

Det var i fastsættelsen af betalingen for omstillings-syn forudsat, at et omstillingssyn kunne gennemføres på ca. halvdelen af den tid, som et førstegangssyn tager. Prisen for et omstillingssyn blev derfor sat til det halve af prisen for et førstegangssyn.

Beregningen holder imidlertid kun stik for det arbejde, der finder sted i synshallen. Et omstillingssyn er tidsmæssigt lige så belastende for Statens Bilinspektion som et førstegangssyn i henseende til den administration, som er nødvendig til blandt andet reservation, kundeekspedition og betaling.

Der blev i 1995 gennemført omstillingssyn af ca. 115.000 små biler, dvs. varebiler og almindelige personbiler og af ca. 25.000 store biler. Efter indførelse af betaling for omstillingssyn pr. 1. januar 1996 var tallet for små biler ca. 105.000 og for store ca. 20.000. I 1997 var tallene henholdsvis ca. 115.000 og 20.000. Der er i finansloven for 1998 budgetteret med henholdsvis ca. 200.000 og 20.000.

Da omstillingssyn medfører en væsentlig belastning af den kapacitet, som Statens Bilinspektion har til rådighed, foreslås det på den baggrund at forhøje prisen for omstillingssyn.

Det anslås, at den foreslåede forhøjelse af prisen for omstillingssyn vil indebære et merprovenu til staten i 1999 på ca. 14 mio. kr.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 svarer indholdsmæssigt til den gældende § 124 g, stk. 3, og der tilsigtes således ingen ændring i den gældende retstilstand.

I bestemmelsen i stk. 5 foreslås det at indføre en forhøjet betaling for frivillig fremstilling til syn. Baggrunden for forslaget er, at de frivillige syn vanskeliggør Bilinspektionens planlægning og dermed Bilinspektionens udnyttelse af ressourcer, idet der skal reserveres kapacitet til en efterspørgsel efter frivillige syn, som Bilinspektionen ikke har mulighed for at forudse. Samtidig er der kun beskedne samfundsøkonomiske og trafikikkerhedsmæssige fordele ved, at der ud over periodiske syn også gennemføres frivillige syn.

Specielt for personbiler har der, efter at periodisk syn blev indført den 1. januar 1998, kunnet konstateres en stor efterspørgsel efter frivillige syn, der typisk ønskes i forbindelse med ejerskifte. Der synes at være en stor interesse for købere i at købe en nysynet bil og få dokumentation for, at bilen først skal synes ca. 2 år efter købet.

I årene 1998 og 1999 vil en betydelig del af de syn af almindelige personbiler, der foretages, fordi et køretøj skal registreres til ny ejer/bruger, reelt ikke være frivillige. Det skyldes, at en over 4 år gammel person-

bil, som før 1. januar 1998 ikke var omfattet af pligt til periodisk syn, efter de gældende regler skal synes, når den skal registreres til anden ejer/bruger. Der er således i virkeligheden tale om et fremskudt periodisk syn.

Da det således gennemførte syn efter de gældende regler erstatter det periodiske syn, som køretøjet ville være blevet tilsagt til i løbet af 1998 eller 1999, er denne gruppe køretøjer ikke omfattet af den foreslåede betalingsforhøjelse.

Det anslås, at antallet af varebiler og almindelige personbiler, der anmeldes til frivillige syn bortset fra ovennævnte kategori af personbiler, udgør ca. 110.000 i 1999 og 140.000 pr. år i årene 2000, 2001 og 2002. Herudover vil der være tale om et beskedent antal store køretøjer og motorcykler.

Med ovennævnte beregning vil provenuet udgøre 25 mio. kr. i 1999 og 35 mio. kr. pr. år i årene 2000-2002.

Det bemærkes, at de anførte beløb i stk. 1-5 er det samme prisniveau, som gjaldt pr. 1. januar 1998.

Herudover foreslås det i stk. 6, at der indføres betaling for en særlig godkendelse hos Statens Bilinspektion af busser, der ønskes anvendt til kørsel, hvortil der i andre lande kræves særlig tilladelse.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at visse busser kan få tilladelse til at køre 100 km/t på motorveje og motortrafikveje i Tyskland i stedet for den almindelige hastighedsgrænse på 80 km/t.

Tilladelsen er betinget af, at busserne opfylder visse tekniske krav, hvilket skal dokumenteres ved hjælp af en såkaldt »Tempo-100-godkendelse«.

Danske busser kan også få den nævnte tilladelse, men godkendelse af busserne har hidtil skullet ske i Tyskland.

Efter aftale med de tyske myndigheder kan godkendelsen af danske busser ske hos Statens Bilinspektion. Selve tilladelsen skal fortsat indhentes hos de tyske myndigheder, men det vil fremover kunne ske via Statens Bilinspektion.

De tekniske krav, som en bus skal opfylde for at få en Tempo-100-godkendelse, er supplerende krav i forhold til, hvad en dansk bus normalt skal opfylde, og kontrollen af disse krav indgår derfor ikke i et almindeligt syn ved Statens Bilinspektion.

Statens Bilinspektion har opgjort den omkostningsbestemte pris for Tempo-100-godkendelse til 520 kr. for den første godkendelse og 200 kr. for den fornyelse, der efter de tyske regler skal ske årligt.

Den nævnte aftale med de tyske myndigheder er gennemført ved Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 776 af 21. oktober 1998 om Tempo-100-godken-