

UDKAST 20. december 2011

Forslag

Til

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer
(Kontrolsyn af erhvervskøretøjer på firmaadressen, finansiering af tilsyn m.v.)

§ 1

I lov nr. 473 af 9. juni 2004 om godkendelse og syn af køretøjer foretages følgende ændringer:

1. Før § 1 indsættes:

”Formål

§ 1. Formålet med loven er at sikre tilsynet med, at køretøjer til stadighed holdes i lovlig stand.”

§ 1 bliver herefter § 1 a.

2. I § 6 indsættes efter stk. 1 som *stk. 2*:

”*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at visse småreparationer kan undtages fra bestemmelsen i *stk. 1.*”

3. I § 11 indsættes efter *stk. 1* som *stk. 2* og *stk. 3*:

”*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan i op til 4 uger efter, at et erhvervskøretøj er blevet synet eller omsynet i en syns- eller omsynsvirksomhed, mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt kontrolsyn af køretøjet på arealer, som køretøjssejeren/-brugeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende. I særlige tilfælde kan Trafikstyrelsen foranstalte kontrolsynet mere end 4 uger efter synet eller omsynet.

Stk. 3. Som led i Trafikstyrelsens tilsyn udføres kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden

4. Efter § 12 indsættes:

”Videregivelse af data til kommercielle formål

§ 12 a. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om udlevering af data fra styrelsens registre mod vederlag med henblik på modtagerens kommercielle udnyttelse af disse data.”

5. § 13, *stk. 1*, affattes således:

”§ 13. Med bødestraf straffes den registrerede ejer eller bruger af et køretøj, der ikke fremstiller køretøjet til syn efter indkaldelse, jf. § 3, *stk. 1.*, og den registrerede ejer eller bruger, der ikke efterkommer et påbud efter § 3, *stk. 3.*”

6. § 15 affattes således:

§ 15. Tilladelsesindehaverne skal betale et gebyr på [19 kr.] pr. syn eller omsyn til staten. Hvis gebyret ikke betales rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område.

Stk. 2. Det i *stk. 1* nævnte beløb opreguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste kronebeløb. Transportministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2013.

Stk. 3. Det i *stk. 1* nævnte gebyr skal dække udgifterne til Trafikstyrelsens syns- og omsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden og kontrol med erhvervs køretøjer, der befinder sig på et areal, som ejeren/brugeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.”

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere bestemmelser om gebyrets betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for erindringskrivelser.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. maj 2012.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets formål og baggrund
2. Kontrolsyn af erhvervskøretøjer på firmaadressen
3. Anvendelse af gebyrprovenu
4. Bagatelgrænse for synsvirksomheders udførelse af småreparationer
5. Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner
6. Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner
7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Administrative konsekvenser for borgere
9. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet
10. Miljømæssige konsekvenser
11. Forholdet til EU-retten
12. Høring
13. Samlet vurdering af forslaget

1. Lovforslagets formål og baggrund

Periodiske syn har til formål at sikre en høj teknisk sikkerhed i danske køretøjer. Køretøjer synes hvert andet år i en privat synshal, tunge erhvervskøretøjer dog hvert år. Trafikstyrelsen fører tilsyn med synsvirksomhederne, hvor der foretages ca. 2500 årlige tilsyn, hvoraf hovedparten er kontrolsyn af netop synede køretøjer. Endvidere opgøres statistik over samtlige bilsyn og omsyn.

Synskvaliteten for biler har igennem en årrække generelt været tilfredsstillende, men Trafikstyrelsen kan se en udvikling i risikomønstret ved lastbiler. Der er konstateret en stigning i omsynsprocenten fra 15 % i 2008 til 24 % i 1. halvår af 2011. Dette vurderes at afspejle en generelt dårligere vedligeholdelsesstandard og flere ældre lastbiler, begge dele formentlig som følge af den økonomiske krise. Dette tyder på, at der kører lastbiler i ringere tilstand på landevejene end tidligere.

Endvidere konstaterer Trafikstyrelsen, at en relativ stor andel af lastbiler ikke lever op til de tekniske krav, når de kører på vejene, bl.a. fordi de enten har fejl eller har monteret ulovligt udstyr efter at have været i synshallen. Af de godt 200 lastbiler, der årligt udpeges selektivt af politiet og kontrolleres af styrelsens inspektører ved vejsiden, sendes nu ca. 1/3 til syn i en synshal med mistanke om alvorlige fejl og mangler. Tendensen har været stigende. I 2009 blev 24 pct. af de udtagne lastbiler sendt til syn. I 2010 steg det til 35 pct. og tallet forventes at være endnu højere for 2011 (ca. 37 pct.).

De gældende lovbestemmelser giver ikke mulighed for at tilrettelægge et tilsyn, der afspejler det givne risikomønster, f.eks. gennem øget brug af syn ved vejsiden. Derfor har ejere af tunge

køretøjer i dag mulighed for at spekulere i at anvende ulovligt udstyr i perioden mellem to periodiske syn, fordi Trafikstyrelsen i dag ikke har tilstrækkelig mulighed for at foretage effektivt kontrolsyn andre steder end i en synshal.

Trafikstyrelsens tilsyn i synshallerne er således ikke tilstrækkeligt til at fange den tilsyneladende ringere køretøjsstand hos tunge køretøjer, bl.a. fordi en del fejl/ulovligheder ikke er til stede ved selve synet. Der er behov for i højere grad at kunne være til stede ved vejsiden eller opsøge køretøjerne på et areal, som ejeren/brugeren eller dennes virksomhed erhvervsmæssigt råder over. Generelt er der brug for et tilsyn, der mere konsekvent baserer sig på en risikovurdering, så tilsynet år for år kan sætte ind for at give maksimal effekt – uanset om det er i synshallen, på landevejen eller på køretøjsvejernes adresse eller andet areal, som disse råder over, kort tid efter et syn.

Det foreslås, at Trafikstyrelsen mod behørig legitimation og uden retskendelse får adgang til at foretage uanmeldt kontrolsyn af erhvervskøretøjer i en kortere periode efter et syn eller omsyn.

Det foreslås endvidere at indsætte en bestemmelse om, at kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden er en del af Trafikstyrelsens tilsyn.

Lovforslaget indeholder i tilknytning hertil forslag om, at provenuet fra det gebyr, som køretøjssejerne gennem syns- og omsynsvirksomhederne betaler til staten pr. syn/omsyn kan anvendes til en bredere tilsynsaktivitet for Trafikstyrelsens inspektører.

En anden problemstilling i den gældende lov er, at der ofte er et ønske hos bilejerne om, at synsvirksomhederne kan udføre visse småreparationer i forbindelse med gennemførelse af syn, f.eks. skift af defekt pære, justering af lygteposition mv. Det er unødigt besværligt, at en bilejer skal køre hen på et værksted, blot fordi en pære er defekt. I den gældende synslov er der forbud mod, at synsvirksomheder "erhvervsmæssigt" foretager reparationer af køretøjer. Der findes i dag ingen bagatelgrænse for sådanne småreparationer. Det foreslås derfor, at der åbnes op for at sætte en sådan bagatelgrænse.

Endelig foreslås det, at der er indsættes en formålsbestemmelse i loven, således at det fremgår, at formålet med loven er at sikre, at køretøjer til stadighed er i lovlig stand.

2. Kontrolsyn af erhvervskøretøjer

2.1 Gældende ret

I dag foretager Trafikstyrelsen langt hovedparten af sine kontrolsyn af biler ude i synshallerne. Trafikstyrelsen kan til enhver tid foranstalte uanmeldt tilsyn med en synsvirksomhed, herunder kontrol af, om de køretøjer, der har været eller er under syn eller omsyn hos tilladelsesindehaveren, og som befinder sig på dennes område, er synet eller omsynet korrekt.

I eller ved synshallen kan Trafikstyrelsen konstatere, hvilken stand køretøjet er i ved selve synet, men ikke hvad der evt. er afmonteret lige før et syn. Endvidere er det ofte i praksis meget vanskeligt at foretage et kontrolsyn. Der er kun et lille "tidsvindue" efter selve synet at tilbageholde køretøjet i, før det når ud på vejen, hvor Trafikstyrelsen kun kan standse køretøjet med politiets hjælp. Det gør det vanskeligt for tilsynet at finde de køretøjer, der har fejl. Således anvendes mange tilsynsressourcer for at foretage disse kontrolsyn af et køretøj. Endelig kan det være et irritationsmoment for køretøjssejeren at skulle gennemgå et syn igen, netop som man er på vej ud af synshallen. Trafikstyrelsen ønsker således at reducere denne type ikke særligt effektive kontrolsyn.

Trafikstyrelsen eller politiet har også mulighed for skriftligt at indkalde et registreret eller godkendt køretøj til syn til kontrol af, om det opfylder reglerne. Ulempen ved denne metode er dog, at der

går et stykke tid fra indkaldelsen modtages af køretøjsejeren/-brugeren, til køretøjet rent faktisk fremstilles til kontrolsyn. Dermed kan et bestemt forhold, som man ønsker at kontrollere, være udbedret i mellemtiden. Endvidere vil en indkaldelse til kontrolsyn indebære en væsentlig gene for køretøjsejeren. Af disse grunde anvender Trafikstyrelsen ikke denne kontrolmulighed særlig ofte.

Endvidere har Trafikstyrelsen mulighed for at foretage syn ved vejsiden i medfør af færdselslovens § 77. Dette er udmøntet administrativt ved § 1, stk. 2, i cirkulæreskrivelse nr. 75 af 4. december 2008 om syn ved vejsiden ("§ 77-syn") af tunge køretøjer med henblik på undersøgelse for fejl og mangler. Bestemmelsen har følgende ordlyd: "Syn ved vejsiden udføres tillige som led i Færdselsstyrelsens (nu Trafikstyrelsens) tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne."

2.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Samlet er de nuværende tilsynsmuligheder ikke tilstrækkelige til at kunne foretage et effektivt kontrolsyn af især tunge køretøjer. Der er brug for yderligere kontrolinstrumenter, som er egnede til at kontrollere tunge erhvervskøretøjer på et tidspunkt, hvor køretøjsejeren ikke har mulighed for at 'forberede' sig på kontrolsynet, samtidig med, at kontrolsynet griber så lidt ind i ejerens erhvervsmæssige anvendelse af køretøjet som muligt.

I henhold til grundlovens § 72 kræver adgang uden retskendelse udtrykkelig lovhjemmel. Det foreslås derfor, at der etableres hjemmel til kontrolsyn af et køretøj på et areal, som køretøjets ejer/bruger eller dennes virksomhed råder over, i en periode på 4 uger efter at det har forladt synsvirksomheden. Adgang til dette areal foreslås i lighed med, hvad der er tilfældet for tilsynets adgang til synshaller i den gældende lov, at kunne ske uden retskendelse. Endvidere foreslås det, at 4-ugers perioden kan fraviges i særlige tilfælde.

Der vil ikke blive foretaget kontrolsyn uden retskendelse på køretøjer, der befinder sig på en ejendom, der alene tjener som privatadresse, da det vurderes ikke at være nødvendigt for at opfylde det ønskede formål.

Trafikstyrelsen har data om, hvilke køretøjer, der nyligt er synet, og hvor de hører hjemme. Ved uanmeldt besøg på firmaadressen kan et nyligt synet køretøj kontrolleres. En sådan kontrol vil endvidere ofte være mindre indgribende for ejeren end en tilbageholdelse i synsvirksomheden, idet køretøjet ikke er i brug. Denne udvidede tilsynshjemmel begrænses alene til erhvervskøretøjer.

En vigtig effekt ved kontrolsyn på firmaadressen er, at det markant øger mulighederne for at kontrollere, om visse synsvirksomheder "presses" af store kunder (flådeejere). Mange synsvirksomheder er små og ofte med en spinkel økonomi. Endvidere er der aktuelt overkapacitet på synsmarkedet. Der er derfor risiko for, at storkunder kan udøve et økonomisk pres for at få lastbilerne lempeligt gennem syn, særligt når synet foregår hos flådeejeren på dennes adresse. Trafikstyrelsen har i dag hjemmel til at følge en synsmedarbejder ud til et flådesyn på firmaadressen, men det er praktisk umuligt at afdække evt. systematiske lempelige syn, når tilsynsinspektøren først er dukket op.

Derudover foreslås det at indsætte en bestemmelse om, at kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden er en del af Trafikstyrelsens tilsyn.

3. Anvendelse af gebyrprovenu

3.1 Gældende ret

Af den gældende synslov fremgår, at indehavere af tilladelser til at foretage syn og omsyn skal betale et omkostnings- og formålsbestemt gebyr pr. syn eller omsyn til staten (Trafikstyrelsen). Gebyret betales i sidste instans af bilejerne via prisen for bilsynet.

Gebyrets størrelse, som p.t. er fastsat til 22 kr. pr. syn/omsyn, er fastlagt på grundlag af bemærkningerne til lovens § 15, stk. 1. Følgende fremgår af forarbejderne: "Den foreslåede

bestemmelse fastlægger, at syns- og omsynsvirksomhederne skal betale et omkostnings- og formålsbestemt gebyr. Gebyret skal dække udgifterne til tilsyn på markedet, udarbejdelse af uddannelsesplaner, vejledning til virksomheder, udsendelse af indkaldelser til syn samt behandling af klager over syns- og omsynsvirksomheder.”

I henhold til lovens § 15, stk. 2, kan Trafikstyrelsen fastsætte nærmere bestemmelser om gebyrets størrelse, betaling og opkrævning. Denne hjemmel er udmøntet i bekendtgørelsen om synsvirksomheder, hvori det bl.a. bestemmes, at indehavere af en tilladelse til at foretage syn betaler 22 kr. til Trafikstyrelsen for hvert syn eller omsyn.

Syn ved vejsiden er ikke nævnt direkte i relation til gebyrer i forarbejderne til den gældende synslov, men er nævnt i færdselslovens § 77 og cirkulæreskrivelse nr. 75 af 4. december 2008, jf. pkt. 2.1 ovenfor.

Denne bestemmelse har Trafikstyrelsen udmøntet således, at en sjettedel af udgifterne til syn ved vejsiden statistisk finansieres med gebyrindtægterne, mens den øvrige del af finansieringen finansieres af Trafikstyrelsens almindelige finanslovsbevilling. Denne sjettedel fremkommer ved at sammenholde en antagelse af, at der er en ligelig fordeling på årets måneder af, hvornår lastbilerne på vejene senest er synet/omsynet, med en grænse på to måneder for, hvor langt man med rimelighed kan gå tilbage i tiden og antage, at eventuelle fejl også har været til stede ved det seneste syn/omsyn.

Trafikstyrelsen har dermed i dag ikke mulighed for at gebyrfinansiere et større antal syn ved vejsiden end den nævnte sjettedel.

Samlet gennemfører Trafikstyrelsen i dag ca. 200 syn ved vejsiden årligt. Der anvendes skønsmæssigt ca. 0,5 årsværk til denne opgave.

3.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Med det nuværende risikomønster vurderes det at være hensigtsmæssigt at øge antallet af syn ved vejsiden. Det vil både kunne fange flere lastbiler, der ikke er i lovlig stand, og have en præventiv effekt.

Omvendt kan tilsynet med visse synsvirksomheder i synhallerne godt reduceres, da resultaterne her over lang tid har været tilfredsstillende (lav risiko).

Trafikstyrelsens tilsynsindsats er finansieret af et gebyr, som betales ved hvert enkelt bilsyn – 22 kr. i 2011. Gebyret betales af køretøjsejerne gennem synsvirksomhederne til Trafikstyrelsen. Styrelsens tilsyn skal med de nuværende hjemler altovervejende foretages i synshallerne.

Det kræver således klarere lovhjemmel at anvende gebyrindtægter til et øget antal syn ved vejsiden.

Lovforslaget indebærer tilvejebringelse af en klar lovhjemmel til at kunne anvende gebyrindtægterne til at foretage tilsyn andre steder, f.eks. ved vejsiden, hvor det foregår sammen med politiet.

Lovforslaget danner således basis for, at gebyret – baseret på jævnlige opdaterede risikoanalyser fra Trafikstyrelsen – vil kunne anvendes målrettet på tiltag, der fremmer den køretøjstekniske færdselssikkerhed, f.eks. gennem en øget indsats af syn ved vejsiden.

Samlet lægges der ikke op til en øget ressourceindsats, men til at den eksisterende tilsynsindsats kan prioriteres efter det aktuelle risikomønster. Gebyret nedsættes samtidig til [19 kr.] pr. bilsyn.

4. Bagatelgrænse for synsvirksomheders udførelse af visse småreparationer

4.1 Gældende ret

Det fremgår af synslovens § 6, at ”indehavere af tilladelser til at foretage syn ikke erhvervsmæssigt må reparere køretøjer.”

Dette forbud er indføjet i synsloven ved privatiseringen af synsbranchen i 2004 for at undgå habilitetsproblemer, f.eks. om hvorvidt de anførte fejl og mangler ved køretøjet skyldes et ønske fra synsvirksomhedens side om at opnå økonomisk vinding ved en unødvendig reparation af køretøjet.

Situationen er derfor i dag, at kunden ikke har mulighed for at få foretaget udbedring af selv små defekter i en synsvirksomhed, heller ikke sådanne udbedringer, som mere har karakter af vedligeholdelse (f.eks. udskiftning af el pærer og viskerblade).

4.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Idet der i øvrigt generelt har været gode erfaringer med privatiseringen af synsbranchen siden 2004, har det i en række tilfælde vist sig at være hensigtsmæssigt, at kunderne i forbindelse med gennemførelse af syn samtidig kan få foretaget visse mindre reparationer. Det kan f.eks. dreje sig om udskiftning af defekte el-pærer, justering af forkert indstillede lygter, udskiftning af viskerblade eller lignende småreparationer, hvor behovet også kan erkendes af kunden, uden at der kræves teknisk indsigt.

I dag får kunderne bilen ”betinget godkendt” og må køre til et værksted for at få foretaget sådanne småreparationer, hvilket er tidskrævende og indebærer meromkostninger. Synsvirksomheder formodes til en vis grad at ville konkurrere om at foretage sådanne småjusteringer uden beregning, da de i mange tilfælde kun tager et øjeblik.

Udbedring af småfejl i synshallen vil desuden have en umiddelbar gavnlig sikkerhedsmæssig effekt på køretøjerne, idet defekte pærer mv. udskiftes med det samme.

Lovforslaget indebærer, at der indsættes en hjemmel i loven til, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler for, at synsvirksomheder kan foretage visse småreparationer.

Som lovforslaget er udformet, vurderes det ikke at medføre inhabilitetsmæssige problemstillinger. Det skyldes navnlig, at der alene er tale om småreparationer, hvor behovet også kan erkendes af kunder, uden at der kræves teknisk indsigt.

5. Offentlige økonomiske konsekvenser

Forslaget indebærer en vis omprioritering inden for Trafikstyrelsens eksisterende økonomiske rammer. Forslaget har ikke økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.

6. Offentlige administrative konsekvenser

Forslaget indebærer en samlet effektivisering af Trafikstyrelsens tilsyn fordelt på syns- og omsynsvirksomheder, syn ved vejsiden og på arealer, som køretøjets ejer eller bruger eller dennes virksomhed råder over.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Tilsyn på firmaadressen kan foretages, mens erhvervskøretøjer ikke er i brug. Dette vurderes at være mindre indgribende i virksomhedernes daglige drift end kontrolsyn umiddelbart efter et syn i synshallen.

8. Administrative konsekvenser for borgere

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for borgere.

9. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget indebærer en gebyrreduktion i forbindelse med syn og omsyn.

10. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

11. Forholdet til EU-retten

Forslaget har ikke EU-retlige aspekter.

12. Høring

Lovforslaget har været i høring hos følgende organisationer m.v.:

Fælles Fagligt Forbund, Autobranchens Udviklingscenter/EUC Nord, Bilbranchen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, CO II, Danmarks Automobilforhandlerforening, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik, Danske Bilimportører, Danske Busvognmænd, Danske Synsvirksomheder, FDM, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen af Vognimportører i Danmark, HK/Stat, LO, Dansk Lokalsyn, Motorcykelbranchens Landsforbund, Rådet for Sikker Trafik, Foreningen af Omsynsvirksomheder i Danmark, FDL – Frie Danske Lastbilvognmænd, Forenede Danske Amerikanerbilklubber, Sammenslutning af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark.

13. Samlet vurdering af forslagets konsekvenser

	<i>Positive konsekvenser / mindreudgifter</i>	<i>Negative konsekvenser/ merudgifter</i>
Økonomiske administrative konsekvenser for staten	En vis omprioritering inden for Trafikstyrelsens økonomiske ramme for tilsyn	Ingen
Administrative konsekvenser for staten	Effektivisering af Trafikstyrelsens samlede tilsynsvirksomhed	Ingen
Økonomiske og administrative konsekvenser for regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Tilsyn på firmadresser kan foretages, når erhvervskøretøjer ikke er i brug	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Gebyrreduktion vedr. syn og omsyn.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgere	Ingen	Ingen

Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Da den gældende lov trådte i kraft i 2004, var dens hovedformål etablering af det nuværende synssystem, hvor syn og omsyn varetages af private (om-)synsvirksomheder med Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed, idet staten samtidig solgte det tidligere Statens Bilinspektion.

Denne liberalisering af synsområdet har resulteret i, at der i dag findes en velfungerende synssektor i Danmark.

Det findes derfor hensigtsmæssigt at indsætte en formålsbestemmelse i loven, der understreger, at lovens formål er at sikre tilsynet med, at køretøjer til stadighed holdes i lovlig stand. Det gælder både, når køretøjet forlader synshallen, og når det i øvrigt befinder sig i trafikken. Ansvar for, at køretøjet er i lovlig stand, påhviler efter færdselslovens § 67 ejeren eller den person, som har rådighed over køretøjet (brugeren).

Til nr. 2

Bestemmelsen bemyndiger Trafikstyrelsen til at fastsætte regler, der indebærer en undtagelse fra det nugældende forbud for synsvirksomheder mod erhvervsmæssigt at udføre reparationsarbejder.

Disse regler tænkes i første omgang udnyttet ved, at Trafikstyrelsen udformer en "positivliste" over småreparationer, som er tilladt for synsvirksomhederne. Det kan f.eks. dreje sig om udskiftning af viskerblade, udskiftning af defekte elpærer og justering af forkert indstillede lygter eller lignende småreparationer, hvor behovet også kan erkendes af kunden, uden at der kræves teknisk indsigt i nævneværdigt omfang.

Trafikstyrelsen vil gennem sit tilsyn med synshallerne løbende vurdere, om disse bagatelgrænser skal strammes eller lempes.

Til nr. 3

Det foreslås i stk. 2 som noget nyt, at Trafikstyrelsen mod behørig legitimation og uden retskendelse kan få adgang til at foretage uanmeldt kontrolsyn af en virksomheds erhvervskøretøjer, som er synet inden for en kortere periode (4 uger) på et areal, som køretøjs ejeren/-brugeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende. Ved erhvervskøretøjer forstås køretøjer, der anvendes som led i erhvervsmæssig aktivitet.

Bestemmelsen tænkes i første omgang anvendt på tunge erhvervskøretøjer (lastbiler, busser), men omfatter også andre erhvervskøretøjer, f.eks. varebiler og taxier. Der vil typisk være tale om en virksomheds forretningsadresse, men omfatter også andre arealer, som køretøjets ejer eller bruger råder over, f.eks. en virksomheds filialadresser, lejede parkeringsarealer m.v. 4 ugersfristen er sammenfaldende med den gældende klagefrist over et synsresultat. En afgrænsning af perioden er hensigtsmæssig, idet det ved længere perioder vil blive stadig vanskeligere ved et kontrolsyn at fastslå, hvilke fejl og mangler det pågældende køretøj var behæftet med ved synet.

Det foreslås, at der i særlige tilfælde kan afviges fra 4-ugers-perioden, f.eks. hvis der er mistanke om, at der er foretaget ændringer i funktionsmåden for køretøjets tachograf eller lignende sikkerhedsrelateret udstyr.

I stk. 3 foreslås det, at det indsættes i loven, at "syn ved vejsiden", som foretages i samarbejde med politiet, indgår i Trafikstyrelsens tilsyn på lige fod med styrelsens andre tilsynsaktiviteter. Dette er også tilfældet i dag, hvor denne aktivitet er omfattet af Transportministeriets Cirkulæreskrivelse nr. 75 af 4. december 2008 om syn ved vejsiden af tunge køretøjer med henblik på undersøgelse for fejl og mangler.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.

Til nr. 4

Med bestemmelsen bemyndiges Trafikstyrelsen til at fastsætte nærmere regler om, at styrelsen mod vederlag kan videregive data fra styrelsens registre til modtagerens kommercielle udnyttelse. Disse data kan f.eks. være hyppige fejltypen på bestemte bilmodeller eller statistiske data vedr. resultatet af syn og omsyn.

Alle data vil være anonymiseret, således at persondatalovens regler vil være opfyldt for alle parter, der har knytning til de omhandlede data. Der vil således ikke blive udleveret nummerpladeoplysninger og ej heller ejer-/brugeroplysninger.

Trafikstyrelsen får dermed mulighed for at etablere en ordening, der svarer til den eksisterende ordening vedr. videregivelse af data fra Bygnings- og Boligregistret (BBR) og øvrige ejendomsdata. Der vil være tale om en indtægtsdækket aktivitet i Trafikstyrelsen.

Baggrunden for bestemmelsen er, at Trafikstyrelsen har konstateret en kommerciel efterspørgsel fra bl.a. autobranchen efter køretekniske data, som styrelsen i medfør af sin administration af syns- og omsynsområdet er i besiddelse af. Der er alene tale om videregivelse af data med henblik på virksomheders videre kommercielle udnyttelse af data. Der opkræves betaling herfor hos modtageren. Det eksisterende bilsynsgebyr kan rimeligvis ikke dække omkostninger forbundet med leverance af data til kommerciel brug i andre brancher.

Køretøjejere vil fortsat vederlagsfrit have adgang til individuelle data vedrørende det enkelte køretøj via Trafikstyrelsens hjemmeside.

Det vil blive præciseret over for datamodtagere, at kommercielle aktiviteter, der udføres på grundlag af modtagne køretøjstekniske data er underlagt reglerne i lov om behandling af personoplysninger og lov om markedsføring.

Eventuelle indtægter i 2012 fra salg af data optages direkte på lov om tillægsbevilling for 2012.

Til nr. 5

I bestemmelsen præciseres, at Trafikstyrelsen kan udstede administrative bødeforelæg til en registreret ejer eller en registreret bruger ved manglende fremstilling til syn efter indkaldelse og manglende efterkommelse af påbud om aflevering af nummerplader, jf. synslovens § 13 a, som blev indsat i loven ved lov nr. 469 af 18. maj 2011 om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer. Der er alene tale om en præcisering af ordet "sit" i den gældende lovs § 3, stk. 1, der lyder således: "Med bøde straffes den, der ikke fremstiller *sit* køretøj til syn efter indkaldelse", som der henvises til i den gældende lovs § 13 a.

Til nr. 6

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 1 lovfæstes det nugældende gebyr, som køretøjsjerne gennem syn- og omsynsvirksomheder i dag betaler pr. syn/omsyn til staten. Gebyret er omkostningsbestemt og nedsættes til [19 kr.] pr. syn/omsyn, bl.a. som følge af effektiviseringer i Trafikstyrelsen.

I stk. 2 anføres, at beløbet justeres årligt pr. 1. januar med 2. pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om satsreguleringsprocent, og således at justering alene foretages, når der er basis for afrunding til nærmeste hele krone, som afviger fra det gældende gebyr.

Samtidig anføres det i stk. 3, at anvendelsesområdet for gebyret gøres bredere. Fremover vil Trafikstyrelsen kunne anvende gebyrprovenuet bredt inden for styrelsens syns- og omsynsaktiviteter, hvilket f.eks. indebærer, at syn ved vejsiden og på firmaadresser kan finansieres hermed i højere grad, end det i dag er tilfældet.

I stk. 4. anføres bestemmelser om betaling. Gebyret opkræves månedsvis af Trafikstyrelsen, men der vil kunne fastsættes en bagatelgrænse, således at gebyret alene opkræves årligt.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. maj 2012.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
<p>§ 6. Indehavere af tilladelser til at foretage syn må ikke erhvervsmæssigt reparere køretøjer.</p> <p>§ 11. Trafikstyrelsen kan 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 binder sig på dennes område, er synet korrekt.</p> <p>§ 13. Med bøde straffes den, der ikke fremstiller sit køretøj til syn efter indkaldelse, jf. § 3, stk. 1.</p> <p>§ 15. Tilladelsesindehaverne skal betale gebyr</p>	<p>§ 1</p> <p>1. Før § 1 indsættes: "Formål</p> <p>1. Formålet med loven er at sikre tilsynet med, at køretøjer til stadighed holdes i lovlig stand."</p> <p>2. I § 6 indsættes efter stk. 1 som stk. 2: "Stk. 2. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at visse reparationsaktiviteter kan undtages fra bestemmelsen i stk. 1."</p> <p>3. I § 11 indsættes efter stk. 1 som stk. 2: "Stk. 2. Trafikstyrelsen kan i op til 4 uger efter, at et erhvervskøretøj er blevet synet eller omsynet i en syns- eller omsynsvirksomhed, mod behørig legitimation og uden retskendelse foranstalte uanmeldt kontrolsyn af køretøjet på køretøjet på arealer, som køretøjsejeren/-brugeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende. I særlige tilfælde kan Trafikstyrelsen foranstalte kontrolsynet mere end 4 uger efter synet eller omsynet." Stk. 3. Som led i Trafikstyrelsens tilsyn udføres kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden."</p> <p>4. Efter § 12 indsættes: "Videregivelse af data til kommercielle formål</p> <p>§ 12 a. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om udlevering af data fra styrelsens registre mod vederlag med henblik på modtagerens kommercielle udnyttelse disse.</p> <p>5. § 13, stk. 1, affattes således: "§ 13. Med bødestraf straffes den registrerede ejer eller bruger af et køretøj, der ikke fremstiller køretøjet til syn efter indkaldelse, jf. § 3, stk. 1."</p> <p>6. § 15 affattes således: § 15. Tilladelsesindehaverne skal betale et</p>

pr. syn eller omsyn til staten. Hvis gebyret ikke betales rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område.

Stk. 2. Trafikstyrelsen fastsætter regler om gebyrets størrelse, betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for erindringskrivelser.

gebyr på [19 kr.] pr. syn eller omsyn til staten. Hvis gebyret ikke betales rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område.

Stk. 2. Det i stk. 1 nævnte beløb opreguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om satsreguleringsprocent. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste hele kronebeløb. Transportministeren bekendtgør eventuelle reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2013.

Stk. 3. Det i stk. 1 nævnte gebyr skal dække udgifterne til Trafikstyrelsens syns- og omsynsaktiviteter, herunder til kontrolsyn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og kontrol med erhvervskøretøjer, der befinder sig på et areal, som ejeren/brugeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.”

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere bestemmelser om gebyrets betaling og opkrævning, herunder regler om betaling for erindringskrivelser.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. maj 2012.