

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af færdselslov for Grønland

(Etablering af synsordning i Grønland)

§ 1

I færdselslov for Grønland, jf. lovbekendtgørelse nr. 995 af 26. oktober 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 2, 1. pkt., ændres »et køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motordrevet køretøj« til: »påhængskøretøj«, og »eftersyn« ændres til: »kontrol«.

2. I § 6, stk. 3, 1. pkt., ændres »eftersyn« til: »kontrol«.

3. Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. Færdselsstyrelsen kan standse et motordrevet køretøj og et påhængskøretøj med henblik på at foretage syn og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjet til et kontrolsted. Færdselsstyrelsen kan i den forbindelse foretage kontrol med anbringelse af gods i henhold til § 38, stk. 3.

Stk. 2. Såfremt synet efter stk. 1 ikke kan gennemføres, kan Færdselsstyrelsen til enhver tid forlange, at køretøjet eller påhængskøretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan foretage syn af et stillestående motordrevet køretøj og et påhængskøretøj, hvis ejeren eller brugeren giver samtykke hertil. I tilfælde af, at ejeren eller brugeren ikke samtykker, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

Stk. 4. Er et køretøj eller påhængskøretøj ikke godkendt ved syn efter stk. 1-3, kan Færdselsstyrelsen forbyde anvendelse af det.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om syn efter stk. 1-3, om Færdselsstyrelsens adgang til at anvise og ledsage motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af kontrolsteder og køretøjer.«

UDKAST

§ 2

Loven træder i kraft den [1. januar 2027]

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Syn af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	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

Grønland fik sin første færdselslov i 1966, hvor der var ca. 1.200 registrerede køretøjer. I dag er tallet steget til omkring 14.000. Den stigende trafik har skabt et behov for en synsordning, der kan sikre, at køretøjerne opfylder de tekniske krav, der er fastsat i færdselslov for Grønland og i de forskrifter, der er udstedt i medfør af denne lov.

Med lovforslaget udmøntes den aftale fra januar 2025, der er indgået mellem den danske transportminister og den grønlandske Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter, hvori det er besluttet at etablere en ordning med syn ved vejsiden i Grønland. Formålet er at sikre kontrol med køretøjernes tekniske stand under hensyntagen til de særlige grønlandske forhold. Aftalen er genbekræftet i maj 2025 i forlængelse af valget i Grønland. Til forskel fra periodisk syn, som i praksis ikke udnyttes i Grønland og kan være administrativt tungt, vurderes syn ved vejsiden at være en mere fleksibel og hensigtsmæssig løsning, der bedre afspejler den lokale infrastruktur og de lokale behov.

Færdselsstyrelsen er den myndighed i Danmark, der administrerer reglerne om syn. Styrelsen har derfor de rette kompetencer til at kunne sikre kontrollen med køretøjers stand i Grønland. I dag er det dog alene politiet, der kan standse køretøjer og lade det undersøge for fejl og mangler i Grønland.

Lovforslaget har derfor til formål at fastsætte regler om Færdselsstyrelsens syn af køretøjer ved vejsiden i Grønland.

Da færdselsområdet ikke er overtaget af Grønland, behandles sagen som et rigsansliggende.

Det bemærkes, at når der i lovforslagets bemærkninger henvises til færdselsloven, sigtes der til færdselslov for Grønland, medmindre andet er angivet.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Syn af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer

2.1.1. Gældende ret

Det fremgår af § 6, stk. 1, i færdselsloven, at politiet kan standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler samt kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet.

Af § 6, stk. 2, 1. pkt., fremgår det, at politiet til enhver tid kan forlange, at et motordrevet køretøj eller et køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motordrevet køretøj, fremstilles til eftersyn med henblik på at vurdere, om det opfylder færdselslovens krav eller bestemmelser fastsat i medfør heraf.

Det følger af § 6, stk. 2, 2. pkt., at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om periodisk syn af sådanne køretøjer.

Denne kompetence er delegeret til Færdselsstyrelsen i medfør af bekendtgørelse nr. 787 af 18. juni 2025 om Færdselsstyrelsen opgaver og beføjelser samt klageadgang § 4.

Færdselsstyrelsen har ikke benyttet beføjelsen til at fastsætte bestemmelser om periodisk syn af et motordrevet køretøj eller et køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motordrevet køretøj.

Efter § 6, stk. 3, kan politiet forbyde brugen af et køretøj og fjerne dets nummerplader, hvis det ved eftersyn efter stk. 1 eller 2 ikke opfylder de gældende krav. Det samme gælder, hvis et køretøj ikke fremstilles til eftersyn efter tilsigelse i medfør af stk. 2.

Det er således kun politiet, der i dag har hjemmel til at standse køretøjer med henblik på teknisk kontrol af køretøjer i Grønland.

Det fremgår endvidere af § 38, stk. 3, at gods skal være anbragt således, at det ikke frembyder fare for personer eller medfører skade på ejendom. Det skal være anbragt således, at det ikke forskyder sig, falder af eller volder unødigt støj.

Det følger det af færdselslovens § 72, stk. 1, at transportministeren kan bemyndige Færdselsstyrelsen, en anden under Transportministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der er i denne lov er tillagt transportministeren.

Transportministeren kan efter § 72, stk. 2, fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Den danske transportminister og den grønlandske Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter har indgået en aftale om, at der skal etableres en synsordning i Grønland med henblik på at kontrollere den tekniske stand af køretøjerne. Dette skal ske ved vejsidesynskontroller, som skal varetages af Færdselsstyrelsen. Det er aftalt, at resultatet af et syn skal dokumenteres ved brug af en ordning om godkendelsesmærkater, som synliggør, at et køretøj er godkendt ved syn. For at sikre fleksibilitet i ordning, skal Færdselsstyrelsen derudover have mulighed for at foretage syn af stillestående køretøjer.

Det foreslås på den baggrund at indsætte en ny bestemmelse i § 6 a, stk. 1, hvormed Færdselsstyrelsen får hjemmel til at kunne standse køretøjer og påhængskøretøjer og foretage syn ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted. Det foreslås endvidere, at Færdselsstyrelsen i den forbindelse kan foretage kontrol med anbringelse af gods i henhold til § 38, stk. 3.

Formålet med den nye bestemmelse vil være at give Færdselsstyrelsen de nødvendige beføjelser til at kontrollere køretøjernes tekniske stand ved vejsiden. Dette skal sikre, at Færdselsstyrelsen kan gennemføre effektive kontroller, der bidrager til overholdelse af gældende regler for køretøjers tekniske stand.

Der vil kunne opstå situationer, hvor det ikke vil være muligt at gennemføre et syn ved vejsiden, og hvor det konstateres, at gennemførelse af syn vil være uhensigtsmæssigt. Det kan for eksempel opstå i de tilfælde, hvor et køretøj beforder en eller flere kunder, misligholder en kontraktlig forpligtelse eller bliver forsinket til en færgeafgang, hvis køretøjet skal gennemgå et syn ved vejsiden. Der vil således være behov for at sikre, at Færdselsstyrelsens inspektørers kontroller kan foretages på en nem og pragmatisk måde.

Det foreslås derfor i stk. 2, at såfremt kontrollen efter stk. 1 ikke kan gennemføres, kan Færdselsstyrelsen til enhver tid forlange køretøjet eller påhængskøretøjet fremstillet til syn på et angivet kontrolsted. Det skal sikres, at kontrollerne er effektive og opfylder formålet med at sikre, at køretøjerne er i teknisk forsvarlig stand.

Vejsidesynsordningen skal give Færdselsstyrelsens inspektører mulighed for at rejse rundt i Grønland for at foretage syn af køretøjer ved vejsiden på en effektiv måde. Det er derfor aftalt mellem den danske transportminister og den grønlandske Naalakkersuisoq for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter, at det også skal være muligt for Færdselsstyrelsen at foretage syn af et stillestående køretøj.

Det foreslås derfor, at der i § 6 a, stk. 3, indsættes en bestemmelse, hvorefter Færdselsstyrelsen kan foretage syn af et stillestående motordrevet køretøj og et påhængskøretøj, hvis ejeren eller brugeren giver samtykke hertil. I tilfælde af, at ejeren eller brugeren ikke samtykker, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3.

Der vil i forbindelse med syn efter de foreslåede bestemmelser i stk. 1-3 kunne opstå en situation, hvor køretøjet eller påhængskøretøjet vurderes at have sådanne væsentlige fejl og mangler, som udgør en fare for færdselssikkerheden og derfor ikke skal køre rundt på vejene.

Det foreslås derfor, at der indsættes et § 6 a, stk. 4, hvorefter Færdselsstyrelsen, hvis et køretøj eller påhængskøretøj ikke er godkendt ved syn efter stk. 1-3, kan forbyde anvendelse af det.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at Færdselsstyrelsen kan nedlægge et forbud mod, at køretøjer eller påhængskøretøjer, hvor der ved et syn er konstateret væsentlige fejl og mangler, som udgør en fare for færdselssikkerheden, skal køre rundt på vejene, inden de konstaterede fejl og mangler er udbedret.

Det vil altid være en konkret vurdering, om de konstaterede fejl og mangler er så væsentlige, at der skal nedlægges et forbud mod anvendelse af køretøjet eller påhængskøretøjet.

Endelig foreslås det med § 6 a, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om syn efter stk. 1-3, herunder anviser og ledsager motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer efter stk. 1 om indretning og afmærkninger af køretøjer og kontrolsteder.

Bemyndigelsen vil blive delegeret til Færdselsstyrelsen. Med den foreslåede bestemmelse får Færdselsstyrelsen mulighed for i en bekendtgørelse at fastsætte de nærmere rammer for, hvordan syn ved vejsiden gennemføres, og hvordan styrelsen i praksis kan udøve beføjelsen til at anviser og ledsager motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget forventes at ville medføre økonomiske konsekvenser for den danske stat i forbindelse med etableringen af en synsordning for Grønland, som skal varetages af Danmark. Dette vil indebære et øget ressourcebehov for Færdselsstyrelsen, som følge af de nye opgaver, der skal løses i forbindelse med etablering og drift af synsordningen.

Ressourcebehovet for Færdselsstyrelsen følger primært af de opgaver, der er forbundet med:

- Indkøb af køretøjer og udstyr til brug for synsordningen.
- Leje af garager og kontorfaciliteter til personale.
- Gennemførelse af informationskampagner rettet mod borgere og virksomheder i Grønland.
- Udgifter til rejser, befordring, overnatning og forplejning for personale.
- Mindre udgifter for Færdselsstyrelsen til IT-systemer eller anden digitalisering

Færdselsstyrelsen har skønnet, at ressourcebehovet det første år samlet set vil udgøre tre årsværk, da der vil skulle ansættes to årsværk i Grønland, mens

Færdselsstyrelsen vil sende en inspektør til Grønland for at lære de lokalansatte op. Fra og med det andet år vil ressourceforbruget udgøre to årsværk i Grønland. Disse årsværk vil være nødvendige for at sikre en effektiv implementering og drift af synsordningen.

Lovforslaget forventes at ville medføre implementeringsmæssige konsekvenser, da lovforslaget forudsætter etablering og idriftsættelse af en ny synsordning i Grønland, herunder håndtering af overgangsordninger og midlertidige løsninger, indtil ordningen er fuldt implementeret. Dette vil også indebære gennemførelse af informationskampagner rettet mod borgere og virksomheder i Grønland.

De samlede merudgifter forbundet med etablering af synsordningen i Grønland for Færdselsstyrelsen forudsættes finansieret på en nyoprettet konto på finansloven (§ 28.22.01.11). Merudgifterne skønnes at beløbe sig til ca. 6,8 mio. kr. det første fulde driftsår til løn og rekruttering, indkøb af køretøjer og udstyr, leje af faciliteter samt informationskampagner mv. Fra og med det andet år skønnes de varige omkostninger at udgøre ca. 4,3 mio. kr. årligt. Disse omkostninger dækker bl.a. løbende drift, herunder personaleudgifter, vedligeholdelse af køretøjer og udstyr, leje af faciliteter samt rejse- og befordringsudgifter. I omkostningsskønnene er der indarbejdet en usikkerhedsmargin på 20 pct., dels på grund af usikkerheder ved de foretagne skøn, dels på grund af eventuelle uforudsete merudgifter forbundet med etableringen af synsordningen i Grønland.

Lovforslaget forventes at ville medføre mindre afledte opgaver for politiet som følge af håndhævelse overfor de køretøjsejere eller brugere, der måtte benytte et køretøj trods et forbud efter den foreslåede § 6 a, stk. 4, jf. færdselslovens § 56. Eventuelle meromkostninger forbundet med denne opgave må dog forventes at kunne håndteres inden for politiets eksisterende økonomiske ramme. De foreslåede ændringer vurderes ikke at ville medføre kommunaløkonomiske konsekvenser, der er omfattet af Det udvidede Totalbalanceprincip.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget forventes ikke at ville medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, da ordningen ikke vil være gebyrfinansieret.

Den foreslåede ordning forventes at kunne medføre afledte økonomiske konsekvenser i form af mulige øgede udgifter til vedligeholdelse af køretøjer for at sikre, at de opfylder de tekniske og sikkerhedsmæssige krav i forlængelse af en kontrol.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Det vurderes, at lovforslaget vil medføre mindre positive afledte effekter for klimaet, da synsordningen for Grønland forventes at bidrage til, at køretøjerne er i bedre stand, hvilket vil resultere i mindre forurening.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

UDKAST

Se vurderingen under pkt. 6 klimamæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (... dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

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	Meromkostninger for Færdselsstyrelsen i forbindelse med etablering og idriftsættelse af synsordning for Grønland. De samlede omkostninger skønnes at beløbe sig til ca. 6,8 mio. kr. i det første år, og derefter udgøre ca. 4,3 mio. kr. årligt.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ja, ressourcebehovet det første år vil samlet set udgøre tre årsværk, da der vil skulle ansættes to årsværk i Grønland, mens Færdselsstyrelsen vil sende en inspektør til Grønland for at lære de lokalansatte op. Fra og med det andet år vil ressourceforbruget udgøre to årsværk i Grønland.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Den foreslåede ordning forventes at kunne medføre afledte økonomiske konsekvenser i form af mulige øgede udgifter til vedligeholdelse af køretøjer for at sikre, at de opfylder de tekniske og sikkerhedsmæssige krav i forlængelse af en kontrol.

UDKAST

Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ja, lovforslaget vurderes at ville medføre mindre positive afledte effekter for klimaet, da synsordningen forventes at bidrage til, at køretøjerne i Grønland får en bedre stand hvilket må forventes at ville resultere i mindre forurening.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ja, lovforslaget vurderes at ville medføre mindre positive afledte effekter for klimaet, da synsordningen forventes at bidrage til, at køretøjerne i Grønland får en bedre stand hvilket må forventes at ville resultere i mindre forurening.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Nej	Nej

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 6, stk. 2, 1. pkt., at politiet til enhver tid kan forlange et motordrevet køretøj eller et køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motordrevet køretøj, fremstillet til eftersyn af, om det opfylder de i denne lov eller de i henhold til loven fastsatte bestemmelser.

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at ændre »køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motordrevet køretøj,« til: »påhængskøretøj« og »eftersyn« til: »kontrol«.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en sproglig ajourføring af bestemmelsen og vil ikke have indholdsmæssige konsekvenser.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 6, stk. 3, 1. pkt., at findes et køretøj ved eftersyn efter stk. 1 eller stk. 2 ikke at opfylde bestemmelserne, kan politiet forbyde dets benyttelse og fjerne dets nummerplader.

Det foreslås i *stk. 3, 1. pkt.*, at »eftersyn« ændres til: »kontrol«.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en sproglig ajourføring af bestemmelsen og vil ikke have indholdsmæssige konsekvenser.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 6, stk. 1, at politiet har hjemmel til at standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler. Transportministeren har i dag hjemmel i færdselslovens § 6, stk. 2, 2. pkt., til at fastsætte bestemmelser om periodisk syn af et motordrevet køretøj eller et køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motordrevet køretøj. Denne kompetence er delegeret til Færdselsstyrelsen i medfør af § 4 i bekendtgørelse om Færdselsstyrelsen opgaver og beføjelser samt klageadgang.

Færdselsstyrelsen har ikke benyttet beføjelsen til at fastsætte bestemmelser om periodisk syn af et motordrevet køretøj eller et køretøj, der er bestemt til at trækkes af et motordrevet køretøj.

Det foreslås i den nye bestemmelse i *§ 6 a, stk. 1*, at Færdselsstyrelsen kan standse et motordrevet køretøj og et påhængskøretøj med henblik på at foretage syn og i den forbindelse anviser og ledsager køretøjet til et kontrolsted. Færdselsstyrelsen kan i den forbindelse foretage kontrol med anbringelse af gods i henhold til § 38, stk. 3.

Med den foreslåede bestemmelse vil Færdselsstyrelsen få hjemmel til at kunne foretage et syn, som vil være en uvarslet teknisk kontrol af køretøjet, hvor køretøjets tekniske stand vil blive kontrolleret. Kontrollen vil blive foretaget efter reglerne i bekendtgørelse nr. 141 af 27. marts 1979 om køretøjers indretning og udstyr i Grønland med senere ændringer.

UDKAST

Med den foreslåede ordning vil Færdselsstyrelsen alene få hjemmel til at standse et køretøj med henblik på syn ved vejsiden samt til at anvise og ledsage køretøjet til et kontrolsted. Hvis føreren vælger ikke at efterkomme anvisningen, vil Færdselsstyrelsen dog ikke have beføjelser til at eftersætte køretøjet eller på anden måde gennemtvinge et syn på samme måde som politiet kan i medfør af den gældende § 6, stk. 1.

Erfaringerne fra den danske vejsidesynsordning, der blandt andet omfatter syn af lastbiler og busser, viser imidlertid, at langt de fleste førere frivilligt medvirker til kontrollen.

Kontrollen vil desuden omfatte en vurdering af, om det transporterede gods er placeret og fastgjort på en måde, der forhindrer, at det forskyder sig, falder af eller forårsager unødigt støj, og som dermed kan udgøre en risiko for føreren, øvrige trafikanter eller medføre skade på ejendom.

Ved godkendelse af synet vil køretøjet modtage et godkendelsesmærkat.

For nærmere gennemgang af ordningen med godkendelsesmærkatet henvises til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 5.

Hvis køretøjet ikke godkendes ved syn, kan Færdselsstyrelsen efter en konkret vurdering pålægge et kørselsforbud i medfør af den foreslåede § 6 a, stk. 4.

For så vidt angår de nærmere konsekvenser ved manglende efterlevelse af et forbud, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 4.

Det foreslås i *stk. 2*, at såfremt synet efter *stk. 1* ikke kan gennemføres, kan Færdselsstyrelsen til enhver tid forlange et køretøj eller et påhængskøretøj fremstillet til syn på et angivet kontrolsted.

Der vil kunne opstå situationer, hvor det ikke vil være hensigtsmæssigt eller muligt at gennemføre et syn ved vejsiden. Bestemmelsen giver Færdselsstyrelsen hjemmel til at sikre, at køretøjer fremstilles til syn under forhold, der er praktisk og teknisk forsvarlige.

Med den foreslåede bestemmelse vil Færdselsstyrelsen kunne aftale med ejeren eller brugeren af køretøjet, hvornår det nye syn skal gennemføres. Hvis det ikke er muligt at aftale et nyt syn på stedet, vil Færdselsstyrelsen kunne forlange køretøjet fremstillet til syn på et senere tidspunkt.

Bestemmelsen vil også kunne finde anvendelse i situationer, hvor Færdselsstyrelsen anviser et køretøj til syn ved vejsiden, men hvor det konstateres, at gennemførelse af syn vil være uhensigtsmæssigt. Det kan for eksempel opstå i de tilfælde, hvor et køretøj befordrer en eller flere kunder, misligholder en kontraktlig forpligtelse eller bliver forsinket til en færgeafgang, hvis køretøjet skal gennemgå et syn ved vejsiden.

Bestemmelsen vil ligeledes kunne finde anvendelse i situationer, hvor vanskelige vejforhold gør det påkrævet, at synet gennemføres, f.eks. på et nærliggende

UDKAST

værksted. Der vil tilsvarende være tilfælde, hvor køretøjets stand nødvendiggør et mere grundigt syn, som ikke vurderes muligt at gennemføre ved vejsiden.

Bestemmelsen vil også kunne finde anvendelse i situationer, hvor geografiske og logistiske forhold gør det nødvendigt at samle synsaktiviteten på et angivet sted og tidspunkt.

Godkendes køretøjet ved synet, vil et godkendelsesmærkat blive påført køretøjet.

For nærmere gennemgang af ordningen med godkendelsesmærkatet henvises til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 5.

Hvis køretøjet ikke godkendes ved syn, kan Færdselsstyrelsen efter en konkret vurdering pålægge et kørselsforbud i medfør af den foreslåede § 6 a, stk. 4.

For så vidt angår de nærmere konsekvenser ved manglende efterlevelse af et forbud, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 4.

Det foreslås i *stk. 3*, at Færdselsstyrelsen kan foretage syn af et stillestående motordrevet køretøj eller et påhængskøretøj, hvis ejeren eller brugeren giver samtykke hertil. I tilfælde af, at ejeren eller brugeren ikke samtykker, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

Hensigten med ordningen er, at Færdselsstyrelsens inspektører skal rejse rundt i Grønland for at foretage syn af køretøjer. Samtidig skal ordningen være så smidig og effektiv som mulig for at sikre, at flest mulige køretøjer kontrolleres. Der vil derfor opstå situationer, hvor der kan være behov for at syne køretøjer, som inspektørerne ikke møder ved vejsiden.

Den foreslåede bestemmelses 1. pkt., vil medføre, at Færdselsstyrelsen alene kan foretage syn af stillestående køretøjer, hvis der gives samtykke hertil. I praksis vil det ske ved, at ejeren eller den person, som bruger køretøjet, giver sit mundtlige samtykke til, at synet kan gennemføres.

Synet kan f.eks. foretages på parkeringspladser, ved butikstorve eller ved skoler og uddannelsesinstitutioner, hvor køretøjer ofte holder parkeret, og hvor kontrollen kan gennemføres på en praktisk og effektiv måde.

Ordningen forventes også at blive anvendt i beboelsesområder, hvor køretøjerne holder ude foran huse og beboelsesopgange. Færdselsstyrelsens inspektører vil i den forbindelse kunne henvende sig direkte til borgerne ude foran deres bopæl eller ved dørtrinnet for at spørge, om de har et køretøj, som de kan samtykke til bliver synet.

Det vil kun være muligt at foretage syn på indregistrerede køretøjer. Det er politiet, som administrerer reglerne om indregistrering af køretøjer i Grønland. I de tilfælde, hvor Færdselsstyrelsen er i tvivl om, hvorvidt et køretøj er indregistreret eller ej, vil Grønlands Politi derfor skulle bistå med oplysninger

UDKAST

herom. Det kan f.eks. være i de tilfælde, hvor et køretøj holder parkeret på en offentlig parkeringsplads, men hvor nummerpladerne er fjernet.

Den foreslåede bestemmelses 2. pkt., vil medføre, at Færdselsstyrelsen kan forlange, at køretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted, hvis ejeren eller brugeren af køretøjet ikke samtykker efter 1. pkt.

Godkendes køretøjet ved synet, vil et godkendelsesmærkat blive påført køretøjet.

For nærmere gennemgang af ordningen med godkendelsesmærkatet henvises til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 5.

Hvis køretøjet ikke godkendes ved syn, kan Færdselsstyrelsen efter en konkret vurdering pålægge et kørselsforbud i medfør af den foreslåede § 6 a, stk. 4.

For så vidt angår de nærmere konsekvenser ved manglende efterlevelse af et forbud, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 4.

Det foreslås i *stk. 4*, at hvis et køretøj eller påhængskøretøj ikke er godkendt ved syn efter *stk. 1-3*, kan Færdselsstyrelsen forbyde anvendelse af det.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at Færdselsstyrelsen kan nedlægge et forbud mod, at køretøjer eller påhængskøretøjer, hvor der ved et syn er konstateret væsentlige fejl og mangler, som udgør en fare for færdselssikkerheden, ikke skal køre rundt på vejene, forinden de konstaterede fejl og mangler er udbedret.

Det vil altid være en konkret vurdering, om de konstaterede fejl og mangler er så væsentlige, at der skal nedlægges et forbud mod anvendelse af køretøjet eller påhængskøretøjet.

Bestemmelsen vil eksempelvis kunne finde anvendelse i de tilfælde, hvor et køretøj eller udstyr til køretøj ikke kan godkendes på grund af fejl og mangler, som væsentligt slør i hjulophæng eller i styretøj, nedslidte dæk, uvirksom driftsbremse eller parkeringsbremse, samt større og farlige skader på køretøjer.

Forbuddet vil som udgangspunkt medføre, at køretøjet eller påhængskøretøjet alene må benyttes til kørsel til det nærmeste reparationssted med henblik på at udbedre de fejl og mangler, der ligger til grund for forbuddet.

I nogle tilfælde vil de konstaterede fejl og mangler, som ligger til grund for forbuddet, kunne være så alvorlige, f.eks. ved konstaterede uvirksomme bremses, styretøjssvigt og slør i hjulophæng, at inspektørerne vurderer, at det ikke er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at lade køretøjet eller påhængskøretøjet køre til nærmeste reparationssted. I sådanne tilfælde vil forbuddet medføre, at reparation skal foregå på stedet, eller at køretøjet eller påhængskøretøjet bugseres til reparation.

Færdselsstyrelsen vil i forlængelse af nedlæggelse af et kørselsforbud orientere politiet herom.

UDKAST

Ved manglende efterlevelse af et forbud efter den foreslåede § 6 a, stk. 4, vil færdselslovens § 56, stk. 1, finde anvendelse, idet trafikanten undlader at efterkomme et forbud i henhold til loven. Det vil være politiet, som håndhæver et sådant forbud.

Kørselsforbuddet vil være gældende, indtil de konstaterede fejl og mangler, der ligger til grund for forbuddet, er udbedret. Det er ejeren eller brugerens ansvar at sikre dette. Med den foreslåede ordning lægges der ikke op til, at køretøjet skal underlægges et nyt syn, forinden kørselsforbuddet kan ophæves. Dette er for at smidiggøre ordningen og sikre fleksibilitet, da der kan gå noget tid imellem, at Færdselsstyrelsens inspektører besøger en by.

Det foreslås i *stk. 5*, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om syn efter *stk. 1-3*, om Færdselsstyrelsens adgang til at standse, anvise og ledsage motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer efter *stk. 1*, herunder om indretning og afmærkning af Færdselsstyrelsens køretøjer og kontrolsteder.

Da det er Færdselsstyrelsen, som skal administrere ordningen, vil bemyndigelsen efter den foreslåede *stk. 5*, blive delegeret til Færdselsstyrelsen, jf. § 72, stk. 1.

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen vil udstede en bekendtgørelse, som skal fastsætte nærmere regler for, hvordan syn efter § 6 a, *stk. 1-3*, skal gennemføres.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at Færdselsstyrelsen ved godkendelse af syn efter *stk. 1-3*, vil påføre et godkendelsesmærkat på køretøjet. Det forventes endvidere, at det vil fremgå af godkendelsesmærkatet, hvornår køretøjet er godkendt.

Ordningen skal sikre, at Færdselsstyrelsens inspektører effektivt og hurtigt kan konstatere, hvilke køretøjer, der er godkendt, herunder hvornår kontrollen er foretaget, og hvilke der ikke er.

Derudover vil der blive fastsat regler om, hvordan Færdselsstyrelsen i praksis vil udøve beføjelsen til at anvise og ledsage køretøjer til syn ved vejsiden uden politiets tilstedeværelse.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, og den foreslåede § 6 a, stk. 1.

Det er hensigten, at der vil blive fastsat regler om, hvordan Færdselsstyrelsen giver meddelelse om en efterfølgende kontrol efter den foreslåede § 6 a, *stk. 2* og *3, 2. pkt.*

Det er forventningen, at dette vil ske ved en standardiseret skriftlig meddelelse, som angiver tidspunkt og sted for synet.

Det er endvidere hensigten, at bekendtgørelsen vil fastsætte nærmere regler for dokumentation af syn, om Færdselsstyrelsens muligheder for at foretage tydelig afmærkning af kontrolsteder samt bestemmelser for synsinspektørernes udøvelse af beføjelserne på kontrolstedet og under kørsel til et kontrolsted. Formålet med bestemmelsen er blandt andet at øge trafikanternes

opmærksomhed, samt øge sikkerheden for synsinspektørerne, når de arbejder i vejsiden.

Det er hensigten, at bekendtgørelsen skal indeholde bestemmelser, der giver Færdselsstyrelsen mulighed for at anvende blandt andet røde opmærksomhedslygter og reflekser i forbindelse med syn ved vejsiden. Formålet hermed er at øge trafikanternes opmærksomhed på, at der foregår kontrol ved vejsiden, og samtidig sikre inspektørernes sikkerhed under udførelsen af deres arbejde. Røde opmærksomhedslygter og reflekser bidrager til at øge synligheden af Færdselsstyrelsens køretøjer og kontrolsteder, især under dårlige vejrforhold eller i mørke.

Det er desuden hensigten, at bekendtgørelsen skal indeholde en bestemmelse om muligheden for at afmærke egnede kontrolsteder ved vejsiden med eksempelvis skilte og afmærkningskegler. Afmærkningen skal tilpasses de lokale forhold og behov for at sikre en tydelig og sikker afvikling af trafikken omkring kontrolstederne.

Dertil er det hensigten, at bekendtgørelsen skal indeholde en bestemmelse om inspektørernes mulighed for at anvende stopskilte og LED-skilte i forbindelse med syn ved vejsiden. Disse redskaber skal anvendes til at dirigere trafikken og sikre, at køretøjer standser på en sikker og hensigtsmæssig måde, når de anvises til kontrol.

Da det er Færdselsstyrelsen, der som tilsynsmyndighed har den faglige tekniske viden, forventes klageadgangen af styrelsens afgørelser efter bekendtgørelse udstedt i medfør af den foreslåede § 6 a, stk. 5, at blive afskåret efter § 72, stk. 2.

Færdselsstyrelsen vil som forvaltningsmyndighed dog stadig være omfattet af sædvanlige forpligtelser til at genoptage og eventuelt omgøre egne afgørelser, hvis der er grundlag herfor.

Der henvises endvidere til bemærkningerne til lovforslagets afsnit 2.1.2.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den [1. januar 2027].

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	§ 1 I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:
§ X. ...	1. § X affattes således: »§ X....«.
	§ 2 I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret senest ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:
§ X. ...	
§ 50. ---	
<i>Stk. 2. ---</i>	
<i>Stk. 3. Tilskud efter § 7 udbetales til anmeldte virksomheder.</i>	1. § 50, stk. 3, affattes således: »Tilskud efter § 7 udbetales til anmeldte virksomheder.«
<i>Stk. 4-9,---</i>	

UDKAST

	§ 3 I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret bl.a. ved lov nr. ... af ... og senest ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:
§ X. ...	1. ...