

Udskriftsdato: 2. januar 2026

2019/1 LSF 15 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Gebyr og tilsyn med toldsyn, øgede beføjelser ved vejsidesyn m.v.)

Ministerium: Transport- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport- og Boligmin., j.nr. 2019-1064

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer¹⁾

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

§ 1

I lov om godkendelse og syn 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. Fotnoten 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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods, EU-Tidende, L260, side 13.«

2. I § 2, stk. 2, ændres »færdselsloven eller forskrifter, der er udfærdiget i medfør af færdselsloven« til: »færdselsloven, synsloven eller forskrifter udfærdiget i medfør af disse love«.

3. I § 5 indsættes efter stk. 4 som stk. 5:

»Stk. 5. Transportministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler om tilladelse til, at synsvirksomhederne kan udføre toldsyn, herunder om vilkår for tilladelsen.«

4. I § 10, stk. 1, ændres »syns- og omsynsvirksomhederne« til: »synsvirksomhederne«.

5. I § 10, stk. 2, ændres »syns- eller omsynsvirksomheden« til: »synsvirksomheden omfattet af tilsynet nævnt i stk. 1«.

6. I § 10, stk. 3, ændres »syns- og omsynsvirksomhederne« til: »synsvirksomhederne«.

7. I § 10 a, stk. 1, 1. og 2. pkt., ændres »syns- og omsynsvirksomheder« til: »synsvirksomheder«.

8. I § 11, stk. 1, ændres »syns- eller omsynsvirksomhed« til: »synsvirksomhed«.

9. 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 stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil kontrollen er udført.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

10. I § 11, stk. 2, der bliver stk. 3, 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«.

11. § 11, stk. 3, ophæves.

12. Efter § 11 indsættes:

»§ 11 a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan, herunder som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomhederne, foretage syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer til et kontrolsted.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens adgang til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer efter stk. 1, herunder om indretning og afmærkning af køretøjer og kontrolsteder, samt om krav til de synsinspektører, der skal anvise køretøjer til kontrol.«

13. I § 13 indsættes efter stk. 2 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. I § 15, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »syn eller omsyn« til: »syn, omsyn eller toldsyn«.

15. I § 15, *stk. 3*, ændres »syns- og omsynsaktiviteter« til: »syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2020, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 1, nr. 9.

- ¹⁾ 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.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning*
- 2. Redegørelse for hovedpunkterne i lovforslaget opstillet efter emne*
 - 2.1. Indførelse af gebyr for og styrket 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. Berostillelse af køretøjsgodkendelse ved undvigelse af kontrol*
 - 2.3.1. Gældende ret*
 - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold*
- 3. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
- 4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.*
- 5. De administrative konsekvenser for borgere*
- 6. De miljømæssige konsekvenser*
- 7. Forholdet til EU-retten*
- 8. Hørte myndigheder og organisationer mv.*
- 9. Sammenfattende skema*

1. Indledning

Formålet med dette lovforslag er dels at implementere dele af den politisk indgåede ”Aftale om styrket efterlevelse på motorområdet” i relation til indsatsen på området for toldsyn, og dels at sikre et retligt grundlag for, at de danske kontrolmyndigheder kan udføre et effektivt vejsidesyn i overensstemmelse med de krav, der følger af EU-retten.

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 Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Alternativet, Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti indgik den 2. april 2019 ”Aftale om styrket efterlevelse 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.

Hjemmelsgrundlaget for Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhedernes toldsynsopgaver er på nuværende tidspunkt ikke helt klar. Derfor foreslås det i lovforslaget at præcisere Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne, således at det udtrykkeligt fremgår af loven, at tilsynet også omfatter synsvirksomhedernes toldsynsopgaver. For at finansiere det øgede tilsyn, foreslås det, at der opkræves et fast gebyr pr. toldsyn, som det også gøres ved de almindelige synsopgaver. Endvidere foreslås det, at transportministeren gives mulighed for at kunne oprette en særlig tilladelsesordning til synsvirksomhederne for at udføre toldsyn. Med disse tiltag forventes det, at den retlige ramme for at kunne sikre kvaliteten af synsvirksomhedernes toldsyn vil forbedres.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervs-køretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-Tidende 2014, nr. L127, side 134 (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.

Endeligt foreslås det med lovforslaget, at Færdselsstyrelsens tilsyns- og kontrolbeføjelser styrkes. I Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne indgår således også kontrol af køretøjer, som har været til eller er under syn, og som stadig befinder sig på synsstedet, når styrelsen er på tilsynsbesøg. I enkelte tilfælde medvirker køretøjsejeren ikke til, at styrelsen kan foretage en kontrolgennemgang af et køretøj, som netop er blevet synet i den synsvirksomhed, hvor styrelsen udfører sit tilsyn. Det foreslås derfor, at Færdselsstyrelsen får hjemmel til systemmæssigt i relevante elektroniske synsdatabaser at stille godkendelsen af et synet køretøj i bero, indtil styrelsen har haft mulighed for at gennemføre kontrollen af køretøjet. Forslaget har til formål at understøtte styrelsens tilsyn, således at det undgås, at køretøjerne forlader synsstedet, før kontrollen er udført.

2. Redegørelse for hovedpunkterne i lovforslaget opstillet efter emne

2.1. Indførelse af gebyr og styrket tilsyn med toldsyn

For at leve op til ”Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet” foreslås det, at indføre hjemmel til at Færdselsstyrelsen kan opkræve gebyr pr. udført toldsyn til finansiering af den øgede tilsynsindsats og at sikre en klar hjemmel til, at Færdselsstyrelsen kan føre tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn. 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 godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 med senere ændringer (herefter benævnt synsloven). På nuværende tidspunkt fremgår det af synslovens § 10, 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. Det fremgår ikke klart af loven, at Færdselsstyrelsen kan føre tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn, og der er ikke i anden lovgivning fastsat bestemmelser om dette.

En virksomhed må kun udføre syn af køretøjer efter tilladelse fra Færdselsstyrelsen, jf. synslovens § 10. Efter den nuværende tilladelsesordning kan en synsvirksomhed med tilladelse til at udføre almindelige syn imidlertid også udføre toldsyn. Der findes ikke efter gældende ret særlige krav til synsvirksomheder, som udfører toldsyn. De krav, der stilles i den nuværende tilladelsesordning for syns- og omsynsvirksomheder, bygger således i hovedsagen på reglerne for periodisk syn.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Med dette lovforslag foreslås hjemmelsgrundlaget for Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn præciseret og tydeliggjort. Det vil således fremgå udtrykkeligt af synsloven, at styrelsens tilsyn også omfatter tilsyn med synsvirksomhedernes toldsynsopgaver, jf. f.eks. forslaget til ændringer af synslovens § 11, stk. 2, samt § 15, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, 14 og 15. Endvidere klargøres terminologien generelt i synsloven, således at begrebet ”synsvirksomhed” i loven dækker over syn, omsyn og toldsyn. 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. Det øgede tilsyn foreslås finansieret ligesom styrelsens øvrige tilsynsopgaver ved et gebyr på 20 kr. pr. udført toldsyn 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 synsvirksomhedernes personale samt evt. også særlige udstyrskrav til synsstederne.

2.2. Mulighed for supplerende syn ved vejsiden uden politiets tilstedeværelse

2.2.1. Gældende ret

I medfør af synslovens § 11, stk. 3, som gennemfører vejsidesynsdirektivet har Færdselsstyrelsen hjemmel til at udføre syn ved vejsiden.

Syn ved vejsiden foretages i dag i et samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen. Det er 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, 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. De danske myndigheder er således forpligtede til at foretage kontrol af ca. 5.200 erhvervskøretøjer ved vejside-syn 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. Dette betyder, 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 således 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 at anvise og ledsage erhvervskøretøjerne til et egnet kontrolsted, hvilket vil skulle foregå ved tydelig afmærkning af køretøjer, kontrolsteder og synsinspektører, sådan at det tydeligt fremgår for chaufførerne, at der er tale om et vejsidesyn. Skulle chaufføren vælge at ignorere denne anvisning, vil det ikke være sådan, at Færdselsstyrelsen kan eftersætte køretøjet eller på anden mådetvinge køretøjet til standsning mhp. at udføre 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 konsekvensfrit at ignorere kontrollerende myndigheders anvisninger i Danmark.

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

2.3. Berostillelse 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 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.

Færdselsstyrelsens kontrol af køretøjer på synsstedet foregår sådan, at Færdselsstyrelsen udvælger et køretøj, som har været til syn, og som af synsvirksomheden er indberettet som godkendt i systemet, til en kontrolgennemgang. Når et køretøj er udtaget til kontrol, vil synsvirksomheden umiddelbart herefter modtage besked herom. Det vil ligeledes fremgå af synsrapporten for det pågældende køretøj, at det er udtaget til kontrol. Fremstilleren af køretøjet er herefter forpligtet til at forblive på synsstedet i et vist tidsrum, indtil Færdselsstyrelsen har gennemført kontrollen.

Såfremt en fremstiller af et køretøj ikke ønsker at deltage i et kontrolsyn eller forlader synsstedet, inden Færdselsstyrelsen som tilsynsmyndighed har gennemført kontrolsyn af køretøjet, har styrelsen i dag ingen mulighed for at stille godkendelsen af køretøjet i bero og dermed sikre, at synsstedet har udført syn 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.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

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 stille godkendelse af køretøjet i bero, indtil kontrollen er udført. Det vil i praksis ske ved en systemmæssig blokering af køretøjet i eSyn. Berostillelsen opretholdes, indtil der er gennemført et kontrolsyn af Færdselsstyrelsen på det pågældende køretøj. For de fremstillere af køretøjer, der således forsøger 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 en af Færdselsstyrelsens inspektører, hvilket – set i forhold til at forblive på synsstedet i forbindelse med det oprindelige syn – er forbundet med betydeligt mere besvær. Det er på den baggrund vurderingen, at Færdselsstyrelsen med et relativt enkelt administrativt indgreb kan komme denne adfærd til livs. Det bemærkes hertil, at fremstilleren af et køretøj vil kunne indgive en klage til Færdselsstyrelsen, hvis denne mener, at der er begået fejl, f.eks. hvis fremstiller ikke har fået besked om, at køretøjet er udtaget til kontrol.

Der henvises til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 9.

3. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Den foreslåede hjemmel til, at Færdselsstyrelsen som en del af tilsynet med synsvirksomhederne kan stille en godkendelse af et køretøj i bero, indtil kontrollen er udført, vil have økonomiske konsekvenser for det offentlige, da det vurderes, at de nødvendige systemændringer i eSyn vil koste ca. 400.000 kr., hvilket vil kunne finansieres inden for rammerne af gebyrordningen i synslovens § 15.

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

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.

De økonomiske konsekvenser af den tilladelsesordning for toldsyn, som evt. indføres efter synslovens § 5, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, er ikke en del af dette lovforslag, men vil skulle afklares nærmere i forbindelse med udstedelse af en evt. bekendtgørelse herom.

4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Synsvirksomhederne vil skulle indbetale et gebyr på 20 kr. pr. udført toldsyn, hvilket de ikke gør i dag. Dette vil dog sandsynligvis 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 brugtvognsbranchen, 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 begrænses således, at antallet af kontroller sikrer, at Danmark 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. De administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget medfører ingen miljømæssige konsekvenser.

7. 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 pct. 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.

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 11. juli 2019 til den 23. august 2019 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Arriva Danmark A/S, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), AutoBranchen Danmark, BAT, Bilbranchen, Brancheforeningen for Forretningslimousiner, Brancheforeningen for Limousine Vogn-mænd, Campingbranchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C. A. T.), Danmarks Frie AutoCampere, Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bil-Forhandler Union, Dansk Camping Union, Dansk Kranforening, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister, Danske Sidevogns Klub, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, DI Transport, DPT, DTL KranBlok, DTU Transport, Dækbranchen Danmark, ERFAGruppen-bilsyn, Forenede Danske Amerikanerbilkubber, FDA, Forenede Danske Motorejere – FDM, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL, Fynbus, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, MC-Touring Club, Midttrafik, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykel-Forhandler Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, SKAD, SLD, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Trafikselskaberne i Danmark og Transporterhvervets uddannelser (TUR).

9. Sammenfattende skema

	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 stille en godkendelse af et køretøj i bero, indtil kontrollen er udført, vil have økonomiske konsekvenser for det offentlige, da der vil skulle laves nødvendige systemændringer.	Ingen

	dringer, som estimeres at ville koste ca. 400.000 kr., hvilket vil kunne finansieres inden for rammerne af gebyrordningen i synslovens § 15.	
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget vil have begrænsede økonomiske konsekvenser for synsvirksomhederne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
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, og fastsætter målkrav for medlemsstaternes gennemførelse af vejsidesyn af tunge erhvervskøretøjer.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU- regulering (sæt X)	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 Europa-Parlamentets

og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods, EU-Tidende, 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. 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 gennemførelse af vejsidesyn efter direktivet, at § 2, stk. 2, også omfatter disse regler.

Det foreslås, at bestemmelsen ændres, således at denne også omfatter synsloven.

Ændringen medfører, at det præciseres, at der fremover er klar hjemmel i synsloven til, at der kan udføres de tilsyn, som de danske kontrolmyndigheder er forpligtet til i henhold til vejsidesynsdirektivet 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 Trafikstyrelsen at foretage syn eller omsyn af køretøjer.

Det kræver i dag ikke en særlig tilladelse at kunne udføre toldsyn. En synsvirksomhed, som har en tilladelse efter § 5, stk. 1, kan således udføre toldsyn.

Det følger endvidere af § 5, stk. 2, nr. 1 og 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter regler om betingelser og vilkår for at opnå en tilladelse, herunder krav om en teknisk ansvarlig, råden over elektronisk udstyr mv. 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 dømt for 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 om vilkår for tilladelsen.

Ved toldsyn forstås et syn om køretøjets stand, jf. lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (herefter benævnt 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.

Transportministeren bemyndiges 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, dog 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 i samarbejde med skattemyndighederne, herunder Motorstyrelsen.

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, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.2 og de specielle bemærkninger til § 1, nr. 3-8, 10, 14 og 15. På denne måde sikres det, at synsvirksomhederne skal søge tilladelser hos og kontrolleres af den samme myndighed. Administration forbundet med selve værdifastsættelsen 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 Trafikstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelserne.

Det fremgår ikke af den nuværende ordlyd, at tilsynet omfatter toldsyn forud for eksport og i forbindelse med import. Hjemmelsgrundlaget for Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne er på nuværende tidspunkt således uklart. Derfor foreslås det i lovforslaget at præcisere Færdselsstyrelsens tilsyn med synsvirksomhederne, således at det udtrykkeligt fremgår af loven, at tilsynet omfatter 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 evt. fastsættes for toldsynstilladelser efter de bestemmelser, som ministeren kan udmønte efter det foreslåede § 5, stk. 5, i synsloven, jf. dette lovforslags § 1, nr. 3.

I praksis vil tilsynet følge det almindelige tilsyn med synsvirksomhederne, som består af uanmeldte tilsyn på synsstederne, hvor der som hovedregel indgår kontrolsyn 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 Trafikstyrelsen fastsætter regler om tilsynet med syns- og omsynsvirksomhederne efter stk. 1 og om oplysningspligten efter stk. 2.

Reglerne for tilsynet og oplysningspligten er fastsat i bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om synsvirksomheder med senere ændringer. Her er der fastsat regler om, og 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 m.v. 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 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 vil således ikke længere være en del bestemmelsens ordlyd, men omfattes af samlebetegnelsen synsvirksomhed, som omfatter udførelse af både syn, omsyn, toldsyn mv. Ændringen sker som konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 4.

Til nr. 7

Det følger af synslovens § 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 vil således ikke længere være en del bestemmelsens ordlyd, men omfattes af samlebetegnelsen synsvirksomhed, som omfatter udførelse af både syn, omsyn, toldsyn mv. 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 vil således ikke længere være en del bestemmelsens ordlyd, men omfattes af samlebetegnelsen synsvirksomhed, som omfatter udførelse af både syn, omsyn, todsyn mv. Ændringen sker som konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 4.

Til nr. 9

Trafikstyrelsen 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 foregår en kontrol af synsvirksomhederne sådan, at en inspektør fra Færdselsstyrelsen logger på styrelsens synsdatabase fra sin bil og indtaster 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 en synsvirksomhed, som er omfattet af søgekriterierne, vil synsvirksomheden umiddelbart herefter modtage besked om, at det indberettede køretøj er udtaget til kontrol, hvilket også vil fremgå 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.

Synsvirksomheden får således at vide med det samme, om køretøjet skal kontrolleres yderligere. Såfremt en fremstilleren af køretøjet ikke ønsker at deltage i et kontrolsyn og forlader synsstedet, inden Færdselsstyrelsen som tilsynsmyndighed har gennemført kontrolsynet, har styrelsen i dag ingen mulighed for teknisk at blokere køretøjet og sikre, at synsvirksomheden 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 ved at stille godkendelsen i bero i relevante elektroniske databaser, såfremt en fremstillere, 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 i eSyn og/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 Færdselsstyrelsen 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, da Færdselssty-

relsen 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 en af Færdselsstyrelsens inspektører. Desuden vil ændringen medføre, at der ikke kan ske omregistrering eller lignende, før Færdselsstyrelsen har fjernet den pågældende forhindring i de elektroniske systemer.

Til nr. 10

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, der bliver stk. 3, 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 vil således ikke længere være en del bestemmelsens ordlyd, men omfattes af samlebetegnelsen synsvirksomhed, som omfatter udførelse af både syn, omsyn, toldsyn mv. Ændringen sker som konsekvens af den foreslåede ændring i § 1, nr. 4.

Til nr. 11

§ 11, stk. 3, foreslås ophævet. Bestemmelsen foreslås videreført og udvidet i en ny § 11 a, hvorfor den ikke længere er nødvendig.

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 om samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen om gennemførelsen af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

I § 11 a, stk. 1, foreslås det, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, herunder som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomhederne, kan foretage syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og i den forbindelse anvise og ledsage køretøjer 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.

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

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 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. 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. 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 synslovens § 13, stk. 3, at den fører af et erhvervskøretøj, der ikke efterkommer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens anvisninger ved vejsidesyn efter den foreslåede § 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. Den tydelige afmærkning skal sikre, at chaufførerne ikke er i tvivl om, at den gennemførte kontrol er et vejsidesyn. Det foreslås dog, at det skal være strafbelagt med bøde, hvis man ikke følger Færdselsstyrelsens anvisninger, således at det ikke er 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 med henblik på 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 med henblik på at finde frem til, hvem der har ført køretøjet.

Som det også er anført i de almindelige bemærkninger, jf. afsnit 2.2.2, 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 § 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 toldsyn 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 toldsyn. Dette skal finansiere Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med synsvirksomhedernes toldsyn, se nærmere herom i de specielle bemærkninger til § 1, nr. 3-8, 10, 14 og 15. Færdselsstyrelsen forventer, at den nye tilsynsopgave vil kræve to ekstra årsværk, som vil indgå i det nuværende tilsyns-

team. Tilsynstrykket for toldsyn forventes over tid at svare forholdsmæssigt til tilsynstrykket på de øvrige synsopgaver, som Transport- og Boligministeriet udfører.

Til nr. 15

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, køretøjssejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Med denne bestemmelse fastslås det, hvad Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen må anvende det gebyr, som opkræves efter § 15, stk. 1, til. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan derfor med den nuværende ordning blandt andet anvende gebyret til 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 køretøjssejeren 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. 14, 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 synsvirksomhedernes, som fremadrettet vil omfatte syn, omsyn og toldsyn.

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

Til § 2

Med *stk. 1* foreslås det, at lovforslaget skal træde i kraft den 1. januar 2020, jf. dog det foreslåede stk. 2.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at fastsætte tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 1, nr. 9, da det vurderes, at de systemændringer i eSyn, som er nødvendige for at bestemmelsen kan udmøntes i praksis, med fordel vil kunne indgå i et allerede planlagt udbud af hele eSynssystemet, som forventes afsluttet medio 2021. Muligheden for at stille godkendelse af køretøjer i bero, jf. lovforslagets § 1, nr. 9, vil således indgå i dette samlede udbud og vil på den baggrund først blive sat i kraft, når det kan fungere i praksis.

Synsloven gælder ikke for Færøerne og Grønland, hvorfor denne ændringslov heller ikke vil gælde.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

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

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EF-Tidende 1997 nr. L 046 s. 0001-0019), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område (EF-Tidende 2000 nr. L 203 s. 0001-0008) og Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EF-Tidende 1994 nr. L 319 s. 0007-0013).

§ 2. ---

Stk. 2. 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.

§ 5. Det kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen at foretage syn eller omsyn af køretøjer.

Stk. 1-4 ---

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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods, EU-Tidende, L260, side 13.«

2. I § 2, *stk. 2*, ændres »færdselsloven eller forskrifter, der er udfærdiget i medfør af færdselsloven« til: »færdselsloven, synsloven eller forskrifter udfærdigede i medfør af disse love«.

3. I § 5 indsættes efter *stk. 4* som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Transportministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler om tilladelse til, at synsvirksomhederne kan udføre toldsyn, herunder vilkår for tilladelsen.«

§ 10. Trafikstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne, herunder om tilladelsesindehavere overholder vilkårene i tilladelse-erne.

Stk. 2. Tilladelsesindehavere skal efter anmodning meddele Trafikstyrelsen enhver oplysning om syns- eller omsynsvirksomheden.

Stk. 3. Trafikstyrelsen fastsætter regler om tilsynet med syns- og omsynsvirksomhederne efter stk. 1 og om oplysningspligten efter stk. 2

§ 10 a. Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af resultater af tilsyn gennemført over for navngivne syns- og omsynsvirksomheder. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om offentliggørelse af sanktioner fastsat som følge af tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder. Klage, herunder over tilsynsresultater, vil ikke have opsættende virkning

Stk. 2-3. ---

§ 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 befinder sig på dennes område, er synet korrekt.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan som led i styrelsens tilsyn med synsvirksomheder og omsynsvirksomheder, indtil 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 køretøjsbrugeren, køretøjssejeren eller dennes virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Stk. 3. Som led i Trafikstyrelsens tilsyn med synsvirksomheder og omsynsvirksomhe-

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 nævnt i stk. 1«.

6. I § 10, *stk. 3*, ændres »syns- og omsynsvirksomhederne« til: »synsvirksomhederne«.

7. I § 10 a, *stk. 1, 1. og 2. pkt.*, ændres »syns- og omsynsvirksomheder« til: »synsvirksomheder«.

8. I § 11, *stk. 1*, ændres »syns- og omsynsvirksomhed« til: »synsvirksomhed«.

9. 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 stille godkendelsen af køretøjet i bero, indtil kontrollen er udført.«
Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

10. I § 11, *stk. 2*, der bliver stk. 3, 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«.

der kan der udføres kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden.

§ 13. Med bøde 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.

Stk. 2. ---

Stk. 3. I regler, der udstedes i medfør af denne lov, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af disse regler.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

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

Stk. 2. ---

Stk. 3. Det i stk. 1 nævnte gebyr skal dække udgifterne til Trafikstyrelsens syns- og omsynsaktiviteter, herunder til kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden og af erhvervskøretøjer, der befinder sig på et areal, som køretøjsbruger, køretøjsejer eller dennes

11. § 11, stk. 3, ophæves.

12. Efter § 11 indsættes:

»**§ 11 a.** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan, herunder som led i styrelsens tilsyn med synsvirk-somhederne, foretage syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden og i den forbindelse anviser og ledsager køretøjer 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, samt om krav til de synsinspektører, der skal anviser køretøjer til kontrol.«

13. I § 13 indsættes efter stk. 2 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. I § 15, stk. 1, 1. pkt., ændres »syn eller omsyn« til: »syn, omsyn eller toldsyn«.

15. I § 15, stk. 3, ændres »syns- og omsynsaktiviteter« til: »syns-, omsyns- og toldsynsaktiviteter«.

virksomhed råder over i erhvervsmæssig henseende.

Stk. 4. ---