

MINISTEREN

Statsrevisoratet  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 28 . august 2009  
Dok.id 841265  
J. nr. 413-8  
Deres ref. 09-000410-5

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

## Vedr. svar på Statsrevisorernes beretning nr. 11/2008 om bilsyn efter liberaliseringen i 2005

Statsrevisorerne har ved brev af 30. april 2009 bedt mig redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, jeg finder, at Rigsrevisionens beretning 11/2008 om liberaliseringen af bilsyn efter 2005 måtte give anledning til.

Nedenfor følger min redegørelse, der endvidere er sendt i et eksemplar til rigsrevisor Henrik Otbo.

Rigsrevisionens undersøgelse har haft til formål at undersøge bilsynsmarkedet efter liberaliseringen i 2005 og særligt Færdselsstyrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne. Herudover er departementets tilsyn med Færdselsstyrelsen tilsyn blevet undersøgt.

Generelt finder Rigsrevisionen, at forventningerne til liberaliseringen af markedet kun er indfriet i begrænset omfang. Rigsrevisionen kritiserer på forskellige punkter Færdselsstyrelsens tilsyn med virksomhederne og departementets overordnede tilsyn med Færdselsstyrelsen.

### *1. Effekten af liberaliseringen*

Jeg vil gerne indledningsvist nævne, at jeg grundlæggende finder, at liberaliseringen af bilsynsmarkedet har været en succes.

Det er en vurdering, som også understøttes af at forbrugerne i Forbrugerredøgørelsen for 2008 har placeret bilsynsbranchen som den sjette bedste branche foran f.eks. realkreditinstitutter, pensionsselskaber, flytransport, tandlæger m.v. Til sammenligning er autoreparation placeret som nr. 43. Forbrugernes vurdering af bilsynsbranchen er forbedret de seneste år. Fra en placering som nr. 16 i 2006 over en placering som nr. 10 i 2007 til placeringen som den sjette bedste branche i 2008.

Der er sket klare og mærkbare forbedringer på bilsynsområdet i forhold til tiden før liberaliseringen. Antallet af synssteder er knap tredoblet og der er ingen ventetid for bilisterne. Det kan sammenlignes med situationen før liberaliseringen, hvor der som hovedregel var en ventetid på 5-15 dage og i Storkøbenhavn helt op til 90 dage.



Med hensyn til prisniveauet er det nu i alle området af landet muligt at vælge et synssted, som er billigere end før liberaliseringen. Det er også muligt at vælge synssteder, som er dyrere. Det afspejler, at selv om det grundlæggende produkt – et bilsyn – er det samme, kan forbrugerne af andre årsager vælge at anvende et synssted, som er dyrere end det billigst tilgængelige. Det kan f.eks. dreje sig om særligt gunstige åbningstider, placering eller tillægsprodukter.

Bilsynsmarkedet er liberaliseret. Det indebærer bl.a. efter min opfattelse, at der ikke er en særskilt offentlig forpligtelse til prisinformation på området, hvis der i øvrigt er tilstrækkelig gennemsigtighed i priserne. Der er jo heller ikke nogen særskilt offentlig informationsforpligtelse om f. eks. mælkepriser, selvom det for de fleste husholdninger er en større udgift end bilsyn. Bilsynspriserne kan findes på de enkelte synsvirksomheders hjemmesider på internettet. Dertil kommer, at der på nuværende tidspunkt eksisterer en privat drevet hjemmeside [www.bilsynspriser.dk](http://www.bilsynspriser.dk). Denne hjemmeside findes meget enkelt af forbrugerne, idet den er den første søgeforekomst på Google såfremt søgeordet ”bilsynspriser” indtastes.

I tabellen nedenfor er sammenfattet på en række områder situationen på bilsynsmarkedet før og efter liberaliseringen.

Område	Før	Efter
Pris for syn af lette køretøjer	441,- kr.	340,- til 550,- kr.
Pris for omsyn af lette køretøjer	276,- kr.	200,- til 325,- kr.
Ventetid for syn	5- 15 dage, Storkøbenhavn op til 90 dage	0 dage overalt
Synssteder, lette køretøjer	125	330
Omsynssteder, lette køretøjer	241	475

\* Alle oplysninger om situationen før liberaliseringen er baseret på 2004 tal, hvor priserne er opregnet til 2009 niveau. For situationen efter liberaliseringen er alle tal og priser baseret på juni 2009 tal.

Jeg er derfor samlet set af den overbevisning, at liberaliseringen af bilsynsmarkedet har været en succes. Men man glemmer hurtigt, hvordan forholdene var i ”de gode gamle dage” med Statens Bilinspektion.

Rigsrevisionen lægger i sin beretning vægt på, at forventningerne til fortsat høj kvalitet af bilsynet efter Rigsrevisionens opfattelse ikke kan dokumenteres af Transportministeriet. I den forbindelse vil jeg nedenfor knytte en række bemærkninger til dels det mere principielle forhold mellem færdselssikkerhed og bilsyn, dels hvilke aktiviteter Transportministeriet fremadrettet vil iværksætte på området.



## 2. Bilsyn og færdselssikkerhed

Side 3/1

I statsrevisorernes bemærkninger fremhæves det, at det har stor betydning for færdselssikkerheden, at bilsyn gennemføres rettidigt, og at de er ensartede, objektive og af høj kvalitet.

Jeg vil gerne understrege, at jeg og mit ministerium lægger meget stor vægt på færdselssikkerheden. Transportministeriet arbejder derfor løbende med at undersøge og gennemføre tiltag, som er omkostningseffektive og dermed giver den største effekt på sikkerheden i forhold til omkostningerne.

Derfor er jeg også helt enig i, at vi skal have et system, hvor bilsyn gennemføres efter ensartede, objektive kriterier og med høj kvalitet. Der er imidlertid også behov for at være realistisk omkring bilsynets betydning for den samlede færdselssikkerhed.

Den internationale organisation af synsvirksomheder "CITA" udsendte i januar 2007 en rapport om syn i fremtiden. Rapporten er udarbejdet på bestilling af EU-Kommissionen.

Det fremgår af rapporten, at mellem 2,5 og 9,1 % af uheldene antages at have sammenhæng med tekniske fejl, og at 60 % af disse fejl antages at kunne opda- ges ved periodisk syn. Med andre ord kan ca. 3,5 % af færdselsuheldene påvirkes af syn ifølge denne kilde.

En norsk undersøgelse fra 2006<sup>1</sup>, udarbejdet på bestilling af Vegdirektoratet, konkluderer, at tekniske fejl i køretøjer er forbundet med en lille, omend stati- stisk signifikant, stigning i antallet af ulykker. Det kan også dokumenteres, at periodiske syn fører til, at flere fejl bliver repareret. Imidlertid konstateres det også, at for så vidt angår nysynede køretøjer ses der ikke, som det kunne for- ventes, et fald – men derimod en lille stigning – i uheldsføremkomsten.

Disse tilsyneladende ulogiske resultater kan muligvis forklares med, at føreren tilpasser sig den fejlbehæftede bils tilstand, og kører mere forsigtigt.

Undersøgelser som disse giver mig lejlighed til at understrege, at det generelt ikke er tekniske fejl ved køretøjer, som er årsag til færdselsulykker. Det, som dræber i trafikken, er hovedsageligt bilisternes adfærd herunder fart, spiritus- kørsel, manglende selebrug, mv. Effekten af periodisk syn er i sammenligning hermed begrænset og usikker.

Af bemærkningerne til lovforslaget fra 1994, hvor periodisk syn blev indført fremgik det da også, at effekten på færdselssikkerheden ville være begrænset, idet det om færdselssikkerhed anførtes at:

---

<sup>1</sup> Peter Christensen, Rune Elvik "Effects on accidents of periodic motor vehicle in- spection in Norway", Transportøkonomisk Institut (TØI), Norge, 2006



*”Flere udenlandske undersøgelser tyder på, at ved periodisk syn vil den dårligste del af personbilparken forsvinde, og bilernes vedligeholdelsestilstand vil blive forbedret.*

*Det kan ikke på det foreliggende grundlag afvises, at periodisk syn fører til en forbedring af færdselssikkerheden, og at den vil altovervejende virke for personbiler, som er mere end 10 år gamle”.*

### 3. Opfølgning på Rigsrevisionens beretning.

Transportministeriet har – blandt andet på baggrund af Rigsrevisionens beretning - iværksat en række initiativer, der skal medvirke til at effektivisere tilsynet og skabe større klarhed omkring kvaliteten af de gennemførte syn.

For det første vil Færdselsstyrelsen fremover øge andelen af målrettede tilsyn væsentligt. Således er antallet af målrettede tilsyn i styrelsens resultatkontrakt for 2009 øget markant i forhold til 2008. Der vil således i højere grad blive gået efter ”de brådne kar”, altså de virksomheder, hvor der er en begrundet mistanke om, at forholdene ikke er i orden.

Man skal dog her være opmærksom på, at denne fremgangsmåde alt andet lige vil medføre, at der bliver fundet flere fejl i forbindelse med tilsynsbesøgene, men at dette ikke kan tages som udtryk for, at kvaliteten generelt er faldende hos bilsynsvirksomhederne.

Jeg tillader mig at påpege, at der i perioden for Rigsrevisionens opgørelse netop er sket en stigning i antallet af registrerede, målrettede tilsyn, der som ventet leder til, at der findes flere fejl.

For det andet kan jeg nævne, at Færdselsstyrelsen har igangsat et kvalitetsprojekt, som skal medvirke til en forbedring af dokumentationen for de gennemførte tilsyn og i højere grad formalisere risikovurderingen end det er tilfældet i dag.

Rigsrevisionens rapport konkluderer, at der er sket en stigning i antallet af tilsyn med syn, som ikke er i orden. Rigsrevisionens opgørelser i denne forbindelse efterlader det indtryk, at kvaliteten af bilsyn ikke er tilstrækkelig. Ved et tilsyn er der imidlertid tale om mange forskellige forhold, der kan lede til en konklusion om, at et syn ikke er i orden – fra administrative forglemmelser til forhold på bilen, der kan have betydning for sikkerheden. De hidtidige registreringer af tilsynsresultaterne gør det imidlertid ikke muligt at skelne mellem de forskellige årsager.

Det er derfor et område hvor Færdselsstyrelsen fortsat skal udvikle kvaliteten i sit tilsyn. Det er væsentligt, at Færdselsstyrelsen forbedrer og præciserer opgørelsesmetoderne for derved på en retvisende måde at kunne dokumentere kvaliteten af bilsyn.



Som Transportministeriet også har givet udtryk for i sine høringssvar til Rigsrevisionen, er det ministeriets opfattelse, at kvaliteten generelt set er uændret i forhold til før liberaliseringen. Denne opfattelse er blandt andet baseret på vurderinger fra inspektører, der har erfaring med bilsyn både før og efter liberaliseringen, men det kan som nævnt desværre ikke dokumenteres med tal. Målet er, at udviklingen fremover skal kunne dokumenteres

Fremadrettet vil man således kunne opgøre såvel resultatet af de målrettede syn som resultatet af tilfældigt udvalgte syn. Sidstnævnte vil være en indikator for den generelle kvalitet af bilsyn på markedet.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at den forbedrede dokumentation af tilsynsprocessen i den første del af 2009 har bekræftet, at det er væsentligt at isolere de målrettede tilsyn ved opgørelser for at kunne vurdere bilsynsbranchens generelle præstationer.

Endeligt, for det tredje, har Færdselsstyrelsen nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra synsbranchen, der skal se på en mulig differentiering af tilsynsresultaterne A, B og C. Undersøgelserforløbet har vist et behov for en større klarhed af, hvad der ligger i de enkelte kategorier. Særligt for så vidt angår C-resultater er der et behov for at udvide denne kategori således, at den dårligste karakter reserveres til de alvorlige fejl relateret til færdselssikkerhed. Som systemet er i dag, indeholder C-resultater også fejl, der ikke har direkte indflydelse på færdselssikkerheden, f. eks. fejl af administrativ karakter.

Færdselsstyrelsen vil tillige – sammen med branchen – have fokus på kvaliteten af bilsyn generelt.

Med de ovenfor nævnte aktiviteter vil der ske en styrkelse af tilsynet med et – efter min opfattelse – generelt set velfungerende synsmarked.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed