



Fremsat den 7. oktober 2026 af by-, land- og transportministeren (Signe Munk)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven for Grønland

(Etablering af synsordning og lempelse af krav om kørekort for visse lettere biler i visse geografiske områder og hjelmkrav for førere af disse biler)

§ 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. Kan synet efter stk. 1 ikke gennemføres, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet eller påhængskøretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan med ejeren eller brugerens samtykke foretage syn af et stillestående registreret motordrevet køretøj og et påhængskøretøj. Samtykker brugeren eller ejeren ikke, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

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

Stk. 5. By-, land- og 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 Færdselsstyrelsens køretøjer og kontrolsteder.«

4. I § 13, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »kørekort«: », jf. dog stk. 2 og stk. 8«.

5. I § 13 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kan føres uden kørekort, hvis personen er fyldt 18 år, jf. dog regler fastsat i medfør af stk. 8.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

6. I § 13 indsættes som stk. 8:

»Stk. 8. By-, land- og transportministeren fastsætter efter indstilling fra Naalakkersuisut regler om, i hvilke geografiske områder bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kun må føres af personer, der har erhvervet kørekort, jf. stk. 1.«

7. I § 40, stk. 1, indsættes efter »Føreren af en motorcykel,«: »bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport,«

8. I § 40, stk. 1, indsættes efter »enhver passager på motorcykel«: », bil på tre hjul, bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport,«

9. I § 56, stk. 1, ændres »§ 13, stk. 1 og 2« til »§ 13, stk. 1-3«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2027.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Etablering af synsordning i Grønland

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Lempelse af krav om kørekort for visse lettere biler i visse geografiske områder

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. By-, Land og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Krav om anvendelse af styrthjelm for førere af visse biler

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. By-, Land- og 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 færdselsloven for Grønland (herefter benævnt færdselsloven) og i de forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.

Med lovforslaget etableres på den baggrund en ordning med syn ved vejsiden i Grønland. Formålet er at sikre kontrol med køretøjernes tekniske stand under hensyntagen til de særlige grønlandske forhold. 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 for det første til formål at fastsætte regler om Færdselsstyrelsens syn af køretøjer ved vejsiden i Grønland.

I Grønland anvendes motorkøretøj af typen All Terrain Vehicle, også kaldet ATV, samt varianten Utility Terrain Vehicle, også kaldet UTV, i vidt omfang som transportmiddel. Dette gælder i særlig grad i bygder og mindre byer, hvor der er sparsomt vejnet, og vejene ikke er asfalterede. Her ses ATV'er og UTV'er anvendt til fragt af gods, varer og affald, til sygetransport, til uddeling af post m.v.

I dag er der krav om kørekort til almindelig bil for at føre en ATV og UTV. Dette er i mange tilfælde en hindring for borgere bosat i bygder og mindre byer, der ønsker at kunne føre ATV og UTV, da det kan være forbundet med besvær, store udgifter og lang ventetid at erhverve kørekort i bygder og mindre byer i Grønland, og mange steder er det end ikke muligt.

I bygder og mindre byer uden eller med særdeles sparsomt

vejnet vurderes det endvidere at være unødvendigt med krav om kørekort til almindelig bil for at føre ATV eller UTV.

Med lovforslaget indfries et ønske fra Grønlands Selvstyre om at ophæve kravet om kørekort til ATV'er og UTV'er uden for de store byer, hvor de geografiske og trafikale forhold ikke tilsiger krav om kørekort.

Lovforslaget har for det andet til formål at øge mobiliteten i Grønland, særligt med henblik på yderområderne.

For at forbedre færdselssikkerheden for førerne og passagererne i ATV og UTV indeholder lovforslaget endvidere forslag om at indføre hjelmkrav for ATV og UTV, hvor køretøjet ikke er forsynet med sikkerhedssele, der er pligt til at anvende.

Da færdselsområdet ikke er overtaget af Grønland, behandles lovforslaget som et rigsansliggende. Lovforslaget har været behandlet som to separate lovforslag (pkt. 48 og 50) på forårssamlingen 2026 i det grønlandske parlament Inatsisartut og blev den 26. maj 2026 vedtaget. Ved brev af 8. juni 2026 tiltrådte Grønlands Selvstyre formelt lovforslaget.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Etablering af synsordning i Grønland

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.

Det følger af færdselslovens § 72, stk. 1, at transportministeren kan bemyndige Færdselsstyrelsen, en anden under By-, Land- og Transportministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt transportministeren. Kompetencen til at fastsætte bestemmelser om periodisk syn efter § 6, stk. 2, 2. pkt., er efter § 72, stk. 1, delegeret til Færdselsstyrelsen i medfør af bekendtgørelse nr. 787 af 18. juni 2025 om Færdselsstyrelsens 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.

By-, land og 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. Bemyndigelsen er ikke udmøntet, for så vidt angår regler om syn af køretøjer, eftersom at der ikke er udstedt regler herom.

2.1.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Grønlands Selvstyre ønsker, at der skal etableres en synsordning i Grønland med henblik på at kontrollere den tekniske stand af køretøjerne under hensyntagen til de særlige grønlandske forhold.

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.

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.

Den nye bestemmelse vil indebære, at Færdselsstyrelsen får 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. 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.

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 uhensigtsmæssig. 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 § 6 a, 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. 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. For at sikre at Færdselsstyrelsen kan føre en effektiv kontrol af samtlige køretøjer, er det blevet besluttet, 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 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 at det derfor vil være uforsvarligt, hvis køretøjet kører rundt på vejene.

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

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, 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.

Det er hensigten, at de nærmere regler om synet ved vejsiden og af stillestående køretøjer, samt kravene hertil vil blive fastsat ved bekendtgørelse, at hensyn til deres tekniske karakter. Det foreslås på den baggrund med § 6 a, stk. 5, at by-, land- og 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.

Reglerne, som vil blive fastsat, vil i stort omfang være af teknisk karakter, hvorfor 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. Resultatet af et syn skal dokumenteres ved brug af en ordning om godkendelsesmærkater, som synliggør, at et køretøj er godkendt ved syn, hvilket vil blive fastsat ved bekendtgørelse. 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.

2.2. Lempelse af krav om kørekort for visse lettere biler i visse geografiske områder

2.2.1. Gældende ret

Det følger af færdselsloven § 2, stk. 1, 1. pkt., at de i bestemmelsen følgende definitioner skal lægges til grund ved anvendelse af loven. Det følger videre af § 2, stk. 1, nr. 3, 1. pkt., at motorkøretøj er motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til person- eller godsbeholdning, eller som er konstrueret til eller uden væsentlig konstruktiv forandring kan ændres til en hastighed af over 30 km i timen, og videre af § 2, stk. 1, nr. 3, 2. pkt., at motorkøretøjer inddeles i bil og motorcykel.

I bekendtgørelse nr. 141 af 27. marts 1979 om køretøjers indretning og udstyr for Grønland med efterfølgende ændringer, som er udstedt i henhold til færdselsloven for Grønland, er der i øvrigt fastsat en række yderligere definitioner, herunder af en bil. Af bekendtgørelsens § 1, nr. 1, følger, at der med bil forstås et motorkøretøj, der er forsynet med fire eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende og motorkøretøj på tre hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

I medfør af færdselslovens § 13, stk. 1, må motorkøretøj, traktor og motorredskab, med undtagelse af gaffeltruck, kun føres af en person, der har erhvervet kørekort.

2.2.2. By-, Land og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I Grønland er byer og bygder spredt langs kysterne, ofte med stor afstand imellem. Der findes generelt ikke infrastruktur til lands, der forbinder de grønlandske byer og bygder. De mindre byer og bygder har typisk grus-, jord- eller betonveje og ingen eller sparsom trafik af bilkørsel, mens de større byer har asfalterede veje og blandet trafik med forskellige færdselsarter, herunder bilkørsel.

I Grønland er det udbredt at anvende den type køretøjer, der normalt kaldes ATV'er, der er en forkortelse for All Terrain Vehicle, og UTV'er, der er en forkortelse for Utility Terrain Vehicle, som transportmiddel frem for almindelige personbiler i bygder og mindre byer, hvor de blandt andet også anvendes til transport af varer og gods.

I dag gælder de samme regler for en ATV og en UTV som for en almindelig bil. Dog adskiller ATV'er og UTV'er sig fra almindelige firehjulede personbiler, idet de ofte er konstruerede med sadel, uden eller med begrænset karosseri, der beskytter føreren, og uden sikkerhedssele. Herudover er ATV'er og UTV'er terrængående køretøjer, som er egnede til at blive ført på ikke-asfalteret område og i ujævnt terræn.

Store afstande uden infrastruktur mellem bygder og byer gør det i mange tilfælde besværligt og medfører ekstra udgifter, hvis man som bosat i en bygd eller en mindre by skal tage kørekort, og der ikke tilbydes køreundervisning eller udstedelse af kørekort, hvor man bor. Herudover vurderes det at være unødvendigt med krav om kørekort til almindelig bil for at føre ATV eller UTV i bygder og mindre byer, da de trafikale forhold ikke tilsiger det, da bygder og mindre byer er uden vejnet eller har særdeles sparsomt vejnet.

Med lovforslaget foreslås derfor at fjerne krav om besiddelse af kørekort for kørsel på trehjulede biler og lette firehjulede biler, hvilket inkluderer ATV'er og UTV'er.

Foruden at fjerne kørekortkravet for biler på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, foreslås det samtidig, at det nuværende alderskrav på 18 år bibeholdes for fører af disse.

Den foreslåede ordning skal regulere biler på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, hvilket inkluderer ATV'er og UTV'er.

For at målrette ordningen til at gælde i de mindre byer og bygder eller geografiske områder, hvor det findes passende - de trafikale forhold taget i betragtning - og for at modvirke utilsigtede konsekvenser for færdselssikkerheden i områder med et mere komplekst trafikbillede, indføres samtidig en bemyndigelse til by-, land- og transportministeren. Med bemyndigelsen vil by-, land- og transportministeren, efter indstilling fra Naalakkersuisut, kunne fastsætte bestemmel-

ser om, at der i specifikt udpegede geografiske områder, vil være krav om kørekort til bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport. Dette inkluderer ATV'er og UTV'er.

Naalakkersuisut har kendskab til Grønlands byer, områder, transport og befolknings- og trafiktæthed og er derfor nærmest til at vurdere både, hvilke byer og områder, der bør omfattes af et kørekortkrav for de ovenfor beskrevne biltyper, og hvordan det udpegede område hensigtsmæssigt afgrænses.

Det er hensigten, at de geografiske områder, der skal udpeges, har et komplekst trafikbillede, og at der er mulighed for at erhverve kørekort i den pågældende by. Det styrende for, om der skal fastsættes krav om kørekort for en by eller et område er således bl.a., om det er muligt at erhverve kørekort i byen, og særligt om de trafikale forhold tilsiger et krav om kørekort. Hvilke byområder, der konkret vil blive omfattet, vil kunne variere over tid og tilpasses i takt med ændringer i de færdselsmæssige forhold.

Infrastrukturen i de større byer i Grønland er kendetegnet ved et udbygget vejnet med asfalterede veje, lyskryds og et større antal motoriserede køretøjer. Trafikbilledet består af en blandet sammensætning af motoriserede køretøjer, herunder person- og lastbiler, ATV'er og UTV'er, traktorer m.v., samt gående, der alle færdes inden for samme vejnet. Det vil derfor som udgangspunkt være i de største byer i Grønland, såsom Nuuk, Sisimiut, Ilulissat, Qaqortoq og Aasiaat, at der fastsættes krav om kørekort.

I mindre byer og bygder, hvor ATV'er eller UTV'er anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, kan det også besluttes, at der skal være krav om kørekort, uanset om det konkret er muligt at erhverve kørekortet i byen eller området.

I de udpegede områder vil der således være et krav om, at man som fører af de beskrevne trehjulede og lettere firehjulede biler har erhvervet kørekort.

2.3. Krav om anvendelse af styrthjelm for førere af visse biler

2.3.1. Gældende ret

I medfør af færdselslovens § 40, stk. 1, skal føreren af en motorcykel, snescooter eller knallert samt enhver passager på motorcykel eller snescooter, som er fyldt 15 år, anvende fastspændt styrthjelm.

Det fremgår af færdselslovens § 40, stk. 3, at der ikke skal anvendes styrthjelm, hvor der er pligt til at anvende sikkerhedssele.

Det fremgår af færdselslovens § 39 a, stk. 1, at er en siddeplads i bil, på motorcykel eller knallert forsynet med sikker-

hedssele, skal denne under kørslen anvendes af den person, der benytter siddepladsen, jf. dog § 39 a, stk. 1 og stk. 3.

2.3.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er i dag ikke krav om at anvende hjelm, når man fører biler på tre hjul eller lettere biler på fire hjul, da de i færdselsloven defineres som en bil og dermed ikke er omfattet af færdselslovens eksisterende regler om anvendelse af fastspændt styrthjelm.

By-, Land- og Transportministeriet finder, at de samme færdselssikkerhedsmæssige betragtninger for anvendelse af styrthjelm gør sig gældende ved kørsel i biler på tre hjul og biler på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, som ved kørsel på snescooter, motorcykel og knallert, hvorfor reglerne herom bør være ensartede.

By-, Land- og Transportministeriet finder, at et hjelmkrav for netop denne type af køretøjer, bør indføres, fordi denne type køretøjer normalt er konstrueret med sadel, uden sikkerhedssele og uden eller med meget begrænset karosseri, som kan udgøre beskyttelse af føreren, på den måde, som føreren i en almindelig bil ellers er beskyttet. I tilfælde af uheld svarer kørsel på disse køretøjer således ikke til at føre en almindelig bil, og fravær af krav om anvendelse af styrthjelm vurderes at øge risikoen for alvorlige skader.

Set i lyset af den samtidigt foreslåede ordning om at fjerne kørekortkrav for disse biler, hvor de trafikale forhold tilsiger det, finder By-, Land- og Transportministeriet, at en samtidig indførsel af hjelmkrav bør supplere ordningen.

By-, Land- og Transportministeriet finder på den baggrund, at der på linje med den danske færdselslovs § 81, stk. 1, bør indføres krav om obligatorisk brug af fastspændt styrthjelm for førere af denne type biler, og at det eksisterende krav om anvendelse af fastspændt styrthjelm for førere af snescootere, motorcykler og knallerter dermed bør udvides til også at gælde denne type biler.

Samtidig foreslås det, at passagerer til denne type biler ligeledes forpligtes at anvende fastspændt styrthjelm ud fra samme begrundelse.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Den foreslåede etablering af synsordningen i Grønland forventes at ville medføre økonomiske konsekvenser for den danske stat. Synsordningen vil indebære et øget ressourcebehov for Færdselsstyrelsen, som følge af de nye opgaver, der skal løses i forbindelse med etablering og drift af ordningen.

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 samt 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 for staten, 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 m.v. 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 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, stk. 1. Føreren af køretøj skal efter gældende regler til en hver tid være opmærksom på, at køretøjet og eventuelt påhængskøretøj er i forsvarlig stand, jf. § 3, stk. 3, hvilket politiet også har til opgave at håndhæve, jf. færdselslovens § 56. Eventuelle merudgifter på Justitsministeriets område forbundet med lovforslaget vurderes at kunne håndteres inden for eksisterende økonomiske rammer. De foreslåede ændringer vurderes ikke at ville medføre kommunaløkonomiske konsekvenser, der er omfattet af Det Udvidede Totalbalanceprincip.

Lovforslagets øvrige dele vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for staten. Lovforslaget vurderes i øvrigt ikke at have økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for kommuner eller regioner.

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning vurderes ikke relevante for lovforslaget.

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

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Den foreslåede lempelse af krav om kørekort for visse lettere biler i visse geografiske områder vurderes at medføre en administrativ og økonomisk lettelse for borgerne, da de ikke længere vil være pålagt et krav om kørekort, hvis de skal anvende ATV eller UTV uden for de større byer i Grønland.

Lovforslaget har i øvrigt ikke direkte administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har været sendt i offentlig høring i to dele.

For så vidt angår forslaget om etablering af synsordning i Grønland, har et udkast til lovforslag i perioden fra den 14. november 2025 til den 12. december 2025 (28 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

AE-Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, ATL (Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik), Avannaata Kommunia, Dansk

Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Persontransport, Danske Fragtmænd A/S, Danske Regioner, Danske Speditører (DASP), Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter, Departementet for Fiskeri, Fangst, Landbrug og Selvforsyning, Departementet for Natur og Miljø, Departementet for Sundhed og Personer med handicap, DFIM Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, DI (Dansk Industri), Dommerforeningen, DTL – Danske Vognmænd, F&P, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM (Forenede Danske Motorejere), FH (Fagbevægelsens Hovedorganisation), Finans Danmark, Grønlands Erhverv, Kommune Kujalleq, Kommune Qeqertalik, Kommuneqarfik Sermersooq, Rådet for Sikker Trafik og Qeqqata Kommunea.

For så vidt angår forslagene om lempelse af krav om kørekort for visse lettere biler i visse geografiske områder og hjelmkrav for førere af disse biler, har et udkast til lovforslag i perioden fra den 18. december 2025 til den 19. januar 2026 (33 dage) været sendt i høring i Grønland og Danmark hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yder distrikter, Departementet for Fiskeri, Fangst, Landbrug og Selvforsyning, Departementet for Natur og Miljø, Departementet for Sundhed og Personer med handicap, Grønlands Erhverv, KANUNUPE, Avannaata Kommunia, Kommune Kujalleq, Kommune Qeqertalik, Kommuneqarfik Sermersooq og Qeqqata Kommunea, AE-Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ATL (Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik), Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Danske Fragtmænd A/S, Danske Regioner, Danske Speditører (DASP), Dommerforeningen, DI (Dansk Industri), DTL – Danske Vognmænd, Dansk Persontransport, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FH (Fagbevægelsens Hovedorganisation), Finans Danmark, ITD, Brancheorganisationen for den danske vejgods-transport, KL (Kommunernes Landsforening), ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, ATL – Transportens arbejdsgivere, DFIM Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM (Forenede Danske Motorejere), F&P og Rådet for Sikker Trafik.

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	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ja, den foreslåede lempelse af krav om kørekort for visse lettere biler i visse geografiske områder vurderes at medføre en administrativ og økonomisk lettelse for borgerne, da de ikke længere vil være pålagt et krav om kørekort, hvis de skal anvende ATV eller UTV uden for de større byer i Grønland.	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen 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)	Ja []	Nej [X]

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 § 6, 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 § 6, 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. By-, land- og 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 uvars-

let 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.

Med den foreslåede ordning vil Færdselsstyrelsen alene få hjemmel til at standse et køretøj med henblik på syn ved vejsiden samt til at anviser og ledsage køretøjet til et kontrolsted. Kontrolstedet vil alene kunne være beliggende i den by eller bygd, hvor Færdselsstyrelsen standser køretøjet eller påhængskøretøjet. Der vil således ikke kunne stilles krav om, at køretøjet eller påhængskøretøjet skal fragtes til en anden by eller bygd for at blive kontrolleret.

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.

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 i henhold til § 38, stk. 3.

Ved godkendelse af syn vil køretøjet modtage et godkendelsesmærkat.

For nærmere gennemgang af ordningen med godkendelsesmærkatet henvises til den foreslåede § 6 a, stk. 5.

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

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

Det foreslås i *stk. 2*, at kan synet efter *stk. 1* ikke gennemføres, kan Færdselsstyrelsen 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 på et angivet kontrolsted. Kontrolstedet vil alene kunne være beliggende i den by eller bygd, hvor Færdselsstyrelsen standser køretøjet eller påhængskøretøjet. Der vil således ikke kunne

stilles krav om, at køretøjet eller påhængskøretøjet skal fragtes til en anden by eller bygd for at blive kontrolleret.

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 beforder 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 vejrforhold gør det påkrævet, at synet gennemføres, f.eks. på et nærliggende 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.

Ved godkendelse af syn vil køretøjet modtage et godkendelsesmærkat.

For nærmere gennemgang af ordningen med godkendelsesmærkatet henvises til den foreslåede § 6 a, stk. 5.

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

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

Det foreslås i *stk. 3*, at Færdselsstyrelsen kan med ejeren eller brugerens samtykke foretage syn af et stillestående registreret motordrevet køretøj eller et påhængskøretøj. Samtykker ejeren eller brugeren ikke, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

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 eksempelvis 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 butikstørve eller ved skoler og uddannelsesinstitutioner, hvor køretøjer ofte holder parkeret.

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 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. Kontrolstedet vil alene kunne være beliggende i den by eller bygd, hvor Færdselsstyrelsen anmoder om at foretage kontrol af køretøjet eller påhængskøretøjet. Der vil således ikke kunne stilles krav om, at køretøjet eller påhængskøretøjet skal fragtes til en anden by eller bygd for at blive kontrolleret.

Ved godkendelse af syn vil køretøjet modtage et godkendelsesmærkat.

For nærmere gennemgang af ordningen med godkendelsesmærkatet henvises til den foreslåede § 6 a, stk. 5.

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

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

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

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at Færdselsstyrelsen vil kunne 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, kører 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, som ikke kun er kosmetiske.

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 inspektorerne 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 anvendelsesforbud orientere politiet herom.

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.

Anvendelsesforbuddet 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 skal køretøjet ikke 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 by-, land- og 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.

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 forventningen, 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 de almindelige bemærkninger til lovforslagets pkt. 2.1.2 for nærmere om ministeriets overvejelser om den foreslåede ordning.

Til nr. 4

Ifølge den gældende § 13, stk. 1, 1. pkt., i færdselsloven må motorkøretøj, traktor og motorredskab med undtagelse af gaffeltruck kun føres af en person, der har erhvervet kørekort.

Det foreslås, at der i § 13, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »kørekort«: », jf. dog stk. 2 og stk. 8«.

Den foreslåede ændring vil sikre, at opmærksomheden henledes på de foreslåede bestemmelser i § 13, stk. 2, og stk. 8, som foreslås indsat ved lovforslagets § 1, nr. 5 og 6, om kørekortkrav for trehjulede og lettere firehjulede biler i visse områder.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Ifølge færdselsloven § 13, stk. 1, 1. pkt., må motorkøretøj, traktor og motorredskab, med undtagelse af gaffeltruck, kun føres af en person, der har erhvervet kørekort.

I dag gælder § 13, stk. 1, for bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, fordi denne type køretøj i færdselsloven defineres som en bil, der, sammen med motorcykel, defineres som motorkøretøjer, jf. den gældende § 2, stk. 1, nr. 3.

Der fremgår af § 1, nr. 1, i den gældende bekendtgørelse nr. 141 af 27. marts 1979 om køretøjers indretning og udstyr i Grønland, at et motorkøretøj på tre hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg, er en bil.

Det foreslås, at der i § 13 indsættes, efter stk. 1, et nyt *stk. 2*, hvorefter bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kan føres uden kørekort, hvis personen er fyldt 18 år, jf. dog regler fastsat i medfør af stk. 8.

Den foreslåede § 13, stk. 2, vil indebære, at der som udgangspunkt ikke længere vil være et krav om, at bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kun må føres af personer, som har erhvervet kørekort. Der vil dog fortsat være et alderskrav på 18 år.

Det eksisterende krav om kørekort for førere af motorkøretøjer, herunder biler og motorcykler, som følger af den gældende § 13, stk. 1, vil forblive uændret. Der er med den foreslåede § 13, stk. 2, alene tale om en ny undtagelse til udgangspunktet i den gældende § 13, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vedrører bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, hvilket i praksis omfatter den type køretøjer, som normalvis kaldes ATV henholdsvis UTV.

Masse i køreklar stand skal forstås som massen af et ubelastet køretøj, der er klar til normal anvendelse. Dette omfatter massen af væsker, standardudstyr i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, brændstof i brændstoftankene,

der fyldes til mindst 90 procent af deres kapacitet, karosseriet, kabinen, dørene, ruderne, tilkoblingen, reservehjulene samt værktøjet. Det omfatter derimod ikke massen af føreren (75 kg), og passageren (65 kg), de maskiner eller det udstyr, der befinder sig på ladet, fremdrifts-batteriet, hvis der er tale om et hybridt eller rent elektrisk køretøj, gasbrændstofs-systemer samt gasbrændstoftanke, hvis der er tale om et eller flere køretøjer med et, to eller flere brændstoffer samt tanke til komprimeret luft, hvis der er tale om fremdrift ved komprimeret luft.

Regler om, hvad et kørekort giver ret til at føre, såsom hvilke påhængskøretøjer, der må tilkobles under hvilke vægtmæssige forudsætninger, vil ikke være relevante i det omfang, at et motorkøretøj er undtaget krav om kørekort. Er en ATV eller en UTV undtaget krav om kørekort, vil det således være muligt at føre det med et påhængskøretøj.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Ifølge færdselslovens § 13, stk. 1, må motorkøretøj, traktor og motorredskab med undtagelse af gaffeltruck kun føres af en person, der har erhvervet kørekort. Føreren skal under kørslen have kørekortet hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

Det foreslås at der i § 13 indsættes et *stk. 8*, hvoraf det fremgår, at by-, land- og transportministeren fastsætter efter indstilling fra Naalakkersuisut regler om, i hvilke geografiske områder bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kun må føres af personer, der har erhvervet kørekort, jf. stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære en bemyndigelses-hjemmel til det foreslåede stk. 2 i § 13. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 13, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen vil give bemyndigelse til, at by-, land- og transportministeren, efter indstilling fra Naalakkersuisut, kan udpege geografiske områder, hvor der vil være krav om kørekort for førere af bil på tre hjul og bil på fire hjul med de ovenfor beskrevne vægtgrænser i medfør af færdselsloven gældende regler for kørekort.

Den foreslåede bestemmelse vil dermed medføre, at det er muligt at der stilles krav om kørekort for føreren af bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, uanset den foreslåede § 13, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse indebærer at by-, land og transportministeren udpeger de geografiske områder efter indstilling fra Naalakkersuisut.

I vurderingen af, om de trafikale forhold i en by eller et andet område tilsiger krav om kørekort for bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kan det blandt andet indgå, om der er asfalterede veje, hvor udbygget vejnettet er, om der er lyskryds, trafiktætheden og om et større og blandet antal motoriserede køretøjer færdes inden for samme vejnet. Asfalterede veje, et udbygget vejnet, lyskryds, en trafiktæthed, et større og blandet antal trafikanter, herunder motoriserede køretøjer og gående, på samme vejnet vil tale for, at området tilsiger krav om kørekort. Er der derimod ikke asfalterede veje, et udbygget vejnet, lyskryds, trafiktæthed eller få trafikanter, herunder få motorkøretøjer eller få gående, på samme vejnet, vil det tale for, at et område ikke tilsiger et krav om kørekort. Anvendes bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, til erhvervsmæssig personbefordring i mindre byer og bygder, kan det også tale for, at der skal fastsættes et krav om kørekort uanset om det konkret ikke er muligt at erhverve kørekort i byen, bygden eller området.

By-, Land- og Transportministeriet vil sørge for, at der udstedes en bekendtgørelse, hvoraf de udpegede geografiske områder fremgår. Bekendtgørelsen vil endvidere indeholde bestemmelse om, at overtrædelse af kørekortkravet i de udpegede geografiske områder, kan medføre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7 og 8

Det følger af færdselslovens § 40, stk. 1, at føreren af motorcykel, snescooter og knallert og enhver passager på motorcykel og snescooter, som er fyldt 15 år, under kørsel skal anvende fastspændt styrthjelm.

Da trehjulede motorkøretøjer med en egenvægt over 400 kg og firehjulede motorkøretøjer, uanset egenvægt, er omfattet af definitionen af bil i færdselslovens § 2, nr. 3, er der ikke krav om anvendelse af styrthjelm for førere af disse køretøjer.

Det foreslås i § 40, *stk. 1*, efter »enhver passager på motorcykel« at indsætte »bil på tre hjul, bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport,«.

Bestemmelsen vil medføre hjelmkrav for de samme køretøjer, som er omfattet af den foreslåede § 13, stk. 2 og stk. 8. Det betyder, at der vil gælde samme regler om anvendelse af styrthjelm for førere af ATV'er, UTV'er og lignende køretøjer og disses passagerer, som der i dag gælder ved kørsel på motorcykel, snescooter og knallert.

Der vil dog ikke gælde et sådant krav, hvor der er pligt til at anvende sikkerhedssele, jf. færdselslovens § 40, stk. 2. Der vil være selepligt, hvis siddepladsen i den lettere firehjulede

bil eller den trehjulede bil er forsynet med sikkerhedssele, jf. færdselslovens § 39 a, stk. 1.

Er de pågældende tre- og firehjulede køretøjer indrettet med sadel og uden karosseri, der beskytter føreren, vil de sjældent være udstyret med sikkerhedssele. I praksis vil de foreslåede regler derfor som oftest medføre, at der vil blive pligt til at anvende styrthjelm, hvis køretøjet ikke er indrettet med karosseri, der beskytter føreren.

De typer af trehjulet bil og let firehjulet bil, som imidlertid er udstyret med karosseri, der beskytter føreren, er også ofte udstyret med sikkerhedssele. I sådanne tilfælde vil de foreslåede regler derfor oftest medføre, at der vil være pligt til at anvende sikkerhedssele, men ikke styrthjelm, hvis køretøjet er indrettet med karosseri.

De øvrige undtagelser til pligten til at anvende styrthjelm i færdselslovens § 40, stk. 4 og 5, ændres ikke, og finder derfor forsat anvendelse.

Det samme gælder kravet i færdselslovens § 40, stk. 3, om at føreren skal påse, at passagerer, der er fyldt 5 år, men endnu ikke 15 år, anvender fastspændt styrthjelm.

Til nr. 9

Det følger af færdselslovens § 56, stk. 1, at overtrædelse af § 3, § 5, stk. 1, §§ 9-11, § 13, stk. 1 og 2, § 16, stk. 5, § 17, § 18, stk. 1, 1. pkt., §§ 19 og 20, § 22, § 23, stk. 1, § 24, stk. 1,

2 og 4, § 25, § 26, stk. 1-4, §§ 27-32 a, § 33, stk. 1, § 33 a, § 33 d, §§ 34-39, § 39 a, stk. 1, stk. 2, 1. pkt., og stk. 4, § 40, stk. 1 og 3, § 40 a, stk. 1, § 41, § 42 og § 49, stk. 1, 1., 2. og 4. pkt., og stk. 2, eller undladelse af at efterkomme et forbud eller påbud i henhold til loven kan medføre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland. Det samme gælder ved kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, når retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj er frakendt den pågældende ubetinget.

Det foreslås, at i § 56, *stk. 1*, ændres »§ 13, stk. 1 og 2« til »§ 13, stk. 1-3«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at overtrædelse af den foreslåede § 13, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, kan medføre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland. Det vil være en overtrædelse af den foreslåede § 13, stk. 2, hvis bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, føres af en person, der ikke er fyldt 18 år.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2027.

Det foreslås, at loven kun skal gælde for Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

§ 6. ---

Stk. 2. Politiet kan til enhver tid 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. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om periodisk syn af sådanne køretøjer.

Stk. 3. 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 samme gælder, såfremt et køretøj ikke fremstilles efter tilsigelse i henhold til stk. 2.

§ 13. Motorkøretøj, traktor og motorredskab med undtagelse af gaffeltruck må kun føres af en person, der har erhvervet kørekort. Føreren skal under kørslen have kørekortet hos sig og skal på forlangende vise det til politiet.

Stk. 2-6. ---

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. Kan synet efter stk. 1 ikke gennemføres, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet eller påhængskøretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

Stk. 3. Færdselsstyrelsen kan med ejeren eller brugerens samtykke foretage syn af et stillestående registreret motordrevet køretøj og et påhængskøretøj. Samtykker brugeren eller ejeren ikke, kan Færdselsstyrelsen forlange, at køretøjet fremstilles til syn på et angivet kontrolsted.

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

Stk. 5. By-, land- og 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 Færdselsstyrelsens køretøjer og kontrolsteder.«

4. I § 13, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »kørekort«: », jf. dog stk. 2 og stk. 8«

5. I § 13 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kan føres uden kørekort, hvis personen er fyldt 18 år, jf. dog regler fastsat i medfør af stk. 8.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

6. I § 13 indsættes som stk. 8:

»Stk. 8. By-, land og transportministeren fastsætter efter indstilling fra Naalakkersuisut regler om, i hvilke geografiske områder bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, kun må føres af personer, der har erhvervet kørekort, jf. stk. 1.«

§ 40. Føreren af en motorcykel, snescooter eller knallert samt enhver passager på motorcykel eller snescooter, som er fyldt 15 år, skal under kørsel anvende fastspændt styrthjelm.

Stk. 2-5. ---

7. I § 40, stk. 1, indsættes efter »Føreren af en motorcykel,«: »bil på tre hjul og bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport,«.

8. I § 40, stk. 1, indsættes efter »enhver passager på motorcykel«: »bil på tre hjul, bil på fire hjul, hvis den firehjulede bils masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport,«.

9. I § 56, stk. 1, ændres »§ 13, stk. 1 og 2« til »§ 13, stk. 1-3«.

§ 56. Overtrædelse af § 3, § 5, stk. 1, §§ 9-11, § 13, stk. 1 og 2, § 16, stk. 5, § 17, § 18, stk. 1, 1. pkt., §§ 19 og 20, § 22, § 23, stk. 1, § 24, stk. 1, 2 og 4, § 25, § 26, stk. 1-4, §§ 27-32 a, § 33, stk. 1, § 33 a, § 33 d, §§ 34-39, § 39 a, stk. 1, stk. 2, 1. pkt., og stk. 4, § 40, stk. 1 og 3, § 40 a, stk. 1, § 41, § 42 og § 49, stk. 1, 1., 2. og 4. pkt., og stk. 2, eller undladelse af at efterkomme et forbud eller påbud i henhold til loven kan medføre foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland. Det samme gælder ved kørsel med motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, når retten til at være eller blive fører af et sådant køretøj er frakendt den pågældende ubetinget.