



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

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer¹⁾

(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, ændres »858/2018« til: »2018/858«.

2. 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, 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. 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, at Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning herom.«

4. 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.

5. 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 kan fastsætte 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.«

6. Efter § 12 e indsættes før overskriften før § 13:

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

7. § 13, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. 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.«

8. § 15 affattes således:

»§ 15. 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, 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, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykkerskrivelser.«

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, EU-Tidende 2014, L 127, side 51.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Vejsidesyn af motorcykler
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Periodesyndirektivet
 - 2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Øvrige ændringer i synsloven
 - 2.2.1. Nummerpladeinddragelse
 - 2.2.1.1. Gældende ret
 - 2.2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.2. Berostillelse af køretøjsgodkendelse ved konstatering af utilstrækkeligt synsgrundlag
 - 2.2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2.1.1. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.3. Offentliggørelse af synsdata
 - 2.2.3.1. Gældende ret
 - 2.2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.4. Godkendelse af komponenter, systemer og separate tekniske enheder
 - 2.2.4.1. Gældende ret
 - 2.2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2.5. Synsgebyret
 - 2.2.5.1. Gældende ret
 - 2.2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
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

Lovforslaget har som det første til formål 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 og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (herefter periodesyndirektivet), at der senest den 1. januar 2022 skal indføres regler for periodisk syn af motorcykler eller effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger. Med lovforslaget foreslås det, at undtagelsesbestemmelsen i direktivet, udnyttes ved at indføre effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger 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 justeringer i lov om godkendelse og syn af køretøjer jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 (herefter 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

2.1. Vejsidesyn af motorcykler

2.1.1. Gældende ret

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

se og syn af køretøjer (herefter synsbekendtgørelsen), hvilke køretøjer der er synspligtige. Motorcykler, der udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel, bliver således indkaldt til periodisk syn første gang 2 år efter første registrering og derefter med 2 års mellemrum jf. synsbekendtgørelsens § 56, stk. 2, nr. 1. 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. § 20, stk. 4, 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. § 20, stk. 4, 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 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 færdselslovens i § 118, stk. 8, indført, hvorefter det ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af færdselslovens § 38, stk. 1, og 67, stk. 2 og 4, skal indgå som en særligt skærpene 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. 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, rustdannelser eller tæring. Endvidere vil montering af uoriginal lyddæmper med ringere støjdæmpning 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.

2.1.2. 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. 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 som udgangspunkt omfattet af direktivets krav til periodesyn fra den 1. januar 2022. Det følger af direktivets artikel 5, stk. 2, at medlemsstaterne selv fastsætter passende intervaller for, hvornår de nævnte køretøjsklasser skal være genstand for en teknisk kontrol.

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.

2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Transportministeriet har vurderet, hvorvidt der bør fastsættes regler om periodesyn af motorcykler, eller om der bør fastsættes nogle effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger. Ulykkesstatistikker viser, at motorcyklister i højere grad kommer alvorligt til skade eller dræbt end andre trafikantgrupper. Data peger dog ikke på, at det er den

tekniske stand som er en væsentlig faktor i de undersøgte ulykker, men derimod den - set i forhold til f.eks. biler - dårligere beskyttelse en motorcykel yder føreren, samt den høje fart på lande- og motorveje, hvor motorcykler ofte færdes. Hertil kommer, at motorcykler i Danmark oftest anvendes som en fritidsinteresse frem for et primært transportmiddel, og at motorcyklerne på den baggrund generelt er godt vedligeholdt. Motorcykler bliver som nævnt allerede synet i visse sammenhænge. Færdselsstyrelsen har derfor statistik tilgængelig, der tegner et billede af fejlprocenter, kategorier af fejl og omsynsprocenter. Det kan overordnet set anføres, at fejlprocenterne stiger med motorcyklens alder, men det bemærkes, at fejlprocenterne ikke er lige så høje som for personbiler. Det kan konstateres, at en stor del af de motorcykler, der skal til omsyn, sker som følge af de vejsidekontroller, som politiet foretager, hvor de efterfølgende indkalder motorcyklen til syn. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at der kan være en særlig færdselssikkerhedsmæssig gevinst ved at kontrollere motorcyklerne på vejen frem for generelle indkaldelser til syn. Transportministeriet bemærker desuden, at der er et problem med ulovlig støj fra motorcykler, 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 før et syn og påføre køretøjet igen efter et syn. Krav om planlagte periodiske syn vurderes således ikke at være det mest effektive håndhævelsesredskab i forhold til at kontrollere støjkrav.

Det er samlet set Transportministeriets vurdering, at periodesyndirektivet formål om at forbedre trafikikkerheden samt udfordringen med motorcyklers støjniveau opfyldes ved at indføre effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger til et periodesyndskrav 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 for motorcyklejerne end at indføre et egentligt periodesynd.

Det foreslås på den baggrund, at undtagelsesbestemmelsen i periodesyndirektivets artikel 2, stk. 2, udnyttes til at indføre effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger til et periodesyndskrav for motorcykler i form af vejsidesyn af motorcykler. Det er som nævnt Transportministeriets opfattelse, at der bør fastsættes regler, som understøtter håndteringen af udfordringer med motorcyklers støjniveau. Færdselsstyrelsen vil derfor ved de foreslåede vejsidekontroller kontrollere 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 motorcykler med slagvolumen under 125 cm³, samt 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. Kontrolterne 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. Der 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 syn, som gennemføres på selve kontrolstedet på vejnettet, hvor der foretages en vurdering af motorcyklens tekniske stand, herunder om motorcyklen opfylder støjkrav. Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med deres kontrol af støjkrav have fokus på, at de rette fysiske rammer er tilstede for at kontrollere støjen korrekt. Hvis Færdselsstyrelsen f.eks. er i tvivl om, hvorvidt motorcyklen overtræder støjkrav ved synet ved vejsiden, vil motorcyklen kunne bringes hen til en egnet måleplads for at foretage en støjmåling.

Der vil blive fastsat regler om sanktioner for manglende overholdelse af Færdselsstyrelsens anvisninger, jf. den foreslåede ændring til synslovens § 13, stk. 3. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 7. Sanktionen for manglende overholdelse af fastsatte støjkrav vil følge færdselslovens § 118, stk. 8, for overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2 og 4.

2.2. Øvrige ændringer i synsloven

2.2.1. Nummerpladeinddragelse

2.2.1.1. Gældende ret

Politiet kan i medfør af synslovens § 3, stk. 2, inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet efter indkaldelsen ikke fremstilles eller godkendes ved syn eller omsyn. Politiets beføjelse til at inddrage et køretøjs nummerplader for manglende syn efter overskridelse af synsfristen gælder, 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. synslovens § 2, stk. 2.

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 over-

skridelse 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.

2.2.1.2. 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 gennemsigthed for køretøjs-ejeren, 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.

Politiets 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.

2.2.2. Berostillelse af køretøjsgodkendelse ved konstatering af utilstrækkeligt synsgrundlag

2.2.2.1. 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 bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om virksomheder, der foretager syn af køretøjer

(herefter synsvirksomhedsbekendtgørelsen), 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, som 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, hvis der efter godkendelsens foretagelse konstateres, at godkendelsesgrundlaget ikke har været i orden, jf. synsbekendtgørelsens § 54.

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 tiltrækkeligt 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.

2.2.2.2. 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 ude hos virksomheden. Det betyder, at der ikke er blevet leveret fyldestgørende dokumentation for, at køretøjet overholder de krav, der stilles, før at køretøjet kan godkendes til at køre på vejnettet. Det kan f.eks. være, at der ved registrering af et ikke-typegodkendelsespligtigt køretøj ikke er blevet udfyldt en dataerklæring. Ved udfyldelse af dataerklæringen erklæres, at det aktuelle køretøj opfylder en række bestemmelser, som det ikke er muligt at efterprøve med synsvirksomhedens normale udstyr, f.eks. at bilen opfylder kravene til crashtest, luftforurening, angivelse af brændstofforbrug, CO₂ udslip og sikkerhedsseleforankringer. 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. Det betyder, at selvom Færdselsstyrelsen har inddraget godkendelsen efter synsbekendtgørelsens § 54, kan køretøjsejere få sit køretøj godkendt i en anden synsvirksomhed eller få omregistreret køretøjet, selvom godkendelsesgrundlaget er mangelfuldt. Køretøjsejeren kan således blot sælge køretøjet til en køber, der er uvidende om, at godkendelsesgrundlaget er utilstrækkeligt. Færdselsstyrelsen kan desuden ikke sikre sig, at køretøjet ikke på ny bliver registreret 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, eller ved et praktisk tilsyn i en synsvirksomhed, hvor godkendelsesgrundlag for tidligere synede køretøjer kontrolleres, konstaterer, at godkendelsesgrundlag 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 et endnu ikke registreret køretøj uberettiget er godkendt ved syn, kan styrelsen foretage den systemmæssige blokering af køretøjet, hvorefter køretøjet ikke kan registreres og tages i brug, før køretøjet er godkendt ved et nyt syn på baggrund af et korrekt godkendelsesgrundlag. I de tilfælde hvor Færdselsstyrelsen først efter synsgodkendelse og registrering af et køretøj, konstaterer, at godkendelsesgrundlaget var utilstrækkeligt på et køretøj, vil blokeringen betyde, at køretøjets registreringsforhold ikke kan ændres. Køretøjet vil dog i sidstnævnte tilfælde fortsat kunne færdes på vejnettet, indtil køretøjet fremstilles til et nyt syn med tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag. Færdselsstyrelsen vil i de tilfælde, hvor styrelsen træffer afgørelse om at inddrage godkendelsen efter synsbekendtgørelsens § 54 på baggrund af utilstrækkeligt godkendelsesgrundlag også kunne blokere køretøjet systemmæssigt, således at registreringsforholdene ikke kan ændres. Køretøjet må i disse tilfælde heller ikke anvendes på vejnettet. I ovenstående tilfælde vil blokeringen blive fjernet, når styrelsen modtager oplysning om, at det rette synsgrundlag er forelagt for en synsvirksomhed i forbindelse med et nyt syn af køretøjet.

2.2.3. Offentliggørelse af synsdata

2.2.3.1. 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. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 10, stk. 1, 2 pkt.

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 rapport's 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 en enkeltmandsvirksomhed. Hvis køretøjet ejes af et selskab, der ikke er en enkeltmandsvirksomhed, 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 nød-

vendigt 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 behandling af personoplysninger og kan ikke fraviges.

2.2.3.2. 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 synslovens § 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. Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at behandlingen af køretøjets stelnummer og registreringsnummer, som kan være almindelige personoplysninger og personhenførbare, er lovlig, da behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, jf. forordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

Der vil ved bekendtgørelse blive fastsat regler om, at offentliggørelse af synsdata vil ske på 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) Kilometertællerens 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.

2.2.4. Godkendelse af komponenter, systemer og separate tekniske enheder

2.2.4.1. 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 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.

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.

2.2.4.2. 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 om-

kostningstungt 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.

2.2.5. Synsgebyret

2.2.5.1. Gældende ret

Med liberaliseringen af markedet vedrørende syn og omsyn i 2004, blev der indført en ordning med brugerfinansiering af de administrative statslige udgifter til tilsyn med synsvirksomheder, indkaldelse af køretøjer til syn mv., jf. lov nr. 473 af 9. juni 2004. Syn og omsyn blev herefter tillagt et gebyr svarende til de statslige administrative udgifter. Det fremgår af forarbejderne til loven, at omkostningerne indeholder direkte udgifter til tilsyn, den forholdsmæssige andel af Færdselsstyrelsens fælles administrative udgifter samt afskrivning og forrentning af initialomkostningerne, jf. Folketingstidende 2003-04, tillæg A, spalte 6964. Det fremgår endvidere, at syns- og omsynsvirksomhederne skal betale et omkostnings- og formålsbestemt gebyr, der skal dække udgifterne til tilsyn på markedet, udarbejdelse af uddannelsesplaner, vejledning til virksomheder, udsendelse af indkaldelser til syn samt behandling af klager over syns- og omsynsvirksomheder. Det fremgik af ordlyden af synslovens § 15, stk. 1, at tilladelsesindehaverne skal betale gebyr pr. syn eller omsyn til staten, og i § 15, stk. 2, blev der indført en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter Færdselsstyrelsen fastsætter regler om gebyrets størrelse, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser.

I 2012 blev synsloven ændret således, at gebyrtaksten blev fastsat direkte i synslovens § 15, stk. 1, jf. lov nr. 608 af 18. juni 2012. Derudover blev der indsat en bestemmelse i synslovens § 15, stk. 3, vedrørende de udgifter, som synsgebyret skal dække, således at anvendelsesområdet og formålet med gebyret er blevet fastsat i loven fremfor at fremgå af bemærkningerne til loven. Der blev med § 15, stk. 3, desuden indsat lovhjemmel til at anvende synsgebyret til syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer. Med indførelsen af § 15, stk. 3, blev anvendelsesområdet for gebyret ifølge forarbejderne gjort bredere. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget at Trafikstyrelsen, nu Færdselsstyrelsen, fremover kunne anvende gebyrprovenuet bredt inden for styrelsens

syns- og omsynsaktiviteter, hvilket f.eks. indebærer, at syn ved vejsiden og på firmaadresser kan finansieres hermed i højere grad, end det i dag er tilfældet, jf. Folketingstidende 2011-12, A, L 112 som fremsat, side 6.

Ved en ændring af synsloven i 2019 blev gebyrbestemmelsen ændret således, at der blev indført opkrævning af gebyr for toldsyn i forbindelse med import og forud for eksport, jf. lov nr. 1437 af 17. december 2019. Der blev i den forbindelse foretaget en justering i § 15, stk. 3, således, at gebyret også kunne anvendes til Trafikstyrelsens, nu Færdselsstyrelsens, toldsynsaktiviteter.

Det følger således af synslovens § 15, stk. 1, at tilladelsesindehaverne skal betale et gebyr på 19 kr. pr. syn, omsyn eller toldsyn 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 toldsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden og af erhvervskøretøjer, der befinder sig på et areal, som køretøjsbruger, køretøjssejer 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. Færdselsstyrelsens tilsyn har til formål at sikre, at syn, omsyn og toldsyn foretages korrekt således, at de synede køretøjer opfylder gældende bestemmelser. Tilsynet foretages dels på baggrund af indberetninger fra synsvirksomhederne, dels som stikprøvekontrol. 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.

2.2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Synsgebyret er siden indførelsen i 2004 blevet anvendt til Trafikstyrelsens, nu Færdselsstyrelsens, udgifter på syns-, omsyns- og toldsynsområdet, herunder til kontrolforanstaltninger, som efter Transportministeriets vurdering har en naturlig tilknytning til syn, omsyn og toldsyn, jf. Højesterets dom af 29. juni 1993, optrykt i Ugeskrift for Retsvæsen, 1993, side 757 ff. (»Gebyrdommen«).

Taksten for synsgebyret er i dag fastsat direkte i synslovens § 15, stk. 1. Det betyder, at det kræver en lovændring at justere gebyrtaksten. Det fremgår af svaret til TRU spørgsmål nr. 15 til lovforslag nr. 112 af 14. marts 2012, hvorved den nuværende takst i loven blev indført, at taksten for synsgebyret over en 4-årig periode skal svare til omkostningerne.

Der er i overensstemmelse med loven blevet opkrævet et gebyr, som fastsat i synslovens § 15, men der er ikke taget skridt til at sikre, at indtægter og udgifter balancerer, hvorved der er blevet genereret et overskud. Forudsætningerne i svaret på TRU spørgsmål nr. 15 til lovforslag nr. 112 af 14. marts 2012 er således ikke blevet overholdt.

Det er Transportministeriets opfattelse uhensigtsmæssigt, at en ændring af taksten for synsgebyret, der som nævnt skal fastsættes på en sådan måde, at der er balance mellem indtægter og omkostninger, skal ske ved lov. For at sikre en mere smidig adgang til at regulere taksten for synsgebyret foreslår Transportministeriet derfor, 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.

Der vil ved bekendtgørelse blive fastsat regler om størrelsen på det gebyr, som tilladelsesindehaverne skal betale til staten pr. syn, omsyn eller toldsyn. Det forventes, at gebyrtaksten vil blive genberegnet og fastsat således, at det overskud, der er oppebåret gennem den nuværende administration af ordningen, nedbringes over en 4-årig periode. Det betyder i praksis, at gebyrsatsen sættes ned, hvormed der de facto i en periode opkræves mindre i gebyr fra synsvirksomhederne, således at der på indtægtssiden indregnes en andel af det kumulerede overskud, hvorefter den efterfølgende opkrævning resulterer i at overskuddet mindskes, som vil medføre at indtægter og udgifter efter perioden er i balance. Det vil fremadrettet løbende blive vurderet, om der er balance mellem indtægter og udgifter i ordningen i overensstemmelse med Budgetvejledningen.

De gebyrer der opkræves vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med styrelsens tilsyn på markedet, udarbejdelse af uddannelsesplaner, vejledning til virksomheder, udsendelse af indkaldelser til syn samt behandling af klager over syns-, toldsyns- og omsynsvirksomheder. Derudover kan gebyret anvendes til kontrolforanstaltninger, herunder vejsidesyn og andre målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed, f.eks. gennem en øget indsats af syn ved vejsiden.

Bekendtgørelsen vil tillige indeholde regler om gebyrets betaling og opkrævning samt regler om betaling af rykkerkrivelser, hvilket vil være en videreførelse af de gældende regler.

Transportministeriet foreslår endvidere, at synsgebyret som fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 15 kan anvendes til at dække Færdselsstyrelsens udgifter til vejsidesyn af motorcykler. Ved de foreslåede vejsidekontroller af motorcykler kontrollerer Færdselsstyrelsen

motorcyklens tekniske stand som alternativ til indførelse af periodesyn af motorcykler. Der er således tale om en kontrolforanstaltning, der har en naturlig tilknytning til syn, omsyn og toldsyn, og det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at synsgebyret kan anvendes til at dække Færdselsstyrelsens udgifter til syn ved vejsiden af motorcykler. Transportministeriet skal hertil bemærke, at selvom der ikke er fastsat regler om periodisk syn af motorcykler, er der regler om syn af motorcykler i visse situationer, hvor der betales synsgebyr til Færdselsstyrelsen. Det er bl.a. tilfældet efter synsbekendtgørelsens § 22, stk. 4 og § 56, stk. 2, nr. 1. Der henvises til lovforslagets afsnit 2.1.1. Transportministeriet bemærker desuden, at motorcyklen vil kunne blive indkaldt til et efterfølgende syn som resultat af vejsidekontrollen, hvorefter der også vil blive indbetalt gebyr. Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at vejsidekontroller af motorcykler kan finansieres herigennem.

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 synsgebyret, som med lovforslaget foreslås fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i 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 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 bestemmelser, der implementerer dele af periodesyndirektivet. Periodesyndirektivet indfører mindstekrav til en ordning for periodisk teknisk kontrol af køretøjer, der anvendes på offentlig vej, jf. direktivets artikel 1.

Periodesyndirektivet 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 trafikikkerhedsforanstaltninger for to- eller trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafikikkerhedsstatistikker 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 28. september 2021 til den 1. oktober 2021 været sendt i høring hos 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 Erfar, Landbrug & Fødevarer, Maskinleverandørerne, MCTC Landsforeningen for motorcyklister, Mortorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen (MIF), Motorhistorisk Samråd, NOAH-Trafik, PolioForeningen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEGES, Sikkerhedsstyrelsen, SKAD - Køretøjsbygger- og Autoskadebranchen i Danmark, Skatteministeriet, SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, SMVdanmark, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne 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	<p>Lovforslaget indeholder bestemmelser, der implementerer dele af periodesyndirektivet. Periodesyndirektivet indfører mindstekrav til en ordning for periodisk teknisk kontrol af køretøjer, der anvendes på offentlig vej, jf. direktivets artikel 1.</p> <p>Periodesyndirektivet 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.</p>	
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

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 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 (herefter 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. Når der i § 1 a, stk. 1, henvises til nummeret for forordning om motorkøretøjer m.v. henvises der til nummer "858/2018".

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. 2

Køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er omfattet af typegodkendelsesforordningerne, skal 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.

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

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 færd-

selslovens § 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.

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

Til nr. 3

Det følger af synslovens § 3, stk. 2, at politiet kan inddrage et køretøjs nummerplader, hvis køretøjet efter indkaldelsen ikke fremstilles eller godkendes ved syn eller omsyn. Politiets beføjelse gælder, 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. synslovens § 2, stk. 2.

Det foreslås, at der indsættes et nyt 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 at Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning herom.

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 køretøjejereren 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 be-

tydning, om et køretøj har overskredet en frist for periodisk syn eller ej.

Til nr. 4

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.

Efter synslovens § 10, stk. 3, fastsætter Færdselsstyrelsen 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 godkendelsesgrundlaget ikke er tilstrækkeligt, kan Færdselsstyrelsen bestemme, at køretøjets godkendelse skal inddrages, jf. synsbekendtgørelsens § 54. Utilstrækkeligt godkendelsesgrundlag betyder, der ikke er blevet leveret fyldestgørende dokumentation for, at køretøjet overholder de krav, der stilles, før køretøjet kan godkendes til at køre på vejnettet. Det kan f.eks. være, at der ved registrering af et ikke-typegodkendelsespligtigt køretøj ikke er blevet udfyldt en dataerklæring. Ved udfyldelse af dataerklæringen erklæres, at det aktuelle køretøj opfylder en række bestemmelser, som det ikke er muligt at efterprøve med synsvirksomhedens normale udstyr, f.eks. at bilen opfylder kravene til crashtest, luftforurening, angivelse af brændstofforbrug, CO₂ udslip og sikkerhedsseleforankringer.

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 eje-

ren 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 godkendelsesgrundlag er utilstrækkeligt på et køretøj, der er synsgodkendt og registreret, og styrelsen blokerer køretøjet, vil det betyde, at der ikke kan foretages ændringer i køretøjets registreringsforhold førend køretøjet er fremstillet til et nyt syn med tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag. Køretøjet kan fortsat færdes på vejnettet, indtil køretøjet fremstilles til et nyt syn med tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag. Såfremt tilstrækkeligt godkendelsesgrundlag ikke kan tilvejebringes, fordi køretøjet ikke opfylder kravene til at kunne godkendes ved syn, og godkendelsen derfor inddrages efter synsbekendtgørelsens § 54, vil køretøjet forblive blokeret, så det ikke uberettiget kan registreres på et senere tidspunkt, og inddragelsen af godkendelsen vil indebære, at køretøjet ikke må anvendes på vejnettet. Når godkendelsen inddrages på et registreret køretøj, anmodes Motorstyrelsen derfor om at inddrage køretøjets nummerplader.

Til nr. 5

Der er i dansk ret ikke en generel synspligt for alle motorcykler til at blive periodesynet, som det er tilfældet med visse andre køretøjer. Der er fastsat regler om syn af motorcykler i visse situationer. Det følger af synsbekendtgørelsens § 56, stk. 2, nr. 1, at motorcykler, der udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel skal indkaldes til periodisk syn første gang 2 år efter første registrering og derefter med 2 års mellemrum. Det følger 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. 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. Motorcykler indkaldes herudover ikke til syn.

Periodesyndirektivet 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 krav til periodesyn. Det følger af direktivets artikel 5, stk. 2, at medlemsstaterne selv fastsætter passende intervaller for, hvornår de nævnte køretøjsklasser skal være genstand for en teknisk kontrol.

Periodesyndirektivets 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 trafikikkerhedsforanstaltninger for disse køretøjer, hvilket skal ske under hensyntagen til ulykkesstatikker og lignende.

Ulykkesstatistikker viser, at motorcyklister i højere grad kommer alvorligt til skade eller dræbt end andre trafikantgrupper. Data peger dog ikke på, at det er den tekniske stand, som er en væsentlig faktor i de undersøgte ulykker, men derimod den - set i forhold til f.eks. biler - dårligere beskyttelse en motorcykel yder føreren, samt den høje fart på lande- og motorveje, hvor motorcykler ofte færdes. Hertil kommer, at motorcykler i Danmark oftest anvendes som en fritidsinteresse frem for et primært transportmiddel, og at motorcyklerne på den baggrund generelt er godt vedligeholdet.

Færdselsstyrelsens synsstatistik af motorcykler viser, at fejlprocenterne stiger med motorcyklens alder, men det bemærkes, at fejlprocenterne ikke er lige så høje som for personbiler. Det kan konstateres, at en stor del af de motorcykler der skal til omsyn sker som følge af de vejsidekontroller, som politiet foretager, hvor de efterfølgende indkalder motorcyklen til syn efter synslovens § 2, stk. 2. Når synsvirksomhederne foretager syn af de motorcykler, der af politiet er blevet standset og indkaldt til syn efter synslovens § 2, stk. 2, 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. Endvidere konstateres der i visse tilfælde fejl ved blandt andet lygter, bremses og bærende elementer, hvilket har betydning for færdselssikkerheden. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at der kan være en særlig færdselssikkerhedsmæssig gevinst ved at kontrollere motorcyklerne på vejen frem for jævne indkaldelser til syn.

Det er samlet set Transportministeriets vurdering, at indførelse af 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, vil imødekomme udfordringen med ulovligt støjende motorcykler, samt opfylde betingelserne efter periodesyndirektivets artikel 2, stk. 2.

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 motorcykler med en slagvolumen under 125 cm³, samt 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 periodesyndirektivets artikel 2, stk. 2, til at indføre effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger for motorcykler.

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 efter den foreslåede § 11, stk. 2.

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 anvise og ledsage motorcykler til et kontrolsted med henblik på at gennemføre et vejsidesyn. Færdselsstyrelsens vejsidesyn vil altid bestå i en gennemgang af motorcyklen for at foretage en vurdering af den tekniske tilstand af motorcyklen, herunder vurdere om den opfylder støjkrav.

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 at anvise motorcyklerne hen til et kontrolsted. Skulle chaufføren vælge at ignorere denne anvisning, så vil Færdselsstyrelsen ikke kunne efter sætte 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. 7.

Det foreslås i § 11 b, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte 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.

Bekendtgørelse nr. 1306 af 7. september 2020 om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden regulerer syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden. Bekendtgørelsen fastlægger reglerne om Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage erhvervskøretøjerne, 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.

Med den foreslåede bestemmelse får ministeren mulighed for ved bekendtgørelse at fastlægge de nærmere rammer for vejsidesynsordningen af motorcykler, og hvordan Færd-

selsstyrelsen 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.

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

Til nr. 6

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 køretøjs ejeren, der indeholder data om synet. Synsvirksomhederne skal ligeledes indberette synsdata elektronisk til Færdselsstyrelsen umiddelbart efter synet, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 10, stk. 1, 2 pkt.

Det følger af synsbekendtgørelses § 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, 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 op-

lysninger 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. 7

Efter synslovens § 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 straffe føreren af et erhvervskøretøj eller en motorcykel, der ikke efterkommer Færdselsstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 a, stk. 1, eller § 11 b, stk. 1 med bøde.

Der er tale om en nyaffattelse af § 13, stk. 3, således at der ud over 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.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at understøtte, at Færdselsstyrelsen uden politiets tilstedeværelse effektivt kan gennemføre vejsidesyn, ligesom bestemmelsen har til formål at sikre, at kontrolmyndigheders anvisninger følges i Danmark.

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 erhvervskøretøjer eller motorcykler til standsning. Færdselsstyrelsen får alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet at anvise erhvervskøretøjer eller 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 føreren til politiet, hvis det konstateres, at et erhvervskøretøj eller en motorcykel kører videre, selv om Færdselsstyrelsens medarbejder har givet anvisninger til føreren. Ejeren af et køretøj, herunder motorcykler, der er indregistreret i Danmark, vil efter færdselslovens § 65, stk. 1, være forpligtet til at oplyse politiet om, hvem der har ført køretøjet, herunder motorcyklen, hvis politiet anmoder herom. Det vil således i forhold til danske erhvervskøretøjer og motorcykler - uanset at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til, hvem der fører køretøjet eller 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 køretøjet eller 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. 8

Det følger af synslovens § 15, stk. 1, at tilladelseshaverne skal betale 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, 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.

Endelig fremgår det af synslovens § 15, stk. 4, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte bestemmelser om gebyrets betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for erindringskrivelse. 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, der befinder sig på et areal, som køretøjsbrugeren, køretøjssejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Reglerne om Færdselsstyrelsens tilsyn med syns-, omsyn og toldsynsaktiviteter fremgår af synslovens § 10, mens reglerne om kontrol af erhvervskøretøjer fremgår af synslovens § 11 a, og reglerne om vejsidesyn af motorcykler fremgår af den foreslåede § 11 b.

For at sikre en mere smidig adgang til at regulere taksten for synsgebyret foreslås det 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, dog suppleret med udgifter til vejsidesyn af motorcykler, jf. nedenfor.

Der vil ved bekendtgørelse blive fastsat regler om størrelsen på det gebyr, som tilladelsesindehaverne skal betale til staten pr. syn, omsyn eller toldsyn. Det forventes, at gebyrtaksten vil blive genberegnet og fastsat således, at det nuværende overskud nedbringes over en 4-årig periode.

De gebyrer, der opkræves, vil dække Færdselsstyrelsens omkostninger i forbindelse med styrelsens tilsyn på markedet, udarbejdelse af uddannelsesplaner, vejledning til virksomheder, udsendelse af indkaldelser til syn samt behandling af klager over syns-, toldsynsvirksomheder og omsynsvirksomheder. Derudover kan gebyret anvendes til kontrolforanstaltninger, herunder vejsidesyn og andre målrettede tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed og som har en naturlig tilknytning til syn, omsyn og toldsyn.

Transportministeriet foreslår endvidere, at synsgebyret som fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 15 kan anvendes til at dække Færdselsstyrelsens udgifter til vejsidesyn af motorcykler. Ændringen foreslås som følge af den foreslåede bestemmelse i § 11 b, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 5, hvorefter at Færdselsstyrelsen kan foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anviser og ledsager køretøjer til et kontrolsted.

Ved de foreslåede vejsidekontroller af motorcykler kontrollerer Færdselsstyrelsen motorcyklens tekniske stand som alternativ til indførelse af periodesyn af motorcykler. Der er således tale om en kontrolforanstaltning, der har en naturlig tilknytning til syn, omsyn og toldsyn, og det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at synsgebyret kan anvendes til at dække Færdselsstyrelsens udgifter ved syn til vejsiden af motorcykler. Transportministeriet skal hertil bemærke, at selvom der ikke er fastsat regler om periodisk syn af motorcykler, er der regler om syn af motorcykler i visse situationer, hvor der betales synsgebyr. Det er bl.a. tilfældet efter synsbekendtgørelsens § 22, stk. 4 og § 56, stk. 2, nr. 1. Der henvises til lovforslagets afsnit 2.1.1. Transportministeriet bemærker desuden, at motorcykler vil kunne blive indkaldt til et efterfølgende syn som resultat af vejsidekontrollen, hvorefter at der også vil skulle betales et gebyr. Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at vejsidekontroller af motorcykler kan finansieres herigennem.

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

Der vil med hjemmel i denne bestemmelse blive fastsat regler om gebyrets betaling og opkrævning samt regler om betaling af rykkerskrivelser, hvilket vil være en videreførelse af de gældende regler. 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 betaling og opkrævning for synsgebyret.

Til § 2

Det foreslås, at lovforslaget skal træde i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Lovforslaget har dels til hensigt at implementere dele af periodesynsdirektivet, hvoraf det følger, at der kan fastsættes effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger som erstatning for et krav om periodisk syn for motorcykler, jf. afsnit 2.1. om vejsidesyn for motorcykler i de almindelige

bemærkninger. På grund af forberedelse og udarbejdelse af den hastelov om uhjemlede registreringssyn, som transportministeren har fremsat den 17. november 2021, er fremsættelsen af dette lovforslag blevet forsinket. Det skyldes, at den regulering, som følger af hasteloven, alternativt skulle have været indarbejdet i nærværende lovforslag i det tilfælde, at Folketinget ikke gav tilslutning til at hastebehandle lovforslaget om uhjemlede registreringssyn.

Henset til, at implementeringsfristen i periodesynsdirektivet for at fastsætte alternative effektive trafikikkerhedsforanstaltninger for motorcykler er den 1. januar 2022, og nær-

værende lovforslag først kan fremsættes den 17. november 2021, kan det ikke afvises, at Folketinget ikke kan nå at færdiggøre lovbehandlingen inden den 1. januar 2022. Derfor foreslås det, at lovforslaget træder i kraft så hurtigt som muligt efter vedtagelse i Folketinget, dvs. dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

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 a. Før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område af motorkøretøjer, 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 markeds- overvågning 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. ---

§ 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. ---

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder, indtil 4 uger efter at et erhvervskøretøj er blevet synet, omsynet eller toldsynet, mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt kontrolsyn af køretøjet på arealer, som køretøjsbrugeren, køretøjssejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig hense- ende.

§ 11 a. ---

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

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

»§ 1 e. Transportministeren kan fastsætte regler om godken- delse, prøvning og dokumentation, herunder regler om fabri- kantens 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. I § 3, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Ved overskridelse af en frist for periodisk syn kan inddra- gelsen af et køretøjs nummerplader dog først ske efter, at Færdselsstyrelsen har sendt en anmodning herom.«

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

»Stk. 3. Konstaterer Færdselsstyrelsen, at godkendelses- grundlaget er utilstrækkeligt, kan Færdselsstyrelsen stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil tilstrækkeligt god- kendelsesgrundlag er tilvejebragt.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

5. Efter § 11 a indsættes:

§ 12 e. ---

§ 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.

§ 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.

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 toldsynsaktiviteter, 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 erindringsskrivelser.

»**§ 11 b.** Færdselsstyrelsen kan foretage syn af motorcykler ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte 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.«

6. Efter § 12 e indsættes før overskriften før § 13:

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

7. § 13, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* 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.«

8. § 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 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 regulering, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling af rykkerskrivelser.«