

vekontrol, vil kunden opleve en forsinkelse på maksimalt en time.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget indebærer, at der åbnes for konkurrence på synsmarkedet. Da der er tale om liberalisering af et tidligere monopol, forventes lovforslaget at åbne et helt nyt marked med deraf følgende forventede positive konsekvenser for erhvervslivet.

Udførelsen af omsyn, der åbnes for fri konkurrence fra 1. september 2004, vil betyde nye indtjeningsmuligheder for de værksteder, der vælger at lade sig godkende. For borgerne indebærer forslaget en tidsbesparelse og måske også en økonomisk besparelse, idet et køretøj efter reparation hos et godkendt autoværksted ikke længere skal transporteres til omsyn i en synshal. Den samlede samfundsmæssige besparelse heraf er ikke beregnet.

Liberaliseringen på udførelsen af syn vil give muligheder for mere fleksible synsmuligheder for transporterhvervet og borgere, idet liberaliseringen forventes at medføre en øget mængde synssteder.

Priserne på udførelse af syn og omsyn er i loven bestemt som maksimumspriser indtil 1. januar 2007. Synsvirksomheder og autoværkstederne kan derfor vælge at udføre syn og omsyn til en lavere pris til fordel for transporterhvervet og private kunder.

Syn og omsyn vil blive momspligtige, når ydelserne udbydes i fri konkurrence fra hhv. 1. september 2004 og 1. januar 2005. For i videst muligt omfang at sikre, at transporterhvervet og private kunder fremover betaler en pris for syn, der svarer til de nuværende priser, er synspriserne på lastbiler over 3.500 kg mv. tillagt moms, mens momsen er inkluderet i synspriserne på busser, personbiler og motorcykler mv.

I praksis betyder dette, at virksomheder, der har lette køretøjer, som f.eks. personbiler indregistreret til virksomheden samt de busser, der vil kunne afløfte momsen, vil kunne få en mindre besparelse, idet denne gruppe vil kunne afløfte den del af det nuværende synsbeløb, der er moms.

For private borgere betyder momspligten ingen ændring i synsprisen for busser, personbiler og motorcykler, mens den faktiske synspris for lastbiler over

3.500 kg vil stige med et beløb svarende til momsdelen.

For de virksomheder, der vælger at få tilladelse til syn eller omsyn, vil det medføre et administrativt merarbejde at dokumentere de krav, som Færdselsstyrelsen vil kræve for at udstede en tilladelse samt de indberetningskrav, der vil være pr. udført syn eller omsyn. Endvidere vil der være udgifter forbundet med kvalitetsstyringssystemer for synsvirksomhederne og udgifter til reparationskontrolordning for omsynsvirksomhederne. De administrative udgifter opvejes af øgede indtjeningsmuligheder.

Samlet set er det Trafikministeriets vurdering, at der kan forventes en god og effektiv konkurrence på markedet.

9. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

10. Forholdet til EU-retten

Det følger af EF-traktatens artikel 295, at de ejendomsretlige ordninger i medlemsstaterne ikke berøres af EF-traktaten. Dette indebærer, at EF-traktaten ikke begrænser medlemsstaternes mulighed for at lade erhvervsvirksomhed foregå i offentlig regi eller lade dem overgå til privat regi, idet disse virksomheder fortsat er omfattet af traktatens grundlæggende bestemmelser.

Lovforslaget har derfor ikke nye EU-retlige aspekter. Lovforslaget indeholder bestemmelser vedrørende dele af Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, Rådets direktiv 2000/30/EF og Rådets direktiv 94/55/EF om kontrol af køretøjer til transport af farligt gods. Direktiverne er allerede implementeret i den nuværende lovgivning.

11. Hørte organisationer m.v.

Lovforslaget er sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer m.v. Høringssvar ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til, vil blive fremsendt til Trafikudvalget, når høringsfristen er udløbet.