

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af lov om syn og godkendelse af køretøjer

(Gebyr og tilsyn med toldsyn, øgede beføjelser ved vejsidesyn m.m.)

§ 1.

I lov om syn og godkendelse af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 385 af 27. april 2016, foretages følgende ændringer:

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side 51 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side 134 og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods, L260, side 13.«

2. I § 2, *stk. 2*, ændres »færdselsloven eller forskrifter, der er udfærdiget i medfør af færdselsloven« til: »færdselsloven eller synsloven, eller forskrifter, der er udfærdiget i medfør heraf«.
3. Efter § 5, *stk. 4*, indsættes som nyt stykke:
»*Stk. 5.* Transportministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler om tilladelse til, at synsvirksomhederne kan udføre toldsyn, herunder vilkår for tilladelsen.«
4. I § 10, *stk. 1*, ændres »syns- og omsynsvirksomhederne« til: »synsvirksomhederne«.
5. I § 10, *stk. 2*, ændres »syns- og omsynsvirksomheden« til: »synsvirksomheden omfattet af tilsynet i *stk. 1*«.
6. I § 10, *stk. 3*, ændres »syns- og omsynsvirksomhederne« til: »synsvirksomhederne«.
7. To steder § 10 *a*, *stk. 1*, ændres »syns- og omsynsvirksomheder« til: »synsvirksomheder«.

8. I § 11 stk. 1, ændres »syns- og omsynsvirksomhed« til: »synsvirksomhed«.
9. I § 11 stk. 2 ændres »tilsyn med synsvirksomheder og omsynsvirksomheder, indtil 4 uger efter at et erhvervskøretøj er blevet synet eller omsynet i en syns- eller omsynsvirksomhed« til: »tilsyn med synsvirksomheder, indtil 4 uger efter at et erhvervskøretøj er blevet synet, omsynet eller toldsynet «.
10. I § 11 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»Stk. 2. Medvirker fremstilleren af et køretøj under syn ikke til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kontrol efter stk. 1, kan styrelsen sætte godkendelsen af køretøjet i bero, indtil kontrollen er udført.«
Stk. 2 bliver herefter stk. 3.
11. § 11, stk. 3, ophæves.
12. Efter § 11 indsættes:
»§ 11 a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan, bl.a. som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomhederne, foretage syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og herunder anviser og ledsage køretøjer hen til et kontrolsted.
Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens adgang til at anviser og ledsage erhvervskøretøjer efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, krav til de synsinspektører, der skal anviser køretøjer til kontrol m.v.«
13. Efter § 13, stk. 2, indsættes som nyt stykke:
»Stk. 3. Med bøde straffes den fører af et erhvervskøretøj, der ikke efterkommer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 a, stk. 1. «
Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.
14. § 14 ophæves.
15. I § 15, stk. 1, 1. pkt., ændres »syn eller omsyn« til: »syn, omsyn eller toldsyn«.
16. I § 15, stk. 3, ændres »syns- og omsynsaktiviteter« til: »syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2020.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets enkelte hovedpunkter, opstillet efter emne*
 - 2.1. *Indførelse af gebyr for og tilsyn med toldsyn*
 - 2.1.1. *Gældende ret*
 - 2.1.2. *Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold*
 - 2.2. *Mulighed for supplerende syn ved vejsiden uden politiets tilstedeværelse*
 - 2.2.1. *Gældende ret*
 - 2.2.2. *Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold*
 - 2.3. *Berosættelse af køretøjsgodkendelse ved undvigelse af kontrol*
 - 2.3.1. *Gældende ret*
 - 2.3.2. *Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold*
3. *Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer*
9. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Formålet med dette lovforslag er til dels at implementere dele af den politisk indgåede *Aftale om styrket efterlevelse på motorområdet* i relation til indsatsen på toldsyn, og dels at sikre Færdselsstyrelsen klare beføjelser i forbindelse med deres almindelige tilsyn og vejsidesyn.

Færdselsstyrelsen er organisatorisk en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Færdselsstyrelsen har ansvaret for administrationen af synsområdet, herunder tilsynet med synsvirksomhederne m.m. Derfor vil der i dette lovforslag blive refereret til Færdselsstyrelsen som ansvarlig myndighed for opgaver og administration af synsområdet, selv om lovteksten formelt henviser til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Et bredt politisk flertal bestående af Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti indgik den 2. april 2019 *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet*. Aftalen indeholder en række initiativer, som har til formål at øge regelefterlevelsen og mindske risikoen for svig på motorområdet.

Aftalepartierne er blandt andet enige om at styrke kvaliteten af de toldsyn, der gennemføres i synshallerne, hvor køretøjernes stand bliver vurderet forud for eksport. Toldsynet er afgørende for Motorstyrelsens værdifastsættelse, da synsvirksomhederne ved toldsynet vurderer køretøjets overordnede stand. Denne vurdering sammenholdt med en række andre faktorer (kilometertal, alder mv.) ligger til grund for Motorstyrelsens fastsættelse af køretøjets værdi. Der har hidtil været en selvanmelderordning, hvor selvanmeldere har kunnet angive køretøjets værdi til eksport. Denne ordning afskaffes, hvilket betyder, at Motorstyrelsen fremadrettet værdifastsætter alle køretøjer til eksport. Dette betyder derfor, at samtlige køretøjer skal gennemgå et toldsyn forud for eksport. Der toldsynes ca. 30.000 køretøjer forud for eksport om året.

Toldsyn er reguleret i bekendtgørelse nr. 177 af 25. februar 2019 af lov om registreringsafgifter for motorkøretøjer m.m. (registreringsafgiftsloven), som hører under Skatteministeriets ressort.

Med dette lovforslag præciseres blandt andet Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne, så der fremadrettet også vil blive ført tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn forud for eksport. For at finansiere det øgede tilsyn, opkræves et fast gebyr pr. toldsyn, som det også gøres ved de almindelige synsopgaver. Endvidere gives der også mulighed for, at Transportministeren kan oprette en særlig tilladelsesordning til synsvirksomhederne for at udføre toldsyn. Med disse tiltag forventes det, at kvaliteten af toldsyn vil forbedres.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (herefter benævnt vejsidesynsdirektivet), bestemmer, at medlemsstaterne skal gennemføre syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og miljøet. Vejsidesynet udgør et supplement til det periodiske syn. Det gældende vejsidesynsdirektiv, der finder anvendelse fra den 20. maj 2018, fastsætter krav til antallet af vejsidesyn i medlemsstaterne. Ifølge direktivet skal det samlede antal indledende syn ved vejsiden i Unionen i hvert kalenderår svare til mindst 5 pct. af det samlede antal af de omhandlede køretøjer, som er registreret i medlemsstaterne. Det svarer i 2019 til ca. 5.200 erhvervskøretøjer på årlig basis i Danmark. Vejsidesyn gennemføres i dag i samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen, idet kun politiet har hjemmel til at standse køretøjerne ved vejsiden, hvorimod det i hovedsagen er Færdselsstyrelsens synsinspektører, der forestår den tekniske gennemgang af køretøjerne. For at understøtte myndighedernes mulighed for at opfylde målsætningen om indledende syn på mindst 5 pct. af indregistrerede erhvervskøretøjer i Danmark, foreslås det, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer hen til et kontrolsted med henblik på at gennemføre et vejsidesyn uden politiets tilstedeværelse. Udover at sikre kontrolmyndighederne mulighed for at opfylde gældende målkrav, er det endvidere forventningen, at forslaget kan medvirke til at frigøre ressourcer i politiet til andre opgaver.

Færdselsstyrelsens kontrol med syns- og omsynsvirksomhederne omfatter kontrol af køretøjer, som har været til eller er under syn, og som stadig befinder sig på synsstedet. For at sikre at Færdselsstyrelsen kan udføre en effektiv kontrol af synede køretøjer og undgå at køretøjerne forlader synsstedet, før kontrollen er udført, indføres der med lovforslaget hjemmel til, at Færdselsstyrelsen systemmæssigt kan sætte godkendelsen af et synet køretøj i bero i relevante elektroniske synsdata-baser, indtil kontrollen er gennemført.

2. Lovforslaget i hovedpunkter

2.1. Indførelse af gebyr og tilsyn med toldsyn

For at leve op til *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet* indføres der hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan opkræve gebyr pr. udført toldsyn til finansiering af den øgede tilsynsindsats, og hjemlen til at Færdselsstyrelsen kan føre tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn forud for eksport præciseres. Ligeledes skabes der mulighed for, at transportministeren ved bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om en særlig tilladelsesordning for toldsynsvirksomhed.

2.1.1. Gældende ret

Færdselsstyrelsen fører i dag tilsyn med synsvirksomhedernes syns- og omsynsaktiviteter, som er omfattet af lov om syn og godkendelse af køretøjer. På nuværende tidspunkt fremgår det, at der kan føres tilsyn med tilladelsesindehaverens syns- eller omsynsvirksomhed, herunder kontrol af, om de køretøjer, der har været til eller er under syn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er synet korrekt. Toldsyn fremgår dermed ikke klart af denne lov, og der er ikke i anden lovgivning fastsat bestemmelser om tilsyn hermed.

Kravene i den nuværende tilladelsesordning for syns- og omsynsvirksomheder bygger på de periodiske syn, og uddannelseskravene bygger i derfor i høj grad på vurdering af køretøjets enkelte dele i et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv. Efter den nuværende ordning kan en synsvirksomhed udføre toldsyn med tilladelse til at udføre almindelige syn.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

I forbindelse med det øgede tilsynstryk på toldsyn pr. 1. januar 2020, præciseres det med dette lovforslag, at Færdselsstyrelsen har hjemmel til at udføre tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn forud for eksport. I 2018 blev der foretaget 64.000 toldsyn, hvoraf de 30.000 var i forbindelse med eksport af køretøjer, og de resterende 34.000 var i forbindelse med import. Færdselsstyrelsen vil som en del af det allerede eksisterende tilsyn med virksomhederne føre øget tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn forud for eksport, som skal finansieres ligesom styrelsens øvrige tilsynsopgaver, dvs. gennem et gebyr på 20 kr. pr. udført syn hos synsvirksomhederne.

Ligeledes skabes der med dette lovforslag mulighed for, at transportministeren efter forhandling med skatteministeren ved bekendtgørelse kan fastsætte en særlig tilladelsesordning for de synsvirksomheder, der ønsker at udføre toldsyn forud for eksport og ved import. På denne måde bliver det muligt at stille særlige krav til synsvirksomhederne, hvis de også vil udføre toldsyn. Standsvurderingen i forbindelse med toldsyn adskiller sig fra den tekniske vurdering, der foretages i forbindelse med eksempelvis periodisk syn, hvorfor der kan blive behov for at fastsætte nærmere krav til eksempelvis uddannelse af synsvirksomhedens personale samt evt. også særlige udstyrskrav til synsstederne.

2.2. Mulighed for supplerende syn ved vejsiden uden politiets tilstedeværelse

2.2.1. Gældende ret

Syn ved vejsiden foretages i dag på baggrund af vejsidesynsdirektivet og gennemføres i Danmark i et samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen. Efter § 11, stk. 3, i lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer (herefter

benævnt synsloven), har Færdselsstyrelsen således hjemmel til at udføre syn ved vejsiden. På den baggrund er det Færdselsstyrelsens synsinspektører der ved vejsiden forestår den tekniske gennemgang af de erhvervskøretøjer, som af politiet udvælges til et vejsidesyn. Udvælgelsen af køretøjerne forestås af politiet, idet kun politiet efter færdselslovens § 77 har hjemmel til at standse køretøjer.

I praksis foregår det sådan, at politiet fysisk udvælger køretøjerne ved vejnettet på et sted, hvor der tæt ved f.eks. en rasteplads findes et egnet kontrolsted, hvor køretøjerne vises hen. Færdselsstyrelsens synsinspektører er så til stede på kontrolstedet med henblik på den tekniske gennemgang af køretøjerne. Færdselsstyrelsens vejsidesyn vil altid bestå af et indledende syn, som gennemføres på selve kontrolstedet på vejnettet. Opstår der ved det indledende syn tvivl om, hvorvidt et køretøj lider af væsentlige mangler, som ikke kan kontrolleres ved vejsiden, så kan der gennemføres et mere detaljeret syn. Dette foregår typisk ved, at køretøjet ledsages af politiet og Færdselsstyrelsen til nærmeste synssted, hvor det fornødne udstyr til at gennemføre et mere detaljeret syn er til stede. Det detaljerede syn gennemføres af Færdselsstyrelsens medarbejdere efter aftale med vedkommende synsvirksomhed om benyttelse af synsfaciliteter.

Det er politiet, som forestår den nærmere tilrettelæggelse af tid og sted for de enkelte vejsidesyn, hvortil Færdselsstyrelsen inviteres til at deltage med synsinspektører, som har de fornødne kompetencer til at forestå den tekniske gennemgang af køretøjerne. Det nærmere samarbejde om gennemførelse af syn ved vejsiden mellem Færdselsstyrelsen og politiet er fastlagt ved cirkulære nr. 9334 af 16. maj 2018.

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Med det nye vejsidesynsdirektiv er der indført et egentligt måltal for antallet af vejsidesyn svarende til mindst 5 pct. af det samlede antal indregistrerede erhvervskøretøjer i medlemsstaterne på årsbasis, jf. vejsidesynsdirektivets artikel 5, stk. 1. I Danmark er vi dermed nu forpligtet til at foretage kontrol af ca. 5.200 erhvervskøretøjer ved vejsidesyn om året.

Vejsidesynsdirektivet hører under Transport- og Boligministeriets ressort og varetages af Færdselsstyrelsen, som formelt er ansvarlig for, at direktivets måltal opfyldes, ligesom styrelsen varetager den løbende kontakt og afrapportering til Kommissionen herom. Det er forventningen, at politiet vil kunne bidrage med et antal indledende vejsidesyn til målopfyldelsen, som svarer til ca. 30 pct. af målkravet, men den resterende del af undersøgelserne skal gennemføres af Færdselsstyrelsens inspektører. Tidligere har Færdselsstyrelsen årligt gennemført, hvad der svarer til ca. 500 detaljerede vejsidesyn efter den nye ordning, uden at det dog er muligt med en fuldstændig sammenligning med de tidligere udførte vejsidesyn, idet det nye vejsidesynsdirektiv bl.a. stiller krav om anvendelse af andre faciliteter til gennemførelse af de detaljerede vejsidesyn. Dette betyder i sagens natur, at opgaven med at kontrollere det krævede antal erhvervskøretøjer ved vejsidesyn har fået et betydeligt større omfang end tidligere med deraf følgende stigende administrative byrder for kontrolmyndighederne.

Som nævnt i afsnit 2.2.1. gennemføres kontroller af erhvervskøretøjernes tekniske stand ved vejsidesyn i dag i et samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen. Dette er formelt set nødvendigt, idet kun politiet har hjemmel til at standse køretøjer ved vejsiden, men det er også hensigtsmæssigt, idet politiet og andre særmyndigheder, f.eks. fødevare- eller toldmyndighederne,

benytter vejsidekontrollerne til at kontrollere en lang række andre forhold, f.eks. opholdsgrundlag for udlændinge, spirituskørsel, euforiserende stoffer, dyretransporter, køre- og hviletid m.v. Mulighederne for at gennemføre kombinerede kontroller efter forskellige regler på en gang i samarbejde mellem særmyndigheder og politiet er udtryk for en effektiv udnyttelse af det offentliges ressourcer, ligesom det vurderes at være fordelagtigt for branchen, at mest muligt kontrolleres samlet, således at erhvervslivets køretøjer skal gennemgå færrest mulige kontroller under udførelsen af deres erhverv.

Det er på den baggrund også Transport- og Boligministeriets opfattelse, at vejsidekontroller af erhvervskøretøjernes tekniske stand i medfør af vejsidesynsdirektivet i udgangspunktet fortsat skal gennemføres ligesom i dag, dvs. i samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen. Samtidig er det dog vurderingen på baggrund af indhentede erfaringer i den tid, der er gået, siden de nye krav i medfør af vejsidesynsdirektivet trådte i kraft den 20. maj 2018, at der er ikke ubetydelige udfordringer med at få gennemført vejsidesyn i et omfang, som sikrer, at Danmark kan opfylde sin forpligtelse til at kontrollere ca. 5.200 erhvervskøretøjer om året.

Derfor foreslås det, at Færdselsstyrelsen i synsloven får hjemmel til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer til et egnet kontrolsted med henblik på at gennemføre et vejsidesyn i overensstemmelse med vejsidesynsdirektivets krav. Hjemlen dækker såvel anvisning til kontrolstedet ved vejsiden med henblik på at gennemføre et indledende syn som ledsagelse til nærmeste synssted, hvis der er behov for et mere detaljeret syn, jf. også afsnit 2.2.1. herom. Det vil betyde, at Færdselsstyrelsen kan gennemføre vejsidesyn med erhvervskøretøjernes tekniske stand i henhold til vejsidesynsdirektivets krav uden politiets tilstedeværelse og dermed optimere rammerne for at sikre, at Danmark opfylder de målkrav, som følger af EU-retten. Det er hensigten, at hjemlen til at gennemføre vejsidesyn uden politiets deltagelse alene skal anvendes som et supplement til de vejsidesyn, som allerede i dag udføres i samarbejde med politiet.

Til forskel fra den hjemmel, som politiet efter færdselslovens § 77 har til – om fornødent ved tvang – at standse køretøjer, indebærer den foreslåede hjemmel i synsloven ikke, at Færdselsstyrelsen får beføjelser til at tvinge køretøjer til standsning. Færdselsstyrelsen får alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af køretøjer, kontrolsteder og synsinspektører at anvise erhvervskøretøjerne hen til et egnet kontrolsted. Skulle chaufføren vælge at ignorere denne anvisning, så vil det ikke være sådan, at Færdselsstyrelsen kan eftersætte køretøjet eller lignende for at gennemtvunge et vejsidesyn. Det er baseret på erfaringer fra lignende ordninger i f.eks. Tyskland og Norge forventningen, at det kun undtagelsesvist vil ske, at en chauffør ikke frivilligt medvirker til kontrol. Det foreslås dog, at det skal være strafbelagt med bøde, hvis man ikke følger Færdselsstyrelsens anvisninger, således at det ikke er fuldstændig konsekvensfrit at ignorere kontrollerende myndigheders anvisninger i Danmark.

Der henvises til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 11, 12 og 13.

2.3. Berosættelse af køretøjsgodkendelse ved undvigelse af kontrol

2.3.1. Gældende ret

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan efter synslovens § 11, stk.1, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt kontrol af tilladelsesindehaverens syns- eller omsynsvirksomhed, herunder kontrol af, om de køretøjer, der har været til eller er under syn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er synet korrekt. Når der indberettes

et syn fra et synssted, som er omfattet af søgekriterierne, vil synsstedet umiddelbart herefter modtage besked om, at det indberettede køretøj er udtaget til kontrol, hvilket også fremgår af synsrapporten for det pågældende køretøj. Køretøjet er herefter forpligtet til at forblive på synsstedet i et vist tidsrum, indtil Færdselsstyrelsen har gennemført kontrollen.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Såfremt en fremstiller af et køretøj ikke ønsker at deltage i et kontrolsyn eller forlader synsstedet, inden Færdselsstyrelsen som tilsynsmyndighed har gennemført kontrolsynet, har styrelsen i dag ingen mulighed for at sætte godkendelsen af køretøjet i bero og dermed sikre, at synsstedet har udført syn eller omsyn af køretøjet i overensstemmelse med gældende ret. Det anslås, at Færdselsstyrelsen 50-55 gange om året konstaterer, at en fremstiller af et køretøj forlader synsstedet, inden der er gennemført et kontrolsyn.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det ikke bør være muligt for fremstilleren af et køretøj at undvige kontrolsyn blot ved at nægte at deltage eller ved at forlade synsstedet, inden Færdselsstyrelsen kan nå frem.

Derfor foreslås det, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til at kunne sætte godkendelse af køretøjet i bero, indtil kontrollen er udført. Det vil i praksis ske ved en systemmæssig blokering af køretøjet i eSyn og DMR, som opretholdes, indtil der er gennemført et kontrolsyn af Færdselsstyrelsen på det pågældende køretøj. For de fremstillere af køretøjer, der således søger at undvige et kontrolsyn, vil det betyde, at køretøjet færdes på vejnettet uden at være synsgodkendt, hvilket i sidste ende kan medføre inddragelse af nummerpladerne, idet Færdselsstyrelsen anmoder politiet om at inddrage køretøjets nummerplader, hvis køretøjet ikke er godkendt ved syn eller afmeldt senest 15 uger efter synsfristen. Det vil derfor være nødvendigt for fremstilleren at aftale en ny dato for et syn, hvor Færdselsstyrelsen vurderer, om det nye syn skal foretages under observation af Færdselsstyrelsens inspektør, hvilket – set i forhold til at forblive på synsstedet i forbindelse med det oprindelige syn – er forbundet med betydelig mere besvær. Det er på den baggrund vurderingen, at Færdselsstyrelsen med et relativt enkelt administrativt indgreb kan komme denne adfærd til livs.

Der henvises til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 10.

3. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Den foreslåede hjemmel til, at Færdselsstyrelsen som en del af tilsynet med synsvirksomhederne kan sætte en godkendelse af et køretøj i bero, indtil kontrollen er udført, vil have økonomiske konsekvenser for det offentlige, da der enten skal foretages ændringer i det eksisterende DMR og eSyn eller oprettes et nyt eSyn og foretages ændringer i DMR. Det vurderes, at ændringer i eksisterende eSyn og DMR vil medføre udgifter for 0,2-1,0 mio. kr., mens et nyt eSyn og ændringer i DMR vil udgøre en udgift på op til 10 mio. kr.

Det øgede tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn forud for eksport vil blive finansieret gennem et gebyr på ca. 20 kr. pr. toldsyn, som betales af synsvirksomhederne. Den tilføjede tilsynsopgave forventes at kunne varetages ved to årsværk.

Hvis den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, som formuleret ved dette lovforslags § 1, nr. 3, udnyttes, vil det betyde øget administration af tilladelsesordningen hos Færdselsstyrelsen. Det forventes dog at være i et begrænset omfang, som kan indarbejdes i den nuværende administration.

Den foreslåede hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan foretage vejsidesyn uden politiets tilstedeværelse vil ikke indebære økonomiske konsekvenser for det offentlige, idet styrelsens aktiviteter på området er gebyrfinansieret.

4. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Synsvirksomhederne vil skulle indbetale et gebyr på 20 kr. pr. udført toldsyn, som de ikke gør i dag. Dette vil dog med sandsynlighed ikke få betydning for den enkelte synsvirksomhed, da de selv fastsætter prisen for toldsyn. Dermed forventes det, at prisen for et toldsyn vil stige, hvilket kan få betydning for brugtvogets branchen, der importerer og eksporterer køretøjer. Dette vurderes dog at være en begrænset økonomisk konsekvens.

Den foreslåede hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan foretage vejsidesyn uden politiets tilstedeværelse vurderes at ville indebære et øget kontroltryk ved vejsiden, som vil påvirke tunge erhvervskøretøjer. Det er dog hensigten, at kontroltrykket i dimensioneringen begrænses således, at antallet af kontroller sikrer, at Danmark alene opfylder sine EU-retlige forpligtelser svarende til 5 pct. af indregistrerede tunge erhvervskøretøjer om året. Forslaget vil således ikke påvirke erhvervslivet mere end, hvad der er nødvendigt for at leve op til Danmarks EU-retlige forpligtelser.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget medfører ingen miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side 134.

Direktivet indfører mindstekrav for en ordning for tekniske syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på medlemsstaternes område med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og miljøet, jf. artikel 1.

Direktivet fastsætter målkrav for medlemsstaternes gennemførelse af vejsidesyn af tunge erhvervskøretøjer. Det følger således af direktivets artikel 5, stk. 1, at det samlede antal indledende syn ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer i Unionen i hvert kalenderår svare til mindst 5 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret i medlemsstaterne. Videre følger det af artikel 5, stk. 2, at hver medlemsstat skal bestræbe sig på at gennemføre et hensigtsmæssigt antal indledende syn ved vejsiden, der står i forhold til det samlede antal af sådanne køretøjer, der er indregistreret i

dets territorium. Oplysninger om synede køretøjer skal meddeles Kommissionen, jf. artikel 5, stk. 3 og artikel 20, stk.1.

10. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den 11. juli 2019 til den 23. august 2019.

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Den foreslåede hjemmel til, at Færdselsstyrelsen som en del af tilsynet med synsvirksomhederne kan sætte en godkendelse af et køretøj i bero, indtil kontrollen er udført, vil have økonomiske konsekvenser for det offentlige på mellem 0,2 og 10 mio. kr. afhængig af, om der skal foretages ændringer i de eksisterende systemer eller oprettes nye systemer.	Ingen
Implementeringsmæssige konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Synsvirksomhederne vil skulle indbetale et gebyr på 20 kr. pr. udført toldsyn, som de ikke gør i dag. Dette vil dog med sandsynlighed ikke få betydning for det enkelte synsvirksomhed, da de selv fastsætter prisen for toldsyn. Dermed kan en mindre stigning i prisen for et toldsyn ikke udelukkes, som dog i givet fald vurderes at blive begrænset.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side 134.</p> <p>Direktivet indfører mindstekrav for en ordning for tekniske syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på medlemsstaternes område med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og miljøet, jf. artikel 1, og fastsætter målkrav for medlemsstaternes gennemførelse af vejsidesyn af tunge erhvervskøretøjer.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering	JA	NEJ x

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Med ændringen foreslås det, at fodnoten til synsloven ændres og opdateres, således at den henviser til den gældende EU-regulering. Det kommer således til at fremgå af fodnoten til synsloven, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side 51 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side 134 og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods, L260, side 13.

Til nr. 2

Det fremgår af synslovens § 2, stk. 2, at politiet eller Trafikstyrelsen kan indkalde et registreret eller godkendt køretøj til syn til kontrol af, om det opfylder bestemmelserne i færdselsloven eller forskrifter, der er udfærdiget i medfør af færdselsloven.

Med ændringen foreslås det, at bestemmelsen ændres, således at denne også omfatter synsloven.

Tidligere er alle syn, herunder vejsidesyn, foretaget på baggrund af regler udstedt i medfør af færdselsloven. Implementeringen af direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU er imidlertid sket med hjemmel i synsloven, hvorfor det er nødvendigt for gennemførsel af vejsidesyn efter direktivet, at § 2, stk. 2, også omfatter disse regler.

Ændringen medfører, at det præciseres, at der kan udføres de tilsyn som Danmark er forpligtet til i henhold til direktiv 2014/47/EU. Vejsidesyn foretages af Færdselsstyrelsen i samarbejde med politiet.

Til nr. 3

Det fremgår af synslovens § 5, stk. 1, at det kræver en tilladelse fra Færdselsstyrelsen at udføre syns- eller omsynsvirksomhed.

Det følger endvidere af § 5, stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter regler om betingelser for at få tilladelsen, herunder blandt andet om teknisk ansvarlig, råden over elektronisk udstyr, samt nærmere vilkår for tilladelsen. Reglerne for udstedelse af tilladelse og tilhørende vilkår er fastsat i bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om synsvirksomheder med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 460 af 23. april 2013 om omsynsvirksomheder med senere ændringer. I bekendtgørelserne er fastsat nærmere betingelser for blandt andet ansøgning, medarbejdernes uddannelseskrav og udstyrskrav til synsvirksomhederne. Uddannelseskravene til medarbejderne i

syns- og omsynsvirksomhederne bygger på, hvad der kræves for at kunne vurdere køretøjets enkelte dele i forbindelse med et periodisk syn, men indeholder også krav til kunden om køretøjets tekniske dele til udførelse af registreringssyn.

Derudover er det også en betingelse for meddelelse af tilladelse til syns- eller omsynsvirksomhed, at ansøgeren vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde, jf. synslovens § 5, stk. 3, og at ansøgeren eller den teknisk ansvarlige ikke er idømt et strafbart forhold, der begrunder nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre syns- eller omsynsvirksomhed, jf. § 5, stk. 4. For at udføre syns- eller omsynsvirksomhed er der fastsat en lang række betingelser til ansøgeren og betingelser for opretholdelsen af tilladelsen.

Den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 5, vil medføre, at transportministeren efter forhandling med skatteministeren kan fastsætte regler om tilladelse til, at synsvirksomhederne kan udføre toldsyn, herunder vilkår for tilladelsen.

Ved toldsyn forstås et syn om køretøjets stand, jf. registreringsafgiftsloven § 7 c, stk. 1. Et toldsyn er dels en kontrol af, om køretøjet er i køreklar stand, og dels en kontrol af køretøjet med henblik på at fastslå køretøjets identitet, kilometerstand, udstyr og stand generelt. Denne vurdering indgår i skattemyndighedernes endelige værdifastsættelse af køretøjet, jf. registreringsafgiftslovens § 10, stk. 3.

Det kræver i dag ikke en særlig tilladelse at kunne udføre toldsyn. En synsvirksomhed, som har en tilladelse efter § 5, stk. 1, kan derfor udføre toldsyn. Transportministeren bemyndiges derfor til ved bekendtgørelse at kunne oprette en tilladelsesordning for toldsyn, som vil kunne indeholde samme elementer som den eksisterende tilladelsesordning for at udføre syns- og omsynsvirksomhed, som eksempelvis uddannelses- og udstyrskrav, men i sagens natur tilpasset toldsynsopgaven. Da de indholdsmæssige krav til f.eks. synsvirksomhederne vedr. relevant udstyr på synsstederne og uddannelseskrav til synsmedarbejderne skal tilpasses toldsynsopgaverne, som hører under Skatteministeriets ressort, vil bekendtgørelsen skulle udarbejdes på baggrund af bidrag fra og i samarbejde med skattemyndighederne, herunder Motorstyrelsen.

Bestemmelsen indføres som følge af *Aftale om styrket regel efterlevelse på motorområdet* der blev indgået den 2. april 2019 mellem Regeringen (Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti. Her blev det blandt andet aftalt, at der skulle ses på muligheden for at indføre en ny ordning for toldsyn, således at det kun er særlige synsvirksomheder, som skal kunne udføre disse, for at styrke kvaliteten af toldsynene. På nuværende tidspunkt er dette ikke fuldt ud undersøgt, hvordan det kan gøres, og derfor indføres der med den foreslåede bestemmelse en mulighed for at transportministeren kan fastsætte regler her om ved bekendtgørelse.

Hvis ordningen oprettes, forventes Færdselsstyrelsen at skulle administrere tilladelsesordningen for synsvirksomhederne, da de i dag administrerer de øvrige tilladelser til synsvirksomhederne, ligesom styrelsen efter den foreslåede bestemmelse § 1, nr. 4, i dette lovforlag, også fremadrettet skal føre tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn forud for eksport, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.2. og de specielle bemærkninger til nr. 2-8. På denne måde sikres det, at synsvirksomhederne skal søge tilladelser hos og kontrolleres af den samme myndighed. Administration forbundet med selve værdisættelsen af køretøjerne, som skal importeres eller

eksporteres, vil ligesom i dag sortere under skattemyndighederne. Færdselsstyrelsen fører alene tilsyn med synsvirksomhedernes standsvurdering, men deltager ikke i selve værdiansættelsen af konkrete køretøjer, der foretages af skattemyndighederne.

Til nr. 4

Det følger af synslovens § 10, stk. 1, , at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne, herunder om de overholder vilkårene i tilladelsen. Den nuværende ordning er dermed ikke præcis i forhold til tilsyn med toldsyn forud for eksport og i forbindelse med import.

Toldsyn er alene beskrevet i forarbejderne til loven, hvorfor det på nuværende tidspunkt ikke er klart, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn omfatter tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn.

Det foreslås med en ændring af § 10, stk. 1, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal føre tilsyn med synsvirksomhederne. Med forslaget kommer styrelsens tilsyn til at omfatte såvel almindelige synsvirksomheder, herunder deres evt. toldsynsopgaver, som omsynsvirksomheder.

Tilsynsforpligtelsen vil endvidere omfatte de vilkår, som fastsættes for toldsynstilladelser efter de bestemmelser, som ministeren kan udmønte efter det foreslåede § 5, stk. 5, i synsloven, jf. dette lovforslags § 1, nr. 3. Ændringen implementerer dele af *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet*, så det klart fremgår, at Færdselsstyrelsen kan føre tilsyn med toldsyn forud for eksport, jf. også de almindelige bemærkninger afsnit 2.1 og de specielle bemærkninger til § 1, nr. 3-5.

I praksis vil tilsynet følge det almindelige tilsyn med synsvirksomhederne, som består af uanmeldte tilsyn på synsstederne, hvor der som hovedregel indgår kontrol af et synet køretøj.

Til nr. 5

Synslovens § 10, stk. 2, medfører, at tilladelsesindehaveren efter anmodning skal meddele Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen enhver oplysning om syns- eller omsynsvirksomheden. F.eks. skal virksomheden på opfordring fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremvise afvigelsesrapporter i forbindelse med, at virksomheden skal have et godkendt kvalitetsstyringssystem, dokumentere at synsmedarbejderne har kørekort - og til hvilke kategorier, fremvise uddannelsescertifikater, fremvise arkiveret synsgrundlag fra tidligere syn, fremvise synsrapporter fra tidligere syn m.v.

Det foreslås med en ændring af § 10, stk. 2, at tilladelsesindehaveren efter anmodning skal meddele Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen enhver oplysning om synsvirksomheden. Ved synsvirksomheden forstås ikke alene en virksomhed som foretager almindelige syn, men også omsyn og toldsyn. På denne måde sikres det at oplysningspligten også gælder for toldsyn, når Færdselsstyrelsen skal udføre det udvidede tilsyn som foreslået i § 1, nr. 4.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

Til nr. 6

Synslovens § 10, stk. 3, medfører, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter regler om tilsynet med syns- og omsynsvirksomhederne efter § 10, stk. 1, og om oplysningspligten efter stk. 2.

Reglerne for tilsynet og oplysningspligten er fastsat i bekendtgørelse om synsvirksomheder. Her er der bl.a. fastsat regler om, at synsvirksomheden efter anmodning skal meddele alle oplysninger, som er nødvendige for udførelse af de tilsynsopgaver, der er omfattet af bekendtgørelsen, at Færdselsstyrelsen kan udstede påbud og på hvilken baggrund. Færdselsstyrelsen har udarbejdet processer for tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder. For synsvirksomheders vedkommende gennemføres tilsyn efter en særlig risikobaseret model, hvor synssteder, som sjældent eller ikke begår fejl, har en lav tilsynsfrekvens, hvorimod Færdselsstyrelsen ofte fører tilsyn med de synssteder, der begår fejl. Færdselsstyrelsen tildeler point i forbindelse med tilsyn, men også i forbindelse med f.eks. klagesagsbehandling over syn, hvor klagere får medhold. Hvis et tilsyn er forløbet tilfredsstillende, tildeles synsstedet minuspoint, hvorimod der tildeles pluspoint, hvis synsstedet har begået fejl. Mindre alvorlige fejl medfører tildeling af få fejlpoint, mens alvorlige eller flere begåede fejl medfører tildeling af flere fejlpoint. Hvis et synssted vedbliver med at begå fejl og opnår en pointsum over den fastsatte grænse, som på nuværende tidspunkt er 12 point, lukkes synsstedet for en periode. Hvis synsstedet efter genåbning igen vedbliver med at begå fejl og derfor igen opnår en for høj pointsum, lukkes synsstedet for en længere periode. Efter tredje midlertidige lukning vurderer Færdselsstyrelsen, om virksomheden fortsat skal have tilladelse til at foretage syn af køretøjer.

Det foreslås med en ændring af § 10, stk. 3, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter regler om tilsynet efter stk. 1, og oplysningspligten efter stk. 2.

Omsynsvirksomhed tages således ud af bestemmelsens ordlyd, men vil fortsat være omfattet, da synsvirksomhed dækker udførsel af både syn, omsyn, toldsyn mv. Ændringen sker som konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 4.

Til nr. 7

Det følger af § 10 a, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af resultater af tilsyn gennemført for navngivne syns- og omsynsvirksomheder, samt om offentliggørelse af sanktioner. Færdselsstyrelsen har indført en smiley-ordning, hvor synsstedets samlede pointsum bestemmer smileyen. Der er 5 forskellige smileys, fra en grøn og glad elitesmiley til en rød og sur smiley. Smileys for alle synssteder fremgår af Færdselsstyrelsens hjemmeside, og det er tillige beskrevet, at hvis man vælger et synssted, der klarer sig dårligt, er der større risiko for, at ens bil udtages til kontrol. Derimod er risikoen for kontrol mindre hos et synssted, der klarer sig godt.

Det foreslås med en ændring af § 10 a, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af resultater af tilsyn gennemført for navngivne synsvirksomheder. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om offentliggørelse af sanktioner fastsat som følge af tilsyn med synsvirksomheder.

Omsynsvirksomhed tages således ud af bestemmelsens ordlyd, men vil fortsat være omfattet, da synsvirksomhed dækker udførsel af både syn, omsyn, toldsyn mv. På denne måde vil hele

tilsynssystemet også omfatte toldsyn. Ændringen sker som konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 4.

Til nr. 8

Det følger af synslovens § 11, stk. 1, at Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse kan foranstalte uanmeldt kontrol af tilladelsesindehaverens syns- eller omsynsvirksomhed.

Det foreslås med en ændring af § 11, stk. 1, at Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse kan foranstalte uanmeldt kontrol af tilladelsesindehaverens synsvirksomhed. Omsynsvirksomhed tages således ud af bestemmelsens ordlyd, men vil fortsat være omfattet, da synsvirksomhed dækker udførsel af både syn, omsyn, toldsyn mv. Ændringen sker som konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 4.

Til nr. 9

Det følger af synslovens § 11, stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder kan foranstalte uanmeldt kontrolsyn af et erhvervskøretøj indtil 4 uger efter at dette er blevet synet eller omsynet i en syns- eller omsynsvirksomhed.

Det foreslås med en ændring af § 11, stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder kan foranstalte uanmeldt kontrolsyn af et erhvervskøretøj indtil 4 uger efter, at dette er blevet synet, omsynet eller toldsynet i en synsvirksomhed. Omsynsvirksomhed tages således ud af bestemmelsens ordlyd, men vil fortsat være omfattet, da synsvirksomhed dækker udførsel af både syn, omsyn, toldsyn mv. Ændringen sker som konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 4.

Til nr. 10

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan efter synslovens § 11, stk.1, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt kontrol af tilladelsesindehaverens syns- eller omsynsvirksomhed, herunder kontrol af, om de køretøjer, der har været til eller er under syn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er synet korrekt. I praksis sker det for synsvirksomheders vedkommende ved, at en inspektør fra Færdselsstyrelsen logger på styrelsens synsdatabase fra sin bil. Inspektøren kan herefter indtaste forskellige søgekriterier. Det er f.eks. muligt at vælge, om søgningen skal omfatte en bestemt køretøjsgruppe, et bestemt synsted eller et postnummerinterval. Når der efterfølgende indberettes et syn fra et synssted, som er omfattet af søgekriterierne, vil synsstedet umiddelbart herefter modtage besked om, at det indberettede køretøj er udtaget til kontrol, hvilket også fremgår af synsrapporten for det pågældende køretøj.

For omsynsvirksomhedernes vedkommende er der krav om, at et køretøj skal forblive på virksomhedens område i mindst 5 minutter efter, at køretøjets godkendelse er indberettet til Færdselsstyrelsen. Hvis en inspektør fra Færdselsstyrelsen befinder sig i nærheden af en omsynsvirksomhed, som indberetter et køretøj til synsdatabase, kan inspektøren kontakte omsynsvirksomheden og meddele, at køretøjet er udtaget til kontrol, hvorefter køretøjet skal forblive på virksomhedens område, indtil kontrollen er foretaget, dog maksimalt 1 time fra

godkendelsen er indberettet til Færdselsstyrelsen, jf. § 24, stk. 4 i bekendtgørelse om omsynsvirksomheder.

Synsstedet får således at vide med det samme, om kundens køretøj skal kontrolleres yderligere. Såfremt en kunde ikke ønsker at deltage i kontrolsyn og forlader synsstedet, inden Færdselsstyrelsen som tilsynsmyndighed har gennemført kontrolsynet, har styrelsen i dag ingen mulighed for at blokere køretøjet og sikre, at synsstedet har udført syns- eller omsynsvirksomhed i overensstemmelse med gældende ret.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder kan forhindre endelig godkendelse af et køretøj ved syn og eventuelle ændringer i køretøjets registrering i de elektroniske databaser, såfremt en fremstiller, når køretøjet er udtaget til kontrol, nægter at deltage i kontrolsyn eller forlader synsstedet uden styrelsen har foretaget kontrollen. Det er forventningen, at synet herved annulleres og der blokeres for godkendelse af køretøjet fx eSyn eller DMR (Det Centrale Motorregister). Der vil blive foretaget fornødne ændringer af systemerne. Det betyder, at der fremadrettet ikke vil foreligge en endelig godkendelse af køretøjet ved syn, før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som tilsynsmyndighed har gennemført kontrolsynet. For de fremstillere af køretøjer, der således søger at undvige et kontrolsyn, vil det betyde, at køretøjet færdes på vejnettet uden at være synsgodkendt, hvilket i sidste ende kan medføre inddragelse af nummerpladerne, idet Færdselsstyrelsen anmoder politiet om at inddrage køretøjets nummerplader, hvis køretøjet ikke er godkendt ved syn eller afmeldt senest 15 uger efter synsfristen. Det vil derfor være nødvendigt for fremstilleren at aftale en ny dato for et syn, hvor Færdselsstyrelsen vurderer, om det nye syn skal foretages under observation af Færdselsstyrelsens inspektør, hvilket – set i forhold til at forblive på synsstedet i forbindelse med det oprindelige syn – er forbundet med betydelig mere besvær.

Ændringen vil endvidere medføre at der ikke kan ske godkendelse ved syn i en anden synsvirksomhed uden, at Færdselsstyrelsen har vurderet, om det nye syn skal foretages under observation af Færdselsstyrelsens inspektør. Desuden vil ændringen medføre, at der ikke kan ske omregistrering eller lignende før Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har fjernet den pågældende forhindring i de elektroniske systemer.

Til nr. 11

Efter synslovens § 11, stk. 3, kan Færdselsstyrelsen som led i styrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder udføre kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden. Bestemmelsen foreslås videreført og udvidet i en ny § 11 a, hvorfor synslovens § 11, stk. 3, foreslås ophævet.

Til nr. 12

Syn ved vejsiden foretages i dag på baggrund af vejsidesynsdirektivet og gennemføres i Danmark i et samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen. Efter synslovens § 11, stk. 3, har Færdselsstyrelsen således hjemmel til som led i styrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder at udføre syn ved vejsiden. På den baggrund er det Færdselsstyrelsens synsinspektører, der ved vejsiden forestår den tekniske gennemgang af de erhvervskøretøjer, som af politiet udvælges til et vejsidesyn. Udvælgelsen af køretøjerne forestås af politiet, idet kun politiet efter færdselslovens § 77 har hjemmel til at standse køretøjer.

Det er politiet, som forestår den nærmere tilrettelæggelse af tid og sted for de enkelte vejsidesyn, hvortil Færdselsstyrelsen inviteres til at deltage med synsinspektører, som har de fornødne kompetencer til at forestå den tekniske gennemgang af køretøjerne. Det nærmere samarbejde om gennemførelse af syn ved vejsiden mellem Færdselsstyrelsen og politiet er fastlagt ved cirkulære nr. 9334 af 16. maj 2018.

I § 11 a, stk. 1, foreslås det, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan foretage syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og herunder anvise og ledsage køretøjer hen til et kontrolsted.

Bestemmelsen er i vidt omfang en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 11, stk. 3, men præciseres dog således, at den ikke alene omhandler kontrol ved vejsiden som led i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder. Bestemmelsen skal således også omfatte syn ved vejsiden generelt, jf. vejsidesynsdirektivet.

Det bemærkes, at det i praksis vil være Færdselsstyrelsen, som organisatorisk hører under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der varetager administration af reglerne om vejsidesyn.

Med den foreslåede bestemmelse får Færdselsstyrelsen herudover hjemmel til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer til et kontrolsted med henblik på at gennemføre et vejsidesyn i overensstemmelse med vejsidesynsdirektivets krav. Færdselsstyrelsens vejsidesyn vil altid bestå af et indledende syn, som gennemføres på selve kontrolstedet på vejnettet. Opstår der ved det indledende syn tvivl om, hvorvidt et køretøj lider af væsentlige mangler, som ikke kan kontrolleres ved vejsiden, så kan der gennemgøres et mere detaljeret syn. Dette foregår typisk ved, at køretøjet ledsages af politiet og Færdselsstyrelsen til nærmeste synssted, hvor det fornødne udstyr til at gennemføre et mere detaljeret syn er til stede. Det detaljerede syn gennemføres af Færdselsstyrelsens medarbejdere efter aftale med vedkommende synsvirksomhed om benyttelse af synsfaciliteter. Hjemlen dækker derfor såvel anvisning til kontrolstedet ved vejsiden med henblik på at gennemføre et indledende syn som ledsagelse til nærmeste synssted, hvis der er behov for et mere detaljeret syn.

Til forskel fra den hjemmel, som politiet efter færdselslovens § 77 har til – om fornødent ved tvang – at standse køretøjer, indebærer den foreslåede hjemmel i synsloven ikke, at Færdselsstyrelsen får beføjelser til at tvinge køretøjer til standsning. Færdselsstyrelsen får alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet og synsinspektørerne at anvise erhvervskøretøjerne hen til et kontrolsted. Skulle chaufføren vælge at ignorere denne anvisning, så vil Færdselsstyrelsen ikke kunne eftersætte køretøjet eller lignende for at gennemtvunge et vejsidesyn.

Det foreslås dog, at det skal være strafbelagt med bøde, hvis man ikke følger Færdselsstyrelsens anvisninger, jf. bemærkningerne til den foreslåede justering af synslovens § 13, stk. 3, jf. dette lovforslags § 1, nr. 13.

Det foreslås i § 11 a, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens adgang til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer efter det foreslåede § 11 a, stk. 1, herunder om afmærkning af kontrolsteder, synsinspektører m.v.

Med den foreslåede bestemmelse får ministeren mulighed for ved bekendtgørelse at fastlægge de nærmere rammer for, hvordan Færdselsstyrelsen i praksis kan udøve beføjelsen til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer uden politiets bistand. Det vil i den forbindelse være afgørende, at

styrelsens beføjelser ikke har karakter af tvangsbeføjelser. Den retlige ramme herfor forudsættes på den baggrund fastsat i samarbejde med politiet. Endvidere vil der være behov for at fastsætte nærmere regler for, hvorledes Færdselsstyrelsen kan gennemføre tydelig afmærkning af kontrolsteder samt bestemmelser for synsinspektørernes udøvelse af beføjelserne på kontrolstedet og under kørsel til en synsvirksomhed. Der vil også være behov for fastsættelse af visse uddannelseskrav til de inspektører, der skal kunne anvise erhvervskøretøjer til kontrol. Det er endvidere tanken, at Færdselsstyrelsens køretøjer vil blive indrettet, så de på en iøjnefaldende måde kan vise førere af lastbiler ind til kontrol på egnede kontrolpladser. Retningslinjerne for medarbejdernes påklædning skal fastsættes nærmere.

Til nr. 13

Efter færdselslovens § 77 er det alene politiet, der har beføjelse til at standse køretøjer med henblik på at gennemføre vejsidesyn, ligesom der af færdselslovens § 4 følger en pligt for trafikanter til at efterkomme politiets anvisninger. Manglende overholdelse af politiets anvisninger kan straffes med bøde efter færdselslovens § 118, stk. 1.

Det foreslås i § 13, stk. 3, at den fører af et erhvervskøretøj, der ikke efterkommer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter § 11 a, stk. 1, straffes med bøde.

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

Til forskel fra den hjemmel, som politiet efter færdselslovens § 77 har til – om fornødent ved tvang – at standse køretøjer, indebærer den foreslåede hjemmel i synsloven ikke, at Færdselsstyrelsen får beføjelser til at tvinge køretøjer til standsning. Færdselsstyrelsen får alene hjemmel til ved tydelig afmærkning af kontrolstedet og synsinspektører at anvise erhvervskøretøjerne hen til et kontrolsted. Det foreslås dog, at det skal være strafbelagt med bøde, hvis man ikke følger Færdselsstyrelsens anvisninger, således at det ikke er fuldstændig konsekvensfrit at ignorere kontrollerende myndigheders anvisninger i Danmark. I praksis vil Færdselsstyrelsen anmelde til politiet, hvis det konstateres, at et erhvervskøretøj kører videre, selv om Færdselsstyrelsens medarbejder har givet anvisninger til køretøjet. Ejeren af et køretøj, der er indregistreret i Danmark, vil efter færdselslovens § 65, stk. 1, være forpligtet til at oplyse politiet om, hvem der har ført køretøjet, hvis politiet anmoder herom. Det vil således i forhold til danske erhvervskøretøjer – uanset at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til, hvem der fører køretøjet – være muligt for politiet at indhente oplysninger herom mhp. at finde frem til den fører, som skal straffes med bøde. I forhold til udenlandske køretøjer vil politi og anklagemyndighed – på samme måde som f.eks. ved fartoverskridelser, der konstateres ved fartkameraer – på baggrund af Færdselsstyrelsens anmeldelse skulle igangsætte en efterforskning i samspil med relevante myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret mhp. at finde frem til, hvem der har ført køretøjet.

Som det også er anført i de almindelige bemærkninger, jf. afsnit 2.2.2., så er det – på baggrund af erfaringer fra lignende ordninger i f.eks. Tyskland – forventningen, at erhvervsaktørerne frivilligt

medvirker til denne form for kontrol, og at det kun sjældent vil ske, at en chauffør ignorerer kontrolmyndigheders anvisninger.

Til nr. 14

Synslovens § 14 ophæves, da bestemmelsen ikke længere er relevant. Der er tale om en overgangsbestemmelse med gyldighed frem til 31. december 2006. I dag fastsætter synsvirksomhederne selv priser på alle slags syn.

Til nr. 15

Synslovens § 15, stk. 1, medfører, at tilladelsesindehaveren skal betale et gebyr på 19 kr. pr. syn eller omsyn til staten.

Det følger endvidere af § 15, stk. 2, at gebyret reguleres én gang årligt pr. 1. januar med Finansministeriets fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Det betyder at gebyret i dag er 20 kr. pr. syn eller omsyn.

Den nuværende ordning betyder, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennem gebyret blandt andet finansierer Færdselsstyrelsens tilsyn med virksomhedernes syn og omsyn.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 15, stk. 1, vil medføre, at tilladelsesindehaveren skal betale et gebyr på 20 kr. pr. syn, omsyn eller todsyn i forbindelse med import og forud for eksport til staten.

Med den foreslåede ordning bliver der udover gebyr på de almindelige syn og omsyn også opkrævet gebyr for todsyn. Dette skal finansiere Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med synsvirksomhedernes todsyn, se nærmere herom i de specielle bemærkninger til § 1, nr. 3-9. Færdselsstyrelsen forventer, at den nye tilsynsopgave vil kræve to ekstra årsværk, som vil indgå i det nuværende tilsynsteam. Tilsynstrykket for todsyn forventes over tid at svare forholdsmæssigt til tilsynstrykket på de øvrige synsopgaver, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet udfører.

Ændringen sker som implementering af *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet*. Der henvises i øvrigt de almindelige bemærkninger afsnit 2.1. og de specielle bemærkninger til nr. 3-9.

Til nr. 16

Synslovens § 15, stk. 3, medfører, at det gebyr, der er nævnt i § 15, stk. 1, skal dække udgifter til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens syns- og omsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden og af erhvervskøretøjer, der befinder sig på et areal, som køretøjsbrugeren, eller køretøjsejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Med denne bestemmelse fastslås det, hvad Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen må anvende gebyret til, som opkræves efter § 15, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan derfor med den nuværende ordning blandt andet anvende gebyret til deres syns- og omsynsaktiviteter, som eksempelvis omfatter Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 10.

Den foreslåede bestemmelse i § 15, stk. 3, vil medføre, at det gebyr, der er nævnt i stk. 1 skal dække udgifter til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden og af erhvervskøretøjer der befinder sig på et areal, som køretøjsbrugeren, eller køretøjsejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Ændringen foreslås som følge af den foreslåede ændring til § 10, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4, og ændringen af § 15, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 15, hvorefter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal kunne føre tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn samt opkræve gebyr for toldsyn. Gebyret, som opkræves ved toldsyn, kan med den foreslåede ordning anvendes til tilsynet med syns- og omsynsvirksomhedernes syn, omsyn og toldsyn.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1. i de almindelige bemærkninger.

Til § 2

Lovforslaget foreslås at træde i kraft den 1. januar 2020.