



Dato 21. september 2012

J.nr. TS2060503-68

Supplerende nærheds- og grundnotat om Europa-Kommissionens udkast til forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer

KOM(2012)382

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg

Resumé

Lastbiler, busser og påhængskøretøjer(erhvervskøretøjer) skal ifølge fælles EU-minimumsstandarder undersøges ved uventede syn ved vejsiden for at kontrollere deres stand mellem de periodiske syn af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.

EU-Kommissionen ønsker at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe luftforureningen ved at

- *øge omfanget af og kravene til teknisk kontrol i hele Den Europæiske Union*
- *skabe egnede rammer for en uhindret informationsstrøm mellem aktører og medlemsstater, der beskæftiger sig med håndhævelse af synsresultaterne*

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 13. juli 2012 stillet forslag om en Køretøjsikkerhedspakke, der består af forslag til:

1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, KOM(2012)380.

2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, KOM(2012)381.

3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, KOM(2012)382.

Formålet med forslagene er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

Dette rammenotat omhandler forslaget nævnt under punkt 3 ovenfor om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 13. juli 2012 (dansk sprogversion den 23. juli 2012) under henvisning til artikel 91 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Den foreslåede forordning erstatter det gældende direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/47/EU af 5. juli 2010).

Ved syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås uventet undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø. I Danmark udføres syn ved vejsiden af Trafikstyrelsens inspektører i samarbejde med politiet og af politiet alene. Trafikstyrelsen fastsætter de nærmere regler om gennemførelse af syn ved vejsiden.

De nugældende regler indebærer, at det beror på et skøn hvor mange syn ved vejsiden, der skal gennemføres hvert kalenderår.

Kommissionen foreslår blandt andet, at der skal kontrolleres mindst 5% af det samlede antal registrerede tunge erhvervskøretøjer pr. kalenderår ved vejsiden, at varebiler og små påhængskøretøjer til erhvervsbrug skal omfattes af ordningen, og at der skal anvendes mobile synsenheder eller synsvirksomheder i nærheden.

Det fremgår af Kommissionens ledsagende memorandum, at hovedformålet med de foreslåede foranstaltninger er at forbedre færdselssikkerheden og bidrage til det politiske mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte pr. år med 50 % inden 2020. Det angives, at der kan reddes mere end 1.200 liv, og at mere end 36.000 ulykker ville kunne undgå. Endvidere vurderes det, at den økonomiske fordel for samfundet vil være mere end 5.600 mio. euros (ca. 42.000 mio. kr.).

Foranstaltningerne i Køretøjssikkerhedspakken angives at have tre umiddelbare målsætninger:

1. at beskytte udsatte trafikanter og især de unge bedre
2. at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder inden for kontrol, udstyr, inspektørernes kvalifikationer og vurdering af defekter samt samarbejde mellem medlemsstaterne

3. at mindske den administrative byrde for de vejtransportvirksomheder, der overholder kravene til færdselssikkerheden.

Kommissionen oplyser, at i et bredere perspektiv vil den næste fase bestå i at oprette et harmoniseret system til dataudveksling internt i Unionen. En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU- niveau.

Forslaget vil i sin uændrede form medføre en fordobling af syn ved vejsiden i Danmark.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes syn ved vejsiden
 - varebiler N1
 - små påhængsvogne O1 og O2
- Bedre vejkantsyn enten
 - vha. mobile synsenheder eller
 - i synsvirksomheder i umiddelbar nærhed
- Lastsikringskontrol skal indgå
- Kontrol rettes mod højrisikovirksomheder baseret på tidligere synsresultater for at begrænse syn ved vejsiden af vel vedligeholdte køretøjer
- Mindst 5% af det samlede antal registrerede køretøjer skal undersøges inden for samme kalenderår (indledende syn)
- Der skal medbringes seneste synsrapport og vejsidesynsrapport i bilen
- Kompetencekrav til inspektører, som foretager detaljerede syn ved vejsiden (som for periodisk syn)
- Krav til detaljeret synsindhold – min. undersøgelse af bremses, styretøj, bærende dele og miljø
- Regler om vurdering af mangler
- Regler om procedurer ved væsentlige eller farlige mangler
- Mulighed for at opkræve gebyr ved konstaterede væsentlige eller farlige mangler
- Mindst 6 årlige samordnede vejsidesyn
- Målrettet udvælgelse på baggrund af risikoklassificering
- Krav til omfang og metode ved fejlfinding

- Krav til vurdering af mangler (i kategorierne hhv.: mindre-væsentlige-farlige)
- Krav til klassificering af lastsikringsmangler, til inspektion og til vurdering

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Følgende danske regler om vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer
- Lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24/10/2011 af færdselsloven
- Færdselsstyrelsens (nu Trafikstyrelsens) cirkulæreskrivelse om syn ved vejsiden ("§77-syn") af tunge køretøjer med henblik på undersøgelse for fejl og mangler nr. 75 af 04.12.2008

Ved vedtagelse af forordningsforslaget, skal disse regler tilpasses forordningsforslaget.

3. Høring

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 af EU-specialudvalget for transport med frist til den 17. august 2012. Der ud over er iværksat høring den 9. august 2012 af øvrige forbruger-, synsbranche-, handels-, reparations-, forsikrings- og forskningsorganisationer med frist til 31. august 2012.

Følgende høringssvar er modtaget:

Brancheforeningen Danske Synsvirksomheder (DKSyn, FDM Bilsyn, PAVA Bilsyn, Vestsjællands Bilsyn, A-Inspektion):

"ERFAgruppen-bilsyn har den generelle holdning, at alt der kan øge og fremme trafikikkerheden er man positiv overfor."

Dansk Transport og Logistik (DTL):

"I forbindelse med høring om Europa-Parlamentets og Rådets forslag til køretøjssikkerhedspakken omhandlende ny forordning til syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, hermed vores høringssvar.

Generelt om Køretøjssikkerhedspakken finder vi, at forslaget er gennemgribende, og det vil på europæisk niveau harmonisere regler om teknisk kontrol med henblik på at effektivisere synsvirksomhedernes virkefelt, samt stille større krav til inspektørernes færdigheder og uvildighed, end tilfældet er i dag. Alt sammen med det formål at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe antallet af dræbte og tilskadede, hvilket det må antages, at forslaget i stor udstrækning vil tilgodese.

Dog er der visse forbehold at iagttage, hvilket især handler om de økonomiske konsekvenser af forslaget, som særligt sigter imod erhvervskøretøjer og herunder en i forvejen presset transportbranche.

Der er risiko for, at den regning, som naturligt vil blive sendt videre til transporterhvervets kunder, vil forringe danske transportvirksomheders konkurrenceevne yderligere henset til det generelle løn- og prisniveau i Danmark, uagtet at forslaget implementeres bredt inden for EU.

DTL skal på trods af de økonomiske konsekvenser oplyse, at vi finder den overordnede idé med krav om regelmæssige periodiske syn fulgt op af en intensiveret og risikobaseret landevejskontrol som et godt tiltag for at undgå, at køretøjer i ringe teknisk stand kører rundt på de europæiske veje til fare for færdselssikkerheden.

Af bemærkninger til forslaget om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer skal vi bemærke følgende:

- Indledningens pkt. 3, Side 6, afsnit 4 og 5:

Det bemærkes, at for at kunne gennemføre et mere omfattende og grundigere syn ved vejsiden i langt større antal end hidtil skal der investeres i prøvningsudstyr, ligesom inspektørkorpset skal opgraderes i både mængde og kompetencer, idet hverken politi eller Trafikstyrelse har i dag et passende antal specialister til rådighed til vejsyn/-kontrol. Et alternativt til ansættelse, uddannelse og anskaffelse af udstyr kunne være at indgå kontrakt med kompetente synsvirksomheder, som i forvejen kan løse denne opgave. Det må i den relation, uanset valg af metode, forudses, at det vil blive økonomisk tungt, og DTL skal derfor pege på, at regningen ikke sendes videre til transportbranchen.

Det bemærkes ligeledes, at lastesikring opprioriteres under et vejsidesyn, hvilket DTL kan bifalde, idet manglende fastgjort gods udgør en væsentlig risiko for færdselssikkerheden generelt. Det skal dog påpeges, at det vil være nødvendigt at harmonisere regler for lastesikring, idet færdselslovens § 82 ikke vil være tilstrækkelig at vurdere ud fra, hvorvidt en last er uforsvarlig fastgjort. Se i øvrigt bemærkningerne i forhold til bilag II.

- Præambel nr. 5:

Det bør fremgå tydeligt af præambelen, at 3. landes køretøjer også er genstand for kontrol.

- Præambel nr. 6:

DTL skal påpege, at vi finder indførelse af et risikobaseret udvælgelsessystem til vejsidekontrol som et absolut nødvendigt værktøj i forbindelse med, at kontrolintensiteten forøges. Det skal undgås, at køretøjer, som tilhører virksomheder, der i øvrigt overholder love og regler og efterlever god skik i branchen generelt, bliver genstand for hyppig vejsidekontrol og

derved blive påført driftstab, når der er minimal risiko for, at der kan findes fejl på køretøjet.

Det bemærkes, at medlemsstaterne bør gives adgang til hinandens IT systemer, således at udvælgelse til kontrol kan ske uden forskelsbehandling og ud fra de til enhver tid kendte risici, som en virksomhed - uanset hjemland - måtte udgøre. Dette begrundes i de stigende antal internationale transporter ind og ud ad Danmark, herunder erhvervskøretøjer, som anvendes til systematisk cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark.

- Præambel nr. 10:

For så vidt angår bemærkningen om, at", hvorimod køretøjer, som benyttes af ansvarlige og sikkerhedsbevidste operatører, og" bør sætningen omformuleres. Det foreslås, at Godslovens krav om, at virksomheder skal drives efter god skik, i stedet bør anvendes (kan dog være en dansk oversættelse og sproglig uoverensstemmelse i.f.t. den engelske udgave..).

- Artikel 5:

Det fremgår ikke tydeligt, om der refereres til det samlede antal køretøjer, herunder private og erhvervskøretøjer, som er registreret på en medlemsstats område. DTL har dog taget dette for givet. Der findes ca. 480.000 erhvervskøretøjer. Det svarer til et krav om syn ved vejsiden på ca. 50.000 køretøjer pr. år. Hertil skal lægges 5 % kontrol af ca. 40.000 påhængskøretøjer, hvor sættevogne udgør langt størstedelen. Netop sættevogne har et kendt problem med "sovende bremses" eller manglende vedligeholdelse, da køretøjerne typisk kører som udlejningstrailer eller i en speditørflåde efter en ny trækkende lastbil hver dag.

Dansk Politi kontrollerer i dag ca. 15.000 tunge køretøjer, samt et ukendt antal erhvervskøretøjer under 3500 kg. Det skal derfor påregnes, at kontrolkravet øges med min. 30.000 køretøjer svarende til en forøgelse på mere end 100 %.

Opgaven anses for at være ressourcetung og økonomisk uholdbar. Det er krav fra DTL, at regningen ikke sendes videre til vognmændene.

- Artikel 7:

DTL mener, i lighed med forslaget til periodisk syn, at det bør være et krav, at sidste synsrapport for et køretøj kan findes via internettet på en portal, som er relevant for kontrolmyndigheden. Det bør ikke stilles som et krav, at føreren, herunder ejeren, skal medbringe seneste synserklæring, fordi der inden for transportsektoren generelt er en del dokumenter, som chaufføren i øvrigt skal være opmærksom på og medbringe under transporten. Fejl sker, især når dokumenterne jævnligt udskiftes. Indtil at vejbenyttelsesafgift for køretøjer over 12 tons blev digital, var det ikke sjældent, at vognmanden havde det seneste bevis for betalt vejbenyttelsesafgift liggende på firmaadressen, hvorimod et

forældet bevis befandt sig i køretøjet. I dag er det digitaliseret til stor glæde for transportbranchen.

Kravet om at skulle medbringe en papirudgave giver unødigt administration og et krav om yderligere selvkontrol for vognmanden. Endvidere er det ikke sjældent i moderne vogn- mandsvirksomheder, at det ofte sker, at chaufføren ikke er den samme på et konkret køretøj dag efter dag. I år 2012 bør det være muligt at indføre et europæisk system, som ikke pålægger fører eller ejer at medbringe dokumenter, som i stedet kan findes elektronisk.

Det skal i øvrigt bemærkes, at systemet eksisterer i dag i Danmark, hvor det via Trafikstyrelsens hjemmeside er muligt at finde seneste synsrapport på et givent køretøj ved at taste enten registreringsnummer eller stelnummer. Adressen er:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/sider/soegning.aspx>

Systemet er brugervenligt og til glæde for kontrolmyndigheder, erhverv og private.

- Artikel 10:

For så vidt angår proceduren om at udtage køretøjer efter et risikobaseret system og herefter foretage en screening af det enkelte køretøj, før der laves en fuldstændig teknisk undersøgelse, skal DTL hilse metoden velkommen. Uagtet at vi aner, at der bliver flere driftstop pga. kontrol i fremtiden, vil metoden være effektiv under forudsætning af, at personalet er veluddannet og har det fornødne udstyr til rådighed.

- Artikel 11 og 15:

Som tidligere nævnt er det afgørende for DTL, at regningen for at anvende mobilt synsudstyr eller en synshal ikke pålægges ejeren af et køretøj, medmindre at der er tale om de betingelser, som er nævnt i artikel 15. Vi kan i øvrigt tilslutte os den kilometergrænse for at anvende synshal som nævnt i artikel 11.

- Artikel 13:

For så vidt angår kontrol af lastesikring i henhold til bilag IV, skal DTL påpege, at færdselslovens § 82, som på nær reglerne i ADR konventionen, alene gælder på dansk område for lastesikring, bør udvides med harmoniserede fælles EU regler.

Det skal tillige påpeges, at de i bilaget i tabel 1 nævnte attester for styrke i forreste væg, sidevæg og bagvæg ikke findes for køretøjer, som benyttes på vejene i dag. Kravet kan således kun blive et fremadrettet krav, idet indhentning af dokumentation for styrken vil blive en anelig udgift for vognmændene, ligesom det i visse tilfælde vil være vanskeligt at dokumentere.

- Artikel 14, stk. 2:

Den omtalte frist bør efter DTL's opfattelse være en af myndigheden generel fastsat frist, evt. inden for et nærmere angivet tidsrum. Beslutningen bør ikke være op til en inspektør at afgøre på stedet.

- Artikel 16:

Synsrapporten bør tilsendes ejeren, evt. elektronisk, idet det må være køretøjets ejer, som har krav på at få dokumentation for det afholdte vejsidesyn."

Dansk Industri, Bilbranchen:

"Bilbranchen er positivt indstillet til begge forslag og har ellers ikke kommentarer."

Forbrugerrådet:

"Forbrugerrådet finder det positivt, at der gives mulighed for også at udføre vejkontroller på køretøjer til kommerciel brug. Det bør dog tydeliggøres, hvorvidt biler, der er indregistrerede i et andet land i EU, end der hvor kontrollen udføres, kan indgå i en sådan kontrol, og hvorledes det skal indgå i indrappingsskemaerne."

Frie Danske Lastbilvognmænd:

"Der er tale om trafiksikkerhedsforringelser, når kravene til bremseeffekten procentvis nedsættes i forhold til nuværende danske krav til bremseprocenter.

Lastvognen er som transportredskab konstant i udvikling, hastighedsbegrænsere, fartskraver, ABS, EBS, til styring af bremsene er lovkrav.

Chaufførerne er konstant i en udvikling for at forbedre trafiksikkerheden, hastighedsbegrænsere, fartskraver, køre- hviletidsbestemmelser, arbejdstidsdirektiv, uddannelse, efter uddannelse.

Cyklistforbundet stiller konstant krav om sikkerhedsudvikling for at undgå højresvingsulykker. FDL kan ikke gå ind for nogen form for nedsættelse af bremse-procenterne, eller forringelser af trafiksikkerheden.

Trafikstyrelsen foreslår også en 5 % vejsidekontrol, hvilket ikke er realistisk. Rigspolitiet har et mobilt bremseanlæg og to mand til at betjene det. Den ene medarbejder er faktisk pensionist. Den daglige kapacitet på mobilt bremseanlæg er fire lastvognsvogntog.

Det kan ikke lade sig gøre med det nuværende materiel.

En effektiv kontrol kan kun lade sig gøre i samarbejde med synsvirksomhederne, som dagligt arbejder med syn af lastbiler.

Den bestående ledighedskapacitet i de danske synshaller for lastvogne kan også bruges til vejsidekontrol.

FDL foreslår derfor et samarbejde med synsvirksomhederne. De har ekspertisen og udstyret, så lastbilerne skal blot ledes til en synshal og kontrolleres der.

FDL må konkludere, at Trafikstyrelsens forslag overhovedet ikke er gennemtænkt. Forslaget bærer præg af skrivebordsarbejde uden indsigt i de faktiske forhold.

Transportbranchen har brug for regler, som skaber klarhed for alle. Regler, der er nemme at bruge for branchen og lette at kontrollere for politiet."

International Transport Danmark:

"ITD anser bestræbelserne omkring et ensartet regelsæt i EU, omkring periodisk syn og vejkantkontrol som meget positive. Muligheden for på sigt at opnå gensidig anerkendelse af periodiske syn over hele EU vil kunne bidrage væsentligt til mere effektiv og fleksibel udnyttelse af køretøjer, der anvendes på tværs af grænserne i medlemsstaterne.

ITD's bemærkninger til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF:

Den målrettede udvælgelse af køretøjer ud fra "operatørernes risikoprofil" ved hjælp af et system svarende til det system, der er indført ved direktiv 2006/22/EF vedrørende håndhævelse af køre- og hviletidsbestemmelser, anser ITD som et positivt tiltag. Den risikobaserede udvælgelse vil alt andet lige kunne føre til mere effektive vejkantkontroller og give virksomhederne mulighed for ved hjælp af effektive egenkontrolsystemer, at undgå unødige lange driftsstop i forbindelse med vejkantkontroller.

Det er imidlertid vigtigt, at vurderingen af evt. manglers betydning og evt. sanktionering, fastlægges ud fra en nuanceret og afbalanceret tilgang. Inspektørernes faglige skøn må således aldrig tilsidesættes af "minimumsreglerne, som benyttes ved vurdering af mangler" (bilag III, vurdering af mangler).

Intentionen om at inspektører, der foretager syn ved vejsiden, mindst skal besidde samme viden og færdigheder som de inspektører, der foretager teknisk kontrol: øget samarbejde mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder, bedre muligheder for udveksling af oplysninger osv. hilses også velkommen. Tiltaget vil medvirke til at gøre kontrollerne mere "professionelle" og dermed også til større "accept" fra de berørte parter. ITD savner dog i den forbindelse en intention om øget samarbejde og dialog med "branchen" (virksomhederne og deres

organisationer), og transparens omkring indsats og statistikker. Det vil kunne medvirke til at problematiske områder, der afdækkes i forbindelse kontrollerne, i større omfang kan indgå i en målrettet indsats fra operatørerne selv – ved hjælp af egenkontrol, kampagner, information etc.

ITD står naturligvis til rådighed for en konstruktiv dialog, såfremt ovenstående kommentarer ønskes yderligere uddybet.”

Motorcykel Importør Foreningen:

”På vegne Motorcykel Importør Foreningen skal jeg meddele, at vi ingen bemærkninger har til høringsforslaget.”

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget forventes i sin nuværende form have følgende økonomiske og administrative konsekvenser:

I alt blev der i årene 2009 og 2010 undersøgt 24.953 køretøjer, hvilket giver et gennemsnit på 12.500 undersøgelser pr. år.

Den samlede bestand af erhvervskøretøjer omfattet af forordningen i 2012 er ca. ½ mio. køretøjer. Fem procent heraf er 25.000 køretøjer, som skal undersøges hvert kalenderår ifølge forslaget.

De statslige IT-systemer, som håndterer registrering af synsresultater, vil skulle udbygges for at kunne håndtere

- ekstra køretøjskategorier
- flere vejsidesynsresultater
- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Såfremt reglerne om øget syn gennemføres i deres nuværende form og medfører en udvidelse af antallet af inspektører som udfører vejsidesyn, vil Trafikstyrelsens andel (forventeligt 1 årsværk) være fuldt brugerfinansieret via synsvirksomhedernes betaling til dækning af tilsynsaktiviteter, jf. Lov om godkendelse og syn af køretøjer, § 15.

Antallet af inspektører, som udfører vejsidesyn, vil skulle udvides, ligesom antallet af politifolk beskæftiget med vejsidesyn vil skulle tilpasses tilsvarende. Rigspolitiet vurderer, at en gennemførelse af forslaget vil medføre et betydeligt øget ressourceforbrug i politiet, ligesom politiet vil skulle afholde ikke ubetydelige udgifter til indkøb, drift og vedligehold af udstyr, samt til uddannelse af personale. Disse meromkostninger skønnes ikke at kunne afholdes indenfor politiets bevillingsmæssige rammer uden en uhensigtsmæssig omprioritering fra andre operative indsatsområder. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, bortfalder præmissen for denne bemærkning.

Der vil skulle investeres i mobile synsenheder med udvidet teknisk udstyr, hvilket forventes at beløbe sig til ca. 9 mio. kr.

Uddannelseskravene vil betyde, at politiets medarbejdere vil skulle gennemgå supplerende uddannelse. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, vil der ikke være øgede udgifter til indkøb, drift og vedligeholdelse af udstyr og til uddannelse af nyt personale af politiets medarbejdere. Forslaget vil dog – uanset om det nuværende niveau fastholdes – medføre øgede udgifter til uddannelse af eksisterende kontrollører og højere krav til kontrollørernes kompetence. Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at estimere udgifternes omfang, da det ikke er præcist beskrevet, hvorledes omfanget af kontrollerne skal udvides, ligesom de nye kompetencer endnu ikke er fastlagt.

Antallet af klagesager må antages at blive forøget og personaleressourcerne tilpasses hertil, hvilket forventes at udgøre 0,5 årsværk. Denne udgift vil jf. ovenfor også være fuldt brugerfinansieret via synsvirksomhedernes betaling pr. syn af tilsynsaktiviteter. Såfremt antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau, bortfalder præmissen for denne bemærkning.

Den risikobaserede tilgang til vejsidesyn kan spare virksomheder, der vedligeholder køretøjerne løbende, for unødige vejsidesyn og de dermed forbundne tidsmæssige omkostninger. Hvad angår forordningens bestemmelser i artikel 6 om risikoklassificeringssystem, skal Rigspolitiet bemærke, at indførelse af et sådant system vil kræve udvikling og oprettelse af et nyt register. Udover omkostningerne hertil, som ikke kan vurderes på nuværende tidspunkt, vurderes det, at indsamling og indberetning af oplysninger, der skal indgå i registret, vil påføre politiet en ikke uvæsentlig øget arbejdsbyrde, idet politiet ikke på nuværende tidspunkt foretager klassificering efter risikoprofil eller indberetter data om dette. Således bliver der ved politiets visuelle inspektioner af erhvervskøretøjers vedligeholdelsesmæssige stand ikke udfyldt kontrolblanketter, jf. § 6, stk. 1, i cirkulæreskrivelse om syn ved vejsiden. Disse omkostninger vil fortsat være til stede uanset, at antallet af kontroller fastholdes på nuværende niveau. Det er desuden vurderingen, at opgaven med at indlevere data til registret vil kræve yderligere ressourcer, der ikke kan fastlægges, før det er klarlagt, hvorledes registret fungerer, hvilke oplysninger det skal indeholde, og hvordan oplysningerne skal tilgå registret.

Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. Der kan forventes en mindre formindskelse af luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner.

Forslaget forventes således at have betydelige statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser.

Merudgifterne, der følger af forordningens eksisterende form, skønnes ikke at kunne afholdes indenfor politiets rammer uden en uhensigtsmæssig omprioritering fra andre operative indsatsområder.

I det omfang forordningen ændres til at fastholde det eksisterende niveau for vejsidesyn, vil merudgifter så vidt muligt blive afholdt jf. gældende budgetvejledning, indenfor relevante myndigheders eksisterende ramme.

Når alle forudsætningerne bag forslaget er klarlagt, vil regeringen igen vurdere de samlede økonomiske konsekvenser af forslaget.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, da de eksisterende krav er gennemført uensartet og der er store afvigelser med håndhævelsen af den tekniske kontrol, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked.

Regeringen deler denne holdning og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder forslagets formål om at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om syn ved vejsiden af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet vigtig. Der lægges imidlertid op til en fordobling af antallet af syn ved vejsiden, og det er ikke forventningen, at en så betydelig udvidelse af omfanget af vejsidesyn er rimelig i forhold til fordelene i form af reduceret antal færdselsuheld og reduceret luftforurening. Endvidere lægger forslaget op til, at der anvendes udstyr i samme omfang som ved almindelige periodiske syn. Vejsidesyn virker imidlertid ved at de er uventede, og de skal derfor kunne udføres med en høj grad af mobilitet, både mandskabsmæssigt og ikke mindst udstyrmæssigt.

På baggrund heraf er Regeringen positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer på et proportionalt niveau, således at den forventede sikkerhedsmæssige og miljømæssige effekt står i et rimeligt forhold til investeringerne i harmoniserede undersøgelsesmetoder, udstyr og personalemæssige kvalifikationer.

Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere varebiler og lette påhængsvogne i ordningen med vejsidesyn af erhvervskøretøjer, da varebiler og lette påhængsvogne i betydeligt omfang bruges intensivt erhvervsmæssigt og derved, ligesom andre erhvervskøretøjer, udsættes for et ikke uvæsentligt slid.

Regeringen bemærker, for så vidt angår forslagets artikel om udvælgelse af køretøjer med en høj risikoprofil, at en sådan udvælgelse kan forekomme svært gennemførlig i praksis, idet det kun vanskeligt lader sig gøre at sammenholde hvert enkelt køretøj med en – eventuelt udenlandsk – risikoprofil database, forud for udvælgelse til syn. Det forudsætter desuden, at

politiet har adgang til de øvrige landes risikoprofiler i oversat eller harmoniseret form.

Ligeledes bemærkes det, for så vidt angår forslaget artikel om at køreren forpligtes til at opbevare en synsrapport fra de seneste syn, at førere ofte udskiftes og derfor ikke vil være bekendt med køretøjets synsforhold. Derfor vurderes det mere hensigtsmæssigt at forpligte køretøjets ejer til at sørge for, at rapporten befinder sig i køretøjet.

Regeringen finder endvidere, for så vidt angår forslaget artikel om, at der ikke skal kontrolleres, såfremt køretøjet har været kontrolleret "i løbet af den foregående måned", at dette kan forstås således, at hele den foregående kalendermåned også indregnes. Det bør derfor præciseres, at det skal være "i løbet af de seneste 30 dage".

Forslaget forventes således at have betydelige statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser. Der skal sikres sammenhæng mellem mål, midler og finansiering, hvorfor regeringen ikke kan støtte en fordobling af antallet af udførte vejsidesyn, da det vurderes, at de forøgede udgifter hertil ikke vil stå mål med de forventede forbedringer for sikkerhed og miljø.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har endnu ikke været behandlet, men det må forventes, at en del lande har forbehold over for det meget ambitiøse forslag.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke været forelagt Folketingets Europaudvalg tidligere.