

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Telefon: 7221 8899

E-Mail: info@fstyr.dk

Web: www.fstyr.dk

Notat

Sagsbehandler: frsr

Sagsnr.: 2025-

13-08-2025

Vejledning om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

Indhold

Vejledning om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil..... 1

Indledning 2

Formål 2

Omfang 2

Forordning (EU) nr. 2018/858 2

Godkendelsespligt for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil 3

National individuel godkendelse af nye køretøjer 3

Anvendelsesområde 3

Definitioner 4

Krav 5

Forpligtelser ved etapevist opbyggede køretøjer 6

Ansøgning 6

Proces for ansøgning af national individuel godkendelse af motorkøretøj og påhængskøretøj dertil..... 6

Ansøgningens indhold 6

Fabrikantattest 8

Bogstavskoder for dokumentationsniveau	8
Indsendelse af ansøgning	10
Proces efter indsendelse af ansøgning.....	10
Fremstilling og godkendelse hos en synsvirksomhed	10
Synsvirksomhedens og synsmedarbejderes kompetencer	11
Oplysning om unikt nummer.....	11
Køretøjets undersøgelse	12
Udstedelse af undersøgelsesrapport	14
Supplerende dokumentation	15
Godkendelsesattest	16
Tilsyn	17
Kommunikation	18
Gebyr	18
Klageadgang	18
Straffebestemmelser.....	19

Indledning

Formål

Formålet med dette dokument er at give ansøger, der ønsker at ansøge om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, en vejledning i processen for:

1. ansøgning af national individuel godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil
2. nødvendig dokumentation, der skal følge med ansøgningen
3. køretøjets undersøgelse og godkendelse hos en dansk synsvirksomhed
4. tildeling af unikt godkendelsesnummer til køretøjet.

Denne vejledning indeholder nogle eksempler, der skal medvirke til forståelsen af de specifikke tekster. Disse eksempler er ikke udtømmende.

De enkelte §§ er i dette dokument indsat med sort skrift. Og vejledningsteksten er indsat med blå kursiv tekst.

Omfang

Forordning (EU) nr. 2018/858

Forordning (EU) nr. 2018/858¹ fastlægger de administrative og tekniske krav til typegodkendelse og omsætning af alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 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

Forordningen fastlægger også administrative og tekniske krav til national godkendelse af nye individuelle køretøjer.

Forordningen er direkte gældende i alle EU's medlemsstater, som derfor er forpligtet til at efterleve forordningen.

Denne vejledning omhandler alene national godkendelse af individuelle køretøjer.

Forordning (EU) nr. 2018/858 gælder kun for nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, hvilket også gælder for bekendtgørelse **om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil** (efterfølgende blot kaldet bekendtgørelsen) samt for denne vejledning.

Jævnfør artikel 45 i forordningen "kan medlemsstaterne beslutte at undtage et bestemt køretøj, uanset om det er unikt eller ej, fra forpligtelsen til at overholde en eller flere af denne forordnings krav eller fra et eller flere af de krav, der er fastsat i de retsakter, der er opført i bilag II, forudsat at disse medlemsstater har pålagt relevante alternative krav".

Bilag II til forordningen indeholder en opstilling af FN-regulativer, EU-forordninger eller EU-direktiver, der skal efterleves fuldt ud ved EU-godkendelse af et køretøj.

Da der kan anvendes relevante alternative krav for national individuel godkendelse, kan de nationale tekniske krav, der er fastsat i den, på en hver tid gældende udgave af detailforskrifter for køretøjer på det tidspunkt, hvor der ansøges om national individuel godkendelse af et køretøj, i klasse M², N³ og O⁴ som beskrevet i kapitel 1 i detailforskrifter for køretøjer, anvendes.

Godkendelsespligt for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

I denne bekendtgørelse defineres motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil på samme måde som i forordning 2018/858/EU.

Det fremgår af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer at bil og påhængskøretøj til bil skal være typegodkendt eller godkendt ved syn inden det tages i brug.

Køretøjer, hvor hele køretøjet er EU-typegodkendt, og hvor der før registrering ikke er foretaget godkendelsespligtige ændringer på køretøjet, er ikke omhandlet af denne bekendtgørelse, og disse køretøjer kan registreres uden yderligere godkendelse til brug på færdselslovens område.

National individuel godkendelse af nye køretøjer

Anvendelsesområde

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse på national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, der ikke er EU-typegodkendte i sin helhed, og som

- 1) ikke tidligere har været registreret,
- 2) ikke er ældre end 4 år regnet fra fabrikationsdatoen, eller
- 3) ikke har kørt mere end 2.000 km.

Stk. 2. Bekendtgørelsen omfatter følgende køretøjsklasser:

² Alle køretøjsklasser er defineret med et bogstav og et ciffer for undergruppen. Definitionen fremgår af FNs konsoliderede resolution R.E.3. Køretøjer i klasse M er køretøjer, der overvejende er konstrueret til transport af personer. Klasse M inddeles i tre underklasser: M₁, M₂ og M₃ afhængig af, om køretøjet kan transportere færre eller flere end 9 personer og afhængig af køretøjets totalvægt.

³ Alle køretøjsklasser er defineret med et bogstav og et ciffer for undergruppen. Definitionen fremgår af FNs konsoliderede resolution R.E.3. Køretøjer i klasse N er køretøjer, der er konstrueret til transport af gods. Klasse N inddeles i tre underklasser: N₁, N₂ og N₃ afhængig af køretøjets totalvægt.

⁴ Alle køretøjsklasser er defineret med et bogstav og et ciffer for undergruppen. Definitionen fremgår af FNs konsoliderede resolution R.E.3. Påhængskøretøjer hører til klasse O. Definitionen for klasse O er køretøjer uden egen fremdrift, der er indrettet til at blive trukket af et andet køretøj. Klasse O inddeles i fire underklasser: O₁, O₂, O₃ og O₄ afhængig af køretøjets samlede akseltryk.

1) Motorkøretøjer i køretøjsklasse M, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra a, i forordning 2018/858.

2) Motorkøretøjer i køretøjsklasse N, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra b, i forordning 2018/858.

3) Påhængskøretøjer i køretøjsklasse O, som defineret i artikel 4, stk. 1, litra c, i forordning 2018/858.

Af § 1. i bekendtgørelsen fremgår det, at som et nyt køretøj anses motorkøretøjer og påhængskøretøjer, der endnu ikke har været registreret, eller som er højst fire år gammelt fra produktionsdatoen, og har kørt højst 2.000 km.

Et køretøj anses ikke som at have være registreret, hvis det har kørt på prøveskilte i forbindelse med godkendelsen eller præsentation af køretøjet. I nogle medlemsstater udstedes der en midlertidig registreringsattest med begrænset gyldighedsperiode i forbindelse med registrering til nævnte formål. Uanset denne registrering anses køretøjet for at være nyt, og vil være omfattet af bekendtgørelsen.

Det betyder, at køretøjet skal efterleve de krav, der gælder på det tidspunkt, hvor der ansøges om national individuel godkendelse, uanset om kravene er blevet skærpet siden køretøjet var produceret.

§ 2. Bekendtgørelsen fastsætter supplerende bestemmelser til forordning 2018/858 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Af § 2 fremgår de supplerende bestemmelser, der fastsættes i bekendtgørelsen, er den nationale ansøgningsproces, og proceduren for fremstilling af køretøjet for en synsvirksomhed, og dennes kontrol af køretøjet. Bekendtgørelsen indeholder regler om Færdselsstyrelsens tilsyn med ansøgningen samt synsvirksomhedens kontrol. Sidst i bekendtgørelsen beskrives regler for gebyr, klageadgang samt straffebestemmelser.

Definitioner

§ 3. I denne bekendtgørelse forstås ved:

1) Efterkontrol: Omsyn af et nyt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, jf. § 2, nr. 6, i lov om godkendelse og syn af køretøjer.

2) Etapevist færdiggjorte komplette køretøjer: Motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som har gennemgået en etapevis typegodkendelse, og som opfylder de relevante tekniske krav i bilag II i forordning 2018/858. Køretøjet opfylder i sidste etape de relevante tekniske krav enten i bilag II i forordning 2018/858 eller de alternative tekniske krav i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

3) Forordning 2018/858: 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 med senere ændringer.

§ 3 indeholder definitioner. Disse definitioner beskrives nærmere i § 4.

Krav

§ 4. Nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil omfattet af denne bekendtgørelse skal have en national individuel godkendelse før omsætning, registrering eller ibrugtagning på færdselslovens område.

Stk. 2. Nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil kan godkendes på én af følgende måder:

1) Godkendelse af et helt køretøj opbygget i ét trin.

2) Godkendelse af et etapevist færdiggjort komplet køretøj

Af § 4 stk. 2 i bekendtgørelsen fremgår det, at køretøjer kan godkendes i henhold til en af to forskellige procedurer:

1) Procedure for godkendelse af et helt køretøj opbygget i ét trin.

2) Procedure for godkendelse af et etapevist færdiggjort komplet køretøj.

Godkendelse af et helt køretøj opbygget i ét trin

Køretøjer kan være opbyggede helt fra bunden af råmaterialer til det færdige køretøj. Herved forstås, at køretøjet er opbygget i et trin, da der ikke foreligger typegodkendelser fra forudgående køretøjsfabrikanter.

Køretøjer, hvor en del af køretøjet bygges af en underleverandør, typisk platformen hhv. chassiset, og hvor opbygning til den specifikke anvendelse færdiggøres andetsteds, anses også for at være opbygget i ét trin, hvis underleverandøren ikke har ansøgt og fået meddelt en typegodkendelse for sin del af opbygningen.

Det gælder heller ikke, hvis den oprindelige leverandør har typegodkendelse af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, men ikke typegodkendelse af det ukomplette køretøj. F.eks. hvis lastbil med "nordisk bogieløft" som ikke kan EU-typegodkendes, men på alle andre punkter opfylder bestemmelserne.

Som et andet eksempel kan nævnes et færdigt chassis med aksler, bremses, styreapparat, mv, som skal opbygges med karosseri / indretning til buskørsel. Disse godkendelser af systemer, komponenter eller separate tekniske enheder kan dog anvendes af den færdiggørende fabrikant. Ved denne proces er det den fabrikant, der færdiggør opbygningen, der har ansvaret for hele ansøgningsprocessen af køretøjet.

Godkendelse af et etapevist færdiggjort komplet køretøj.

Ved etapevist færdiggjort komplet køretøj forstås et køretøj, hvor flere fabrikanter har været involveret i opbygningen af køretøjet. Men køretøjet er ikke færdigt til sin egentlige anvendelse før opbygning i sidste etape. Hver fabrikant har ansøgt og fået meddelt en typegodkendelse af sin del af opbygningen. Sådan en typegodkendelse og typeattest vil altid være påstemplet "ukomplet" på engelsk: "incomplete" eller tilsvarende på det sprog, der tales i den medlemsstat, der har meddelt typegodkendelsen. Sådan en typegodkendelse må ikke anvendes til godkendelse og registrering af køretøjet.

Som eksempel kan nævnes køretøjer, hvor en fabrikant har ansøgt og fået meddelt typegodkendelse for f.eks. chassis, motor og førerhus, men hvor der stadig mangler opbygning til køretøjets egentlige anvendelse, som f.eks. fragt af gods, indretning til buskørsel eller anvendelse som campingbil.

Det anses også for at være et etapevist opbygget køretøj, hvis der foretages ændringer på et køretøj, der allerede er EU-typegodkendt i et trin. Det samme gælder for køretøjer, der er færdiggjort i etaper, hvis der foretages ændringer efter godkendelsen i sidste etape.

Som eksempler kan nævnes eftermontering/udskiftning af tilkoblingsanordning, eftermontering af lygter eller ændring af beskyttelsesværn.

§ 5. Nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil skal opfylde de tekniske krav i bilag II i forordning 2018/858, de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til forordningen, eller de alternative tekniske krav i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Der skal ved benyttelse af alternative krav anvendes den gældende version af detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Forpligtelser ved etapevist opbyggede køretøjer

§ 6. Til brug for ansøgning om national individuel godkendelse af nye etapevist færdiggjorte komplette køretøjer er fabrikanten i alle etaper af opbygningen af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, efter anmodning fra ansøger, forpligtet til at udlevere godkendelser og oplysninger, der dannede grundlag for godkendelse af forudgående etaper af opbygningen.

Af bekendtgørelsens § 6 fremgår det, at fabrikanten i alle etaper skal udveksle oplysninger, der danner grundlag for godkendelse af foregående etaper af opbygningen. For at proceduren for etapevis godkendelse kan fungere tilfredsstillende, er en samlet indsats af alle berørte fabrikanten nødvendig.

Ved godkendelse af et ukomplet køretøj, har den godkendende myndighed, inden meddelelse om godkendelse i forudgående etaper, påsat, at de pågældende fabrikanten har truffet passende arrangementer til at udlevere og udveksle dokumenter og information, så det færdiggjorte komplette køretøj opfylder de tekniske krav i alle de relevante retsakter, der er opført i bilag II til forordning (EU) nr. 2018/858. En sådan information omfatter oplysninger om relevante godkendelser af systemer, komponenter og separate tekniske enheder samt om køretøjsdele, der indgår i det ukomplette køretøj, som endnu ikke er godkendt i sin sidste etape.

Den enkelte fabrikant i en etapevis godkendelse er ansvarlig for godkendelse af de systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som vedkommende fabrikant producerer eller tilføjer til den foregående færdiggørelsesetape. Fabrikanten af den følgende etape er ikke ansvarlig for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er godkendt i en tidligere etape, undtagen i de tilfælde, hvor vedkommende fabrikant foretager ændringer på de pågældende dele, at den tidligere meddelte typegodkendelse bliver ugyldig.

Det anses også for at være et etapevist opbygget køretøj, hvis der foretages ændringer på et køretøj, der allerede er EU-typegodkendt i et trin. Det samme gælder for køretøjer, der er færdiggjort i etaper, hvis der foretages ændringer efter godkendelsen i sidste etape.

Som eksempler kan nævnes eftermontering/udskiftning af tilkoblingsanordning, eftermontering af lygter eller ændring af beskyttelsesværn.

Ansøgning

Proces for ansøgning af national individuel godkendelse af motorkøretøj og påhængskøretøj dertil

§ 7. Ansøgning om national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil indgives til Færdselsstyrelsen via en digital selvbetjeningsløsning anvist af styrelsen.

Stk. 2. Ansøgning kan indgives af køretøjets ejer, fabrikant, fabrikantens repræsentant eller importør.

Ansøgningens indhold

For at kunne vurdere køretøjets art, anvendelse, fabrikat, m.v. skal de tekniske oplysninger om køretøjet, som f.eks. dimensioner herunder vægt, akselantal, dækdimensioner, motor og dennes ydelse, m.v., indsendes af ansøger i et ansøgningsskema med oplysninger om køretøjet.

Jævnfør § 7 stk. 1 skal denne ansøgning udfyldes og indsendes digitalt via en løsning anvist af Færdselsstyrelsen. Ansøgningsskemaets enkelte punkter er forsynet med hjælpende forklaring.

Det fremgår af bekendtgørelsens § 7 stk. 2, at en ansøgning kan indgives af køretøjets ejer, fabrikanten, fabrikantens repræsentant eller importøren.

Det betyder, at i princippet kan alle ansøge om en national individuel godkendelse af et køretøj. Det er ansøger, der kender alle de relevante oplysninger, og det er derfor ansøger, der er ansvarlig for, at der er afgivet korrekte oplysninger i ansøgningsskemaet.

§ 8. Ansøger skal udfylde alle relevante felter i ansøgningen, herunder fabrikantattesten, og vedlægge al relevant dokumentation, herunder tekniske oplysninger om køretøjet og liste over retsakter eller alternative nationale tekniske krav, som køretøjet opfylder.

Som beskrevet i § 8 skal alle relevante felter i ansøgningsskemaet udfyldes. Det betyder, at hvis der ansøges om national individuel godkendelse af en personbil, skal oplysninger, der relaterer sig til lastbiler ikke udfyldes. Det kan f.eks. være oplysning om, hvor mange løftbare aksler, køretøjet har. IT-systemet sikrer, at kun relevante felter for den respektive køretøjsklasse vil være synlig.

Ved etapevis opbygning skal ansøgeren kun udfylde de punkter, der vedrører de systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er tilføjet eller ændret i den aktuelle etape. Det fremgår af ovenstående kapitel om forpligtelser ved etapevist opbyggede køretøjer, at de enkelte etaper skal udveksle oplysninger. I praksis betyder det, at sammen med dokumentationen fra forrige etaper vil hele ansøgningen samt fabrikantattesten være komplet.

Det anbefales, at fabrikanten i sidste etape sikrer sig, dokumentationen fra forrige etaper foreligger, før man påbegynder den sidste opbygning af køretøjet.

Det kan ligeledes anbefales, at en fabrikant i sidste etape efterspørger krævet dokumentation hos underleverandør for systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som skal monteres på køretøjet i sidste etape.

I praksis skal fabrikanten i sidste etape kun udfylde ansøgningsskemaet med de oplysninger, der relaterer sig til de tilføjelser eller eventuelle ændringer, der er foretaget på køretøjet i sidste etape.

Det er ikke givet, at fabrikanten i forudgående etaper har afgivet oplysning om for eksempel køretøjets højde eller længde, hvis det er fabrikanten i sidste etape, der fremstiller et lad til køretøjet. Ligeledes har fabrikanten i forudgående etaper ikke oplyst om, hvor mange passagerer en bus er indrettet til, hvis køretøjet først monteres med stole i sidste etape.

Hvis basiskøretøjet for en bus har været en lukket kassevogn, er der formentlig heller ikke taget stilling til styrke af køretøjets overbygning hvis bussen vælter, og det vil i så fald være fabrikanten i sidste etape, hvor stolene monteres, der skal dokumentere styrken i overbygningen hvis bussen vælter.

Som et andet eksempel kan nævnes en situation, hvor fabrikanten i sidste etape afmonterer den allerede godkendte sideafskærmning mod underkøring for at erstatte denne helt eller delvist med skabe til opbevaring af forskelligt arbejdsudstyr. I sådanne tilfælde vil den oprindelige godkendelse for sideafskærmningen miste sin gyldighed, og det vil være fabrikanten i sidste etape der vil være ansvarlig for dokumentationen.

Der kan også nævnes en situation hvor fabrikanten i sidste etape eftermonterer lygter på et køretøj, der allerede har en EU-godkendelse af lygtemonteringen i en tidligere etape, vil denne godkendelse miste sin gyldighed, og det vil være fabrikanten i sidste etape, der vil være ansvarlig for hele lygtemonteringen.

Alle tre eksempler på ændringer vil også anses som opbygning i sidste etape, selvom køretøjet allerede var EU-typogodkendt som et færdigt køretøj.

Fabrikantattest

Ansøger skal også udfylde en fabrikantattest over de retsakter eller de nationale tekniske krav, som køretøjet opfylder. De nationale tekniske krav vil typisk være de relevante tekniske krav, der fremgår af Detailforskrifter for køretøjer. (se dog afsnittet Godkendelse af et etapevist færdiggjort komplet køretøj)

Fabrikantattesten findes sammen med ansøgningsskemaet i et IT-system stillet til rådighed af Færdselsstyrelsen.

Det fremgår også af § 8, at ansøger skal vedlægge al relevant dokumentation.

For at kunne påvise, at styrken af relevante systemer, komponenter eller separate tekniske enheder er opfyldt, kan ansøger foretage, eller få foretaget en styrkeberegning som alternativ til den krævede destruktive prøvning ved typegodkendelse af systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed. Det kan også være en beregning, der dokumenterer, at bremsepræstationen for køretøjet er opfyldt.

Der vil være forskellige krav til dokumentationsniveauet for de forskellige systemer, komponenter eller separate tekniske enheder på køretøjet. Jo højere indflydelse systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed har på trafik- og miljø sikkerhed jo højere dokumentationsniveau kræves der.

Ligeledes kræves der højere dokumentationsniveau, hvis der skal lægges mere eller mindre komplekse beregninger til grund for dokumentation for opfyldelse. F.eks. vil der være høje krav til dokumentation for, at emissionskravene er opfyldt, eller at styrken i forskellige værn ved kollision med andre trafikanter er opfyldt. Ligeledes vil der være høje krav til dokumentation for, at det ved en beregning påvises, at et køretøjs bremsepræstation er opfyldt.

Modsat vil den korrekte montering lygter eller korrekt montering af hjulafskærmning kunne verificeres af synsvirksomheden under fremstillingen.

I de tilfælde, hvor der er krævet dokumentation for opfyldelse, skal denne dokumentation vedlægges fabrikantattesten.

I tilfælde hvor det er tilstrækkeligt, at ansøger kan erklære, at en retsakt er opfyldt, er det ikke krævet, at ansøger vedlægger anden dokumentation end en erklæring. Færdselsstyrelsen kan dog bede ansøger om baggrunden for denne erklæring, og det kan derfor anbefales, at vedlægge det materiale, som ansøger har benyttet for at kunne erklære, at retsakten er opfyldt.

I nogle tilfælde er det, som tidligere nævnt, synsvirksomheden, der kontrollerer, om retsakten er opfyldt.

Det vil fremgå af fabrikantattesten, hvilken dokumentation der som minimum skal fremlægges. Det er dog altid tilladt at fremlægge dokumentation, der viser at et system, komponent eller separat teknisk enhed er godkendt på et højere niveau, for eksempel hvis det er typegodkendt i forrige etape. I dette tilfælde vil denne dokumentation være tilstrækkelig og synsvirksomheden skal derfor i det omfang det er muligt kontrollere, at systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed bærer den nødvendige mærkning.

Dokumentationsniveauet er oplyst ved hjælp af bogstavskoder. Disse bogstavskoder kan ses under dette afsnit.

Uanset dokumentationsniveauet som ligger til grund, skal synsvirksomheden altid anvende sine faglige kompetencer hvis der er forhold, der vækker opsig, og som formodes at være anderledes, end det som synsvirksomheden har erfaring med.

I sådanne situationer kan synsvirksomheden, jævnfør § 12, kræve yderligere belysning af de forhold, der har vækket opsig.

Bogstavskoder for dokumentationsniveau

X: Fuldstændig anvendelse af retsakten som følger:

Fuldstændig overholdelse FN-regulativer, EU-forordninger eller EU-direktiver. En typegodkendelse er udstedt og godkendelsesnummeret kan i nogle tilfælde identificeres på køretøjet eller systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed.

Dokumentation i form af vedhæftning af billede(r), der utvivlsomt viser systemets, komponentens eller den separate tekniske enheds typegodkendelses-mærke kan anses som tilstrækkelig dokumentation.

A: Anvendelse af retsakten som følger:

- a) De tekniske krav i FN-regulativet, EU-forordningen eller EU-direktivet skal være opfyldt.*
- b) Typegodkendelsesattest er ikke påkrævet. Det betyder, at det ikke kræves, at prøvningsrapporten er godkendt af en typegodkendende myndighed.*
- c) Prøvning og kontrol udføres af akkrediterede tekniske tjenester på de betingelser, der er fastsat i artikel 67 til 81 til forordning EU 2018/858 eller de betingelser, der er fastsat prøvningsinstansens tilladelse.*
- d) For hvert køretøj, hvorpå der udføres kontrol, vurdering eller afprøvning, skal der udarbejdes en prøvningsrapport. Prøvningsrapporten skal, hvor det er relevant, indeholde følgende:*
 - 1) En indledende konklusion på den gennemførte kontrol, vurdering eller afprøvning af køretøjet med angivelse af eventuelle forbehold. Det vil sige, at det skal være muligt at læse, om prøvningen har vist at køretøjet, systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed lever op til de tekniske krav, der fremgår af FN-regulativet, EU-direktivet eller EU-forordningen.*
 - 2) En beskrivelse af det kontrollerede eller afprøvede køretøj.*
 - 3) Et eller flere eksteriørbilleder af køretøjet i sin helhed, samt billeder der viser der afprøvede område/ system, komponent eller separate tekniske enhed.*
 - 4) En beskrivelse af eventuelle foretagne ændringer på basiskøretøjet.*

B: Anvendelse af retsakten som følger: Samme som for »A«, med den undtagelse, at fabrikanten kan udføre målingerne, beregningerne eller prøvningerne og selv kontrollerne, med forbehold af Færdselsstyrelsens accept.

Fabrikanten skal anmode om tilladelse til selv at kunne udføre målingerne, beregningerne eller prøvningerne. Denne tilladelse anses som relevant dokumentation, og den skal vedhæftes ansøgningen.

D: En rapport, herunder fra en teknisk tjeneste, prøvningsinstans eller konsulent, der har tilknytning til køretøjsbranchen eller erfaring med pågældende beregning, der er baseret på, inspektion, målinger, prøvninger og beregninger.

Hvis rapporten er baseret på et tilsvarende godkendt køretøj af samme fabrikat, mærke og type som det køretøj, der skal godkendes, skal rapporten angive det køretøj, der var genstand for inspektion, målinger, prøvninger og beregninger, sammen med en angivelse af, hvordan det køretøj, der er genstand for syn, målinger, prøvninger og beregninger, svarer til det køretøj eller den køretøjstype, der skal godkendes.

E: Samme som for afgørelserne under 'B' med den undtagelse, at en erklæring om overensstemmelse afgivet af fabrikanten er tilstrækkelig, hvor dette er muligt i henhold til Vejledning om syn af køretøjer. Prøvningsrapport kræves ikke. Synsvirksomheden kan kræve yderligere oplysninger eller videre dokumentation, om nødvendigt. Ved stikprøvekontrol kan Færdselsstyrelsen ligeledes kræve yderligere oplysninger eller dokumentation, om nødvendigt.

F: Opfyldelse af det tekniske krav kontrolleres af synsvirksomheden under køretøjets inspektion i forbindelse med den nationale individuelle godkendelse. Hvis opfyldelsen af retsakten ikke kan verificeres visuelt, skal synsvirksomheden kræve yderligere oplysninger eller dokumentation som beskrevet i Vejledning om syn af køretøjer, medmindre der forelægger mærkning eller dokumentation, som beskrevet under "X", "A", "B" "D" eller "E".

Færdselsstyrelsen kan kræve yderligere oplysninger eller dokumentation, om nødvendigt.

Det vil være op til synsvirksomheden eller Færdselsstyrelsen at vurdere, om de udleverede yderligere oplysninger eller yderligere dokumentation besvarer spørgsmålene tilstrækkeligt.

G: *I tilfælde af etapevis godkendelse kan opfyldelse af retsakter for klassen for basiskøretøjet eller det ukomplette køretøj (f.eks. det karrosseri, som blev anvendt til at opbygge køretøjet til særlig anvendelse i henhold til forordning (EU) nr. 2018/858) anvendes på betingelse af at retsakter er EU-typegodkendt, og at der ikke er foretaget ændringer på retsakter.*

Som eksempel kan nævnes en campingbil, som anses som en personbil M₁ hvis den kan transportere højst ni personer.

Sådan en campingbil er oftest færdiggjort på et chassis til varebil N₁ eller lastbil N₂ eller N₃. Disse køretøjer opfylder ikke nødvendigvis personbilskrav til bremsepræstation, spejle eller miljøkrav. Uanset dette, kan køretøjet alligevel godkendes hvis ikke, der er foretaget ændringer på systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er typegodkendt i en tidligere etape.

Netop for campingbiler bliver de oprindelige sæder ofte udskiftet til sæder, der kan drejes rundt for at blive anvendt som lænestole. Disse sæder er ikke en del af den oprindelige godkendelse, og der vil derfor ikke kunne anvendes "G" for disse sæder.

H: *Lig med basiskøretøj. Anvendes ved etapevist opbygget køretøj, med det formål, at der henvises til, at systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er typegodkendte i den/de tidligere etaper. Der må kun henvises til "H" hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder monteret og godkendt i de forrige etaper, ikke er ændret ved færdiggørelsen af køretøjet.*

n/a: *Ikke relevant. n/a kan anvendes i de tilfælde, hvor det specifikke køretøj ikke skal opfylde en specifik retsakt. Det kan være retsakter, som kun lette køretøjer skal opfylde, og derfor ikke er påkrævet for tunge køretøjer eller omvendt.*

Men hvis et køretøj er udstyret med et system, komponent eller separat teknisk enhed, som ikke er påkrævet for køretøjsskassen, skal køretøjet opfylde gældende krav for det pågældende system, komponent eller separat teknisk enhed.

Indsendelse af ansøgning

Den udfyldte ansøgning, fabrikantattesten samt yderligere relevant dokumentation indsendes til Færdselsstyrelsen.

Ansøgningen udfyldes med data fra køretøjets typeattest (CoC).

Proces efter indsendelse af ansøgning

Når ansøgningen er indsendt til Færdselsstyrelsen, vil ansøger modtage en kvittering for modtagelse på den oplyste e-mailadresse. Denne kvittering vil indeholde et unikt nummer som skal oplyses til den synsvirksomhed, der skal foretage kontrollen, når køretøjet fremstilles.

Fremstilling og godkendelse hos en synsvirksomhed

§ 9. Nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil skal fremstilles til godkendelse hos en synsvirksomhed. Ansøgerens interesse varetages af den, der fremstiller køretøjet.

Det fremgår af § 9, at det er en synsvirksomhed, der godkender køretøjet.

Den, der fremstiller køretøjet, anses som den, der varetager ansøgers interesser, og det er denne person, som synsvirksomheden har den umiddelbare kommunikation med. Hvis ikke fremstilleren selv kan svare på eventuelle spørgsmål som synsvirksomheden måtte have til køretøjet, kan synsvirksomheden under fremstillingen vurdere, om det med tilstrækkelig sikkerhed kan afklares ved at fremstilleren tager kontakt til den relevante person. Hvis synsvirksomhedens spørgsmål

kan besvares under fremstillingen, vil en efterkontrol ikke være relevant for de aspekter, hvor synsvirksomheden havde spørgsmål.

Det vil også være der fremstiller køretøjet, der skal viderebringe de informationer, som synsvirksomheden giver til ejeren eller fabrikanten, hvis fremstiller ikke selv er ejer eller fabrikant.

Synsvirksomhedens og synsmedarbejderes kompetencer

§ 10. Synsvirksomheder kan kun foretage national individuel godkendelse af nye motor-kørekøjer og påhængskøretøjer dertil, hvis de har tilladelse til at foretage registreringssyn, jf. lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Stk. 2. Synsvirksomheden kan kun foretage godkendelse, jf. stk. 1, i den køretøjskategori, som synsvirksomhedens tilladelse omfatter.

Stk. 3. Synsmedarbejdere med gyldigt uddannelsesbevis til at foretage registreringssyn, jf. lov om godkendelse og syn af køretøjer, kan kun foretage national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil i den køretøjskategori, som synsmedarbejderen er uddannet i.

Det fremgår af § 10, at synsvirksomheder og synsmedarbejdere, som har tilladelse henholdsvis uddannelse til at gennemføre registreringssyn, også har tilladelse til at gennemføre kontroller i forbindelse med national individuel godkendelse af køretøjer i den kategori, som synsvirksomheden har tilladelse til og som synsmedarbejderen er uddannet til.

Der kræves således ikke yderligere tilladelse eller uddannelse til kontroller i forbindelse med national individuel godkendelse af køretøjer. De tekniske krav til køretøjer er uændrede, da kravene i detailforskrifter for køretøjer alternativt kan anvendes. Hvor ansøger har dokumenteret, at et system, komponent eller separat teknisk enhed er typegodkendt, er dette dokumenteret i de vedhæftede dokumenter fra ansøger.

Det er ikke meningen, at en synsmedarbejder skal gennemlæse hele typegodkendelsen. Det har en typegodkendende myndighed i det land, der har udstedt typegodkendelsen allerede gjort, og typegodkendelsen er derfor gyldig i alle lande.

En EU eller FN-typegodkendelse vil på en af de første sider indeholde en konklusion på den gennemførte kontrol, vurdering eller afprøvning af køretøjet med angivelse af eventuelle forbehold.

Det er således ikke nødvendigt at synsvirksomheden skal læse hele rapporten.

Synsmedarbejderen skal sikre sig, at typegodkendelsen omhandler det specifikke system, komponent eller separate tekniske enhed, der er gældende for det specifikke område.

Ifølge bekendtgørelsen om prøvningsinstanser⁵ skal en prøvningsrapport fra en prøvningsinstans ligeledes indeholde en konklusion på den gennemførte kontrol, vurdering eller afprøvning af køretøjet med angivelse af eventuelle forbehold.

Oplysning om unikt nummer

Før undersøgelsen påbegyndes, vil synsvirksomheden anmode om det unikke nummer som er blevet tilsendt i kvitteringsmailen. Dette unikke nummer anvender synsvirksomheden til at få adgang til ansøgningen, fabrikantattesten samt eventuelle øvrige dokumenter vedrørende køretøjet.

⁵ Bekendtgørelse om godkendelse af prøvningsinstanser og kontrolinstanser på det køretøjstekniske område

Køretøjets undersøgelse

§ 11. Umiddelbart inden påbegyndelse af synsvirksomhedens kontrol skal synsmedarbejderen via en app anvist af Færdselsstyrelsen tage og godkende et billede af køretøjet som dokumentation for, at køretøjet har været til stede på synsstedet. Synsstedets omgivelser skal fremgå af billedet på en sådan måde, at det kan konstateres, at køretøjet har været til stede på synsstedet. Hvis køretøjet er forsynet med prøveskilte eller prøvemærker, skal dette fremgå synligt af billedet.

Stk. 2. Straks efter at kontrollen er afsluttet, skal synsmedarbejderen via synssystemet elektronisk indberette køretøjets identitet, resultatet af kontrollen, jf. § 13, og oplysningerne i rapporten, jf. § 19, til Færdselsstyrelsen.

Af § 11 stk. 1 fremgår det, at der skal optages og indberettes fotodokumentation af at køretøjet har været til stede det tidsrum, mellem start- og sluttidspunktet for kontrollen. Fotodokumentationen skal uploades til Færdselsstyrelsen med den samme app, som også anvendes til upload af fotodokumentation ved periodesyn og registreringssyn.

Ifølge § 11 stk. 2 skal synsvirksomheden indberette resultatet af kontrollen straks efter, at denne er gennemført.

§ 12. Efter anmodning fra synsvirksomheden har ansøger pligt til at give alle oplysninger og al dokumentation, som er nødvendig for vurderingen af, om køretøjet opfylder kravene i § 5.

Den, der ansøger om en national individuel godkendelse af et køretøj, har ifølge § 12 pligt til at afgive oplysninger eller dokumentation, der er nødvendigt for gennemførelse af kontrollen.

Sådanne oplysninger eller dokumentationer kan være oplysninger eller dokumentationer, der ligger ud over de oplysninger eller dokumentationer, der allerede er uploadet sammen med ansøgningen.

§ 13. Fremstilling af køretøjet kan medføre et af følgende resultater:

- 1) Køretøjet er godkendt.
- 2) Køretøjet er afvist.
- 3) Køretøjet er betinget godkendt.
- 4) Køretøjet skal godkendes ved efterkontrol.

§ 14. Stemmer ansøgningens oplysninger overens med det fremstillede køretøj, og opfylder køretøjet kravene i § 5, godkender synsvirksomheden køretøjet, jf. dog § 15.

Det fremgår af § 14 at synsvirksomheden godkender køretøjet, hvis det stemmer overens med ansøgningens oplysninger, og køretøjet opfylder de tekniske krav i bilag II til forordning (EU) nr. 2018/858 eller detailforskrifter for køretøjer, som beskrevet i § 5.

Synsvirksomheden bør kontrollere køretøjet i henhold til ansøgningsskemaet, som hentes fra Færdselsstyrelsen via det unikke nummer oplyst af fremstiller, i stedet for at kontrollere køretøjet ud fra en printet version, som medbringes af fremstilleren. Det er ikke sikkert, at den medbragte printede version stemmer overens med den nyeste version af ansøgningen, som hentes fra Færdselsstyrelsen.

Det er kun de systemer, komponenter eller separate tekniske enheder der er tilføjet køretøjet i sidste etape, der skal inspiceres. De systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, hvor der henvises til tidligere etaper, skal ikke inspiceres igen, da disse systemer, komponenter eller separate tekniske enheder allerede er godkendt i en tidligere etape.

Som skrevet tidligere i denne vejledning skal synsvirksomheden altid anvende sin sunde fornuft og faglige kompetencer, hvis der er forhold, der vækker opsigts, og som formodes at være

anderledes, end det som synsvirksomheden har erfaring med; selvom systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed allerede er godkendt i en tidligere etape.

I sådanne situationer kan synsvirksomheden kræve yderligere belysning af de forhold, der har vakt opsigt.

Hvis ikke køretøjet er opbygget i etaper, vil hele ansøgningsmaterialet være udfyldt af fremstiller uden henvisning til tidligere etaper. I sådanne tilfælde vil det være hele køretøjet, der skal inspiceres.

§ 15. Synsvirksomheden afviser køretøjet, jf. dog §§ 16 og 17, i følgende tilfælde:

- 1) Køretøjet afviger fra oplysninger i ansøgningen.**
- 2) Køretøjet opfylder ikke de tekniske krav, jf. § 5.**
- 3) Ansøgningen er indgivet af andre end de personer, der er nævnt i § 7, stk. 2.**
- 4) Ansøgningen, herunder dokumentation, jf. § 8, er mangelfuld.**

Stk. 2. Et afvist køretøj kan kun fremstilles til fornyet godkendelse hos den synsvirksomhed, der afviste køretøjet.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra stk. 2.

Ansøgningsdokumenterne skal være korrekte og må ikke være mangelfulde. Hvis køretøjet afviger fra de oplysninger, som ansøger har afgivet eller hvis ansøgningen er mangelfuld, skal synsvirksomheden afvise køretøjet.

Hvis der fejlagtigt er afgivet faktuelle oplysninger, f.eks. om køretøjets klasse (varebil i stedet for lastbil), oplysninger om emissioner, antal siddepladser i en bus eller lignende forhold, der gør, at køretøjets oplysninger ikke svarer til køretøjet, skal synsvirksomheden afvise køretøjet.

Årsagen til afvisningen er, at sådanne faktuelle fejl i oplysningerne kan medføre, at køretøjet vil blive godkendt i henhold til tekniske krav til en forkert køretøjsklasse.

Synsvirksomheden kan afvise køretøjet, hvis opfyldelse af tekniske krav er så mangelfuld, at en opremsning af fejl vil være så omfattende, at det vil være uoverskueligt at gennemgå fejlene ved en efterkontrol.

Køretøjet skal også afvises uden yderligere undersøgelser, når der ikke foreligger en gyldig fuld-magt, i de tilfælde, hvor ansøger har bemyndiget en repræsentant til at varetage ansøgningen.

Jævnfør § 15 stk. 2 skal køretøjet fremstilles hos samme synsvirksomhed, som afviste køretøjet. Årsagen hertil er, at det kan være for uoverskueligt for en anden synsvirksomhed at finde frem til årsagen for afvisningen.

Ifølge § 15 stk. 3 kan Færdselsstyrelsen dispensere fra § 15 stk. 2, hvis særlige omstændigheder taler herfor. Eksempler kan være ferielukning eller synsvirksomhedens ophør.

§ 16. Ved mindre fejl og mangler kan køretøjet godkendes betinget.

Køretøjet godkendes betinget ved mindre fejl, som dem, der er beskrevet i synsguiden til brug ved periodisk syn af køretøjer.

§ 17. Ved væsentlige fejl og mangler skal køretøjet fremstilles til godkendelse ved efterkontrol.

Stk. 2. Efterkontrol skal ske inden for 60 dage og skal foretages af samme synsvirksomhed.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra stk. 2.

Hvis der er væsentlige tekniske fejl og mangler på et køretøj, skal disse fejl udbedres før køretøjet kan godkendes. Som eksempler kan nævnes, at synsvirksomheden vurderer, at den krævede styrke på et system, komponent eller separat teknisk enhed ikke er til stede, eller hvis bremsesystemet ikke opfylder de tekniske krav, der er fastsat i detailforskrifter for køretøjer.

Ved vurdering af væsentlige tekniske fejl, anvendes dem, der er beskrevet i eSyn fejlkoder.

Af § 17 stk. 2 fremgår det, at en efterkontrol skal foretages inden for 60 dage, og at efterkontrol skal foretages hos samme synsvirksomhed. Årsagen hertil er, at kun den synsvirksomhed, der har startet en national individuel godkendelse op, kan tilgå køretøjets data, og denne synsvirksomhed har kendskab til hvor langt man var nået i godkendelsesprocessen.

Af stk. 3 fremgår det, at Færdselsstyrelsen kan dispensere fra kravet om at efterkontrollen skal udføres ved den samme synsvirksomhed, som opstartede kontrollen. Eksempler kan være ferielukning eller synsvirksomhedens ophør.

§ 18. Ved første fremstilling til godkendelse hos en synsvirksomhed indberetter synsvirksomheden køretøjet og resultatet, jf. § 13, til Køretøjsregistret. Godkendelsen til den anførte art og anvendelse m.v. udløber, hvis køretøjet ikke inden for 60 dage er indregistreret i Køretøjsregistret.

Stk. 2. Godkender synsvirksomheden køretøjet ved efterkontrol, jf. § 17, indberetter synsvirksomheden dette til Køretøjsregistret. Godkendelsen til den anførte art og anvendelse m.v. udløber, hvis køretøjet ikke inden for 60 dage er indregistreret i Køretøjsregistret.

Synsvirksomheden indsætter alle relevante data for køretøjet, herunder tekniske oplysninger og oplysninger om tilladelser og dispensationer i Køretøjsregistret. Dette gøres i forbindelse med køretøjets fremstilling til godkendelse, også selv om køretøjet skal fremstilles til en efterkontrol på grund af fejl eller mangler.

Hvis der konstateres fejl eller mangler på et køretøj, der kræver, at køretøjet skal fremstilles til efterkontrol, må de data, der er skrevet i Køretøjsregistret ikke indberettes. Der må først indberettes data, når køretøjet kan godkendes.

Godkendelsen til den anførte art og anvendelse udløber, hvis ikke køretøjet er indberettet inden for 60 dage.

Udstedelse af undersøgelsesrapport

§ 19. Synsvirksomheden udsteder efter endt kontrol en rapport til fremstiller med resultatet, jf. § 13.

Stk. 2. Rapporten skal være påført årsagen til resultatet.

Som det fremgår af § 19 skal synsvirksomheden udstede en rapport efter endt inspektion af køretøjet. Af undersøgelsesrapporten skal følgende resultat af inspektionen fremgå:

1) Køretøjet er godkendt.

Påføres rapporten som resultat, hvis der ikke er konstateret fejl eller mangler under inspektionen.

2) Køretøjet er betinget godkendt.

Påføres rapporten, hvis der er konstateret mindre fejl eller mangler som dem, der er beskrevet i synsguiden til brug ved periodisk syn af køretøjer under inspektionen. De konstaterede fejl eller mangler skal fremgå af rapporten.

3) Køretøjet kan godkendes ved efterkontrol.

Påføres rapporten ved andre tekniske fejl eller hvis der er mangler på køretøjet. De konstaterede fejl eller mangler skal fremgå af rapporten.

4) Køretøjet er afvist.

Påføres rapporten hvis køretøjet afviger fra ansøgningens oplysninger eller hvis ansøgningen er mangelfuld. Årsagen til afvisningen skal fremgå af rapporten. Hvis der er mange forhold, der resulterer i en afvisning, skal de væsentligste årsager fremgå, og der skal på rapporten stå, at rapporten ikke er udtømmende.

Desuden skal datoen for kontrollen samt køretøjets stelnummer fremgå af rapporten

Det er op til synsvirksomheden at vurdere, hvor mange uoverensstemmelser mellem ansøgning og køretøj eller fejl ved køretøjet, der skal konstateres, før køretøjet endeligt afvises, bortset fra ved manglende fuldmagt, som nævnt under § 15.

§ 20. Godkender synsvirksomheden et køretøj i strid med § 15, stk. 1, og §§ 16 og 17 eller indberetter synsvirksomheden ikke køretøjet og resultatet, jf. § 18, kan Færdselsstyrelsen inddrage køretøjets godkendelse og anmode Motorstyrelsen om at iværksætte inddragelse af køretøjets nummerplader og afmelde køretøjets indregistrering.

Hvis synsvirksomheden godkender et køretøj på baggrund af en mangelfuld ansøgning, anses køretøjet som værende godkendt på et ukorrekt grundlag. Færdselsstyrelsen kan i sådanne tilfælde, efter forudgående partshøring af køretøjets ejer, træffe afgørelse om, at køretøjet skal indkaldes til en ekstraordinær kontrol eller at køretøjets godkendelse skal inddrages.

Tilsvarende kan et køretøj indkaldes til ekstraordinær kontrol eller køretøjets godkendelse kan inddrages, hvis et fejlbehæftet køretøj uberettiget er (betinget) godkendt ved kontrollen, eller hvis køretøjet er godkendt efter tidsfristen på 60 dage.

Hvis Færdselsstyrelsens anmodning om ekstraordinær kontrol ikke imødekommes, kan Færdselsstyrelsen anmode Motorstyrelsen om at iværksætte inddragelse af køretøjets nummerplader og afmelde køretøjets indregistrering

Supplerende dokumentation

§ 21. I forbindelse med national individuel godkendelse af nye motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil til speciel anvendelse eller indretning skal synsvirksomheden, efter anmodning fra ansøger, udstede supplerende dokumentation, der angiver, hvad køretøjet er godkendt til.

Stk. 2. Synsvirksomheden skal indberette til Motorstyrelsen, hvilken supplerende dokumentation, der er udstedt.

§ 22. Synsvirksomheden skal indberette følgende supplerende dokumentation til Færdselsstyrelsen:

- 1) Attest for blokvogn, herunder trækraft for blokvogn.**
- 2) Godkendelsescertifikat for dyretransport.**
- 3) ADR-godkendelsesattest for transport af farligt gods.**
- 4) National godkendelsesattest for transport af farligt gods.**
- 5) Attest for køretøjer i flere udførelser.**
- 6) Koblingsattest.**
- 7) Koblingsspecifikation.**

Stk. 2. Den supplerende dokumentation i stk. 1 skal indberettes via en digital løsning anvist af Færdselsstyrelsen.

Som det fremgår af § 21 kan ansøger anmode om at få udstedt supplerende dokumenter.

Ansøger skal allerede i forbindelse med udfyldelse af ansøgningen tage stilling til, om der skal udstedes supplerende dokumentation, der angiver den supplerende eller særlige funktion, som køretøjet skal anvendes til. Den supplerende dokumentation kan udstedes til følgende:

- 1) *Attest for blokvogn, herunder trækraft for blokvogn.*

Attesten udstedes hvis køretøjet skal anvendes til særtransport af særligt tungt eller udeleligt gods

- 2) *Godkendelsescertifikat for dyretransport.*

Certifikatet udstedes hvis køretøjet er i overensstemmelse med bekendtgørelse om dyretransport

- 3) *ADR-godkendelsesattest for transport af farligt gods.*

Attesten udstedes, hvis køretøjet overholder ADR-konventionens krav til den eller de ADR-varianter, som ønskes transporteret.

- 4) *National godkendelsesattest for transport af farligt gods.*

Attesten udstedes, hvis køretøjet ønskes godkendt efter reglerne for national transport af farligt gods.

- 5) *Attest for køretøjer i flere udførelser.*

Attesten udstedes hvis køretøjet f.eks. ønsket anvendt både med og uden læssekran eller for en bus, der ønskes anvendt både med fuld bestoling og med reduceret bestoling for at gøre plads til kørestole.

- 6) *Koblingsattest.*

Attesten udstedes, hvis ansøger ønsker at køre med vogntog, der udelukkende kan køre i fast kombination. Det vil sige køretøjer, der ikke kan sammenkobles efter reglerne for synsfri sammenkobling.

- 7) *Koblingsspecifikation.*

Attesten udstedes, hvis ansøger ønsker køretøjet opmålt med henblik på senere sammenkobling med køretøjer i fast kombination

Godkendelsesattest

§ 23. Færdselsstyrelsen udsteder en godkendelsesattest for national individuel godkendelse på baggrund af synsvirksomhedens godkendelse af køretøjet, jf. § 14.

Stk. 2. Ved ejerskifte skal godkendelsesattesten ledsage køretøjet.

Hvis køretøjet kan godkendes eller godkendes betinget, meddeler synsvirksomheden godkendelsen elektronisk til Færdselsstyrelsen på sagen.

Færdselsstyrelsen kvitterer for modtagelsen til ansøger og til synsvirksomheden, og kvitteringen vil indeholde en godkendelsesattest med et nationalt individuelt godkendelsesnummer.

Synsvirksomheden udfylder de krævede felter i det digitale motorregister (DMR), herunder også det nationale individuelle godkendelsesnummer i feltet "EF-type-godkendelsesnummer."

Det vil altid være den pågældende ejer af køretøjet, der skal være i besiddelse af godkendelsesattesten, så ejeren er orienteret om godkendelsesgrundlaget. Derfor skal godkendelsesattesten ledsage køretøjet ved ejerskifte.

Tilsyn

§ 24. Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af §§ 10, 11, 14-17, 19, 21 og 22 efter reglerne i bekendtgørelse om synsvirksomheder.

Fysisk tilsyn hos en synsvirksomhed

Af § 10 fremgår det, at et nyt køretøj skal fremstilles til godkendelse hos en synsvirksomhed. Færdselsstyrelsens inspektører kan, jævnfør § 24, om nødvendigt, tilbageholde et køretøj, der er godkendt ved national individuel godkendelse, for at kontrollere om godkendelsen er foretaget på korrekt grundlag.

I den forbindelse skal Færdselsstyrelsen ikke have en retskendelse før besøget.

Fremstiller og køretøjet skal forblive på synsstedet, og både synsvirksomheden og fremstiller skal, om nødvendigt, medvirke til at tilsynet kan foretages. Eksempler på medvirken kan være at besvare spørgsmål stillet af inspektøren eller at foretage en fysisk gerning som f.eks. åbne motorhjelme eller lastrum, træde på bremsepedalen eller assistere ved opmåling.

Om nødvendigt skal inspektøren have mulighed for at anvende synsvirksomhedens udstyr, f.eks. at inspicere køretøjet på lift, over grav eller at anvende bremseprøvestand.

Inspektøren skal tilse, at kun synsvirksomheder og synsmedarbejdere med tilladelse til at foretage registreringssyn, udfører nationale individuelle godkendelser.

Ligeledes fører inspektøren tilsyn med, at der via Færdselsstyrelsens app er taget et billede af køretøjet for at dokumentere køretøjets fysiske tilstedeværelse.

Inspektøren fører også tilsyn med, at køretøjet er blevet inspiceret og vurderet korrekt for fejl og mangler, og at synsvirksomheden har truffet den korrekte afgørelse jævnfør §§ 14-17. Dette indebærer også et tilsyn med den udstedte rapport, som nævnt i § 19.

Inspektøren tilser også at en eventuel udstedt supplerende dokumentation f.eks. dyretransport, ADR, flere udførelser mv. er udstedt korrekt.

§ 25. Færdselsstyrelsen fører derudover stikprøvevis administrativt tilsyn med overholdelse af § 7, stk. 2, §§ 8, 10, 14-17, 19, 21 og 22.

Stk. 2. Færdselsstyrelsens tilsyn efter stk. 1 skal påbegyndes senest 14 dage efter køretøjets godkendelse.

Administrativt tilsyn

Færdselsstyrelsen fører, stikprøvevis, administrative tilsyn med, at ansøgningen er indsendt af ejeren, fabrikanten, fabrikantens repræsentant eller importøren, og at hele ansøgningen er komplet jævnfør § 8.

Årsagen er, at den der indsender ansøgningen, har kendskab til det specifikke køretøj. Det vil også være ansøger, der er ansvarlig for, at oplysningerne, der er afgivet, er korrekte.

Dette administrative tilsyn skal påbegyndes senest 14 dage efter køretøjets godkendelse.

Færdselsstyrelsen skal have mulighed for at foretage administrative stikprøver af den indsendte ansøgning, bilagene dertil samt godkendelsen. For at kunne fremstille et køretøj til godkendelse umiddelbart efter indsendelse af ansøgningen, vil det være nødvendigt, at Færdselsstyrelsen har tid til at foretage et administrativt tilsyn på de køretøjer, der udvælges til stikprøvekontrol. Derfor fremgår det af bekendtgørelsens § 25 stk. 2, at Færdselsstyrelsen har indtil 14 dage efter godkendelsen til at gennemgå dokumentationen.

§ 26. Ansøger og synsvirksomheden har efter anmodning fra Færdselsstyrelsen pligt til at give alle oplysninger og al dokumentation, som er nødvendig for styrelsens tilsyn.

I forbindelse med begge typer tilsyn har ansøger og synsvirksomheden pligt til at udlevere ønsket materiale til Færdselsstyrelsen.

§ 27. Færdselsstyrelsen kan ved et tilsyn efter § 25, stk. 1, ændre resultatet af synsvirksomhedens kontrol af et køretøj.

Hvis resultatet af synsvirksomhedens inspektion vurderes at være fejlagtigt, kan Færdselsstyrelsen ændre synresultatet, og sanktionere i henhold til gældende version af rikobaseret tilsyn med synsvirksomheder

Det gælder både, hvis fejl og mangler er overset, eller hvis fejl eller mangler er vurderet for lempeligt eller for restriktivt.

§ 28. Færdselsstyrelsen meddeler resultatet af tilsynet efter § 25, stk. 1, straks efter, at tilsynet har fundet sted.

Resultatet af tilsynet vil blive meddelt mundtligt og skriftligt straks efter tilsynets afslutning.

Kommunikation

§ 29. Skriftlig kommunikation til og fra Færdselsstyrelsen skal ske digitalt.

Ansøgningen om national individuel godkendelse skal indsendes til Færdselsstyrelsen via en anvist digital løsning.

§ 30. Ansøgning skal være affattet på dansk, og prøvningsrapporter, typeattester og øvrig dokumentation til Færdselsstyrelsen skal være affattet på dansk, engelsk, norsk, svensk eller tysk.

Det skal være muligt for synsvirksomheden at kunne forstå en ansøgning på en simpel og hurtig måde. Derfor skal ansøgningen være affattet på dansk, engelsk, norsk, svensk eller tysk.

Gebyr

§ 31. Ved fremstilling til godkendelse hos en synsvirksomhed betales et gebyr til Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område.

I praksis vil synsvirksomheden opkræve dette gebyr, og videresende gebyret til Færdselsstyrelsen.

Fra bekendtgørelse om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område:

"For hvert syn, omsyn eller toldsyn betaler synsvirksomheder og omsynsvirksomheder et fast gebyr til Færdselsstyrelsen, jf. lov om godkendelse og syn af køretøjer."

Klageadgang

§ 32. Afgørelser truffet af en synsvirksomhed efter denne bekendtgørelse kan indbringes for Færdselsstyrelsen.

Stk. 2. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt.

Hvis ansøger mener, at udfaldet af en national individuel godkendelse er forkert, kan ansøger indsende en klage til Færdselsstyrelsen senest fire uger efter afgørelsen er meddelt.

§ 33. Afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen efter denne bekendtgørelse kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 35, stk. 1, i lov om godkendelse og syn af køretøjer.

Bestemmelsen indebærer, at Færdselsstyrelsens afgørelser efter synsloven eller regler udstedt i medfør heraf ikke kan påklages.

Færdselsstyrelsen vil som forvaltningsmyndighed dog være omfattet af sædvanlige forpligtelser til at genoptage og evt. omgøre egne afgørelser, hvis der er grundlag herfor. Desuden kan Færdselsstyrelsens afgørelser altid indbringes for domstolene, jf. grundlovens § 63, ligesom sager kan indbringes for Folketingets Ombudsmand.

Straffebestemmelser

§ 34. Med bøde straffes den, som overtræder § 4, stk. 1, § 6, § 9, 1. pkt., eller § 10.

Det fremgår af § 4 stk. 1, at et køretøj skal være godkendt ved national individuel godkendelse medmindre køretøjet er EU-typegodkendt. Det er således ikke tilladt at anvende et køretøj på færdselslovens område, hvis ikke det er godkendt.

Af § 6 fremgår det, at fabrikanten, der har fået køretøjet typegodkendt i en etape, hvor det endnu ikke er færdigt opbygget til sit formål, på anmodning af fabrikanten i sidste etape, skal udlevere godkendelser, i forbindelse med EU-typegodkendelsen der er udstedt på fabrikantens etape. Sker det ikke, kan fabrikanten i tidligere etaper pålægges en straf.

Af § 9, 1. pkt. fremgår det, at et køretøj skal fremstilles til godkendelse hos en synsvirksomhed. Hvis der gennemføres en national individuel godkendelse uden at køretøjet har været fysisk til stede, kan både ansøger og synsvirksomheden blive straffet herfor.

Af § 10 fremgår det synsvirksomheden og synspersonalet kun må foretage national individuel godkendelse af køretøjer, som synsvirksomheden og synspersonalet har tilladelse til at foretage registreringssyn på. I modsat fald vil synsvirksomheden kunne pålægges en straf.

§ 35. Med bøde straffes den, som i forbindelse med national individuel godkendelse af et nyt motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil overtræder artikel 13, stk. 3, og artikel 15, stk. 1, 1. pkt., i forordning 2018/858.

Det fremgår af § 35, at med bøde straffes den, som overtræder artikel 13, stk. 3, og artikel 15, stk. 1, 1. pkt., i forordning 2018/858.

Af artikel 13 stk. 3 fremgår det, at "fabrikanten, der ændrer et ukomplet køretøj på en sådan måde, at det henhører under en anden køretøjsklasse, med den følge, at de krav, der er blevet vurderet allerede i en tidligere etape i typegodkendelsesprocessen, har ændret sig, er også ansvarlige for opfyldelsen af de krav, der gælder for den køretøjsklasse, som det ændrede køretøj henhører under."

Hertil er der skrevet et eksempel i afsnittet "bogstavskoder for dokumentationsniveau."

Det betyder, at det vil være strafbart, hvis ikke man oplyser, at køretøjet har ændret køretøjsklasse, og køretøjet således ikke lever op til skærpede krav til den nye klasse.

Af artikel 15, stk. 1, 1.pkt fremgår det at, "fabrikantens repræsentant skal udføre de opgaver, der er fastsat i fuldmagten fra fabrikanten".

Hvis fabrikanten lader sig repræsentere af en person eller organisation i forbindelse med godkendelsen, skal der forelægges en fuldmagt der beskriver aftalen mellem fabrikanten og repræsentanten. Denne fuldmagt skal medfølge ved ansøgningen.

§ 36. Medmindre strengere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, som

1) afgiver urigtige oplysninger i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller i forbindelse med, at korrigerende eller restriktive foranstaltninger pålægges i overensstemmelse med kapitel XI i forordning 2018/858,

2) forfalsker prøvningsresultater eller øvrig dokumentation for opfyldelse af gældende tekniske krav med henblik på godkendelse,

3) tilbageholder data eller tekniske specifikationer, der kan føre til tilbagekaldelse af køretøjer, eller som kan føre til inddragelse af godkendelse, eller

4) forfalsker dokumenter eller godkendelsesattest.

Det fremgår af § 36 at strengere straf kan komme på tale, hvis man afgiver urigtige eller forfalskede oplysninger.

Det samme gælder, hvis man tilbageholder oplysninger om data eller tekniske specifikationer, der gør godkendelsen ugyldig. Hvis man opdager, at data eller tekniske specifikationer er fejlbehæftede, skal man straks give Færdselsstyrelsen besked herom.

§ 37. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 5 i straffeloven:

”§ 25. En juridisk person kan straffes med bøde, når det er bestemt ved eller i medfør af lov.

§ 26. Bestemmelser om strafansvar for selskaber m.v. omfatter, medmindre andet er bestemt, enhver juridisk person, herunder aktie-, anparts- og andelsselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde, boer, kommuner og statslige myndigheder.

Stk.2. Desuden omfatter sådanne bestemmelser enkeltmandsvirksomheder, for så vidt disse navnlig under hensyn til deres størrelse og organisation kan sidestilles med de i stk. 1 nævnte selskaber.

§ 27. Strafansvar for en juridisk person forudsætter, at der inden for dens virksomhed er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til den juridiske person knyttede personer eller den juridiske person som sådan. For så vidt angår straf for forsøg, finder § 21, stk. 3, tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Statslige myndigheder og kommuner kan alene straffes i anledning af overtrædelser, der begås ved udøvelse af virksomhed, der svarer til eller kan sidestilles med virksomhed udøvet af private.”