

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS20000-00302
Dato: 14-09-2020

Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden

Færdselsstyrelsen har den 15. juli 2020 sendt et udkast til bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden i offentlig høring hos de myndigheder og organisationer, der er anført i bilag 1 i dette høringsnotat. Færdselsstyrelsen har på den baggrund modtaget høringssvar som nedenfor anført.

Færdselsstyrelsen har modtaget høringssvar med bemærkninger fra Dansk Bilbrancheråd, De Danske Bilimportører, DI Transport, DTL-Danske Vognmænd, Erhvervsstyrelsen, ITD, Motorhistorisk Samråd, Rigsadvokaten og Rigspolitiet.

Færdselsstyrelsen har modtaget høringssvar uden bemærkninger fra FDM, Forsvarsministeriet Materiel- og Indkøbsstyrelsen, Motorstyrelsen og Sikkerhedsstyrelsen.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til bekendtgørelsesudkastet: Automobilbranchens Handels- og Industriforening (AUTIG), AutoBranchen Danmark, Beredskabsstyrelsen, Bilbranchen, BilsynsBranchen.dk, Brintbranchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T), Danmarks Motor Union (DMU), Dansk Bilforhandler Union (DBFU), Dansk Erhverv, Dansk Kranforening, Dansk Maskinehandlerforening, Dansk Metal, Dansk PersonTransport, Dansk Kranforening, Dansk Maskinehandlerforening, Dansk Metal, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Maskinstationer og Entreprenører (DM&E), Danske Sidevogns Klub (DSK), Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond (DANAK), Kran-Blok Erfa, DTU Transport, Dækbranchen Danmark, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Danske Vognfabrikker, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Justitsministeriet, Maskinleverandørerne, NOAH-Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere I Danmark (SKAD), SEGES, Specialforeningen for Logistik og

Distribution (SLD), Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Vejdirektoratet.

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte bekendtgørelsesudkast. Udover de kommentarer, som er sammenfattet i dette høringsnotat, indeholder høringssvarene en række mere tekniske og redaktionelle kommentarer til bekendtgørelsesudkastet. Disse kommentarer vil blive indarbejdet i bekendtgørelsen i relevant omfang og vil ikke blive kommenteret i høringsnotatet. Bekendtgørelsen vil herunder indeholde en række mindre ændringer af lovteknisk karakter.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører nærværende bekendtgørelsesudkast, indgår ikke i høringsnotatet.

De fremsendte høringssvar fra ikke-ministerielle parter kan findes på høringsportalen.

Generelle bemærkninger

Dansk Bilbrancheråd anerkender de eksisterende forpligtelser til at etablere et tilstrækkeligt beredskab, herunder lovmæssigt til brug for vejsiden af erhvervskøretøjer. Dansk Bilbrancheråd opfordrer til, at der kun gennemføres præcist de vejsidesyn, der er påkrævet ift. EU-retslige forpligtelser.

Dansk Bilbranche påpeger derudover generelt nødvendigheden af, at Færdselsstyrelsens inspektører holder sig for øje, at der alene skal standses erhvervskøretøjer. Standsningerne kræver herefter en behørig respekt for, at vejsidesynet gennemføres med mindst mulig ulempe for køretøjsejere, brugere og førere, så disse ikke kører for langt til et kontrolsted samt chaufførens køre- og hviletidsramme.

De Danske Bilimportører bemærker, at udkastet til bekendtgørelse om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden i hovedsagen udmønter bestemmelserne i synsloven, der giver Færdselsstyrelsen hjemmel til at anvise og ledsage erhvervskøretøjer til et kontrolsted med henblik på gennemførelse af syn ved vejsiden.

For så vidt angår de enkelte bestemmelser i bekendtgørelsen om vejsidesyn af erhvervskøretøjer har De Danske Bilimportører ingen bemærkninger, idet de fuldt ud bakker op om den kontrolindsats, der følge af vejsidesynsdirektivet, som bekendtgørelsen gennemfører.

DTL-Danske Vognmænd ser positivt på udkastet til bekendtgørelsen.

Motorhistorisk Samråd ser ikke nogen bekymringer i den foreslåede bekendtgørelse.

Rigspolitiet bemærker, at det etablerede samarbejde mellem Færdselsstyrelsen og politiet ift. politiets tungvognscentre fortsætter som

hidtil efter bekendtgørelsen om udførelse af syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden ikrafttræden.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 3

ITD tilkendegiver, at med det kontrolniveau, der er lagt op til i direktivet, bør der sættes nogle retningslinjer for, hvor meget en køretøjsindehaver må tåle i forbindelse med udførelse af vejsidesyn, navnlig tidsforbruget for udførelse af vejsidesynet, men også afstanden til kontrolsted, såfremt køretøjet skal underlægges et detaljeret syn. Hvis chaufføren skal køre uforholdsmæssigt meget ekstra for at komme hen til kontrolstedet, risikerer vognmanden, at chaufføren ikke har køretid nok til at nå sin destination eller en egnet parkeringsplads, hvor det lovpligtige hvil kan afholdes.

Derudover nævner ITD, at køretøjer der transporterer leverende dyr, hvor mindre afvigelse kan betyde væsentlig ulempe for de transporterede dyr og resultere i høje bøder for vognmand og chauffør.

ITD anbefaler, at styrelsen udarbejder og offentliggør et sæt retningslinjer for, hvordan et vejsidesyn bør forløbe, særligt under hensyn til køre- og hviletidsreglerne samt dyretransporter og køretøjer med terminsgods.

Rigspolitiet skal i tilknytning til uddannelseskravet i § 3, stk. 3, anbefale, at der i lighed med reglerne om trafikofficials og specialtransportassistenter nærmere fastsættes krav til den uddannelse, som Færdselsstyrelsens inspektører skal gennemføre for at kunne foretage regulering af færdslen.

Kommentar:

Ifølge vejsidesynsdirektivet¹ 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 registeret i medlemsstaterne. Færdselsstyrelsen bemærker, at målsætningen på mindst 5 pct. af antallet af indledende syn beregnet på baggrund af det samlede antal indregistrerede erhvervskøretøjer i Danmark fortsætter uændret som hidtil. Det svarede i 2019 til ca. 5.200 erhvervskøretøjer på årlig basis i Danmark.

Færdselsstyrelsen er enig i, at vejsidesynet skal gennemføres hurtigst muligt og med mindst mulig gene for virksomheden og chaufføren. I den forbindelse vil transportens karakter også blive taget i betragtning.

Styrelsen finder, at der i bekendtgørelsen er taget højde herfor.

¹ 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.

Det indledende syn gennemføres således direkte på kontrolstedet ved vejsiden efter proceduren i bekendtgørelsens § 8. I de tilfælde, hvor inspektøren beslutter, at køretøjet skal underkastes et detaljeret syn, følger det videre af bekendtgørelsens § 13, at undersøgelsen skal ske hurtigst muligt i en synvirksomhed eller en anden udpeget synsfacilitet ved vejsiden, der er nærmest beliggende.

Færdselsstyrelsen vil opretholde en løbende dialog med transportbranchen omkring afviklingen af styrelsens vejsidesyn, herunder om der opleves udfordringer i forhold til særlige transporttyper.

For så vidt angår uddannelse af Færdselsstyrelsens inspektører er styrelsen enig i, at indholdet af uddannelsen bør svare til den, der kræves i forhold til trafikofficials og særtransportassistenter, men finder ikke at der er behov for, at kravene fremgår af bekendtgørelsen.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 6

DI Transport mener, at virksomhedernes samlede antal erhvervskøretøjer bør tages med i betragtning i forbindelse med udvælgelse af køretøjer til syn ved vejsiden. Eksempelvis skal en lille virksomhed med fejl på to ud af fem erhvervskøretøjer ikke stilles bedre end en stor virksomhed med fejl på fem ud af hundred erhvervskøretøjer.

Kommentar:

Høringssvar synes at vedrøre § 6 udvælgelse af køretøjer til syn ved vejsiden og ikke § 9 om modtagelse af kvittering efter et indledende syn, som DI Transport henviser til.

Færdselsstyrelsen anerkender DI Transports bemærkning til bekendtgørelsens § 6.

Færdselsstyrelsen vurderer, at udvælgelsen af køretøjer til syn ved vejsiden baseret på virksomheders risikoprofil er et nyttigt værktøj med henblik på nøjere og hyppigere kontrol af køretøjer, der drives af virksomheder med en høj risikoprofil, dvs. virksomheder der ikke overholder trafiksikkerheds- og miljømæssige standarder.

Samtidig skal det understreges, at køretøjer også kan udvælges vilkårligt til vejsidesyn eller ved mistanke om, at køretøjet udgør en risiko for trafiksikkerheden eller miljøet.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 7

Dansk Bilbrancheråd er af den opfattelse, at indførelse af et krav om, at seneste synsrapport skal forefindes i køretøjet, er overflødig for så vidt angår et dansk registreret køretøj. Dette set i lyset af den direkte adgang til at forefinde synsrapporter i Køretøjsregisteret. Danske Bilbrancheråd mener, at kravet alene giver mening ift. udenlandske køretøjer

DI Transport mener, at det er uhensigtsmæssigt at stille krav om at seneste synsrapport skal medbringes i køretøjet, idet myndigheder selv har mulighed for at finde rapporten for dansk registrerede køretøjer. DI Transport bemærker, at § 7, stk. 2 giver mulighed for at anvende elektronisk kopi af rapporten i forbindelse med kontrol, når oplysninger herom er tilgængelige for kontrolmyndighederne.

Kommentar:

Kravet i bekendtgørelsens § 7, stk. 1 og 2, om original, kopi eller elektronisk udskrift af seneste synsrapporten ombord på køretøjet, er fastsat i overensstemmelse med vejsidesynsdirektivet. Kravet findes i dag i synsbekendtgørelsens § 34 a. Formålet med formuleringen af den nye bestemmelse i § 7, stk. 1 og stk. 2, er at skabe klarhed over kravene til opbevaring af de omhandlede rapporter.

Ifølge vejsidesynsdirektivet kan medlemsstaterne tillade, at deres myndigheder accepterer at elektronisk bevis for de omhandlede syn også kan anvendes, når oplysninger herom er tilgængelige. Medlemsstaterne er altså ikke forpligtede til at acceptere elektronisk bevis, men dette accepteres ved kørsel i Danmark.

Færdselsstyrelsen bemærker, at den foreslåede behandling af udenlandske køretøjer efter styrelsens vurdering vil medføre en ulovlig forskelsbehandling på grund af køretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 12, stk. 3

ITD anfører de samme betragtning som under § 3, stk. 2.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen henviser til styrelsens bemærkninger til § 3.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 13

ITD anfører, at et detaljeret syn skal foretages på stedet, såfremt den kompetente myndighed ikke råder over det udstyr, der er nødvendigt for kontrollen, skal køretøjet indkaldes til et syn.

Kommentar:

Ifølge vejsidesynsdirektivet omfatter syn ved vejsiden indledende og om nødvendigt detaljeret syn. Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal foretages af en mobil synsenhed eller en udpeget synsfacilitet ved vejsiden eller i en synsvirksomhed.

Vejsidesynsdirektivet fastsætter endvidere fælles mindstekrav og harmoniserede regler om gennemførelse af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer på Unionens område.

Færdselsstyrelsen vurderer, at det vil være i strid med vejsidesynsdirektivet, såfremt man nationalt fjerner muligheden for at udføre detal-

jeret syn og erstatter dette med en indkaldelse til syn. Dette sammenholdt med vejsidesynsdirektivets præambelbetragtning nr. 3, hvorefter syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer bør være et supplement til periodisk syn.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 14

ITD mener, at styrelsen udover at kontrollere de i bilag IV oplistede punkter, også skal angive årsagen til kontrollen, oplysninger om kontrolstedet, varighed af synet, fotodokumentation af mangler, detaljerede udskrifter fra bremsestand samt begrundelse for valg af omfanget af kontrol.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen påser de kontrolpunkter, der er fremgår af bilag IV. Rapporten for et detaljeret syn ved vejsiden afspejler den undersøgelse, som Færdselsstyrelsens inspektører foretager. Mangler der konstateres ved det detaljerede syn af erhvervskøretøjer ved vejsiden dokumenteres af Færdselsstyrelsens inspektører i vejsidesynsrapporten samt om nødvendigt ved fotos eller video.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 15

Dansk Bilbrancheråd bemærker at konstatering af væsentlige eller farlige mangler ved fastgørelse af lasten indebærer, at køretøjet skal underkastes et nyt syn inden for en nærmere fastsat frist.

Af hensyn til manglens karakter af et "nu-og-her" problem er indkaldelse til syn på ny ikke den rette løsning, idet det ofte sker længe efter, at den konkrete last er blev losset. Det er Dansk Bilbrancheråd opfattelse, at indkaldelse til nyt syn grundet mangler ved fastgørelse af lasten er udtryk for overimplementering.

DI Transport anser at fastgørelsen af lasten i overensstemmelsen med bilag III medfør en stramning i forhold til gældende bestemmelser i færdselsloven. DI Transport mener ikke at bilag III bør føre til at krav om de nævnte standarder skal følges. Det afgørende må være om godset er behørigt fastgjort i overensstemmelse med færdselsloven. DI Transport mangler begrundelse for om denne stramning er nødvendig og proportional.

DTL- Danske Vognmænd mener, at såfremt der konstateres mangler ved fastgørelse af lasten, bør konsekvensen være, at lastsikring bringes i orden, inden transporten fortsætter. Et detaljeret syn af køretøjer er ikke løsningen, medmindre det kan ske på stedet.

ITD mener, at der i forbindelse med kontrol af lastsikring bør sikres tilstrækkelig fotodokumentation og udlevering af udførlig beregning af lastsikringen, såfremt kontrolmyndigheden vurderer, at lastsikringen er utilstrækkelig.

Kommentar:

I vejsidesynsdirektivet lægges der op til anvendelse af standarder, hvormed der kan gennemføres en ensartet kontrol med fastgørelse af last i hele Europa.

Dette er baggrunden for, at kontrollen med lastsikringen også efter bekendtgørelsen skal ske med udgangspunkt i disse standarder.

Efter Færdselsstyrelsens opfattelse bringes der herved større klarhed og gennemsigtighed ift. hvilke krav og fastgørelsesmetoder, der gælder i forbindelse med fastgørelse af lasten end hvad der kan udledes af ordlyden af færdselslovens § 82, stk. 3. Det vil således gøre det nemmere for virksomhederne og chaufførerne at anvende reglerne med henblik på at foretage korrekt fastgørelse af lasten.

Færdselsstyrelsen er i øvrigt enig i, at indkaldelse til syn ikke vil være nødvendig ved konstatering af farlige eller væsentlige mangler ved fastgørelse af lasten, da der skal ske udbedring af manglerne inden køretøjet igen må benyttes på offentlige vej, jf. bekendtgørelsens § 15, stk. 4, jf. § 17. Bekendtgørelsens § 15, stk. 4, er derfor ændret således, at henvisningen til bekendtgørelsens § 18 udgår.

Bemærkninger til bekendtgørelsens §§ 17 og 22

Rigsadvokaten anfører, at formuleringen af § 17, stk. 2 og stk. 4 giver anledning til tvivl om, hvilke overtrædelser der kan straffelægges efter § 22.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har tilrettet formuleringen §§ 17 og 22 (nu § 23), så det fremgår klart af bestemmelserne, hvilke overtræder der kan straffelægges.

Bemærkninger til bekendtgørelsens § 21

Dansk Bilbrancheråd finder det kritisk og krænkende for retssikkerheden, at klagemuligheden direkte er frataget borgeren. Dansk Bilbrancheråd ønsker en intern klagemulighed, så erhvervsdrivende ikke skal vente år på en domstolsbehandling.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan efter det forvaltningsretlige princip om remonstration genvurdere en truffet afgørelse. Dette betyder at virksomheden og/eller chaufføren kan rette henvendelse til Færdselsstyrelsen, hvorefter der ved en genvurdering tages stilling til såvel faktiske, retlige og skønsmæssige elementer i afgørelsen.