtigst muligt, har været lagt afgørende vægt på ikke at bebyrde borgerne og branchen unødigt.



Det er vurderingen, at køretøjsgodkendelser ved registrerings-syn i udgangspunktet er begunstigende forvaltningsakter, og at køretøjerne i 2021 er blevet gennemgået på sædvanlig vis, dvs. som om reglerne var gyldige. Det er på den baggrund også vurderingen, at de uhjemlede regler ikke i praksis har haft konsekvenser for færdselssikkerheden. Det bemærkes endvidere – som det også er beskrevet i lovforslagets bemærkninger, at der har været fokus på at få undersøgt, om der skulle være truffet bebyrdende afgørelser efter de uhjemlede regler.

Det er på den baggrund vurderingen, at en hastelov er den mindst bebyrdende løsning, som betyder, at der i en kort periode på forventet mindre end 14 dage ikke kan gennemføres registreringssyn for de omfattede køretøjer i synshallerne.

For så vidt angår spørgsmålet om erstatning skal ministeriet bemærke, at offentlige myndigheder også kan være erstatningsansvarlige for de myndighedsfejl, som de er ansvarlige for – forudsat at de almindelige erstatningsretlige betingelser er opfyldt, herunder f.eks. at der kan godtgøres et økonomisk tab. Man kan som køretøjssejer i den situation selvfølgelig rette henvendelse til Færdselsstyrelsen, som så vil forholde sig til den konkrete sag. I sidste ende må et sådant krav eventuelt indbringes for domstolene.

AutoBranchen i Danmark bemærker, at de håber, at forslaget ikke vil have en bagudvirkende effekt for deres medlemmer, som har synet køretøjer fra den 1. januar 2021 til og med den 15. november 2021.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det med lovforslaget er sikret, at det ikke har konsekvenser for de køretøjssejere, som har fået foretaget registreringssyn fra den 1. januar 2021 til og med den 15. november 2021. Med lovforslaget vil disse registreringssyn få virkning efter deres indhold, når lovforslaget træder i kraft, jf. lovforslagets § 2, stk. 3.

3. Køretøjer omfattet af lovforslaget

De Danske Bilimportører bemærker, at det er deres vurdering, at det kun er registreringssyn på køretøjer, der er konstruktivt ændret efter ibrugtagning eller importerede brugte køretøjer uden EU-typegodkendelse, der er påvirket af det manglende hjemmelsgrundlag, mens registreringssyn med henblik på national individuel godkendelse af nye to- og trehjulede køretøjer samt traktorer og påhængskøretøjer er hjemlet i synsloven. De Danske Bilimportører



forstår desuden de fremsendte høringsdokumenter således, at synshallernes hjemmel til at foretage registreringssyn ved en fejl bortfaldt som følge af, at § 1 e og § 1 f som fremsat i lovforslag L 151 blev fjernet på baggrund af betænkning afgivet af Transportudvalget den 8. juni 2020 (BTL 151), og derfor mangler i det vedtagne lovforslag.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at hjemmelsproblematikken ikke skyldes, at der ikke var hjemmel efter vedtagelsen af lov nr. 1063 af 30. juni 2020, som trådte i kraft den 1. september 2021. Det er korrekt, at synslovens § 1 e og § 1 f, blev taget ud lovforslaget, men der blev med loven samtidig vedtaget en overgangsordning, jf. § 2, stk. 2, i lov nr. 1063 af 30. juni 2020, som sikrede, at de gældende regler om godkendelse af køretøjerne, dvs. relevante regler herom i synbekendtgørelsen, fortsat skulle finde anvendelse indtil de blev ophævet eller erstattet af nye regler.

Idet Færdselsstyrelsen i efteråret 2020 foretog en sammenskrivning og udstedte synsbekendtgørelsen i sin helhed med ikrafttrædelse den 1. januar 2021, blev denne overgangsordning afbrudt, og dermed var der ikke hjemmel i synsloven til at fastsætte regler om national godkendelse køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Der er ikke nogen af de køretøjer, som var omfattet af den foreslåede § 1 f i L 151, som samtidig er omfattet af synslovens §§ 1 a-1 c.

Hele området for nationale køretøjsgodkendelser uden for rammerne af typegodkendelsesforordningerne blev taget ud af L 151, fordi der – som bekendt og med inddragelse af branchen – blev igangsat et arbejde med at fastsætte en ny national godkendelsesordning for disse køretøjer. Indtil en sådan ny ordning var fastslået var det hensigten, at køretøjerne fortsat skulle godkendes efter de hidtil gældende regler i synsbekendtgørelsen.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport bemærker, at synsloven grundet de mange ændringer er uoverskuelig, og at det på den baggrund er svært at læse ud fra loven, hvilke regler der gælder for de enkelte køretøjstyper, herunder om alle køretøjstyper nu er omfattet af loven. Tekniske Konsulenter for Vejtransport opfordrer Transportministeriet til at opliste alle køretøjstyper (både nye og brugte) med angivelse af, hvilke regler der gælder for godkendelse efter vedtagelse af lovforslaget, samt hvilke tekniske regler der er gældende for de enkelte køretøjstyper (Forordning (EU) 2018/858 eller Vejledning om syn af køretøjer). Motorhistorisk Samråd bemærker, at lovtæksten i hasteloven er for uklar, og at det ikke er



muligt at fastslå, hvorvidt historiske køretøjer er omfattet af lovforslaget. Desuden opfordrer Motorhistorisk samråd til, at historiske køretøjer undtages for alle krav om EU-typegodkendelse.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet anerkender, at reglerne kan virke uoverskuelige med de mange ændringer. Ministeret vil derfor arbejde på, at der bliver udstedt en ny lovebekendtgørelse, som sammenskriver synsloven med alle ændringer. Transportministeriet vil endvidere i samarbejde med Færdselsstyrelsen tage skridt til at sikre en brugervenlig oversigt over køretøjstyperne og de tekniske regler, der er gældende for de enkelte køretøjstyper.

Transportministeriet skal endeligt bemærke, at det med lovforslaget ikke er hensigten, at der skal fastsættes andre regler for godkendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelsesforordningerne. Relevante regler i synsbekendtgørelsen vil blive godkendt med samme indhold som gældende, før den 1. januar 2021.

4. Øvrige høringssvar

Preben Egelund bemærker, at lov om godkendelse og syn af køretøjer er uoverskuelig, som følge af de mange ændringer, der har været til loven og det derfor er svært at gennemskue, hvilke regler, der gælder for de enkelte køretøjstyper. Preben Egelund opfordrer derfor Transportministeriet til at gennemgå samtlige køretøjstyper og beskrive, hvorledes disse køretøjer vil kunne godkendes samt beskrive, hvilke tekniske regler der er gældende efter vedtagelse af lovforslaget.

Transportministeriet skal henvise til bemærkningerne til Tekniske Konsulenter for Vejtransport samt Motorhistorisk Samråds høringssvar ovenfor.