

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Staten vil fremtidigt få moms- og skatteindtægter. Fra og med 2005 skønnes de positive konsekvenser at udgøre knap 100 mio. kr. årligt. Hertil kommer indtægterne fra salg af SBI. Statens udlæg til initialudgifter til tilsyn afskrives i årene 2005-08 med 2 mio. kr. årligt.	Statens fremtidige nettoprovenu på synsopgaverne falder væk. Staten må påregne udgifter til køb af serviceydelser, der i dag produceres af SBI. De årlige nettoudgifter skønnes til omkring 130 mio. kr. årligt fra og med 2005. Staten vil i 2005 have et udlæg på 10 mio. kr. til initialudgifter til tilsyn.
Administrative konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Da der er tale om åbning af et nyt marked, vil det have positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Positive konsekvenser i form af tidsbesparelser og større valgmuligheder ved syn af erhvervskøretøj.	Hvis en virksomhed vælger at få en tilladelse til syn eller omsyn, vil tilladelsen, herunder ansøgningsfasen, indberetningskrav m.v. medføre en forøget administrativ byrde for virksomheden.
Administrative konsekvenser for borgerne	Positive konsekvenser i form af tidsbesparelser og større valgmuligheder.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører 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.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede § 1 bestemmer, at biler, motorcykler og knallerter skal være typegodkendt eller godkendt ved syn, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Dette medfører, at ikke-godkendte køretøjer kan anvendes på arealer, hvor færdselsloven ikke er gældende, jf. definitionen i færdselslovens § 1 (lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001). Det samme gælder for påhængs- og sættevogne til bil og motorcykel samt til campingvogne.

I stk. 2 foreslås det, at Færdselsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler om godkendelses- og synspligt inden ibrugtagning for traktorer, motorredskaber og påhængsredskaber til disse, samt til andre påhængsredskaber og blokvogne. Der er i dag en række undtagelser for godkendelses- og synspligt for visse

typer af køretøjer indenfor disse kategorier. Syns- og godkendelsespligt for disse køretøjstyper foreslås derfor reguleret i bekendtgørelsesform.

Ved syn forstås en teknisk kontrol af et køretøj med henblik på at sikre, at køretøjet er i en færdselssikkerhedsmæssig og miljømæssig forsvarlig stand og opfylder væsentlige gældende regler om indretning og udstyr, herunder reglerne om støj og udstødning, samt en kontrol af køretøjet, der tjener som grundlag for registrering og afgiftsberegning.

Ved omsyn forstås en teknisk kontrol af et køretøj med henblik på at sikre, at fejl ved køretøjet konstateret ved et syn nu er udbedret.

Kravet om typegodkendelse er en kodificering af den gældende fortolkning af færdselslovens § 73, stk. 1, nr. 1, og er som sådan udmøntet i registreringsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1350 af 18. de-