

Lovforslag nr. L 187. Fremsat den 28. april 1982 af justitsministeren

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven (Teknisk kontrol af køretøjer)

§ 1

I færdselsloven, lov nr. 287 af 10. juni 1976, som ændret senest ved lov nr. 258 af 27. maj 1981, foretages følgende ændringer:

1. § 78, stk. 1, 2. pkt., ophæves.

2. Efter § 78 indsættes:

»Teknisk kontrol.

§ 78 a. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at alle registrerede eller god-

kendte køretøjer kan kræves fremstillet til eftersyn af, om de opfylder bestemmelserne i loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af loven.

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter bestemmelser om betaling af gebyr for teknisk kontrol.

Stk. 3. Fremstilles et køretøj ikke efter tilsigelse, kan dets nummerplader inddrages.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 1982.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Oversigt over gældende bestemmelser om periodisk syn.

Efter de gældende regler i færdselslovens § 78 kan justitsministeren fastsætte bestemmelser om periodisk eftersyn af vare- og lastkøretøjer, udrykningskøretøjer, motorkøretøjer, der benyttes til erhvervsmæssig personbefordring, samt køretøjer, der udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel. Færdselsloven giver ikke hjemmel til at indkalde andre køretøjskategorier til periodisk syn efter almindelige kriterier.

De nærmere regler om periodisk syn fremgår af kapitel 9A i justitsministeriets bekendtgørelse nr. 161 af 26. april 1977 om registrering af motorkøretøjer m.v. som ændret bl.a. ved bekendtgørelse nr. 341 af 27. juni 1977 og bekendtgørelse nr. 383 af 31. august 1979. Efter bekendtgørelsens § 90 er følgende køretøjer underkastet periodisk syn:

- 1) vare- og lastbiler,
- 2) påhængs- og sættevogne til vare- og lastbiler, hvis den tilladte totalvægt overstiger 3.000 kg,
- 3) køretøjer, der benyttes til transport af giftige stoffer i tanke,
- 4) udrykningskøretøjer,
- 5) motorkøretøjer, der er registreret til
 - a) erhvervsmæssig personbefordring,
 - b) udlejning uden fører og
 - c) øvelseskørsel
- 6) registreringspligtige motorredskaber.

De køretøjer, der er underkastet periodisk syn, indkaldes til syn én gang årligt. De under nr. 1, 2 og 6 nævnte køretøjer tilsiges første gang til syn i løbet af det 5. år efter 1. registreringsår, mens de øvrige køretøjer tilsiges første gang til syn senest 1 år efter registreringen.

2. Allerede planlagte ændringer.

Den 1. januar 1983 skal de gældende bestemmelser om periodisk syn være tilpasset EF-direktiv nr. 77/143 af 29. december 1976 om indbyrdes

tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol af motordrevne køretøjer samt påhængskøretøjer dertil. Dette medfører, at følgende køretøjskategorier skal være underkastet periodisk syn én gang årligt 1 år efter første ibrugtagning:

- a) personbiler med mere end 8 siddepladser foruden førerens,
- b) lastbiler med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg,
- c) påhængskøretøjer og sættevogne til bil med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg og
- d) hyrevogne og ambulancer.

Gennemførelsen af EF-direktivet forudsætter, at justitsministeriets hjemmel i færdselslovens § 78 udvides til også at omfatte personbiler med mere end 8 siddepladser foruden førerens.

Justitsministeriet har planlagt en ændring af registreringsbekendtgørelsen i overensstemmelse med EF-direktivet, d.v.s. således at lastbiler og påhængs- og sættevogne til bil med en tilladt totalvægt over 3.500 kg indkaldes til syn én gang årligt allerede 1 år efter 1. registrering.

3. Hovedtræk af forslagets indhold.

Forslaget indebærer, at justitsministeren bemyndiges til at indkalde alle registreringspligtige eller godkendelsespligtige køretøjskategorier til eftersyn af, om køretøjet opfylder de gældende bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr. Under forudsætning af en radikal omlægning af forskrifterne for syns gennemførelse, jfr. nedenfor pkt. 10, foreslås der indført en ny synstype, der benævnes »teknisk kontrol«. De køretøjer, der underkastes teknisk kontrol, kan inddeles i følgende 3 grupper:

- a) Teknisk kontrol af almindelige personbiler og motorcykler der er to år gamle eller ældre. Indkaldelse af det enkelte køretøj sker ud fra en statistisk model en gang inden for perioder af ca. 3 år således, at der ikke vil være mulighed for at forudberegne, hvornår det enkelte køretøj indkaldes.

- b) Teknisk kontrol af varebiler der er to år gamle eller ældre. De enkelte køretøjer vil blive indkaldt efter en tilsvarende statistisk model som nævnt under a), dog inden for perioder af ca. 2 år.
- c) Årlig teknisk kontrol af de køretøjer der er underkastet periodisk syn efter de gældende bestemmelser, d.v.s. lastbiler, store påhængs- og sættevogne til biler, udrykningskøretøjer, hyrevogne, m.v.

Afskaffelsen af den hidtidige benævnelse »periodisk syn« skyldes, at der for så vidt angår personbiler, motorcykler og varebiler ikke vil være tale om syn med faste intervaller, ligesom de administrative forskrifter for gennemførelse af teknisk kontrol vil adskille sig fra de eksisterende regler om gennemførelse af periodisk syn.

Den statistiske model, der vil blive anvendt ved indkaldelsen af personbiler, motorcykler og varebiler, vil tilsikre, at der sker en ligelig tilsigelse af køretøjerne efter disses alder inden for visse rammer.

Det bemærkes, at justitsministeriet ikke for tiden overvejer at indføre teknisk kontrol for andre køretøjskategorier end de, der er nævnt ovenfor under a-c. Der vil således indtil videre ikke blive fastsat regler om teknisk kontrol af traktorer, påhængsvogne med en typegodkendt totalvægt på under 3.500 kg eller påhængsredskaber, herunder campingvogne. § 78a giver imidlertid mulighed for på et senere tidspunkt administrativt at fastsætte regler om teknisk kontrol af disse køretøjskategorier.

Forslaget forudsætter, at de gældende bestemmelser om ejerskiftesyn ophæves, at de gældende regler om periodisk syn af varebiler ophæves og erstattes af teknisk kontrol, at de gældende regler om »omstillersyn« ændres samtidig med, at der foretages en gennemgribende ændring af de gældende administrative forskrifter for statens bilinspektion om gennemførelse af syn. Endelig forudsætter forslaget, at Centralregistret for Motorkøretøjer udbygges med henblik på at kunne varetage den betydelige nye opgave, som teknisk kontrol indebærer. En mere detaljeret gennemgang af disse ændringer fremgår af pkt. 10 og 11 nedenfor.

Ved de nævnte ændringer opnås, at statens bilinspektions synskapacitet kan anvendes til kontrol af et større antal køretøjer end hidtil.

Denne ordning vil kunne indføres hurtigt og med begrænsede udvidelser af de eksisterende ressourcer.

4. Tidligere overvejelser om periodisk syn.

Spørgsmålet om indførelse af en ordning med periodisk syn har tidligere været fremme i færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 689/73 om periodisk syn af motorkøretøjer og betænkning nr. 779/76 om periodisk syn af personvogne, afgivet af et udvalg under justitsministeriet, der har til opgave at overveje indførelse af en autorisationsordning for autoværksteder.

Den 22. august 1977 fremsatte den daværende regering lovforslag om indførelse af periodisk syn for personbiler. Lovforslaget bortfaldt på grund af folketingsårets udløb og blev ikke genfremsat i den følgende folketingssamling. Justitsministeriet fandt bl.a. på baggrund af spørgsmålene fra retsudvalget, at de samfundsøkonomiske konsekvenser ved indførelse af en ordning med periodisk syn burde undersøges nærmere.

Den 8. marts 1978 fremsatte Socialistisk Folkeparti forslag til folketingsbeslutning om periodisk syn. Forslaget blev genfremsat den 9. februar 1979. Den daværende regering (SV) oplyste ved 1. behandlingen af det genfremsatte forslag, at spørgsmålet burde underkastes nærmere behandling i færdselssikkerhedskommissionen, inden der kunne træffes endelig afgørelse.

Herefter blev færdselssikkerhedskommissionen anmodet om at foretage en fornyet vurdering om udvidelse af synspligten. Færdselssikkerhedskommissionen blev imidlertid i januar 1980 fritaget for denne opgave, da regeringen fandt, at kommissionen ikke var et egnet forum for vurdering af bl.a. de energi- og miljømæssige forhold, som var inddraget i den da verserende debat om periodisk syn.

Regeringen nedsatte herefter i marts 1980 et embedsmandsudvalg, der fik til opgave at tilvejebringe et beslutningsgrundlag vedrørende indførelse af periodisk syn for alle motorkøretøjskategorier og belyse de samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser herefter.

Embedsmandsudvalget afgav Beretning om periodisk syn den 29. januar 1981. Beretningen er offentliggjort som betænkning nr. 920/81.

5. »Beretning om periodisk syn«.

I overensstemmelse med udvalgets kommissorium indeholder beretningen en samfundsøkonomisk konsekvensberegning for indførelse af periodisk syn. Beretningen indeholder som følge af udvalgets kommissorium ingen indstilling om, hvorvidt periodisk syn bør søges indført. Udvalgets beregninger er foretaget ud fra 2 modeller, der anvender hen-

holdsvis 1½ og 2 år som fast interval mellem syn af alle køretøjer, der er 2 år gamle eller ældre.

Udvalgets beregninger og skøn er baseret på de grundlæggende forudsætninger, at periodisk syn skal gennemføres med faste intervaller (1½ eller 2 år) af samtlige de køretøjer, der en undergivet ordningen, at synene skal udføres af statens bilinspektion, og at de eksisterende administrative forskrifter for gennemførelse af syn opretholdes.

Beretningen indeholder følgende hovedelementer:

Udgifter til anlæg og personale.

Indvirkningen på bilparkens levetid.

Indvirkningen på færdselssikkerheden.

Indvirkningen på energiforbruget.

Indvirkningen på luft- og støjforureningen.

Indvirkningen på beskæftigelsen og valutaforbruget.

Udvalget har beregnet, at indførelse af periodisk syn med 1½ års interval indebærer en samlet statsfinansiell bruttoudgift på 820 mill. kr. i perioden 1981 - 1988, og at der ved indførelse af periodisk syn med 2 års intervaller vil fremkomme en statsfinansiell bruttoudgift på 592 mill. kr. i samme periode (medio 1980-priser). Under forudsætning af en forhøjelse af det dengang eksisterende gebyr for syn af en personbil på 125 kr. til 185 kr. beregnede udvalget, at der i opbygningsperioden ville fremkomme en samlet nettoudgift på henholdsvis 345 mill. kr. og 265 mill. kr. alt afhængig af, om synsintervallet fastsættes til 1½ år eller 2 år.

Indførelse af periodisk syn indebærer en forbedring af bilernes vedligeholdelsesmæssige stand, hvilket igen medfører en levetidsforlængelse. En forlængelse af bilernes gennemsnitlige levetid giver færre anskaffelser af nye biler og dermed en valutabesparelse. Udvalget skønnede, at indførelse af periodisk syn med henholdsvis 1½ og 2 års intervaller vil indebære et fald i importen af biler på henholdsvis 20.000 og 15.000 biler årligt.

Det fremgår af beretningen, at det er forbundet med stor usikkerhed at vurdere periodisk syns indvirkning på færdselssikkerheden. Udvalget skønnede, at der ved indførelse af periodisk syn kan opnås en reduktion i antallet af færdselsuheld på 1 - 2 pct.

Med hensyn til energiforbruget skønnede udvalget, at der i opbygningsperioden vil ske en reduktion i energiforbruget på mellem 1 og 1,6 pct., mens energiforbruget på længere sigt stort set vil være uændret.

På kortere sigt vil periodisk syn ikke have nogen nævneværdig indflydelse på luft- og støjforu-

eningen, men på længere sigt vil det kunne udnyttes til en forbedring af miljøkvaliteten.

Beretningen viser, at periodisk syn i opbygningsfasen vil have beskæftigelsesmæssige konsekvenser i forbindelse med opførelse af et større antal synshaller og klargøring af den del af bilparken, som indgår i ordningen. På længere sigt skønnede udvalget, at beskæftigelseseffekten vil falde til det personale, der ansættes ved synshallerne.

Udvalget skønnede endelig, at indførelse af periodisk syn vil bevirke en forøgelse af valutaudgifterne på 85 - 100 mill. kr. pr. år i opbygningsfasen som følge af den forøgede bilimport, der forventes at ske på grund af en ekstraordinær skrotning ved ordningens indførelse. I årene umiddelbart efter ordningens gennemførelse skønnede udvalget, at periodisk syn vil medføre en valutabesparelse på 400 - 450 mill. kr. årligt, ligesom der på længere sigt vil fremkomme en besparelse på 350 - 400 mill. kr. årligt.

6. Justitsministeriets vurdering af beretning om periodisk syn.

Som det fremgår af ovenstående, må det ved en samfundsøkonomisk vurdering af, om der bør søges indført en ordning med periodisk syn af samtlige motorkøretøjskategorier, navnlig bemærkes, at de foretagne beregninger viser, at ordningen vil have en positiv indvirkning på valutaforbruget på længere sigt, og at der i opbygningsfasen vil være knyttet visse beskæftigelsesmæssige fordele til ordningen.

Heroverfor må det dog anføres, at de modeller for periodisk syn, som er beskrevet i beretningen om periodisk syn, indebærer en betydelig statsfinansiell bruttoudgift i opbygningsfasen (592-820 mill. kr.), ligesom disse modellens forudsætninger indebærer, at gennemførelsen af periodisk syn først kan påbegyndes 4 år efter, at den politiske beslutning om iværksættelse af ordningen er truffet, og at ordningen først kan forventes fuldt udbygget 4-5 år senere igen.

Særligt for så vidt angår den indflydelse, en eventuel ordning med periodisk syn vil have på færdselssikkerheden, har justitsministeriet bemærket, at embedsmandsudvalget ud fra en forsigtig vurdering har antaget, at der vil kunne opnås en reduktion på 1-2 pct. i antallet af færdselsuheld, jfr. beretningens side 29-37.

Det fremgår imidlertid af beretningen, at en vurdering af det foreliggende statistiske materiale om tekniske mangler og fejl's indflydelse på det

samlede antal uheld – som hovedårsag eller biårsag – er behæftet med meget stor usikkerhed. Ifølge Danmarks Statistiks undersøgelse »Uheldssyn 1979« konkluderes det således, at den faktiske hyppighed af betydende tekniske fejl og mangler for personbiler, der har været impliceret i dødsulykker, nogenlunde præcist kan beregnes til 9,3 pct., og at hyppigheden af betydende tekniske fejl og mangler ved personbiler, der har været impliceret i uheld med personskade i øvrigt, må antages at ligge inden for intervallet 3–11 pct.

Den nedre grænse (3 pct.) for dette interval er beregnet ud fra oplysninger om de undersøgelser, statens bilinspektion foretager af biler, der har været impliceret i uheld med dødelig udgang eller alvorlig personskade, og syn af køretøjer, der i øvrigt har været impliceret i uheld under sådanne omstændigheder, at tekniske mangler kan have spillet en rolle ved uheldet. Dette tal antages at være for lavt i forhold til den faktiske procentvise forekomst af betydende tekniske mangler, da nogle køretøjer har været så havarerede, at de ikke har været underkastet egentligt syn.

Den øvre grænse for det nævnte interval (11 pct.) er beregnet ud fra oplysninger om hyppighed af tekniske mangler og fejl ved uheldsimplicerede køretøjer, der er udvalgt til syn uden at have været impliceret i dødsulykker, og som derfor væsentligst er udvalgt til syn på grund af konkret mistanke om betydende tekniske mangler og fejl. Den hyppighed, der er konstateret i denne gruppe køretøjer, må derfor antages at ligge over den gennemsnitlige hyppighed af forekomsten af tekniske mangler og fejl i uheldsimplicerede køretøjer.

Det må således understreges, at de foreliggende statistiske oplysninger om betydende tekniske mangler og fejls forekomst ved uheldsimplicerede køretøjer er meget usikre. Skønnet over, hvilken reduktion der vil kunne opnås ved periodisk syn, er som følge heraf behæftet med yderligere usikkerhed, hvorfor udvalgets konklusion om, at periodisk syn vil give en reduktion på 1–2 pct. i det samlede antal færdselsuheld (d.v.s. såvel uheld med personskade som materiel skade), er udtryk for et meget forsigtigt skøn.

Ifølge de svenske erfaringer ved indførelsen af periodisk syn (jfr. beretningen side 34 og bilag 7) findes det godtgjort, at periodisk syn har medført et fald i uheldstallet, som imidlertid ikke har kunnet opgøres særskilt. De statistiske oplysninger om »anmærkningsfrekvenser« ved bileftersyn i Sverige har vist et markant fald siden indførelsen af periodisk syn.

Det er justitsministeriets opfattelse, at de nævnte oplysninger om tekniske fejl og manglers forekomst i den danske køretøjspark og oplysningerne om betydende tekniske mangler og fejl ved uheldsimplicerede køretøjer er af en sådan størrelsesorden, at der ved indførelse af periodisk syn i Danmark må kunne forventes samme positive udvikling i færdselssikkerheden som den, der er konstateret ved indførelsen af periodisk syn i Sverige.

Det er justitsministeriets vurdering, at synsarbejdet fortsat bør gennemføres inden for rammerne af statens bilinspektion. Justitsministeriet kan således tiltræde beretningens principielle betænkeligheder ved at henlægge udførelsen af periodisk syn til private autoværksteder m.v., jfr. beretningen side 65 ff.

7. Alternative muligheder for gennemførelse af beretningen om periodisk syn.

Justitsministeriet har efter beretningens afgivelse overvejet forskellige alternative løsninger for gennemførelse af beretningens modeller for periodisk syn, således at der i videst muligt omfang opnås de i beretningen anførte positive valutariske, beskæftigelsesmæssige og færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser uden de i beretningen skønnede betragtelige statsfinansielle udgifter. Justitsministeriet har herved bl.a. lagt vægt på at undersøge mulighederne for en ordning, som i givet fald kunne gennemføres inden for en væsentlig kortere opbygningsperiode.

På baggrund af oplysninger om, at der inden for autoreparationsbranchen fandtes ledig anlægskapacitet, som hurtigt kunne stilles til rådighed for statens bilinspektion til udførelse af periodisk syn, iværksatte justitsministeriet i efteråret 1981 i samarbejde med de berørte brancheorganisationer en undersøgelse af mulighederne for at udnytte denne ledige anlægskapacitet hos de private værksteder m.v. Der udsendtes således gennem Danmarks Automobilforhandler Forening, Centralforeningen af autoreparatører i Danmark, Oliebranchens Fællesrepræsentation og Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark spørgeskemaer til samtlige autoværksteder og servicestationer, ligesom justitsministeriet kontaktede Forenede Danske Motorejere med henblik på eventuel leje af private værksteder eller prøvestationer.

Denne undersøgelse resulterede i en række tilbud om lejemål fra forskellige værksteder m.v. En vurdering af disses geografiske beliggenhed og indretning sammenholdt med den synskapacitet,

der vil kunne etableres i de tilbudte lokaler, førte imidlertid til, at justitsministeriet måtte konstatere, at en udvidelse af statens bilinspektions anlægskapacitet ved lejemål af private autoværksteder m.v. ikke kunne danne grundlag for nogen acceptabel ordning med periodisk syn på grundlag af beretningen om periodisk syn.

8. Omlægning af synsarbejdet med henblik på indførelse af teknisk kontrol.

Som anført ovenfor under pkt. 6 er det justitsministeriets vurdering, at en løbende kontrol med den væsentligste del af samtlige registrerede eller godkendte køretøjer vil indebære en bedre vedligeholdelsesmæssig standard af den samlede køretøjspark og derved gennem en reduktion i antallet af færdselsuheld. Da de hidtidige modeller for periodisk syn imidlertid er forbundet med store statsfinansielle udgifter og først vil kunne forventes gennemført efter en opbygningsperiode på ca. 8 år, har justitsministeriet taget statens bilinspektions synsarbejde op til en samlet nyvurdering. Justitsministeriet har i denne forbindelse fundet, at de gældende bestemmelser om syn i en vis udstrækning er udtryk for en historisk udvikling, og at der ud fra en anden prioritering af anvendelsen af den eksisterende synskapacitet vil kunne skabes en mere tidssvarende og hensigtsmæssig kontrol af køretøjers indretning og udstyr. Justitsministeriet har beregnet, at en ændring af de gældende bestemmelser om, hvilke køretøjer der skal synes, og en omlægning af de eksisterende administrative forskrifter om gennemførelse af syn vil give mulighed for at indføre en ordning med teknisk kontrol af almindelige personbiler, varebiler og motorecykler. Hovedtrækkene i dette forslag er beskrevet ovenfor under pkt. 3 og vil blive nærmere gennemgået nedenfor under pkt. 10 og 11.

I takt med udviklingen inden for køretøjsteknikken er der i stigende grad fastsat detaljerede bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr. Det internationale samarbejde inden for området har ligeledes medført en række detaljerede krav til køretøjerne. Dette indebærer, at en kontrol af et køretøjs indretning og udstyr i dag indeholder ofte komplicerede stikprøvevis undersøgelser af komponenter, som ikke er af basal færdselssikkerhedsmæssig betydning. Det er imidlertid muligt ud fra en ren færdselssikkerhedsmæssig vurdering at udskille enkelte mangeltypen, som må tillægges særlig betydning. Fejl og mangler ved køretøjers bremses, styretøj og bærende dele må således fremhæves som værende af særlig færdselssikkerhedsmæssig

betydning. Der kan herved henvises til tabellerne i beretningen side 31 f, hvoraf det fremgår, at netop disse komponenter karakteriseres som »betydende tekniske mangler«. Det bemærkes, at »bærende dele« omfatter mangler ved chassis, hjul (herunder dæk og fælg) og hjulophæng.

9. Den nuværende struktur i statens bilinspektions synsarbejde.

Efter de gældende bestemmelser findes følgende former for arbejde med undersøgelse og syn af køretøjer:

1. Køretøjsundersøgelser i anledning af færdselsuheld eller politisag.

2. Kontrol i medfør af færdselslovens § 77 (landevejssyn).

3. *Registreringssyn*, d.v.s. syn i forbindelse med indregistrering af køretøjer eller syn i forbindelse med visse ændringer af et registreret køretøj, f.eks. overgang til gasdrift eller ændret anvendelse. Det bemærkes, at syn ved 1. indregistrering her i landet ikke kræves af fabriksnye køretøjer, der er i nøje overensstemmelse med et standardtypegodkendt køretøj.

4. *Frivillige syn*, d.v.s. frivillig fremstilling til syn, der gennemføres efter samme administrative forskrifter som et registreringssyn.

5. *Periodisk syn*, jfr. herom ovenfor under almindelige bemærkninger pkt. 1. Synet gennemføres efter de samme administrative forskrifter som registreringssyn.

6. *Ejerskiftesyn*, d.v.s. syn i forbindelse med omregistrering af køretøjer, når der er forløbet 5 år eller mere fra køretøjets 1. registrering. Syn ved ejerskifte (brugerskifte) kræves dog ikke for mellem 5 og 10 år gamle køretøjer, der er synet og godkendt inden for de sidste 2 år, eller for over 10 år gamle køretøjer, der er synet og godkendt for mindre end 1 år siden. Disse syn gennemføres i øvrigt som registreringssyn.

7. *Kontrolsyn*, d.v.s. syn af køretøjer, der er registreret uden forudgående syn på grundlag af en standardtypegodkendelse. Indkaldelse sker stikprøvevis.

8. *Omstillersyn*, d.v.s. fornyet syn af køretøjer, der ikke har kunnet godkendes ved 1. syn.

Ved de under 3-8 nævnte synsarter anvender statens bilinspektion i dag følgende fire synsresultater:

- a) »godkendt«
- b) »godkendt med påpegede mangler, der snarest skal rettes«, d.v.s. at køretøjet ikke forlanges fremstillet på ny til kontrol af, at manglerne er rettet.
- c) »Omstilling«, d.v.s. så alvorlige mangler, at køretøjet forlanges fremstillet på ny til konstatering af, at manglerne er udbedret.
- d) »Godkendelse nægtet«.

Ved registreringsyn, frivilligt syn, periodiske syn og ejerskiftesyn af en personbil er det i dag i planlægningen af synsarbejdet på synstederne forudsat, at der af en bilassistent kan synes 3 køretøjer i timen.

Ved omstillersyn er det i dag forudsat, at synet kan gennemføres på det halve af den tid, der er forudsat anvendt til et 1. gangs syn.

For kontrolsyn er det forudsat, at synet kan gennemføres på halvanden gang den tid, der anvendes til et 1. gangs registreringsyn af en personbil.

10. *Omlægning af statens bilinspektions synsarbejde.*

Omlægning af synsarbejdet med henblik på tilpasningen til EF-direktivet om teknisk kontrol af køretøjer og indførelsen af »teknisk kontrol« for almindelige personbiler, varebiler og motorcykler forudsætter følgende ændringer i den hidtidige struktur af synsarbejdet:

- A. De nuværende bestemmelser om syn i forbindelse med ejerskifte (brugerskifte) ophæves.
- B. De gældende bestemmelser om periodisk syn af varebiler ophæves, og den eksisterende grænse for teknisk kontrol af store påhængs- og sættevogne til bil ændres fra 3000 kg til 3500 kg, hvilket svarer til EF-direktivets regler.
- C. Anvendelsen af synsresultatet »omstilling« indskrænkes, og synsresultatet »godkendt med påpegede mangler« anvendes i væsentlig større udstrækning end i dag.
- D. De administrative forskrifter om arbejdsgangen ved kontrol af køretøjer forenkles.

Ad A:

Regler om ejerskiftesyn indførtes første gang i 1932 og er siden ændret nogle gange med hensyn til de nærmere regler om, hvornår køretøjer, der er indregistrerede første gang 5 år før ejerskiftet (brugerskiftet) eller tidligere, skal synes. Oprindelig var

ordningen begrundet i et behov for øget kontrol med brugte biler. Ordningen må endvidere ses i den historiske sammenhæng, at der i 1932 blev foretaget registreringsyn af alle køretøjer også ved 1. indregistrering. Denne ordning ændredes i april 1958, hvor der indførtes regler om registrering uden syn på grundlag af en standardtypegodkendelse. Der foretages i dag ca. 150.000 ejerskiftesyn årligt.

Indførelse af teknisk kontrol af alle køretøjer, der er 2 år gamle eller ældre, vil give en løbende kontrol med alle køretøjer. Herved falder den oprindelige baggrund for ejerskiftesyn bort.

Justitsministeriet nærer på denne baggrund ingen betænkelighed ved at afskaffe ejerskiftesyn (brugerskiftesyn), når ordningen med teknisk kontrol af personbiler, varebiler og motorcykler er udbygget til at omfatte alle årgange af køretøjerne. Dette skønnes opnået allerede i 1987.

I opbygningsperioden 1983 til 1987 vil der ske en gradvis udbygning af ordningen med teknisk kontrol for almindelige personbiler og motorcykler, hvorimod alle varebiler, der er 2 år gamle eller ældre vil være omfattet af ordningen allerede fra 1. januar 1983. I den udstrækning teknisk kontrol ikke omfatter de ældre årgange af almindelige personbiler eller motorcykler, finder justitsministeriet, at der bør etableres en særlig overgangsordning for køretøjer, der ejerskiftes (brugerskiftes). Under opbygningsperioden vil der derfor blive indkaldt en variabel andel af disse køretøjer til teknisk kontrol.

Det bemærkes i denne forbindelse, at de gældende regler om ejerskiftesyn (brugerskiftesyn) i praksis har givet anledning til en række problemer, idet visse brugtbilhandlere urigtigt giver køberen det indtryk, at en »nysynet« brugt bil er en garanti fra statens bilinspektion for køretøjets tekniske stand.

Indførelse af de nye administrative forskrifter for statens bilinspektion, herunder kontrolrapportens udformning, vil give en præcisering af, at statens bilinspektions kontrols primære formål er at varetage offentlige hensyn til færdselssikkerheden og ikke at give nogen form for køberetlig garanti for køretøjets samlede vedligeholdelsesmæssige stand.

Ad B:

Sammenlignes de gældende regler om periodisk syn med de krav om teknisk kontrol, der fremgår af EF-direktivet, bemærkes, at de nationale bestemmelser er videregående end direktivet for så vidt angår varebiler. Indførelse af teknisk kontrol

for varebiler, der er 2 år gamle eller ældre, medfører, at der ikke længere skønnes behov for årlig teknisk kontrol af varebiler, der er 5 år gamle eller ældre, jfr. herom nedenfor under pkt. 11.

Ad C:

Efter de gældende administrative forskrifter skal statens bilinspektion ved syn af køretøjer kontrollere, at det fremstillede køretøj er i en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig stand, samt at reglerne om køretøjers indretning og udstyr i øvrigt er opfyldt. Som nævnt ovenfor må en hensigtsmæssig anvendelse af statens bilinspektions synskapacitet i første række udnyttes til at kontrollere de køretøjskomponenter, der er af vital betydning for færdselssikkerheden (bremser, styretøj og bærende dele) på så mange køretøjer som muligt.

I dag anvendes synsresultatet »omstilling« i meget vid udstrækning, jfr. beretningen side 28, hvorefter ca. 50 pct. af de syn, der er udført i 1978 og 1979, havde dette synsresultat.

Efter den nye struktur for synsarbejde skal »omstilling« alene anvendes med hensyn til mangler ved bremser, styretøj og bærende dele, og dette synsresultat vil fremover blive anvendt i væsentlig mindre udstrækning, end tilfældet er i dag. Fejl og mangler ved øvrige komponenter vil blive anført som »påpegede mangler, der snarest skal rettes«. For at tilskynde fremstillerne til allerede ved 1. gangs fremstillingen at lade køretøjet istandsætte således, at det vil kunne godkendes straks, vil der blive indført regler om betaling af gebyr for omstilling. Den hidtidige ordning med, at omstillersyn er gratis, vil således blive afskaffet.

Efter ændringen vil det være op til den enkelte ejer/bruger at lade konstaterede mangler (med undtagelse af mangler vedrørende bremser, styretøj og bærende dele) udbedre, idet udbedringen ikke vil blive kontrolleret af statens bilinspektion. Det er justitsministeriets opfattelse, at der ikke kan næres afgørende betænkeligheder ved denne ændring, idet det allerede efter de gældende bestemmelser påhviler ejeren/brugeren under strafansvar at holde sit køretøj i forskriftsmæssig stand. Hertil kommer, at der fortsat vil ske en stikprøvevis kontrol ved landevejseftersyn.

Ad D:

Ud over den omlægning af synsarbejdet, der følger af den indskrænkede anvendelse af »omstillersyn«, er det forudsat, at der bl.a. sker følgende ændringer af de administrative forskrifter om gennemførelse af det enkelte syn:

1. Tilsigelse til teknisk kontrol udformes således, at den indeholder de køretøjstekniske data,

som skal foreligge ved gennemførelse af syn, ligesom der på tilsigelsen vedhæftes en kontrolrapport, der skal erstatte de eksisterende mangellister.

2. Udformningen af kontrolrapporten forenkles i forhold til den eksisterende mangelliste, således at der ved synet alene skal angives, hvilke hovedkomponenter der er behæftet med mangler og fejl i modsætning til mangellistens relative præcise angivelse af, hvor der er konstateret mangler og fejl.
3. Den eksisterende ordning med betaling af synsgebyr ved stempelmærker afskaffes, og i stedet indføres en ordning med betaling via postgiro.

Indførelsen af betaling gennem postvæsenet vil være en mere praktisk betalingsform for den enkelte ejer/bruger og forventes at give en tidsmæssig besparelse for bilinspektionen, idet den eksisterende betaling ved hjælp af stempelmærker erfaringsmæssigt giver vanskeligheder af praktisk karakter. Gennemførelse af de nævnte ændringer af de administrative forskrifter for statens bilinspektions kontrolarbejde indebærer endvidere en præcisering af statens bilinspektions erstatningsansvar, idet det understreges, at synsarbejdets formål i første række er at varetage offentlige hensyn til færdselssikkerheden. Dette sker ved en kontrol af de færdselssikkerhedsmæssigt set mest vitale komponenter: Bremser, styretøj og bærende dele. Statens bilinspektions kontrol af køretøjer har således fortsat ikke karakter af en udtømmende gennemgang af, om enhver del af køretøjet er i nøje overensstemmelse med de gældende regler om køretøjers indretning og udstyr. Synsresultatet »godkendt« eller »godkendt med påpegede mangler«, der nærmere angives, er således fortsat ikke nogen garanti for køretøjets samlede vedligeholdelsesmæssige stand. Udformningen af kontrolrapporten vil, som nævnt, blive forenklet og vil derfor være medvirkende til at understrege, at statens bilinspektions opgaver er af færdselssikkerhedsmæssig karakter og ikke en køberetlig garanti for fremstilleren. Efter retspraksis ifalder staten kun erstatningsansvar, såfremt der ved synet er overset en mangel af væsentlig betydning for færdselssikkerheden, og der er tale om grov forsømmelse fra statens bilinspektions side.

11. Den fremtidige struktur i statens bilinspektions synsarbejde.

Efter omlægningen vil statens bilinspektions arbejde med kontrol af køretøjer kunne opdeles således:

1. Undersøgelse i forbindelse med *færdselsuheld* eller politisag (uændret).
2. Kontrol i medfør af færdselslovens § 77-»landevejskontrol« – (uændret).
3. *Omstillerkontrol*, der gennemføres som teknisk kontrol, men med anvendelse af de nye administrative forskrifter.
4. *Registreringskontrol og standardtypekontrol*, som gennemføres som de eksisterende registrerings- og kontrolsyn, men med anvendelse af de nye administrative forskrifter.
5. *Frivillig kontrol*, som gennemføres uden tilsigelse efter de samme regler som teknisk kontrol.
6. *Teknisk kontrol*: kontrol efter tilsigelse med anvendelse af de nye administrative forskrifter. Denne synsform vil omfatte følgende 3 grupper af køretøjer:

a) Teknisk kontrol én gang årligt, 1. gang senest 1 år efter registreringen af de køretøjer, der er omfattet af EF-direktivet (d.v.s. store personbiler, lastbiler, påhængsvogne og sættevogne til biler med en typegodkendt totalvægt på mere end 3.500 kg, hyrevogne og ambulancer) samt de øvrige køretøjskategorier, som i dag er omfattet af registreringsbekendtgørelsens § 90 (d.v.s. køretøjer, der benyttes til transport af giftige stoffer i tanke, andre udrykningskøretøjer end ambulancer, motorkøretøjer, der er registreret til erhvervs-mæssig personbefordring, udlejning uden fører og øvelseskørsel samt registreringspligtige motorredskaber. Registreringspligtige motorredskaber omfatter navnlig de såkaldte »dumpers«.)

b) Teknisk kontrol af varebiler, der er 2 år gamle eller ældre. De enkelte køretøjer udvælges og tilsiges af Centralregisteret for Motorkøretøjer ud fra en tilfældighedsmodel inden for en periode af 2 år. Udvælgelsen sker således, at der hvert år tilsiges ca. 50 pct. af hver årgang.

c) Teknisk kontrol af alle personbiler og motorcykler, der er to år gamle eller ældre, og som ikke er omfattet af de under a) og b) nævnte ordninger. Det enkelte køretøj udvælges og tilsiges af Centralregisteret for Motorkøretøjer ud fra en tilfældighedsmodel én gang inden for en periode af ca. 3 år. Udvælgelsen sker således, at der hvert år tilsiges ca. 33 pct. af hver årgang.

Det bemærkes, at den under b) og c) nævnte tilfældighedsmodel giver en mulighed for til enhver tid at afpasse tilsigelserne til teknisk kontrol

efter den kapacitet, der er til rådighed i statens bilinspektion. Der vil således kunne ske en bedre udnyttelse af kapaciteten, end tilfældet er i dag, ligesom der vil være mulighed for gennem tilrettelæggelsen af indkaldelserne at undgå for lange ventetider ved de forskellige bilinspektionskredse.

For så vidt angår den enkelte ejers tilskyndelse til at vedligeholde sit køretøj bemærkes, at den manglende mulighed for at forudberegne tidspunktet for indkaldelse til teknisk kontrol vil være en særlig opfordring til, til enhver tid at holde køretøjet i forskriftsmæssig stand. Hertil kommer den altid eksisterende mulighed for kontrol i henhold til færdselslovens § 77 (landevejskontrol).

Den ønskede langsigtede virkning af teknisk kontrol, nemlig opnåelse af en bedre vedligeholdelsesmæssig stand af køretøjsparken, vil efter justitsministeriets opfattelse kunne opnås gennem tilsigelse af køretøjerne til teknisk kontrol og den orientering, der vil ske gennem Rådet for Større Færdselssikkerhed. Justitsministeriet finder imidlertid, at der særligt for så vidt angår de private fremstillere bør gives en vejledning om, hvilke foranstaltninger af vedligeholdelsesmæssig karakter der særligt kan anbefales. Justitsministeriet vil derfor udarbejde en brochure herom, som udleveres af statens bilinspektion til private fremstillere i forbindelse med teknisk kontrol.

De under pkt. 10 nævnte ændringer i de administrative forskrifter for synsarbejdet indebærer, at det i planlægningen af synsarbejdet forudsættes, at der af en bilassistent kan gennemføres teknisk kontrol af fire personbiler i timen.

12. *Iværksættelse af forslaget om teknisk kontrol.*

De planlagte ændringer i forbindelse med tilpasningen til EF-direktivet om teknisk kontrol skal ifølge direktivets ikrafttrædelsesbestemmelse være iværksat senest 1. januar 1983. Justitsministeriet forventer, at ændringen af de administrative forskrifter for statens bilinspektions synsarbejde med henblik på indførelsen af teknisk kontrol ligeledes kan være gennemført den 1. januar 1983. Når teknisk kontrol er fuldt udbygget, vil den midlertidige ordning med teknisk kontrol af de personbiler og motorcykler, der ejerskiftes (brugerskiftes), falde bort, jfr. ovenfor pkt. 10.

Ud fra de foreliggende oplysninger om køretøjsparkens størrelse og forventningerne om udviklingen af denne har justitsministeriet beregnet, at teknisk kontrol allerede fra starten vil kunne omfatte alle personbiler og motorcykler, der er 2 år gamle eller ældre men under 10 år gamle. Ordning-

gen vil endvidere allerede fra starten kunne omfatte alle varebiler, der er 2 år gamle eller ældre. Ordningen forudsættes herefter gradvist udbygget med de ældre årgange, således at ordningen i 1987 vil være fuldt gennemført og omfatte samtlige årgange af de køretøjskategorier, der er omfattet af ordningen.

Ved årsskiftet 1981/82 var den samlede køretøjspark i Danmark på ca. 2 mill. køretøjer. Godt 85 pct. af personbilerne var 2 år gamle eller ældre, ca. 87 pct. af varebilerne var 2 år gamle eller ældre og ca. 86 pct. af motorcyklerne var 2 år gamle eller ældre. Når teknisk kontrol er fuldt gennemført, vil ordningen således omfatte ca. 85 pct. af alle køretøjer i de nævnte kategorier.

Ved indførelsen af teknisk kontrol for personbiler, der er 2 år gamle eller ældre, men under 10 år gamle, vil ca. 65 pct. af alle personbiler være omfattet af ordningen. Ca. 87 pct. af alle varebiler er 2 år gamle eller ældre. Endelig vil ca. 54 pct. af alle motorcykler være omfattet af ordningen med teknisk kontrol, idet de vil være 2 år gamle eller ældre, men under 10 år gamle. Dette svarer til, at gennemsnitlig 66 pct. af de køretøjer, der underkastes teknisk kontrol, allerede fra begyndelsen vil være omfattet af ordningen, som, når den er fuldt udbygget, vil omfatte ca. 85 pct. af alle personbiler, varebiler og motorcykler. De ca. 15 pct. af de nævnte køretøjskategorier, som ikke er omfattet af teknisk kontrol, er de køretøjer, der er mindre end 2 år gamle.

Det må i denne forbindelse bemærkes, at det foreslåede princip for iværksættelse af teknisk kontrol adskiller sig fra beretningens modeller, som går ud fra, at de ældste årgange i 1. række inddrages under ordningen med periodisk syn. Justitsministeriet finder, at den nu foreslåede overgangsordning vil have en større færdselssikkerhedsmæssig effekt, da den langsigtede effekt af teknisk kontrol med en forbedring af den samlede køretøjsparks vedligeholdelsesmæssige stand derved hurtigere vil slå igennem. Det foreslåede iværksættelsesprincip vil endvidere rumme en højere grad af tilskyndelse for den enkelte ejer til at vedligeholde køretøjet, idet de nye køretøjer gennemsnitlig vil være mest reparationsværdige.

13. De samfundsøkonomiske konsekvenser ved indførelse af teknisk kontrol.

De samfundsøkonomiske beregninger og skøn, som fremgår af beretningen om periodisk syn, er som nævnt baseret på forudsætninger, som radikalt fraviges ved forslaget om teknisk kontrol.

Det følger heraf, at beretningens skøn ikke umiddelbart vil kunne anvendes ved en samfundsøkonomisk vurdering af teknisk kontrol.

Det er imidlertid justitsministeriets opfattelse, at der gennem teknisk kontrol vil kunne opnås en vis levetidsforlængelse af bilparken med den deraf følgende valutabesparelse. Størrelsen heraf skønnes ud fra en forsigtig vurdering at blive ikke under 100 mill. kr. årligt, når ordningen er fuldt udbygget ca. 1987. I opbygningsperioden må det forventes, at der fremkommer en forøget valutaudgift på gennemsnitlig ca. 75 mill. kr. årligt som følge af den ekstraordinære skrotning, der vil ske ved indførelsen af teknisk kontrol, hvilket giver en kortvarig merimport af nye biler.

En vurdering af den beskæftigelsesmæssige virkning ved indførelse af teknisk kontrol er forbundet med stor usikkerhed. Det er dog justitsministeriets opfattelse, at indførelsen af teknisk kontrol vil have en positiv beskæftigelseseffekt på ca. 1.000 heltidsbeskæftigede i opbygningsperioden 1983 til ca. 1987.

Med hensyn til den samfundsøkonomiske effekt i kraft af forbedring af færdselssikkerheden henvises til pkt. 6 ovenfor.

14. Forhandlinger vedrørende lovforslaget.

Lovforslaget har under et møde i justitsministeriet været drøftet med følgende organisationer, m.v.:

Assurandør-Societetet, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark, Centralregisteret for Motorkøretøjer, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Metalarbejderforbund, Dansk Politiforbund, Entreprenørforeningen, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark, Foreningen af politimestre i Danmark, I/S Datacentralen af 1959, Landsforeningen Danske Vognmænd, Landsklubben af bilassistenter ved justitsministeriet, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rådet for større Færdselssikkerhed og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

15. Forslagets økonomiske konsekvenser.

Forslaget medfører driftsudgifter på 4,2 mill. kr. i 1982, 17,7 mill. kr. i 1983, 16,2 mill. kr. i 1984 og 17,2 mill. kr. i 1985 og følgende år.

Lovforslaget medfører endvidere udgifter til opførelse af nye synsbaner samt ombygning af eksisterende synsbaner på 22 mill. kr. i 1983, 24

mill. kr. i 1984, 24 mill. kr. i 1985, 11 mill. kr. i 1986 og 10 mill. kr. i 1987.

De samlede udgifter ved gennemførelse af lovforslaget fordeles således med 4,2 mill. kr. i 1982, 39,7 mill. kr. i 1983, 40,2 mill. kr. i 1984, 41,2 mill. kr. i 1985, 28,2 mill. kr. i 1986, 27,2 mill. kr. i 1987 og herefter 17,2 mill. kr. årligt.

Udgifterne modsvares af merindtægter af gebyr for syn som følge af en stigning i antallet af syn. I forbindelse med en omlægning af bilinspektionens arbejde er det samtidig muligt at foretage en omlægning af gebyrerne, der bl.a. indebærer en nedsettelse af gebyret for den første fremstilling for bilinspektionen kombineret med indførelse af et særskilt gebyr for omstillingskontrol af køretøjet.

Lovforslaget medfører således ikke samlede merudgifter for det offentlige.

Driftsudgifter.

De nævnte driftsudgifter i forbindelse med lovforslagets gennemførelse omfatter udgifter til etablering af ordningen med teknisk kontrol, herunder udgifter til omprogrammering af det centrale motorkøretøjsregister, udgifter til drift af det centrale motorkøretøjsregister samt udgifter til en udvidelse af personale i bilinspektionen m.v.

1. Omprogrammering og drift af datasystem m.v. i forbindelse med etablering af teknisk kontrol.

Indførelse af teknisk kontrol kan ikke ske inden for de nuværende rammer for Centralregisteret for Motorkøretøjer. Det centrale motorkøretøjsregister er opbygget i 1960'erne og er ikke længere tidssvarende. Etablering af teknisk kontrol vil derfor kræve opbygning af en ny enhed i det centrale motorkøretøjsregister til udvælgelse og tilsigelse af køretøjer til teknisk kontrol, jfr. ovenfor under pkt. 11. Udsendelsen af tilsigelser vil bl.a. ske på grundlag af ejernes CPR-numre.

På grundlag af oplysninger fra I/S Datacentralen af 1959 og rigspolitechefen skønner justitsministeriet, at udgifterne til etablering af ordningen med teknisk kontrol vil udgøre ca. 7,3 mill. kr., hvoraf 6,6 mill. kr. vedrører omprogrammering af det eksisterende datasystem, 0,5 mill. kr. vedrører merudgifter for Centralregistret for Motorkøretøjer i indkøringsperioden og 0,2 mill. kr. vedrører nødvendig efteruddannelse af bilinspektionens personale. Udgifterne på 7,3 mill. kr. fordeles med 3,2 mill. kr. i 1982 og 4,1 mill. kr. i 1983.

På grundlag af oplysninger fra I/S Datacentralen af 1959 og rigspolitechefen skønner justitsministeriet, at de løbende udgifter til drift af datasyste-

met m.v. og tilsigelse af køretøjer til teknisk kontrol vil udgøre 5,2 mill. kr. årligt, hvoraf udgiften til porto udgør ca. 2 mill. kr.

I forbindelse med lovforslagets ikrafttræden finder justitsministeriet det nødvendigt, at der til opnåelse af den ønskede færdselssikkerhedsmæssige effekt samt til en almindelig orientering om lovændringens konsekvenser gennemføres en almindelig oplysningsvirksomhed gennem Rådet for større Færdselssikkerhed. Udgifterne hertil skønnes at udgøre ca. 2,5 mill. kr., der fordeles med 1 mill. kr. i 1982, 1 mill. kr. i 1983 og 0,5 mill. kr. i 1984.

2. Udvidelse af personale i statens bilinspektion m.v.

Justitsministeriet har beregnet, at synsmængden i 1983 vil udgøre ca. 640.000 produktionsenheder efter de gældende regler og ca. 690.000 produktionsenheder efter indførelse af teknisk kontrol. Som ovenfor nævnt svarer en produktionsenhed til registreringskontrol af en almindelig personbil, og teknisk kontrol af en personbil er forudsat gennemført på 3/4 produktionsenhed. Justitsministeriet skønner, at synsmængden i 1987, når ordningen med teknisk kontrol forventes fuldt udbygget, vil udgøre ca. 790.000 produktionsenheder mod skønsmæssigt ca. 660.000 produktionsenheder efter de gældende regler.

Synsarbejdet i forbindelse med den foreslåede ordning med teknisk kontrol vil i det væsentlige kunne afvikles af det eksisterende antal bilassistenter m.v. i statens bilinspektion, hvor der for tiden er godkendt 226 stillinger som bilassistent, heraf 12 stillinger som overbilassistent.

Den forøgede synsmængde gør det dog nødvendigt i løbet af opbygningsperioden at udvide antallet af bilassistenter med 30, heraf nogle overbilassistenter.

Uddannelsen til bilassistent varer 3 år fra ansættelsen som bilassistentaspirant, der forudsætter uddannelse som mekaniker eller lignende. Ansættelsen af de 30 nye bilassistenter foreslås at ske med 10 bilassistenter i hvert af årene 1983-1985.

Udgifterne hertil udgør 1,5 mill. kr. i 1983, 3,0 mill. kr. i 1984, og derefter 4,5 mill. kr. årligt.

Af de allerede godkendte stillinger som bilassistent er 36 stillinger alene godkendt til udgangen af marts 1983. Stillingerne blev oprettet i forbindelse med den ovenfor nævnte tilpasning til EF-direktiv nr. 77/143 af 29. december 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol af motordrevne køretøjer samt påhængskøretøjer dertil. Spørgsmålet om endelig normering af de pågældende stillinger har afventet

en stillingtagen til spørgsmålet om indførelse af periodisk syn.

Indførelse af teknisk kontrol gør det nødvendigt, at de pågældende stillinger nu endeligt normeres. Udgifterne hertil udgør i 1983 3,8 mill. kr. og derefter 5,4 mill. kr. årligt.

Gennemførelsen af teknisk kontrol forudsætter endvidere oprettelse i 1983 af 12 stillinger som kontorfunktionær, 3 stillinger som civilarbejder, 2 stillinger som jurist og 1 stilling som ingeniør til statens bilinspektion, rigspolitichefembedet (Centralregisteret for Motorkøretøjer) og justitsministeriet.

Udgiften hertil udgør 2,1 mill. kr. årligt.

Anlægsudgifter m.v.

Den foreslåede ordning med teknisk kontrol vil i det væsentlige kunne afvikles inden for statens bilinspektions allerede bevilgede synskapacitet.

Den foregede synsmængde gør det dog nødvendigt at udvide synskapaciteten med 12 synsbaner til i alt 150 synsbaner. I det anførte antal synsbaner er inkluderet 10 synsbaner, som er bevilget men endnu ikke opført, i forbindelse med gennemførelsen af EF-direktiv 77/143.

Udgifterne til 12 nye synsbaner udgør i alt 36 mill. kr.

Arbejdstilsynet har overfor justitsministeriet tilkendegivet, at såfremt de arbejdsmiljømæssige forhold ved en række af de eksisterende synsbaner ikke snarest bliver bragt i overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen, vil de omhandlede synsbaner blive lukket eller der pålægges anvendelsen af banerne sådanne restriktioner, at synskapaciteten reduceres væsentligt. Dette vil i givet fald indebære, at hverken de eksisterende regler om syn eller de foreslåede regler om teknisk kontrol vil kunne gennemføres.

Udgifterne til lovliggørelse i overensstemmelse med miljølovgivningen udgør i alt 55 mill. kr.

Udgifterne til nye synsbaner og ombygningsarbejder fordeles som anført med 22 mill. kr. i 1983, 24 mill. kr. i 1984, 24 mill. kr. i 1985, 11 mill. kr. i 1986 og 10 mill. kr. i 1987.

Indtægter.

Efter de gældende regler berigtiges gebyr for syn ved betaling med stempelmærker. De nuværende gebyrtakster trådte i kraft den 1. juli 1981 og udgør 250,- kr. for syn af store køretøjer (dvs. lastbiler, påhængs- og sættevogne med tilladt totalvægt på over 3,5 ton, motorredskaber, m.v.), 180,- kr. for små køretøjer (dvs. almindelige personbiler,

påhængsvogne med en tilladt totalvægt på mindre end 3.500 kg, traktorer m.v.) og 100,- kr. for motorcykler. For kontrolsyn og omstillersyn svares ikke særskilt gebyr.

De samlede indtægter af synsgebyrer skønnes i 1983 med de nuværende gebyrtakster at ville udgøre ca. 80 mill. kr., såfremt der ikke indføres teknisk kontrol.

Som ovenfor nævnt indebærer gennemførelsen af teknisk kontrol en betydelig udvidelse af synsmængden. Samtidig er det justitsministeriets hensigt at ændre den hidtidige gebyrpolitik navnlig således, at gebyret for et førstegangssyn af et køretøj til teknisk kontrol søges væsentligt reduceret i forbindelse med indførelse af et særskilt gebyr for omstillerkontrol bl.a. med det formål at tilskynde ejerne af køretøjer til at lade køretøjet istandsætte således, at det vil kunne godkendes allerede ved 1. gangsfremstillingen, jfr. herved pkt. 10.

Det er justitsministeriets hensigt, at gebyrtaksterne, der som hidtil vil blive løbende reguleret i takt med prisudviklingen, fastsættes således ved ordningens indførelse, at lovforslaget ikke vil indebære merudgifter for det offentlige.

16. Forslagets administrative konsekvenser.

Vedtægelsen af lovforslaget forudsætter, at de nærmere regler om teknisk kontrol fastsættes administrativt gennem en ændring af bekendtgørelse nr. 161 af 26. april 1977 med senere ændringer om registrering af motorkøretøjer m.v. samt de administrative forskrifter for gennemførelse af syn.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den foreslåede ophævelse af justitsministeriets hjemmel til at fastsætte bestemmelser om periodisk syn af visse nærmere angivne køretøjskategorier er en følge af forslaget nr. 2.

Til nr. 2

Den foreslåede nye bestemmelse (§ 78a, stk. 1) indeholder en bemyndigelse til justitsministeren til at fastsætte regler om indkaldelse af samtlige registrerede eller godkendte køretøjer til teknisk kontrol efter generelle kriterier. De nærmere regler om, hvilke køretøjer der skal registreres eller godkendes, fremgår af færdselslovens §§ 72 og 75 samt §§ 1 og 2 i bekendtgørelse nr. 161 af 26. april 1977 med senere ændringer om registrering af motorkøretøjer m.v. Det bemærkes, at der ikke herved forudsættes ændring i den gældende administrative

F.t.l. vedr. færdselsloven

praksis om, at tilladelse til registreringsfritagelse efter færdselslovens § 72, stk. 2, betinges af, at køretøjet fremstilles til teknisk kontrol.

Der henvises i øvrigt til forslaget almindelige bemærkninger om de nærmere regler, der vil blive fastsat om teknisk kontrol.

I § 78a, stk. 2, bemyndiges justitsministeren til at fastsætte nærmere regler om betaling af gebyr for teknisk kontrol. De eksisterende regler om berigtigelse af gebyr ved stempelmærker forudsættes erstattet af regler om betaling gennem postgiro, ligesom der vil ske en regulering af de gældende takster.

Reglen om nummerpladeinddragelse i § 78a,

stk. 3, svarer til de gældende bestemmelser vedrørende periodisk syn. Der vil således først blive taget skridt til inddragelse af nummerpladen, når der er udsendt en rykkerskrivelse om tilsigelsen til teknisk kontrol.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 1982.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger vil teknisk kontrol først kunne iværksættes fra den 1. januar 1983. Ved den foreslåede ikrafttrædelsesdato ønskes mulighed for at kunne udsende tilsigelser allerede fra november 1982.