



## HØRINGSNOTAT

21. marts 2025

### Høringsnotat om forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer

#### Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer .....	1
1. Høringen .....	2
1.1. Høringsperiode .....	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v. ....	2
2. Høringsvarene .....	5
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget .....	5
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget .....	6
2.2.1. Ny godkendelsesordning for nye nationale individuelle køretøjer .....	6
2.2.2.1. Dokumentationskrav og godkendelsesattester .....	7
2.2.2.2. Vejledning af branchen .....	8
2.2.2.3. Krav til prøvningsinstanser .....	8
2.2.2.4. Overgangsregler .....	9
2.2.3. Betydningen af afskaffelse af kravet om teknisk ansvarlig .....	10
2.2.4. Forslag om at synsrapporter udstedt af øvrige medlemsstater kan anerkendes som et godkendt syn i Danmark .....	10
2.2.5. Udstyrskrav til nye synsvirksomhedskategorier .....	11
2.2.6. Definitioner .....	11
2.2.7. Gebyrer .....	12
2.2.8. Mulighed for salg af data med henblik på kommercielt brug .....	12
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet .....	13



## 1. Høringen

### 1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om lov om godkendelse og syn af køretøjer har i perioden fra den 20. december 2024 til den 26. januar 2025 (37 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 20. december 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 20. december 2024.

### 1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Høringspart, som er opført, er ikke medtaget.

Udover nedenstående er der kommet høringssvar fra AutoConsult, og Finans og Leasing.

Der er herudover ikke andre myndigheder, organisationer m.v., som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger
3F Fælles Fagligt Forbund			



AMU Transport Danmark (ATD)			
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport			
ATL - Transportens arbejdsgivere			
AUTIG - Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark			
AutoBranchen Danmark	X		X
Dansk Agroindustri			
Dansk Bilbrancheråd			
Dansk Bilforhandler Union (DBFU)			
Dansk Erhverv	X	X	
Dansk Maskinhandlerforening			
Dansk PersonTransport (DPT)			
Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E)			
Danske MotorCyklister (DMC)	X		X
Danske Speditører			
Danske Synsvirksomheder	X	X	



De Danske Bilimportører			
DI Bilbranchen	X	X	
DI - Dansk Industri			
DI Transport	X	X	
DTL - Danske Vognmænd	X	X	
DTL's arbejdsgiverforening			
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd			
FDM (Forenede Danske Motorejere)			
Forenede Danske Amerikanerbilklubber (FDA)			
Foreningen af Danske Vognfabrikker			
Foreningen af Vognimportører i Danmark			
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport			
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport	X	X	
Landbrug & Fødevarer			



MCTC Landsforeningen for motorcyklister			
Motorcykel Forhandler Foreningen			
Motorcykel Importør Foreningen (MIF)			
Motorhistorisk Samaråd			
SEGES			
SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark	X		X
SMVdanmark			
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)	X		X

## 2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

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 henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

### *2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget*

AutoConsult, DI Transport, DI Bilbranchen, DTL, Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd, Mobility Denmark og SKAD kvitterer positivt for, at der med lovforslaget fastsættes en permanent ordning for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, hvorefter det foreslås, at de omfattede køretøjer forsat skal godkendes i en synsvirksomhed, ligesom det kendes ved et registreringssyn i dag.

Dansk Erhverv, DTL og DI Transport er positive overfor forslaget om anerkendelse af periodiske syn foretaget i andre medlemsstater.

Dansk Erhverv og ITD støtter gennemskrivningen af gældende lov om godkendelse og syn af køretøjer, så loven er tidssvarende og i overensstemmelse med gældende EU-retsakter.

*Transportministeriet kvitterer for de indsendte høringssvar, og takker for den positive tilbagemelding.*

### *2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget*

#### *2.2.1. Ny godkendelsesordning for nye nationale individuelle køretøjer*

ITD bemærker, at det er en forudsætning, at godkendelsesordningen vil ligne nuværende gældende regler, og at der ikke opsættes krav, som besværliggør eller øger godkendelsesomkostningerne.

Mobility Denmark bemærker, at det i forbindelse med den foreslåede ordning for godkendelse af nye nationale individuelle køretøjer bør præciseres, hvem fremstiller af køretøjet vil være. De anfører, at det kan være en forhandler og/eller importør, men det vil typisk for køretøjer, der opbygges, være opbyggeren.

SKAD gør opmærksom på, at implementering af tunge regelsæt og godkendelsesprocesser ikke skal begrænse branchens muligheder. SKAD opfordrer Transportministeriet til at indgå dialog med nabolande som Tyskland, Sverige, Norge og England, som allerede i dag har etableret en godkendelsesordning for nationale køretøjer, da de mener, at dette positivt kan bidrage til, at skabe en større forståelse



for det tekniske område indenfor køretøjsproduktion i Danmark og ikke mindst styrke den danske opbyggerbranche.

*I forhold til Mobility Denmarks anmodning om en præcisering af, hvem fremstiller af køretøjet er, kan det oplyses, at fremstiller er den, der fremstiller køretøjet til i synsvirksomheden. Hvis ikke ansøgeren selv fremstiller køretøjet til syn, er det ansøgerens repræsentant. Den, der har opbygget køretøjet, vil i bekendtgørelsen blive betegnet som fabrikant.*

*For så vidt angår SKADs bemærkning om dialog med nabolande bemærkes, at såvel Transportministeriet som Færdselsstyrelsen vil have stor fokus på vejledning og dialog om de nye godkendelsesregler. Dette gælder både i forhold til branchen, ligesom best practice fra andre lande vil indgå i arbejdet.*

#### *2.2.2.1. Dokumentationskrav og godkendelsesattester*

AutoConsult bemærker, at det bør sikres, at niveauet af den krævede dokumentation bliver sikkerheds- og miljømæssigt tilfredsstillende, og at der kan sikres en ensartet håndhævelse af kravene. De vurderer, at opgaven som fremadrettet påtænkes at påhvile synsvirksomhederne, er væsentlig forskellig fra den nuværende ordning, hvor der i langt højere grad er fokus på at sikre de fysiske forhold, og i mindre grad er tale om dokumentkontrol.

DI Bilbranchen bemærker, at dokumentationskravene for godkendelsesattester ved godkendelse af nye nationale individuelle køretøjer skal holdes på et rimeligt niveau, og så tæt som muligt på de krav, der stilles til i dag, for at undgå unødvendige administrative byrder. Det bemærkes, at der bør etableres en effektiv og brugervenlig digital platform for indsendelse og behandling af godkendelsesattester, og at dokumentationskravet kun bør gælde for de tekniske ændringer, som er resultat af selve opbygningen.

DI Bilbranchen og Mobilty Denmark opfordrer til, at de påtænkte tekniske løsninger til registrering af dokumentationskravene medtager en teknisk mulighed for direkte upload i systemet af køretøjets 'COC-komplet'-dokument, 'COC inkomplet'-dokument og/eller anden af producentens tekniske dokumentation.

Mobility Denmark bemærker, at der er et ønske om et "push system", hvor godkendelsen sendes til importøren, når godkendelsesnummeret er tildelt. De opfordrer til, at Færdselsstyrelsen koordinerer deres system med IT-virksomheden DBI-IT, der driver de systemer, som deres medlemmer allerede bruger til bl.a. upload af



tekniske informationer om køretøjer i forbindelse med registrering. Mobility Denmark anmoder desuden om at få præciseret, hvad der gælder for ændringer på køretøjer, som allerede er indregistreret, og om der med det foreslåede lovforslag foretages ændringer hertil.

Mobility Denmark og SKAD bemærker, at der i dag er udfordringer med digital registrering af tekniske køretøjsdata i DMR, som ikke kan understøtte dette og opfordrer til, at der udarbejdet et nyt register herom.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med arbejdet med national, individuel godkendelse af nye motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil også arbejdes med vejledning og introduktion til de nye systemer og regler.*

*I forhold til bemærkningerne om den kommende IT-plattform til godkendelsesattester er synspunkterne taget til efterretning. Der arbejdes p.t. på udviklingen af platformen, som efter hensigten skal være klar ved årsskiftet 2025/26. Der arbejdes fortsat på en løsning, der så vidt muligt indrettes på en for branchen operationel måde, og som i forhold til de nuværende processer bliver så lidt byrdefuld som muligt. Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen vil inddrage relevante interessenter i udviklingen af IT-plattform frem mod årsskiftet 2025/26.*

*Det foretages med lovforslaget ikke ændringer til gældende regler for konstruktive ændringer af allerede indregistrerede køretøjer.*

#### *2.2.2.2. Vejledning af branchen*

DI Bilbranchen, Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd, Mobility Denmark og SKAD bemærker, at for sikre en effektiv implementering af den nye ordning om godkendelse af nye nationale individuelle køretøjer, bør der tilbydes omfattende vejledning og support til henholdsvis importører, forhandlere og – måske især – opbyggere. Dette kan inkludere workshops, informationsmøder og skriftlige vejledninger, der præcist beskriver de nye procedurer og krav.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med arbejdet med national, individuel godkendelse af nye motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil også arbejdes med vejledning og introduktion til de nye systemer og regler.*





### 2.2.2.3. Krav til prøvningsinstanser

AutoConsult bemærker, at der både for national typegodkendelse og individuel godkendelse kan udføres og benyttes afprøvning eller verifikation fra prøvningsinstanser på de områder, hvor egenkontrol fra fabrikantens eller opbyggerens side ikke findes hensigtsmæssigt. I forlængelse heraf bør der, for så vidt angår de tekniske områder, der skal dokumenteres, også fokuseres på en differentiering af, om der er tale om en anerkendt fabrikant/opbygger, herunder med og uden anerkendt kvalitetsledelsessystem og ”CoP” (conformity of production), eller om det er en privat/menigmand, som ansøger om godkendelse. AutoConsult bemærker endvidere, at prøvningsinstanser ikke er nævnt i kapitel 7 om kommunikation og offentliggørelse og spørger derfor, om det påtænkes, at prøvningsinstanser ikke skal have en rolle i de foreslåede godkendelsesregler.

SKAD bemærker, at der i dag er udfordringer med de krav, der stilles ved afprøvning af køretøjer og udførelse af dokumentation ved opbygninger og ombygninger af køretøjer. De anfører, at der stilles for høje krav til prøvningsinstanser og tekniske tjenester, og foreslår, at man fastsætter regler om mulighed for at blive godkendt til et smalt område indenfor specielle tekniske installationer.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der med lovforslaget ikke er tiltænkt nogen ændring i retstilstanden i forhold til mulighederne for at dokumentere opfyldelse af de tekniske krav ved godkendelse af køretøjet i en synsvirksomhed. Dokumentationsniveauet for efterlevelse af EU-krav eller nationale alternative krav i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse skal dokumenteres på samme måde, som er gældende for et registreringssyn i dag. Dette dokumentationskrav for efterlevelse findes i Vejledning om syn af køretøjer. Reglerne om tekniske tjenester og prøvningsinstanser har ikke været i fokus i det lovforberedende arbejde i denne omgang, hvor det derimod primært har handlet om at få fastlagt en ny retlig og processuel ramme for godkendelse af nye nationale individuelle køretøjer. Transportministeriet og Færdselsstyrelsen har dog taget synspunkterne til efterretning. De vil indgå i det videre arbejde på området med at optimere regelsættet for køretøjsopbyggerne i Danmark.*

### 2.2.2.4. Overgangsregler

DI Bilbranchen og DTL-Danske Vognmænd bemærker, at der skal fastsættes klare regler om overgangen fra de nuværende over-



gangsregler for national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer og frem mod en permanent ordning. Dette inkluderer en detaljeret tidsplan for implementeringen af de nye regler og en tydelig kommunikation af, hvad der forventes af importører, forhandlere og opbyggere i overgangsperioden.

DTL-Danske Vognmænd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd bemærker, at lovgivningen ikke skal træde i kraft, før end der foreligger et gennemprøvet og sikkert IT-system, hvilket myndighederne på både ministerielt og styrelsesniveau opfordres til at prioritere fremfor hastigheden af implementeringsprocessen.

Mobility Denmark bemærker, at der kan være behov for en overgangsperiode på op til 1 år (til 1 juli 2026) grundet hensyn til deres egen udvikling og tilpasning af nye systemer, eller et halvt år til egen udvikling af systemer regnet fra den dato, hvor Færdselsstyrelsens systemer er fuld køreklare.

*Transportministeriet noterer sig bemærkningerne og skal hertil bemærke, at der i det videre arbejde med national, individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil også arbejdes med vejledning og introduktion til de nye systemer og regler. Herudover bemærkes, at det fremgår af lovudkastets § 38, stk. 4, at transportministeren bemyndiges til ved bekendtgørelse at fastsætte overgangsordninger for bl.a. dette område. Denne løsning er valgt netop for at sikre et fleksibelt instrument til at få indrettet relevante og operationelle overgangsordninger for branchen. Ministeriet og Færdselsstyrelsen er opmærksomme på, at produktionsforløbet af opbyggede køretøjer kan strække sig over længere tid fra bestilling til levering, ligesom der skal være tid til oplæring i nye IT-systemer. Der vil taget højde for disse og andre forhold ved tilrettelæggelsen af overgangsordninger.*

### *2.2.3. Betydningen af afskaffelse af kravet om teknisk ansvarlig*

Danske Synsvirksomheder er positive overfor, at kravet om afskaffelse en teknisk ansvarlig person i synsvirksomhederne. De bemærker, at det bør fremgå klart, hvilket ansvar synsmedarbejderen har i synsvirksomheden.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, de opgaver, som den teknisk ansvarlige har varetaget indtil nu, stadig vil skulle varetages i synsvirksomheden, men det vil være op til den enkelte synsvirksomhed selv at organisere, hvordan opgaverne løftes. En synsvirksomhed kan vælge – men vil ikke være forpligtet til – at*



*beholde en medarbejder som teknisk ansvarlig, eller fordele ansvaret ud på andre synsmedarbejdere. Færdselsstyrelsen vil herefter føre tilsyn med, at opgaverne løftes – ikke med, hvem der gør det.*

#### *2.2.4. Forslag om at synsrapporter udstedt af øvrige medlemsstater kan anerkendes som et godkendt syn i Danmark*

DTL-Danske Vognmænd og ITD opfordrer til, at ordningen også kommer til at gælde for tunge motorkøretøjer, så eksempelvis lastvogne med kraner og lignende materiel, ikke behøver at anvende kostbar tid på at returnere til Danmark for at få foretaget et almindeligt periodesyn.

*Transportministeriet kan oplyse, at den foreslåede bemyndigelse i lovudkastets § 33, stk. 2, i første omgang vil blive udmøntet sådan, at periodiske syn af dansk indregistrerede påhængskøretøjer i andre medlemsstater kan anerkendes som et godkendt syn i Danmark. På baggrund af de erfaringer, som den tiltænkte udmøntning i første omgang vil medføre, vil det løbende blive overvejet, om en ordning med godkendelse af udenlandske syn kan udvides til at omfatte flere køretøjstyper.*

#### *2.2.5. Udstyrskrav til nye synsvirksomhedskategorier*

Danske synsvirksomheder bemærker, at de ønsker en klar formulering af udstyrskravet til de enkelte synskategorier, da det tidligere har været svært at navigere i.

*Transportministeriet skal bemærke, at udstyrskrav i forhold til de enkelte synskategorier vil blive reguleret ved en bekendtgørelse, som udstedes efter det ny lovudkast, hvis Folketinget vedtager det. Dette arbejde vil efter vurderingen komme til at løbe over en længere tidsperiode, idet samtlige nuværende synstilladelser i forhold til at overgå til en ny kategorisering vil indgå i arbejdet. Det er hensigten, at dette bekendtgørelsesarbejde skal gennemføres i tæt dialog mellem myndigheder og branche, ligesom der vil blive tilrettelagt fornøden vejlednings- og informationsindsats om nye synsvirksomhedskategorier og udstyrskrav, når et ikrafttrædelsestidspunkt nærmer sig.*

#### *2.2.6. Definitioner*

AutoConsult bemærker til den foreslåede § 1, nr. 1 og 2, at der bør være skærpet fokus på brugen af begrebet ”motorkøretøjer”, da det



i nogle tilfælde indgår som en del af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2018/858, og i andre tilfælde dækker over den nationale definition fra færdselsloven eller anvendelsesområdet for direktiv 2014/45/EU (perodesynsdirektivet). De bemærker konkret, at to- og trehjulede køretøjer, quadricykler og traktorer også er motorkøretøjer.

AutoConsult bemærker endvidere, at der bør fastsættes en entydig definition af begrebet erhvervskøretøjer.

AutoConsult bemærker endeligt til den foreslåede § 2, nr. 2, at almindeligvis skelnes der ret hårdt mellem en teknisk kontrol (foretaget af en synsvirksomhed eller tilsvarende) og en godkendelse (myndighedsudstedt), hvorfor der – når der henvises til national individuel godkendelse – bør stå ”Godkendelse på baggrund af en teknisk kontrol af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der ikke er EU-typegodkendte.”.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at den foreslåede § 1, nr. 1 og 2, følger definitionerne i de forordninger, som gælder herfor.*

*Begrebet erhvervskøretøjer i lovforslaget skal forstås i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF.*

*Transportministeriet er enig i bemærkningen omkring den foreslåede § 2, nr. 2, og har tilrettet bestemmelsen herefter. Det bemærkes, at denne justering af ordlyden ikke fører til indholdsmæssige ændringer af det retlige indhold af den foreslåede bestemmelse.*

#### *2.2.7. Gebyrer*

DI Bilbranchen bemærker, at det er afgørende, at gebyrerne holdes på et rimeligt niveau, for ikke at belaste erhvervslivet unødigt. De foreslår en løbende evaluering á minimum én årlig gennemgang af gebyrstrukturen for at sikre, at den afspejler de faktiske omkostninger for de pågældende myndigheder.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at gebyr fastsat efter den foreslåede bestemmelse vil være omkostningsdækkende i overensstemmelse med kravene i Finansministeriets budgetvej-*



*ledning. Det betyder, at gebyrstørrelsen skal svare til Færdselsstyrelsen udgifter forbundet med deres administration af området, samt at gebyret evalueres i overensstemmelse med budgetvejledningen.*

*2.2.8. Mulighed for salg af data med henblik på kommercielt brug.*

Mobility Denmark bemærker, at data, der stammer fra bilfabrikanterne og bilimportørerne, allerede gøres tilgængelige på kommercielle vilkår via DBI-IT. Derfor opfordres Transportministeriet til at overveje i hvilket omfang, at Færdselsstyrelsen kan og bør kunne sælge data med henblik på kommercielt brug.

*Transportministeriet har noteret sig bemærkningen og kan oplyse at bestemmelsen er en videreførelse af en tilsvarende gældende bestemmelse i synsloven, jf. § 12 a. Det er ikke med lovforslaget hensigten, at retsstillingen skal ændres.*

### **3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet**

De indkomne høringssvar til det udkast til lovforslag, der har været i høring, har ikke medført indholdsmæssige ændringer til det fremsatte lovforslag. Det fremsatte lovforslag indeholder en indholdsmæssige ændring, som er foretaget på Transportministeriets egen foranledning:

- § 17 er ændret så den i stedet viderefører gældende retstilling, hvorefter Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler om, at synsvirksomhederne helt eller delvist kan blive omfattet af forvaltningsloven, offentlighedsloven, samt – som noget nyt – miljøoplysningsloven.

Herudover er der alene foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter. Det bemærkes hertil, at der er indsat et nyt afsnit 2.1 i de almindelige bemærkninger, som beskriver baggrunden for udstedelse af en ny hovedlov om godkendelse og syn af køretøjer. Dette ændrer ikke på lovforslagets materielle indhold.