



Beretning til Statsrevisorerne om bilsyn efter liberaliseringen i 2005

April
2009

revision
revision

revision

Indholdsfortegnelse

I.	Introduktion og resultater	1
II.	Indledning	5
	A. Baggrund for undersøgelsen	5
	B. Formål, afgrænsning og metode.....	7
III.	Udviklingen på bilsynsmarkedet	8
	A. Kvaliteten af bilsyn	8
	B. Prisen på bilsyn.....	12
	C. Tilgængelighed til bilsyn.....	14
IV.	Oplysninger om usynede biler og færdselssikkerhed	15
	A. Registeroplysninger om biler, der ikke godkendes rettidigt ved syn	15
	B. Sammenhænge mellem færdselsulykker og kvaliteten af bilsyn	17
V.	Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn	18
	A. Tilrettelæggelse og udførelse af tilsynsbesøg	18
	B. Kriterier for godkendelse, risikovurdering og tilsynsbesøg	21
	C. Risikovurdering	22
VI.	Departementets opfølgning på Færdselsstyrelsens effektivitet	27
	A. Transportministeriets departements opfølgning.....	27
	Bilag 1. Kopi af tilsynsrapport	32

Rigsrevisionen afgiver denne beretning til Statsrevisorerne i henhold til § 17, stk. 2, i rigsrevisorloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 3 af 7. januar 1997 som ændret ved lov nr. 590 af 13. juni 2006.

Beretningen vedrører finanslovens § 28. Transportministeriet.

I undersøgelsesperioden har der været følgende ministre:

Flemming Hansen: november 2001 - september 2007

Jacob Axel Nielsen: september 2007 - november 2007

Carina Christensen: november 2007 - september 2008

Lars Barfoed: september 2008 -

I. Introduktion og resultater

1. Folketinget vedtog i 2004 at liberalisere bilsyn. Før liberaliseringen var det udelukkende Statens Bilinspektion, der udførte bilsyn. Liberaliseringen skete i forlængelse af en generel debat om, at myndighedsopgaven i årene op til liberaliseringen genererede et årligt overskud på omkring 130 mio. kr. Liberaliseringen af omsyn trådte i kraft den 1. september 2004 og liberaliseringen af syn den 1. januar 2005. Statens Bilinspektion blev solgt i marts 2005 for 480 mio. kr. Derved kunne private virksomheder efter godkendelse syne og omsyne biler, mens Færdselsstyrelsen fik til opgave at føre tilsyn med disse syns- og omsynsvirksomheder. Styrelsens tilsyn bliver finansieret af gebyrer på syn og omsyn.

2. Denne beretning handler om bilsyn efter liberaliseringen.

3. Forventningerne til det liberaliserede bilsynsmarked var, som det fremgik af bemærkningerne til lovforslaget, både, at bilsyn fortsat blev udført med høj kvalitet, at ingen kom til at betale mere for at få synet sin bil, og at synsmulighederne blev mere fleksible, herunder at der kom flere syns- og omsynssteder.

4. Kvaliteten af et bilsyn er høj, hvis synsvirksomheden har vurderet bilens tilstand korrekt. Det er helt afgørende ved enhver myndighedsopgave, uanset om opgaven udføres af offentlige institutioner eller private virksomheder, at afgørelsen er korrekt. Dette skyldes både et hensyn til færdselssikkerheden og til borgernes retssikkerhed.

5. Færdselsstyrelsen skal medvirke til at sikre, at kvaliteten af bilsyn er høj, bl.a. ved at vurdere, om synsvirksomhederne træffer korrekte afgørelser. Styrelsen aflægger tilsynsbesøg hos synsvirksomhederne og kan således kontrolsyne biler efter syn, hvor en netop synet bil bliver synet igen af Færdselsstyrelsen. Ved et sådant kontrolsyn efter syn vurderer styrelsen kvaliteten af et konkret bilsyn.

6. Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer er det retlige grundlag for periodiske syn. Direktivet kræver bl.a., at medlemslandene sikrer, at synene er objektive og af høj kvalitet. Da det er Transportministeriets opgave at implementere EU-reglerne i Danmark, er det dermed ministeriets opgave at tilrettelægge organiseringen af bilsyn.

Der er ingen EU-krav til, om det er en offentlig institution eller en privat virksomhed, der skal syne bilerne.

7. Rigsrevisionen oplyste ultimo 2004 Transportministeriets departement om, at der var behov for, at departementet konkret overvejede, hvordan Færdselsstyrelsen skulle tilrettelægge sit tilsyn med et liberaliseret bilsynsmarked.

8. Rigsrevisionens undersøgelse er iværksat af egen drift i januar 2008. Undersøgelsen handler om periodiske syn af personbiler (lette køretøjer under 3.500 kg). Mere end 60 % af danske køretøjer er personbiler.

Bilsyn er forskellige former for syn af biler (periodisk syn, registreringssyn mv.).

Under synet vurderer en synsmedarbejder bilens tilstand i forhold til fastsatte tekniske krav.

En bil, der ikke lever op til de fastsatte krav ved et periodisk syn, kan ikke godkendes. Den skal derfor repareres og til et omsyn, hvor en synsmedarbejder kontrollerer reparationen.

Synsvirksomheder må udføre syn og omsyn.

Omsynsvirksomheder må kun udføre omsyn.

9. Formålet med undersøgelsen er at undersøge bilsyn efter liberaliseringen med særlig vægt på, om Færdselsstyrelsen tilrettelægger og udfører sit tilsyn med bilsyn tilfredsstillende, så styrelsen medvirker til at sikre en høj kvalitet af bilsyn.

Formålet er undersøgt ved at besvare følgende 4 spørgsmål:

- Har det liberaliserede bilsynsmarked indfriet forventningerne?
- I hvilket omfang synes alle biler rettidigt?
- Har Færdselsstyrelsen tilrettelagt tilsynet med bilsyn tilfredsstillende?
- Har departementet sikret, at Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn er effektivt?

UNDERSØGELSENS RESULTATER

Rigsrevisionen vurderer samlet, at forventningerne til liberaliseringen kun delvist er indfriet, og at Færdselsstyrelsens tilsyn bør forbedres. Transportministeriets departement har ikke aktivt fulgt op på liberaliseringen af bilsyn, selv om området har en markant betydning for færdsels- og retssikkerheden.

Denne samlede vurdering er baseret på følgende:

Forventningerne til liberaliseringen af myndighedsopgaven med bilsyn var både høj kvalitet, uændret eller faldende pris og øget tilgængelighed. Forventningerne til tilgængelighed er blevet indfriet, mens forventningen til pris kun er indfriet i begrænset omfang. Transportministeriet kan ikke dokumentere, at forventningen til høj kvalitet er indfriet.

Kvalitet

- Udviklingen i resultatet af Færdselsstyrelsens kontrolsyn efter syn har været negativ. Andelen af bilsyn, der ikke var i orden, steg fra 41 % i 2007 til 47 % i 2008. Heraf vedrørte 1/4 i 2007 og 1/3 i 2008 fejl af væsentlig karakter. Færdselsstyrelsen registrerede først kontrolsyn efter syn fra medio 2007, og datagrundlaget er derfor begrænset. Ministeriet anvender andre parametre, men har ikke dokumenteret, hvordan de indgår i en samlet kvalitetsvurdering. Rigsrevisionen anbefaler, at ministeriet arbejder systematisk med at dokumentere kvaliteten af bilsyn, herunder fastlægger et niveau for, hvornår kvaliteten af bilsyn er tilfredsstillende.

Synspris

- Borgere kan få synet deres biler billigere end før liberaliseringen, men det generelle billede er, at mere end halvdelen betaler en højere pris. Omsynsprisen er dog faldet. Den prisbevidste kunde kan ikke hurtigt få et sikkert og samlet overblik over priser på bilsyn. Færdselsstyrelsen bør overveje tiltag, der kan skabe større prisgennemsigtighed.

Tilgængelighed

- Tilgængeligheden er blevet bedre, fordi synshallernes åbningstider er mere fleksible, og antallet af synssteder er øget markant.

Der findes ikke sammenlignelige oplysninger om, i hvilket omfang biler udebliver fra syn. Transportministeriet bør overveje, om det harmonerer med, at bilsyn skal medvirke til at sikre færdselssikkerheden.

- Der findes ikke sammenlignelige oplysninger om udviklingen i antallet af biler, som ejeren ikke fremstiller rettidigt til periodisk syn. Der findes ikke brugbare oplysninger for, hvor længe bilerne typisk overskrider synsdatoen.
- Færdselsstyrelsen vurderer sammen med Rigspolitiet en mulig forsøgsordning, der tilvejebringer oplysninger om, hvorvidt nysynede biler indblandet i større færdselsuheld har tekniske fejl.

Færdselsstyrelsen har ikke tilrettelagt sit tilsyn med bilsyn tilfredsstillende.

- Færdselsstyrelsen har øget antallet af tilsynsbesøg markant siden 2005, så hvert synssted typisk får 4-8 tilsynsbesøg årligt. For 1. kvartal 2008 viste opgørelsen, at kun under 8 % af tilsynsbesøgene var målrettet risikobetonede virksomheder.
- Rigsrevisionen anbefaler, at Færdselsstyrelsen i højere grad målretter tilsynsbesøgene, da styrelsen netop her finder synsvirksomheder, som ikke opfylder kvalitetskravene for bilsyn. Færre ikke-målrettede tilsynsbesøg vil kunne frigive resurser til flere målrettede tilsyn. Ministeriet er enig heri.
- Rigsrevisionen anbefaler, at styrelsen i højere grad kontrolsyrer biler efter syn både ved målrettede og ikke-målrettede tilsynsbesøg. Det skyldes, at styrelsen derved konkret kan vurdere kvaliteten af bilsyn. Ministeriet er enig i, at kontrolsyn efter syn er den bedste metode til kontrol af synenes kvalitet.
- Færdselsstyrelsen har ikke fyldestgørende kriterier, der dokumenterer, hvordan styrelsen godkender, risikovurderer og fører tilsyn med synsvirksomheder, men vil nu mere præcist beskrive og eksemplificere processer og metoder.
- Færdselsstyrelsen risikovurderer ikke synsvirksomhederne ensartet. Derfor er det uvist, om styrelsen i sidste ende udvælger de mest risikobetonede virksomheder til et målrettet tilsyn.
- Færdselsstyrelsen får i 2009 elektronisk adgang til synsrapporter på samme niveau, som Statens Bilinspektion havde. Rigsrevisionen anbefaler, at styrelsen aktivt bruger disse data for i væsentlig grad at forbedre risikovurderingen af synsvirksomhederne.

Departementet har ikke sikret, at Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn er effektivt.

- Rigsrevisionen oplyste ultimo 2004 departementet om, at der var behov for, at departementet konkret overvejede, hvordan Færdselsstyrelsen skulle tilrettelægge sit tilsyn med et liberaliseret bilsynsmarked.
- Departementet planlagde herefter ved overgangen til liberaliseringen i 2005 at evaluere Færdselsstyrelsens tilsyn i 2006. Evalueringen er ikke gennemført, og hverken departementet eller styrelsen har derved sikret, at sammenhængen mellem styrelsens resurser, aktiviteter og resultater er effektivt tilrettelagt.

- Færdselsstyrelsens resultatkontrakter afspejler kun i begrænset omfang tilsynsopgaven med bilsyn. Departementet har hverken i forbindelse med resultatkontrakterne eller i styrelsens statusnotater om Færdselsstyrelsens tilsyn haft uddybende spørgsmål til styrelsens metode (i al væsentlighed den såkaldte omsyns-procent) til at vurdere udviklingen i kvaliteten af bilsyn.

II. Indledning

A. Baggrund for undersøgelsen

10. Folketinget vedtog i 2004 at liberalisere bilsyn. Før liberaliseringen var det udelukkende Statens Bilinspektion, der udførte bilsyn. Liberaliseringen skete i forlængelse af en generel debat om, at myndighedsopgaven i årene op til liberaliseringen genererede et årligt overskud på omkring 130 mio. kr. Liberaliseringen af omsyn trådte i kraft den 1. september 2004 og liberaliseringen af syn den 1. januar 2005. Statens Bilinspektion blev solgt i marts 2005 for 480 mio. kr. Derved kunne private virksomheder efter godkendelse syne og omsyne biler, mens Færdselsstyrelsen fik til opgave at føre tilsyn med disse syns- og omsynsvirksomheder. Styrelsens tilsyn bliver finansieret af gebyrer på syn og omsyn.

11. Denne beretning handler om bilsyn efter liberaliseringen.

12. Forventningerne til det liberaliserede bilsynsmarked fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, Forslag til lov om godkendelse og syn af køretøjer, L 201 af 24. marts 2004 (herafter lovforslaget), vedtaget som lov om godkendelse af syn og køretøjer, nr. 473 af 9. juni 2004. Forventningerne var både, at bilsyn fortsat blev udført med høj kvalitet, at synsvirksomhederne ville konkurrere på pris, så ingen kom til at betale mere for at få synet sin bil, og at synsmulighederne blev mere fleksible, herunder at der kom flere syns- og omsynssteder.

13. Kvaliteten af et bilsyn er høj, hvis synsvirksomheden har vurderet bilens tilstand korrekt og dermed hverken overser fejl eller stiller for høje krav til bilen. Det er helt afgørende ved enhver myndighedsopgave, uanset om opgaven løses af offentlige institutioner eller private virksomheder, at afgørelsen er korrekt. Dette skyldes både et hensyn til færdselssikkerheden og til borgernes retssikkerhed.

14. Færdselsstyrelsen skal medvirke til at sikre, at kvaliteten af bilsyn er høj, bl.a. ved at vurdere, om synsvirksomhederne træffer korrekte afgørelser. Styrelsen aflægger tilsynsbesøg hos synsvirksomhederne og kan således kontrolsyne biler efter syn, hvor en netop synet bil bliver synet igen af Færdselsstyrelsen. Ved et kontrolsyn efter syn vurderer styrelsen kvaliteten af et konkret bilsyn.

15. Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer er det retlige grundlag for periodiske syn. Direktivet kræver bl.a., at medlemslandene sikrer, at synene er objektive og af høj kvalitet. Da det er Transportministeriets opgave at implementere EU-reglerne i Danmark, er det dermed ministeriets opgave at tilrettelægge en organisering af bilsyn.

Der er ingen EU-krav til, om det er en offentlig institution eller en privat virksomhed, der skal syne bilerne.

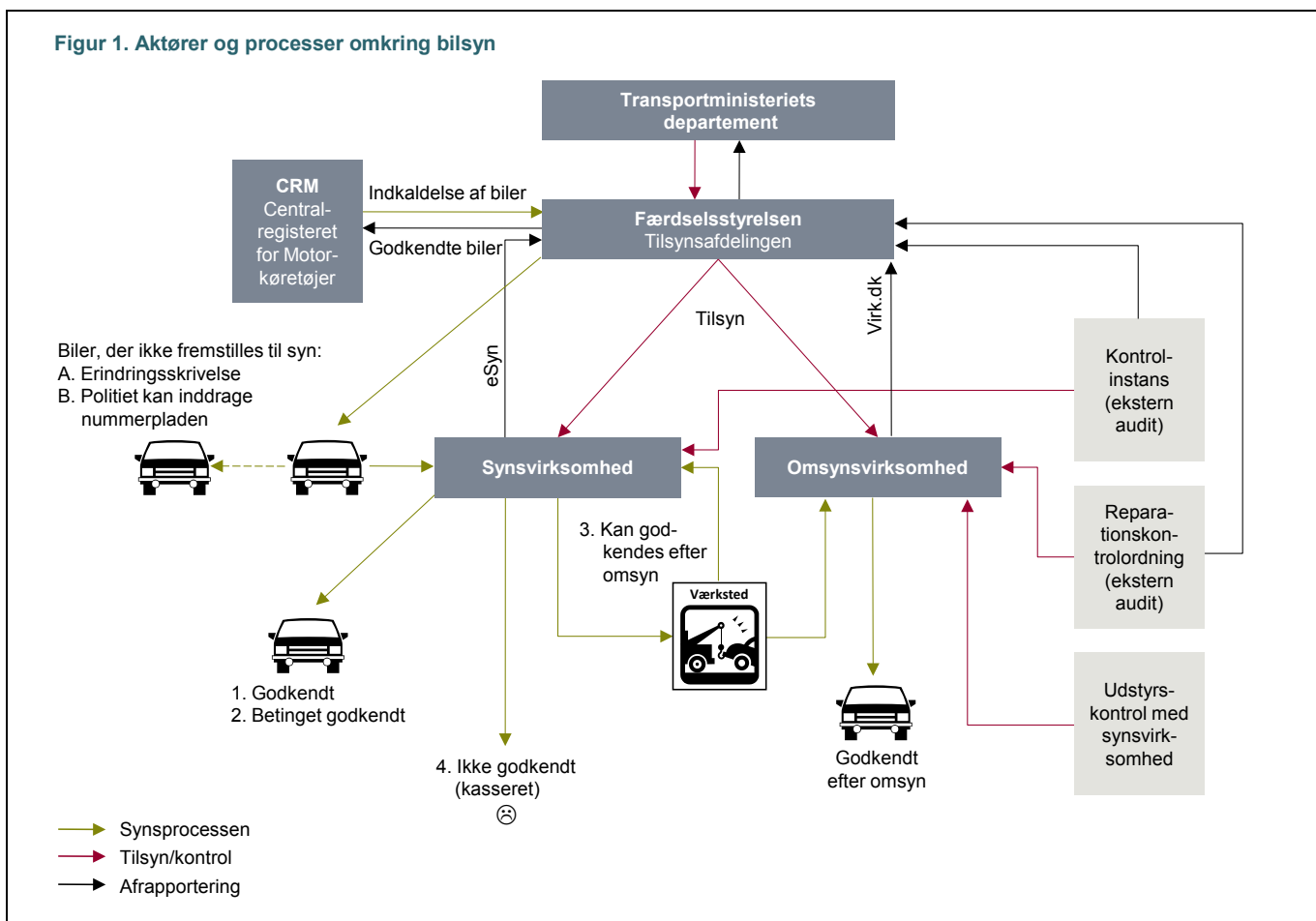
16. Rigsrevisionen oplyste ultimo 2004 Transportministeriets departement om, at der var behov for, at departementet konkret overvejede, hvordan Færdselsstyrelsen skulle tilrettelægge sit tilsyn med et liberaliseret bilsynsmarked.

17. Rigsrevisionens undersøgelse er iværksat af egen drift i januar 2008.

Sådan virker det danske bilsynssystem

18. Ved et bilsyn kontrollerer en synsmedarbejder, at bilen lever op til tekniske krav for færdselssikkerhed og miljø. Jo højere kvalitet af bilsyn, jo bedre færdselssikkerhed, miljø og retssikkerhed. Periodiske syn af personbiler blev indført den 1. januar 1998 og indebærer, at personbiler skal til syn 1. gang efter 4 år og derefter med 2 års mellemrum. Erhvervsbiler skal synes hvert år.

19. Figur 1 viser aktører og processer omkring bilsyn.



20. De grønne pile viser synsprocessen for et periodisk syn. På baggrund af oplysninger fra Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM), der ligger i SKAT, indkalder Færdselsstyrelsen biler til syn. Bilens ejer fremstiller den til syn hos en synsvirksomhed inden en tidsfrist. Hvis dette ikke sker, sender Færdselsstyrelsen en erindringskrivelse, og hvis bilen fortsat ikke godkendes ved syn, anmoder CRM politiet om at inddrage bilens nummerplader.

Synsvirksomhederne registrerer bilens fejl og mangler i en synsrapport, som bilejeren får. Resultatet "godkendt" betyder, at der ikke er fundet fejl ved køretøjet. Resultatet "betinget godkendt" betyder, at der er fundet fejl ved køretøjet, som ejeren af køretøjet typisk selv kan udbedre, og køretøjet skal derfor ikke til omsyn. Hvis resultatet er "kan godkendes efter omsyn", skal køretøjet til omsyn, efter at fejlene er udbedret. Omsyn kan foregå i en synsvirksomhed eller i en omsynsvirksomhed. I 2008 skulle ca. 20 % af bilerne til omsyn.

21. De røde pile viser, at Transportministeriets departement fører tilsyn med Færdselsstyrelsen, og Færdselsstyrelsen fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne.

Færdselsstyrelsen tillader en syns- eller omsynsvirksomhed at etablere sig og fører tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder. Efter et tilsyn udleverer Færdselsstyrelsen en tilsynsrapport til syns- og omsynsvirksomheden. I yderste konsekvens kan Færdselsstyrelsen inddrage virksomhedens tilladelse til at drive syn eller omsyn.

En eksternt kontrolinstans kontrollerer synsvirksomhedens kvalitetsstyring én gang årligt ved eksterne audits, mens en reparationskontrolordning kontrollerer omsynsvirksomhederne 2 gange årligt.

22. De sorte pile viser, at resultatet af bilsynet indrapporteres elektronisk til Færdselsstyrelsen via eSyn, og resultatet af omsynet indrapporteres via Virk.dk. Færdselsstyrelsen underretter CRM om godkendte biler. De sorte pile viser videre, at Færdselsstyrelsen modtager resultaterne af de eksterne audits.

23. I 2007 indkaldte Færdselsstyrelsen 1.031.250 biler til syn, men der blev kun foretaget 939.769 syn. Færdselsstyrelsen sendte 130.230 erindringskrivelser ud, og CRM sendte 33.587 anmodninger om nummerpladeinddragelse til Rigspolitiet.

B. Formål, afgrænsning og metode

24. Formålet med undersøgelsen er at undersøge bilsyn efter liberaliseringen med særlig vægt på, om Færdselsstyrelsen tilrettelægger og udfører sit tilsyn med bilsyn tilfredsstillende, så styrelsen medvirker til at sikre en høj kvalitet af bilsyn.

Formålet er undersøgt ved at besvare følgende 4 spørgsmål:

- Har det liberaliserede bilsynsmarked indfriet forventningerne?
- I hvilket omfang synes alle biler rettidigt?
- Har Færdselsstyrelsen tilrettelagt tilsynet med bilsyn tilfredsstillende?
- Har departementet sikret, at Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn er effektivt?

25. Undersøgelsen er tidsmæssigt primært afgrænset til perioden 2005-2008. Undersøgelsen omfatter periodiske syn af personbiler (lette køretøjer under 3.500 kg). Mere end 60 % af danske køretøjer er personbiler. Undersøgelsen omfatter ikke en gennemgang af fastsættelsen af gebyret, der finansierer Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn.

26. Andre lande har ligesom Danmark liberaliseret bilsynsmarkedet. Modellerne er dog så forskellige fra den danske, at det ikke har været aktuelt at inddrage de udenlandske erfaringer i denne beretning.

27. Rigsrevisionen har i forbindelse med undersøgelsen holdt møder med relevante personer i Transportministeriets departement og Færdselsstyrelsen. Rigsrevisionen har også deltaget i tilsynsbesøg med Færdselsstyrelsen samt brevvekslet med og gennemgået dokumenter fra Transportministeriets departement og Færdselsstyrelsen. Det drejer sig bl.a. om resultatkontrakter, interne arbejdsdokumenter og Færdselsstyrelsens tilsynsstatistik. Rigsrevisionen har på baggrund af tilsynsstatistikken foretaget forskellige beregninger, fx af antal tilsynsbesøg pr. virksomhed og resultatet af disse.

Rigsrevisionen har videre indhentet oplysninger fra CRM hos SKAT og fra Rigspolitiet.

28. Beretningen har i udkast været forelagt Transportministeriet, Justitsministeriet og Skatteministeriet, hvis bemærkninger i videst muligt omfang er indarbejdet i beretningen.

III. Udviklingen på bilsynsmarkedet

UNDERSØGELSENS RESULTATER

Forventningerne til liberaliseringen af myndighedsopgaven med bilsyn var både høj kvalitet, uændret eller faldende pris og øget tilgængelighed. Forventningerne til tilgængelighed er blevet indfriet, mens forventningen til pris kun er indfriet i begrænset omfang. Transportministeriet kan ikke dokumentere, at forventningen til høj kvalitet er indfriet.

29. Rigsrevisionen har undersøgt, om forventningerne til liberaliseringen af bilsyn er indfriet. For at vurdere dette har Rigsrevisionen undersøgt:

- om kvaliteten af bilsyn er høj
- at ingen betaler en højere pris for at få synet sin bil efter liberaliseringen
- om tilgængeligheden til bilsyn er øget efter liberaliseringen.

A. Kvaliteten af bilsyn

30. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget om godkendelse og syn af køretøjer, at det retlige grundlag for gennemførelse af periodiske syn er Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996. Det kræver bl.a., at medlemslandene sikrer, at synene er objektive og af høj kvalitet. Liberaliseringen ændrede ikke på dette grundlag. Det er derfor en central forventning i lovforslaget, at det liberaliserede bilsynsmarked sikrer en høj kvalitet af bilsyn.

31. Færdselsstyrelsen bruger bl.a. landsgennemsnittet for omsynsprocent og fejlrate som indikatorer på, hvordan kvaliteten af bilsyn udvikler sig. Omsynsprocenten er den procentdel af alle gennemførte periodiske syn, som resulterer i afgørelsen omsyn. Fejlraten defineres som antal fejl, synsvirksomhederne finder på biler, fordelt på 3 aldersgrupper. Inden for hver aldersgruppe af biler findes der 5 grupper af fejl.

Fejlraten

32. Færdselsstyrelsen har oplyst, at fejlraten i perioden 2005-2007 har ligget inden for et spænd på 2,8-3,1 fejl, mens fejlraten før 2005 ikke er oplyst. Fejlraten kan derfor ikke bruges til at vurdere udviklingen i kvaliteten før og efter liberaliseringen.

Omsynsprocenten

33. Transportministeriet har oplyst, at omsynsprocenten altid har været anvendt som indikator for kvalitet, og at den er lige valid før og efter liberaliseringen.

Omsynsprocenterne for samtlige syn for perioden 2001-2008 er anført i tabel 1.

Omsynsprocenten beregnes som forholdet mellem de syn, der gav synsresultatet "kan godkendes ved omsyn" eller "ikke godkendt", og alle syn.

Færdselsstyrelsen beregner fejlraten som funktion af samtlige indberettede fejl ved periodiske syn. Fejlraten kan anvendes som en sammenlignelig størrelse mellem synsvirksomhederne, men ikke som et udtryk for de reelt fundne fejl.

Tabel 1. Omsynsprocenter for samtlige syn i perioden 2001-2008

	Statens Bilinspektion				Liberaliseret bilsyn			
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Omsynsprocent	19,4	18,0	18,4	19,8	22,4	21,7	20,6	20,6

Kilde: Færdselsstyrelsen.

34. Det fremgår af tabellen, at omsynsprocenten var 19,4 % i 2001 og 19,8 % i 2004, og at den svingede mellem 18,0 % og 19,8 % i perioden 2001-2004. Omsynsprocenten var i gennemsnit 18,9 % i perioden 2001-2004.

Niveaustigningen fra 19,8 % i 2004 til 22,4 % i 2005 skyldes ifølge Færdselsstyrelsen skærpede regler for rust og tæring i efteråret 2004.

Det fremgår videre af tabellen, at omsynsprocenten viser en jævnt faldende tendens efter liberaliseringen fra 22,4 % i 2005 til 20,6 % i 2007 og 2008. Omsynsprocenten var i gennemsnit 21,3 % i perioden 2005-2008 efter liberaliseringen.

35. Transportministeriet har oplyst, at kvaliteten af bilsyn er uforandret efter liberaliseringen, bl.a. fordi omsynsprocenten er på samme niveau.

Ministeriet har videre oplyst, at det er nødvendigt at observere en tendens over tid for at kunne udtale, om kvaliteten af bilsyn falder eller stiger. Ministeriet anser ikke en nedgang i størrelsesordenen på under ca. 1 procentpoint på et år som væsentlig, idet dette også kan tilskrives tilfældigheder og andre forhold. En markant ændring i den gennemsnitlige landsdækkende omsynsprocent vil være en indikator for, at kvaliteten af bilsyn kan være faldende, hvorfor det i det tilfælde vil være relevant at se på årsagerne til et udsving.

36. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at det er problematisk at bruge opgørelsen af omsynsprocenten som udtryk for kvaliteten af bilsyn. En omsynsprocent er ikke en entydig størrelse, da omsynsprocenten både afhænger af de synede bilers tilstand og af kvaliteten af det gennemførte bilsyn.

Et fald i omsynsprocenten kan være forårsaget af, at bilernes tilstand bliver bedre, og at færre biler derfor bliver sendt til omsyn. Et fald kan også skyldes, at synsmedarbejderen tidligere fandt for mange fejl, men nu syner mere korrekt og derfor finder færre fejl. En tredje forklaring kan være, at synsmedarbejderen finder for få fejl og dermed syner ukorrekt. Kun i det sidstnævnte tilfælde kan en faldende omsynsprocent tilskrives, at kvaliteten af bilsynet er faldet. Et fald eller en stigning i omsynsprocenten kan altså fortolkes på flere måder.

37. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at hvis departementet og Færdselsstyrelsen havde arbejdet reelt med omsynsprocenten som kvalitetsindikator, så burde de have fastlagt:

- et niveau for, hvornår kvaliteten af bilsyn var tilfredsstillende
- udsvingsværdier for omsynsprocenten
- en metode til at undersøge, hvad fald og stigninger i omsynsprocenten betyder.

Det har departementet og Færdselsstyrelsen ikke gjort.

38. Ministeriet har oplyst, at andre parametre som fx tilsynsresultater og antallet af klager også indgår i kvalitetsvurderingen. Ministeriet har videre henvist til, at bilsyn er en ydelse, der vurderes positivt af kunderne i "Forbrugerredegørelsen 2008".

Færdselsstyrelsen giver syns- og omsynsstederne følgende resultater efter tilsynsbesøg:

- Tilsynsresultat A = tilfredsstillende.
- Tilsynsresultat B = anmærkninger (mindre væsentlige fejl ved køretøjet samt procedurefejl).
- Tilsynsresultat C = ikke tilfredsstillende (væsentlige fejl ved køretøj eller procedure).

39. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at det ikke er sandsynliggjort, at en forbrugerundersøgelse kan vurdere fx kvalitet eller pris objektivt.

Departementet har ikke redegjort for og dokumenteret, hvordan de andre parametre indgår i en samlet kvalitetsvurdering.

Kontrolsyn efter syn

40. Færdselsstyrelsen foretager såkaldte kontrolsyn efter syn, hvor en af styrelsens inspektører kontrolsyrer en netop færdigsynet bil under et tilsynsbesøg. Kun i dette tilfælde kontrollerer inspektøren direkte kvaliteten af synsmedarbejderens arbejde.

41. Rigsrevisionen og Færdselsstyrelsen er enige om, at kontrolsyn efter syn giver retvisende oplysninger om kvaliteten af bilsyn, og at kontrolsyn efter syn er den vigtigste metode til kontrol af kvaliteten af bilsyn.

42. Færdselsstyrelsen har registreret resultaterne af inspektørernes kontrolsyn efter syn siden 1. maj 2007, hvor Rigsrevisionen efterspurgte oplysningerne. Datagrundlaget er derfor begrænset, men er den eneste tilgængelige reelle kvalitetsindikator for kvaliteten af bilsyn. I 1. halvår 2008 foretog inspektørerne kontrolsyn efter syn ved knap 20 % af den samlede mængde tilsynsbesøg. Resultaterne fremgår af tabel 2.

Tabel 2. Kontrolsyn efter syn fordelt på tilsynsresultat A, B eller C i 2007 og 2008 (Antal)

	2007				2008			
	I alt	I orden	Ikke i orden	Heraf køretøj vurderet forkert	I alt	I orden	Ikke i orden	Heraf køretøj vurderet forkert
Tilsynsresultat A	147	145	2	2	96	96	0	0
Tilsynsresultat B	¹⁾	¹⁾	41	25	31	3	28	23
Tilsynsresultat C	¹⁾	¹⁾	59	46	66	3	63	56
I alt	249	147	102	73	193	102	91	79

¹⁾ Tal ikke oplyst.

Note: Tallene for 2007 dækker perioden 1. maj - 31. december 2007. Tallene for 2008 dækker perioden 1. januar - 1. juli 2008.

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af tabellen, at størstedelen af de kontrolsyn efter syn, der ifølge Færdselsstyrelsens vurdering ikke var i orden, skyldtes, at køretøjet var vurderet forkert. Resten skyldtes fejl ved processer, som ikke kan henføres til fejl ved køretøjet, fx manglende kontrol af stelnummer eller manglende bremseprøve.

43. Rigsrevisionen har set på udviklingen i andelen af kontrolsyn efter syn, som ikke var i orden i 2007 og 2008. Udviklingen fremgår af tabel 3, hvor antallet af kontrolsyn efter syn, som ikke var i orden, er omregnet til procent af det samlede antal kontrolsyn efter syn.

Tabel 3. Kontrolsyn efter syn, som ikke var i orden, i % af alle kontrolsyn efter syn (Antal)

	2007		2008	
	Ikke i orden	Ikke i orden i % af alle	Ikke i orden	Ikke i orden i % af alle
Tilsynsresultat A	2	1	0	0
Tilsynsresultat B	41	17	28	15
Tilsynsresultat C	59	24	63	33
I alt	102	41	91	47

Note: Tallene for 2007 dækker perioden 1. maj - 31. december 2007. Tallene for 2008 dækker perioden 1. januar - 1. juli 2008.
Kilde: Færdselsstyrelsen.

Det fremgår af tabellen, at andelen af kontrolsyn efter syn, der efter Færdselsstyrelsens vurdering ikke var i orden, udgjorde 41 % i 2007 og steg til 47 % i 2008. Heraf vedrørte de 24 % i 2007 og 33 % i 2008 fejl af væsentlig karakter (tilsynsresultat C), mens henholdsvis 17 % i 2007 og 15 % i 2008 vedrørte mindre væsentlige fejl (tilsynsresultat B).

44. Tilsynsresultat B gives for den samme type mindre væsentlige fejl, som giver en betinget godkendelse ved syn af en bil, og fejl, som enhver kørekortindehaver selv bør være i stand til at kontrollere, fx nedslidte dæk, manglende lys eller defekte viskerblade. Tilsvarende kan andre forhold ved selve synsstedet udløse et "B", fx hvis synshallens tekniske udstyr ikke er kontrolleret i tide eller har mindre fejl, hvis der er mindre fejl i synsgennemførelsen, eller hvis der er mindre fejl i de administrative rutiner. Tilsynsresultat C gives for fejl af væsentlig karakter, hvad enten det er fejl overset ved syn af en bil eller synsprocesser, der ikke er gennemført, fx når synsstedet har overset fejl ved bremses og styretøj, alvorlige tæring i bærende dele, slør eller brud i dele af hjulophæng, eller såfremt synsstedet træffer forkerte synsafgørelser eller helt undlader at gennemføre en miljømåling, prøvekørsel eller kontrol af sikkerhedsseler. Tilsynsresultat C gives altså for en "forseelse", der af Færdselsstyrelsen karakteriseres som alvorlig og i en række tilfælde også som sikkerhedsmæssigt væsentlig.

45. Transportministeriet har oplyst, at der i talmaterialet ikke er grundlag for at konkludere, at kvaliteten af bilsynet er forringet i forhold til tilstanden før liberaliseringen. I det omfang, der er tale om en stigning i antallet af fejl, der findes i kontrolsyn efter syn, er det netop et udtryk for, at der i højere grad anvendes målrettede tilsyn og dermed findes flere fejl.

46. Rigsrevisionen er enig i, at flere målrettede tilsynsbesøg kan bevirke, at Færdselsstyrelsen finder en højere andel af bilsyn, der ikke er i orden. Færdselsstyrelsen har dog altid anvendt tilsyn målrettet mod virksomheder, som styrelsen fandt risikobetonede, selv om registrering af antallet af målrettede tilsyn først er påbegyndt i løbet af 2007.

47. Færdselsstyrelsen har ikke et niveau for, hvornår kvalitetsindikatoren kontrolsyn efter syn udtrykker, at kvaliteten af bilsyn er høj.

Vurdering

48. Udviklingen i resultatet af Færdselsstyrelsens kontrolsyn efter syn har været negativ. Andelen af bilsyn, der ikke var i orden, steg fra 41 % i 2007 til 47 % i 2008. Heraf vedrørte 1/4 i 2007 og 1/3 i 2008 fejl af væsentlig karakter. Færdselsstyrelsen registrerede først kontrolsyn efter syn fra medio 2007, og datagrundlaget er derfor begrænset. Ministeriet anvender andre parametre, men har ikke dokumenteret, hvordan de indgår i en samlet kvalitetsvurdering. Rigsrevisionen anbefaler, at ministeriet arbejder systematisk med at dokumentere kvaliteten af bilsyn, herunder fastlægger et niveau for, hvornår kvaliteten af bilsyn er tilfredsstillende.

B. Prisen på bilsyn

49. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at forventningen til liberaliseringen var, at synsvirksomhederne ville konkurrere på pris, så ingen borger skulle betale mere for at få synet sin bil. Synsprisen på det liberaliserede marked burde derfor efter Rigsrevisionens opfattelse være uændret eller faldet.

50. Inden liberaliseringen var prisen for et syn af en almindelig personbil 400 kr. og 250 kr. for et omsyn. Disse priser udgjorde et loft over priserne (maksimalpriserne) frem til den 1. januar 2007, hvor de blev ophævet. Syns- og omsynsvirksomhederne kan nu frit fastsætte prisen på syn og omsyn.

51. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Konkurrencestyrelsen skulle undersøge konkurrenceforholdene på bilsynsmarkedet, før loven ophævede maksimalpriserne. Konkurrencestyrelsen anbefalede den 30. august 2006 på baggrund af sin undersøgelse, at maksimalprisreguleringen ikke blev videreført efter den 1. januar 2007. Styrelsen begrundede det bl.a. med, at bilsynsmarkedet besad de nødvendige kendetegn for, at markedet kunne fungere godt.

Konkurrencestyrelsen konkluderede også, at de danske bilsynspriser stadig lå i overkanten af det europæiske niveau. Den begrænsede priskonkurrence undrede Konkurrencestyrelsen, idet der var betydelig overkapacitet i markedet. Konkurrencestyrelsen observerede, at synsvirksomhederne konkurrerede på andre parametre end pris, nemlig service, beliggenhed og tilgængelighed.

52. Transportministeriets departement har anført, at prisen på syn og omsyn før og efter liberaliseringen ikke kan sammenlignes direkte, fordi der ikke er tale om identiske produkter. Således er det i dag muligt at få synet sin bil fra dag til dag og på tidspunkter, som ikke var mulige før liberaliseringen, ligesom synsvirksomhederne i visse tilfælde knytter andre ydelser til synet, fx gratis bilvask.

53. Rigsrevisionen opfatter en direkte prissammenligning som relevant, da forventningerne gjaldt både uændrede priser og øget tilgængelighed efter liberaliseringen.

54. Rigsrevisionen har undersøgt priserne på syn og omsyn hos de 13 mest besøgte synsvirksomheder i 1. kvartal 2008 og har sammenholdt priserne med maksimalpriserne for henholdsvis periodisk syn og omsyn af lette køretøjer, som Rigsrevisionen har pristalsreguleret frem til april 2008. Den pristalsregulerede synspris udgør 430 kr., og den pristalsregulerede omsynspris 269 kr.

55. De 13 synsvirksomheder har i alt foretaget 56 % af de periodiske syn i 1. kvartal 2008. Synspriserne er ikke fratrukket eventuelle rabatter, da Rigsrevisionen ikke ved, hvor mange bilejere der har rabatmulighed. Rabat kan opnås i forbindelse med et betalt medlemskab eller som enkeltstående rabat.

56. Rigsrevisionens undersøgelse viser, at 9 af de 13 synsvirksomheder tager mere end 430 kr. for et syn, og deres markedsandel udgør over halvdelen af hele markedet. Rigsrevisionen konstaterer derfor, at mere end halvdelen af borgerne i 1. kvartal 2008 betaler mere for syn end før liberaliseringen.

Undersøgelsen viser dog også, at prisen for omsyn er billigere end før liberaliseringen i alle 13 undersøgte synsvirksomheder.

57. Transportministeriets departement har oplyst, at tendensen tyder på, at det skyldes, at markedet har været med til at udvikle ydelserne, så man får mere end et konkret syn ud af sit besøg hos bilsynsvirksomheden, og at det kan konstateres, at forbrugerne i høj grad efterspørger disse nyudviklede produkter og derfor køber mere end blot "basisydelsen".

58. Rigsrevisionen har ikke fået forelagt dokumentation for departementets holdning. Tendensen kan i ligeså høj grad skyldes, at forbrugerne ikke har tilstrækkeligt overblik over synspriserne.

59. Rigsrevisionen har desuden undersøgt, om borgere i 9 geografiske områder kan få synet deres bil billigere end før liberaliseringen. Tabel 4 viser fordelingen af priser i foråret 2008 i de geografiske områder, der samlet udgør hele landet.

**Tabel 4. Pris fordelt geografisk (personbiler – periodisk syn)
(Kr.)**

Geografiske områder	Min. pris	Maks. pris	Hyppigst	Antal steder
København, Frederiksberg og omegn (1000-2999)	399	499	499	28
Nordsjælland (3000-3699)	340	499	450	17
Vestsjælland (4000-4779)	400	480	450	39
Bornholm, Lolland-Falster og Møn (3700-3799 + 4780-4999)	400	480	450	14
Fyn og øerne (5000-5999)	349	480	450	25
Sønderjylland samt dele af Syd- og Vestjylland (6000-6999)	400	480	470	36
Vestjylland og det sydlige Østjylland (7000-7999)	350	490	470	43
Østjylland (8000-8999)	400	490	400	57
Nordjylland (9000-9999)	400	490	400	37
Hele landet	340	499	450	296

Kilde: Rigsrevisionen.

60. Tabellen viser, at borgere i alle geografiske områder kan få synet deres biler billigere end før liberaliseringen.

61. Rigsrevisionen har undersøgt, hvordan den prisbevidste kunde hurtigt kan finde sikre informationer om priser på bilsyn.

Når Færdselsstyrelsen indkalder til periodisk syn, modtager kunden samtidig en liste over synshaller med telefonnumre og internetadresser. Kunden får ikke samtidig med materialet en liste over priser og kan ikke via Færdselsstyrelsens eller departementets hjemmeside få elektronisk adgang til en samlet oversigt over priser på bilsyn. Kun ved at google præcist på søgeordet "bilsynspriser" kan kunden via en privat hjemmeside få et hurtigt overblik over priserne på syn.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at kunder ikke hurtigt kan få et sikkert og samlet overblik over priser på bilsyn.

62. Transportministeriet har oplyst, at det ikke ligger inden for ministeriets opgavevaretagelse at etablere og drive en prisportal. Generel markedsovervågning af bilsynsmarkedet og specifik prisovervågning ses alene at være et anliggende for konkurrencemyndighederne.

Vurdering

63. Borgere kan få synet deres biler billigere end før liberaliseringen, men det generelle billede er, at mere end halvdelen betaler en højere pris. Omsynsprisen er dog faldet. Den prisbevidste kunde kan ikke hurtigt få et sikkert og samlet overblik over priser på bilsyn. Færdselsstyrelsen bør overveje tiltag, der kan skabe større prisgennemsigtighed.

C. Tilgængelighed til bilsyn

64. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der var forventninger om "positive konsekvenser i form af tidsbesparelser og større valgmuligheder" for borgerne. Rigsrevisionen opfatter derfor tilgængelighed ud fra antal og geografisk placering af synssteder samt åbnings- og ventetider hos disse. Ventetid måles fra tidspunktet, hvor borgeren bestiller et syn, til tidspunktet, hvor virksomheden syner bilen.

Færdselsstyrelsen har opgjort tilgængelighed målt på antal synsvirksomheder og synssteder.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at antallet af virksomheder og synssteder ikke nødvendigvis hænger sammen med øget tilgængelighed, idet synsstederne kan være koncentreret i samme områder.

65. Tabel 5 viser udviklingen i antal syns- og omsynsvirksomheder – fordelt på syns- og omsynssteder.

Tabel 5. Udvikling i antal syns- og omsynssteder siden 2004 (Antal)

	Synsvirksomheder	Synssteder (lette køretøjer)	Omsynsvirksomhed	Omsynssteder ¹⁾ (samlet)
December 2004	1 ²⁾	113	106 ³⁾	
August 2005	53	201	137	351
Juli 2008	129	326	146	160+326=486

¹⁾ Det samlede antal omsynssteder udregnes ved at lægge antallet af synsvirksomhedernes synssteder og omsynsvirksomhedernes omsynssteder sammen.

²⁾ Statens Bilinspektion.

³⁾ Antallet af nystartede omsynsvirksomheder i 2004 efter liberaliseringen var på 105, hertil kommer Statens Bilinspektion.

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Tabellen viser en markant stigning i antallet af syns- og omsynssteder. Der var 113 syns- og omsynssteder under Statens Bilinspektion, som både foretog syn og omsyn. Antallet af synssteder er steget til 326 synssteder for lette køretøjer og 111 for tunge køretøjer. Antallet af omsynssteder er steget fra 113 til 160. Hertil skal lægges antallet af synssteder, da alle synsvirksomheder også kan udføre omsyn. Der var derfor i alt 486 omsynssteder for lette køretøjer i juli 2008.

66. Rigsrevisionen har undersøgt åbningstiderne i 9 forskellige geografiske områder for at teste, om åbningstiderne er blevet mere fleksible. Statens Bilinspektion havde åbent hverdage i tidsrummet 8-16. Rigsrevisionen udvalgte 5 synssteder fra hvert geografisk område: den billigste, den dyreste og den største virksomhed (på grund af den store markedsandel), hvor det var muligt, samt 2-3 tilfældige synssteder.

Undersøgelsen viste, at langt størsteparten af synsstederne åbner kl. 8 og lukker mellem kl. 16 og 18. I alle områder er der synssteder, der åbner tidligere end kl. 8, ligesom der i alle områder er synssteder, der lukker senere end kl. 16. Næsten hvert 3. synssted holder åbent om lørdagen.

Vurdering

67. Tilgængeligheden er blevet bedre, fordi synshallernes åbningstider er mere fleksible, og antallet af synssteder er øget markant.

IV. Oplysninger om usynede biler og færdsels-sikkerhed

UNDERSØGELSENS RESULTATER

Der findes ikke sammenlignelige oplysninger om, i hvilket omfang biler udebliver fra syn. Transportministeriet bør overveje, om det harmonerer med, at bilsyn skal medvirke til at sikre færdselssikkerheden.

68. Rigsrevisionen har undersøgt, hvilke oplysninger myndighederne registrerer om biler, som udebliver fra syn og dermed ikke synes rettidigt, for på den måde at få et billede af, hvor mange og i hvor lang tid biler kører ulovligt og potentielt udgør en risiko for færdselssikkerheden og miljøet.

Rigsrevisionen har desuden undersøgt, om Færdselsstyrelsen samarbejder med politiet om at skaffe oplysninger til brug for kontrol af kvaliteten af bilsyn og dermed færdselssikkerheden.

For at vurdere dette har Rigsrevisionen undersøgt, om:

- der findes registeroplysninger om biler, der ikke godkendes rettidigt ved syn
- Færdselsstyrelsen og politiet udveksler oplysninger om større færdselsulykker, hvor nysynede biler er indblandet.

A. Registeroplysninger om biler, der ikke godkendes rettidigt ved syn

69. Rigsrevisionen har undersøgt, hvordan myndighederne samarbejder om at følge op på biler, som ejerne ikke får synet rettidigt. Dette er væsentligt, fordi disse biler kan udgøre en risiko for færdselssikkerhed og miljø. I forbindelse med opfølgningen på biler, der ikke synes rettidigt, er det vigtigt, at opdagelsesrisikoen for bilejerne er reel, så der også opnås en præventiv virkning.

70. Periodisk syn af personbiler blev indført den 1. januar 1998 og indebærer, at personbiler skal til periodisk syn 1. gang efter 4 år og derefter med 2 års mellemrum.

71. Færdselsstyrelsen indkalder biler til periodisk syn. Styrelsen får oplysningerne om biler, der skal til syn, fra CRM, som administreres af SKAT. I Færdselsstyrelsens indkaldelsesbrev er synsdatoen fastsat, som er den sidste frist for at få godkendt bilen ved syn. Færdselsstyrelsen sender en rykker til ejere, der ikke har fået godkendt bilen ved syn før synsdatoen.

72. Når synsdatoen er overskredet, kan politiet inddrage nummerpladerne. Politiet kan også opkræve en bøde på 1.000 kr. for hver påbegyndt synsperiode, en bil overskrider. Ejere af personbiler, der har overskredet synsdatoen mere end 2 år, kan fx opkræves 2.000 kr. i bøde.

Rigspolitiet har oplyst, at politiet som udgangspunkt kun opkræver bøden, hvis bilen benyttes (antræffes kørende). Rigspolitiet har ikke oplysninger om antallet af bøder, som politiet har givet for at overskride synsdatoen. Politiet registrerer heller ikke antallet af nummerplader, som politiet årligt inddrager.

73. Rigspolitiet har oplyst, at det er deres erfaring, at mange bilejere får synet bilen i ugerne efter sidste frist for syn.

74. 10 uger efter synsdatoen er overskredet, anmoder CRM Rigspolitiet om at inddrage nummerpladerne på alle andre biler end personbiler. Når synsdatoen for en personbil er overskredet med 14 uger, træder den såkaldte Kontrolordning i kraft.

Kontrolordningen medfører, at CRM én gang om måneden udtrækker en tilfældig stikprøve af de personbiler, der opfylder betingelserne for at få inddraget nummerpladen. CRM udtrækker mere end 10 % om året af det samlede antal personbiler, som opfylder betingelserne, og anmoder politiet om at inddrage nummerpladerne på disse. Politiet skal inddrage nummerpladerne på de resterende 90 % af personbilerne, hvis de fx stopper bilen og slår nummeret op i CRM ved en færdselskontrol.

Rigspolitiet har oplyst, at Kontrolordningen blev indgået i oktober 1998 efter drøftelse mellem Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet, Københavns Politi, Politimesterforeningen, Rigsadvokaten, Statens Bilinspektion og Justitsministeriet. Kontrolordningen er beskrevet i vejledning af 20. november 1998, der er udsendt af Trafikministeriet via Justitsministeriet.

75. Politiets opgaver i Kontrolordningen blev i marts 2001 udvidet. Derefter skal politiet også inddrage nummerplader på alle personbiler, der 2 år efter synsdatoen ikke er godkendt ved syn eller afmeldt.

Udviklingen i antallet af biler, der ikke synes rettidigt

76. Rigsrevisionen har undersøgt, hvor mange biler der overskrider synsdatoen, og hvor længe synsdatoen overskrides. Rigsrevisionen har bedt CRM oplyse antallet af biler, der ikke godkendes ved syn rettidigt.

77. Rigsrevisionen har alene fået statustal fra CRM om biler, der har overskredet synsdatoen. CRM indeholder således kun dagaktuelle statustal. Da CRM ikke indeholder historiske oplysninger, kan fx Transportministeriet ikke bruge CRM's tal til at følge udviklingen i antallet af biler, der ikke synes rettidigt. CRM's tal viser heller ikke, hvor længe den enkelte bil overskrider synsdatoen.

78. Rigsrevisionens datatræk pr. 12. september 2008 viste, at 13.315 biler (både personbiler og andre biler) havde overskredet synsdatoen med mindst 14 uger for personbiler og 10 uger for andre biler.

CRM har også oplyst statustal for forskellige tidsmæssige overskridelser pr. 12. september 2008 i forhold til synsdatoen. CRM havde på dette tidspunkt anmodet Rigspolitiet om at inddrage nummerpladerne for 5.482 biler ud af de 13.315 biler. For 4.217 ud af de 5.482 biler havde CRM sendt sine anmodninger til Rigspolitiet, efter at synsdatoen var overskredet 10 uger for personbiler og 14 uger for andre biler. Anmodningerne for 704 biler sendte CRM, efter at synsdatoen var overskredet med yderligere 30 uger (i alt 40/44 uger). Endelig havde 561 biler overskredet synsdatoen med mere end 2 år pr. 12. september 2008.

79. Rigspolitiet har oplyst antallet af anmodninger, som CRM årligt fremsender om at inddrage nummerplader på biler. Rigspolitiet modtog 30.395 anmodninger i 2005, 38.242 i 2006 og 33.587 i 2007. Antallet af anmodninger dækker alle biler, og flere anmodninger på et år kan vedrøre samme bil.

80. Rigsrevisionen konstaterer, at der ikke findes brugbare tal for udviklingen i antal biler, der ikke godkendes rettidigt ved syn. Ligesom der ikke findes brugbare tal for, hvor længe bilerne typisk overskrider synsdatoen.

Vurdering

81. Der findes ikke sammenlignelige oplysninger om udviklingen i antallet af biler, som ejeren ikke fremstiller rettidigt til periodisk syn. Der findes ikke brugbare oplysninger for, hvor længe bilerne typisk overskrider synsdatoen.

B. Sammenhænge mellem færdselsulykker og kvaliteten af bilsyn

82. Færdselsstyrelsen overvejer på et andet område, om det er muligt at udvikle samarbejdet med andre aktører for at kontrollere kvaliteten af bilsyn og dermed øge færdselssikkerheden.

83. Færdselsstyrelsen har oplyst, at styrelsen er i kontakt med Rigspolitiet med henblik på at vurdere en mulig forsøgsordning. I forsøgsordningen skal politiet indsende oplysninger til styrelsen om køretøjer involveret i færdselsuheld, hvor politiet har konstateret tekniske fejl ved uheldskøretøjet. Styrelsen kan herefter kontrollere tid og sted for det seneste syn og reagere over for synsvirksomheden, hvis styrelsen vurderer, at virksomheden ikke havde synet uheldskøretøjet korrekt.

Oplysningerne fra færdselsulykkerne kan da indgå, når Færdselsstyrelsen risikovurderer synsvirksomheder.

Vurdering

84. Færdselsstyrelsen vurderer sammen med Rigspolitiet en mulig forsøgsordning, der tilvejebringer oplysninger om, hvorvidt nysynede biler indblandet i større færdselsuheld har tekniske fejl.

V. Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn

UNDERSØGELSENS RESULTAT

Færdselsstyrelsen har ikke tilrettelagt sit tilsyn med bilsyn tilfredsstillende.

85. Rigsrevisionen har undersøgt, om Færdselsstyrelsen har tilrettelagt sit tilsyn med bilsyn tilfredsstillende. For at vurdere dette har Rigsrevisionen undersøgt, om:

- Færdselsstyrelsen tilfredsstillende tilrettelægger og udfører tilsynsbesøg hos syns- og omsynsvirksomheder
- Færdselsstyrelsen har dokumenterede og dækkende kriterier for, hvordan styrelsen godkender, risikovurderer og fører tilsyn med synsvirksomheder
- Færdselsstyrelsen risikovurderer tilfredsstillende, dvs. at styrelsen udvælger de mest risikobetonede syns- og omsynsvirksomheder, når den planlægger tilsyn.

A. Tilrettelæggelse og udførelse af tilsynsbesøg

86. Tilsynsbesøgene udføres af Færdselsstyrelsens inspektører. Hver inspektør planlægger sine tilsynsbesøg på baggrund af en månedlig tilsynsplan, som fordeler inspektørerne på geografiske områder. Inspektørerne skifter mellem områderne for at undgå "indspisthed" og mulige habilitetsproblemer.

Antallet af tilsynsbesøg

87. Samtlige virksomheder modtager kontrolbesøg på alle syns- og omsynssteder (syns- og omsynsadresser) med uregelmæssige intervaller mindst én gang årligt, mens inspektørerne besøger virksomheder under målrettet tilsyn oftere. Styrelsen registrerer dog ikke baggrunden for inspektørens valg af tilsynssteder.

Ledelsen af Færdselsstyrelsens syns- og omsynssektion følger op på, at inspektører besøger alle syns- og omsynssteder hvert år, og at de gennemfører målrettede tilsyn som planlagt.

88. Færdselsstyrelsen har øget antallet af tilsynsbesøg siden liberaliseringen, da antallet af synsvirksomheder blev langt højere end de 10-20 virksomheder, som ministeriet forventede.

89. I 2005 aflagde inspektører knap 300 tilsynsbesøg. Senere steg kravet i resultatkontrakten mellem Færdselsstyrelsen og Transportministeriets departement til 1.600 besøg i 2006, 2.200 besøg i 2007 og 2.500 besøg i 2008. Det er ligeledes et resultatkrav, at en stigende andel af tilsynsresultaterne skal være tilfredsstillende (A- og B-resultater). Fra 2008 er niveauet sat til 91 % A- og B-resultater.

Målrettet tilsyn – når Færdselsstyrelsen udvælger en virksomhed til et tilsyn efter en risikovurdering.

90. Transportministeriets departement har oplyst, at årsagen til den stigende besøgsfrekvens fra 2006 til 2007 var, at Færdselsstyrelsen i 2005 anbefalede at styrke tilsynsbesøgene. Den anbefaling fulgte departementet.

91. Rigsrevisionen konstaterer, at hverken styrelsen eller departementet nærmere har begrundet niveauet for antal tilsynsbesøg.

92. Antallet af inspektører steg med 43 % fra 5,79 fuldtidsstillinger i 2006 til 8,29 fuldtidsstillinger i 2007, og antallet af tilsynsbesøg steg fra 1.656 i 2006 til 2.317 i 2007. Det svarer til en stigning på 40 %. En inspektør aflagde dermed i gennemsnit 279 tilsynsbesøg i 2007.

93. Der er 12 punkter i Færdselsstyrelsens tilsynsrapport, jf. bilag 1, som inspektørerne bruger ved tilsynsbesøgene. Inspektøren gennemgår ikke nødvendigvis alle 12 forhold ved et tilsynsbesøg. I nogle tilfælde følger inspektøren op på et konkret forhold fra tidligere, og hvis det er løst tilfredsstillende, får virksomheden tilsynsresultatet A.

Et tilsynsbesøg kan dermed resurse-mæssigt være "let" (få forhold kontrolleres) eller "tungt" (alle forhold kontrolleres), og tilsynsresultaterne er derfor ikke sammenlignelige.

94. Alle tilsynsbesøg resulterer i en tilsynsrapport med tilhørende tilsynsresultat, som syns- og omsynsvirksomheden får en kopi af.

Antal besøg pr. syns- og omsynsvirksomhed

95. Rigsrevisionen har på baggrund af Færdselsstyrelsens tilsynsstatistik for 2007 beregnet, at meget få syns- og omsynssteder fik mere end 10 tilsynsbesøg i 2007, mens knap 60 fik under 3 besøg. 62 % og dermed hovedparten af de i alt 600 syns- og omsynssteder fik mindst 4 og højst 8 besøg.

Langt de fleste tilsynsbesøg endte med et tilfredsstillende tilsynsresultat (A), og andelen steg fra 72 % i 2006 til 78 % i 2007.

96. Færdselsstyrelsen begyndte i 2008 systematisk at registrere antallet af målrettede tilsynsbesøg. Styrelsen har oplyst, at inspektørerne i 1. kvartal 2008 foretog 3 gange så mange målrettede tilsynsbesøg som i 4. kvartal 2007. Det har medført flere utilfredsstillende tilsynsresultater. I 1. kvartal 2008 steg andelen af utilfredsstillende tilsynsresultater således fra 10 % til 19 %.

97. Færdselsstyrelsen har registreret 76 målrettede tilsyn i 1. halvår 2008 og knap 1.000 tilsynsbesøg i alt. Under 8 % af tilsynsbesøgene i 1. kvartal 2008 var dermed målrettet risikobetonede virksomheder.

98. Rigsrevisionen har undersøgt de 76 målrettede tilsyn. Andelen af C-resultater for de målrettede tilsyn var på knap 29 %, hvilket er væsentligt højere end de 10 % for alle tilsyn i 2007. Færdselsstyrelsens målrettede tilsyn identificerede dermed flere risikobetonede syns- og omsynssteder.

99. Transportministeriet har oplyst, at en højere grad af målrettede tilsyn er ønskelig i forhold til den samlede tilsynsindsats, og at denne type tilsyn derfor skal øges i de kommende år.

100. Rigsrevisionen anbefaler, at Færdselsstyrelsen i højere grad målretter tilsynsbesøgene, da styrelsen netop ved disse tilsynsbesøg finder synsvirksomheder, som ikke opfylder kravene til kvaliteten ved bilsyn.

Resultater af tilsynsbesøg

101. Færdselsstyrelsen følger op på en lang række forhold ved tilsynsbesøgene, jf. de 12 punkter, som inspektørerne kan gennemgå ved et tilsynsbesøg. Inspektøren kan bl.a. kontrolsyne et køretøj, efter at virksomheden har afsluttet synet. Det fremgår af kap. III, at an-

delen af kontrolsyn efter syn, der ikke var i orden, steg fra 41 % i 2007 til 47 % i 1. halvår 2008.

Styrelsen begyndte i 2008 at opdele inspektørernes kontrolsyn efter syn på målrettede og ikke-målrettede tilsyn. Styrelsen har oplyst, at inspektørerne kontrolsynede biler efter syn ved 16 målrettede tilsynsbesøg i 1. halvår 2008. Ingen af de 16 kontrolsyn efter syn var i orden. 62 % havde væsentlige fejl, og 38 % havde mindre væsentlige fejl. Tallet for de målrettede tilsyn er dermed langt højere end de 47 %, som inspektørerne fandt ikke var i orden ved alle kontrolsyn efter syn.

Resultatet viser, at de målrettede tilsyn identificerer flere risikobetonede syns- og omsynssteder end ikke-målrettede tilsyn.

102. Rigsrevisionen anbefaler, at Færdselsstyrelsens tilsynsbesøg i højere grad bør indeholde kontrolsyn efter syn både ved målrettede og ikke-målrettede tilsynsbesøg, fordi styrelsen derved konkret kan vurdere kvaliteten af bilsyn.

103. Færdselsstyrelsen har oplyst, at den er enig i, at stikprøvekontrol af nysynede køretøjer er den bedste metode til kontrol af synenes kvalitet. Færdselsstyrelsen vil lægge vægt på at udtage den størst mulige stikprøve fremover og skelne mellem ikke-målrettede tilsyn og målrettede tilsyn. Styrelsen har videre oplyst, at en større andel af stikprøvekontroller vil kræve et betydeligt større myndighedsarbejde og dermed en væsentlig udvidelse af staben, der kontrolsyner.

104. Transportministeriet har oplyst, at kontrolsyn efter syn er forbundet med en del praktiske vanskeligheder. For at et kontrolsyn skal give mening, er det helt afgørende, at bilinspektøren kontrollerer bilen inden for et meget snævert tidsvindue. Kommer inspektøren således for tidligt – dvs. før synsrapporten er udskrevet – vil synsmedarbejderen, selv om denne i realiteten har afsluttet synet, kunne hævde, at dette ikke er tilfældet, såfremt inspektøren påpeger mangler ved synet. Dette vil i praksis ikke kunne imødegås af inspektøren. Kommer inspektøren efter synsrapporten er udskrevet, vil køretøjet højst sandsynligt have forladt synshallen.

105. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at en del af disse praktiske vanskeligheder vil kunne overvindes ved at bruge den såkaldte 5-minutters-regel, der anvendes for omsynede biler. Reglen indebærer, at en nyomsynet bil først må forlade omsynsstedet 5 minutter efter det gennemførte omsyn. Færdselsstyrelsen kan i løbet af de 5 minutter anmode om, at bilen forbliver på omsynsstedet, og har derefter 1 time til at kontrollere omsynet.

106. Rigsrevisionen finder det positivt, at Færdselsstyrelsen vil udtage den størst mulige stikprøve af kontrolsyn efter syn fremover. De fleste aflagte tilsynsbesøg er ikke målrettede, og langt hovedparten resulterer i et tilfredsstillende tilsynsresultat. Rigsrevisionen finder derfor, at styrelsen fremover bør overveje, om den vil ændre fordelingen mellem målrettede og ikke-målrettede tilsyn. Færre ikke-målrettede tilsynsbesøg kan frigive resurser til flere målrettede tilsyn og til flere kontrolsyn efter syn.

Vurdering

107. Færdselsstyrelsen har øget antallet af tilsynsbesøg markant siden 2005, så hvert synssted typisk får 4-8 tilsynsbesøg årligt. For 1. kvartal 2008 viste opgørelsen, at kun under 8 % af tilsynsbesøgene var målrettet risikobetonede virksomheder.

108. Rigsrevisionen anbefaler, at Færdselsstyrelsen i højere grad målretter tilsynsbesøgene, da styrelsen netop her finder synsvirksomheder, som ikke opfylder kvalitetskravene for bilsyn. Færre ikke-målrettede tilsynsbesøg vil kunne frigive resurser til flere målrettede tilsyn. Ministeriet er enig heri.

109. Rigsrevisionen anbefaler, at styrelsen i højere grad kontrolyser biler efter syn både ved målrettede og ikke-målrettede tilsynsbesøg. Det skyldes, at styrelsen derved konkret kan vurdere kvaliteten af bilsyn. Ministeriet er enig i, at kontrolyns efter syn er den bedste metode til kontrol af synenes kvalitet.

B. Kriterier for godkendelse, risikovurdering og tilsynsbesøg

110. Det er et led i Færdselsstyrelsens overordnede regulerings- og tilsynsstrategi at "sikre en ensartet praksis med vægt på kvalitet og gennemsigtighed". Rigsrevisionen har gennemgået de eksisterende kriterier for at efterprøve, om Færdselsstyrelsens medarbejdere har samme grundlag, når de behandler syns- og omsynsvirksomheder.

111. Færdselsstyrelsen har udarbejdet en tilsynsstrategi for synsvirksomheder, der har karakter af formål for:

- tilsyn med synsvirksomheden
- tilsyn med kvalitetsstyringssystemer
- tilsyn med uddannelsesudbydere, herunder sanktioner
- habilitet
- klagevejledning
- straf.

Færdselsstyrelsen har også en tilsynsstrategi for omsynsvirksomheder.

112. Rigsrevisionen vurderer, at formålene (tilsynsstrategierne) er forholdsvis klare, men ikke kan stå alene, når medarbejderne udfører tilsynet. Færdselsstyrelsen har af samme årsag udarbejdet 9 forskellige forretningsgangsbeskrivelser, der konkretiserer tilsynets arbejdsgange.

113. Rigsrevisionen har gennemgået forretningsgangene og finder, at de generelt er forholdsvis udførlige med skabeloner og eksempler. Men ikke alle har klare kriterier for, hvordan medarbejderne skal træffe en afgørelse. Forretningsgangene er dermed ikke entydige og fuldstændige, og de kan således ikke garantere for, at medarbejderne behandler sagerne ensartet. Forretningsgangen for godkendelse af en synsvirksomhed mangler fx udførlig forklaring på, hvordan medarbejderen skal vurdere, om det indsendte materiale er tilstrækkeligt. Der eksisterer ikke kriterier for, hvornår medarbejderne skal anmode synsvirksomheder om at redegøre for afvigelser. Styrelsen har heller ingen kriterier for, hvordan medarbejderne behandler redegørelserne, som virksomhederne skal indsende, ligesom styrelsen ikke har kriterier for, hvordan den skal bruge eksterne og interne audits aktivt i tilsynet.

114. Færdselsstyrelsen har oplyst, at den løbende evaluerer og reviderer forretningsgangene for tilsynet i takt med de indhøstede erfaringer. Styrelsen vurderer endvidere, at der nu er skabt et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag til, at processer og metoder i tilsynet kan beskrives og eksemplificeres mere udførligt, så de stemmer overens med de faktiske forhold.

115. Rigsrevisionen forventer, at Færdselsstyrelsen vil videreudvikle og uddybe kriterierne for styrelsens sagsbehandling.

Vurdering

116. Færdselsstyrelsen har ikke fyldestgørende kriterier, der dokumenterer, hvordan styrelsen godkender, risikovurderer og fører tilsyn med synsvirksomheder, men vil nu mere præcist beskrive og eksemplificere processer og metoder.

C. Risikovurdering

117. Færdselsstyrelsen kan trække på en række oplysninger i sin samlede risikovurdering af synsvirksomheder. Det drejer sig om data fra synsvirksomhederne om synsafgørelser, egne beregninger af omsynsprocenter og fejlreter, rapporter fra eksterne og interne audits, redegørelser, som styrelsen har bedt synsvirksomhederne udføre, egne erfaringer fra tilsynsbesøg samt klager. Når Færdselsstyrelsen har risikovurderet syns- og omsynsvirksomheder, udvælger den virksomheder til målrettede tilsyn og tilsynsbesøg.

I det følgende undersøger Rigsrevisionen først, hvordan Færdselsstyrelsen risikovurderer, når virksomhederne søger om godkendelser, dernæst hvordan styrelsen samlet risikovurderer synsvirksomheder og sidst styrelsens risikovurdering af omsynsvirksomheder.

Godkendelse af ansøgninger

118. Rigsrevisionen har undersøgt, om Færdselsstyrelsen anvender ensartede kriterier, når den godkender ansøgninger, og når den følger op på, at virksomhederne fortsat lever op til godkendelseskravene.

119. Første led i risikovurderingen udfører Færdselsstyrelsen, når den behandler virksomhedernes ansøgninger om godkendelse til at blive syns- og/eller omsynsvirksomhed.

120. Færdselsstyrelsen har siden liberaliseringen godkendt 144 synsvirksomhedsansøgninger og afvist 13. Rigsrevisionens gennemgang af 5 godkendte ansøgninger (3 synsvirksomheder og 2 omsynsvirksomheder) samt styrelsens opfølgning viste, at styrelsen generelt kontrollerer ansøgningerne for bekendtgørelsens krav.

Desuden viste Rigsrevisionens gennemgang, at styrelsen indhenter oplysninger fra SKAT, CPR-registret, de(n) relevante kommune(r) og Rigspolitiet for at efterkontrollere de oplysninger, som ansøger giver under strafansvar.

Styrelsens forretningsgang beskriver dog, at styrelsen skal igangsætte efterkontrollen (kaldet "høring"), når styrelsen modtager ansøgningsskemaet og altså ikke først, når den har godkendt ansøgningen.

Færdselsstyrelsen har over for Transportministeriets departement beklaget, at den ikke kan dokumentere, at den har gennemført høring i ét af de 5 tilfælde. Styrelsen har yderligere oplyst, at den har fulgt forretningsgangen konsekvent fra 2007.

121. Rigsrevisionen har gennemgået 13 sager, hvor Færdselsstyrelsen har givet afslag på tilladelser til at drive synsvirksomhed. Rigsrevisionen konstaterer, at styrelsen afviser ansøgninger, fx på grund af habilitetsproblemer, hvor ansøgeren har familiære relationer til en værkstedsejer, ufuldstændige ansøgninger, eller hvis ansøgeren eller dennes personale er involveret i straffesager, der har med bilsyn at gøre.

122. Rigsrevisionen vurderer, at Færdselsstyrelsen i praksis godkender syns- og omsynsvirksomheder ensartet.

Opfølgning på virksomhedernes godkendelseskrav

123. Færdselsstyrelsen skal følge op på, om synsvirksomhederne fortsat lever op til adgangskravene. Styrelsen skal udtage 1/3 af alle godkendte virksomheder til stikprøvekontrol hvert år.

124. Færdselsstyrelsen har først fra 2007 ført en fuldstændig liste over den enkelte synsvirksomheds status på stikprøvekontrol. Rigsrevisionens gennemgang viste, at styrelsen i 2007 kun udtog 27 synsvirksomheder – eller mindre end 25 % af synsvirksomhederne. I 2008 har Færdselsstyrelsen opfyldt målsætningen om at udtage 1/3.

Ansøgere om tilladelse til at drive synsvirksomhed skal opfylde følgende krav om:

- teknisk ansvarlig person, uddannede synsmedarbejdere
- må ikke drive værksted
- udstyr
- kvalitetsstyringssystem og aftale om efterprøvning
- ansvarsforsikring og elektronisk kommunikationsudstyr
- straffri i henhold til § 78, stk. 2
- offentlig gæld under 50.000 kr.

125. Rigsrevisionen konstaterer, at Færdselsstyrelsen først har taget tilstrækkeligt mange stikprøver i liberaliseringens 4. år.

126. Af de 5 gennemgåede ansøgningssager var kun en enkelt udtaget til stikprøvekontrol, og i dette tilfælde efterkontrollerede Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med egne kriterier.

Data fra synsvirksomheder

127. Synsvirksomhederne indberetter synsdata til Færdselsstyrelsen. Umiddelbart efter at synsvirksomheden har gennemført et syn, indberetter virksomheden resultatet til it-systemet eSyn. Efter hvert kvartal indberetter virksomhederne statistiske data om antallet af 1. gangsyn, antallet af omsyn og antallet af fejl. Data om fejl er fordelt på 5 fejlgrupper – styretøj, bremses, elanlæg (lygter), motor (miljø) og bærende dele (rust) – og opdelt i 3 aldersgrupper for køretøjet: under 5 år, 5-10 år og mere end 10 år.

128. Rigsrevisionen konstaterer, at dataene om synsresultaterne (antal godkendte syn, omsyn og fejl) enten er specificeret pr. synssted eller er ét gennemsnit for hele synsvirksomheden.

Omsynsprocent og fejlrate

129. Færdselsstyrelsen udarbejder en oversigt over omsynsprocenter og en oversigt over fejlrate ud fra de kvartalsvise indrapporterede statistiske data. Oversigterne er opdelt mellem syn af lette og tunge biler.

Styrelsen sammenholder virksomhedernes omsynsprocenter og fejlrate med gennemsnittet på landsplan. Beregningen af gennemsnit på landsplan er vægtet, så en stor virksomhed med landsdækkende aktivitet påvirker landsgennemsnittet mere end en virksomhed med få syn i perioden.

I oversigten for omsynsprocenten markeres synsvirksomheder, der afviger mere end +/- 5 % fra landsgennemsnittet, med enten rød (lav) eller orange (høj). Tilsvarende markeres synsvirksomheder, der har en fejlrate på +/- 0,5 fejl eller mere, med enten rød (få fejl) eller orange (mange fejl) i en anden tabel.

130. Både omsynsprocenten og fejlraten afhænger af såvel bilernes aldersfordeling som kundegrupperne, fx bilejerens alder. Desuden afhænger tallene af, om et værksted, en virksomhed eller en privat person fremstiller bilen til syn. Disse forhold kan variere temmelig meget mellem synsvirksomhederne.

131. Transportministeriets departement oplyser, at det har videreført brugen af omsynsprocent som risikoparameter fra Statens Bilinspektion, fordi den er let at måle, og fordi den er forståelig og et accepteret begreb i branchen og internationalt.

Transportministeriet har valgt tolerancen for omsynsprocenten, bl.a. ud fra hensynet til virksomheder, der etablerer sig primært på basis af storkunder, flådeejere eller værksteder. Her vil omsynsprocenten naturligt ligge lavere end omsynsprocenten i de virksomheder, der hovedsageligt lever af privatkunder. Ministeriet vurderer, at valget i praksis fungerer hensigtsmæssigt.

Brug af tolerancer for fejlrate er en videreførelse af principperne i kvalitetsstyringssystemet i Statens Bilinspektion. Her var den tilladte afvigelse +/- 20 %. Det svarer nogenlunde til +/- 0,5 fejl i forhold til fejlratens niveau.

132. Rigsrevisionen finder det metodisk forkert, at Færdselsstyrelsen risikovurderer små synsvirksomheder med ét synssted på baggrund af data pr. synssted, mens styrelsen vurderer risikoen ved andre og større virksomheder ud fra data for gennemsnittet af alle deres synssteder. Derved behandler styrelsen virksomhederne uens. Konsekvensen er, at styrel-

sen kan identificere udsving i data for små synsvirksomheder, mens den ikke kan identificere udsving for synssteder i store synsvirksomheder.

133. Transportministeriets departement har oplyst, at Færdselsstyrelsen risikovurderer alle synsvirksomheder på et tilstrækkeligt ensartet grundlag. Desuden oplyser departementet, at det indgår som et væsentligt kriterium, at de store synsvirksomheder alle er ISO-certificeret, og virksomhedernes afrapportering i form af kvalitetsrapporter giver Færdselsstyrelsen et godt indblik i kvaliteten på synsstedsniveau. Herudover kan styrelsen indhente relevante data fra hvert synssted, hvis styrelsen skønner det nødvendigt.

134. Rigsrevisionen finder, at Færdselsstyrelsen risikovurderer mindre effektivt end Statens Bilinspektion. Det skyldes, at styrelsen bruger data for omsynsprocent og fejlrate på virksomhedsniveau, mens Statens Bilinspektion fik data fra hvert synssted.

Anmodninger om redegørelser

135. Færdselsstyrelsen kan anmode en synsvirksomhed om at redegøre for sin omsynsprocent eller fejlrate. Rigsrevisionen har gennemgået alle virksomhedernes redegørelser for afvigelser, som styrelsen indhentede fra virksomheder i perioden 2005-2008 (1. kvartal).

136. Siden 2005 har Færdselsstyrelsen kun anmodet om halvt så mange redegørelser årligt, og efter 2005 anmoder styrelsen kun virksomheder om at redegøre for afvigelser, som ligger under landsgennemsnittet (røde markeringer) for omsynsprocent og fejlrate.

137. Færdselsstyrelsen vurderer, at omsynsprocenter eller fejlrate over landsgennemsnittet udtrykker en høj kvalitet af bilsynet, og disse synsvirksomheder udgør derfor ikke et problem for færdselssikkerheden.

Rigsrevisionen opfatter det derimod som et problem for borgernes retssikkerhed, hvis en synsvirksomhed finder for mange fejl.

138. Færdselsstyrelsen ændrede i 2007 sin praksis, fordi synsvirksomhederne gentagne gange sendte enslydende redegørelser. I stedet for at anmode om redegørelser aftalte Færdselsstyrelsens inspektører at gennemføre målrettede tilsynsbesøg hos de virksomheder, som inspektørerne antog, ville komme med forudsigelige redegørelser.

139. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Færdselsstyrelsen anmoder synsvirksomheder om redegørelser på uens grundlag. De udvalgte virksomheder var alle relevante at vælge ud, men flere virksomheder med lignende omsynsprocenter og fejlrate anmodede styrelsen ikke om redegørelser. Desuden modtager styrelsen ikke altid de redegørelser, som den anmoder om. Styrelsen følger ikke op herpå.

140. Rigsrevisionens gennemgang af redegørelser har videre vist, at Færdselsstyrelsen for enkelte kvartaler har anmodet den største synsvirksomhed om omsynsprocenter og fejlrate pr. synssted, men styrelsen har ikke på den baggrund anmodet virksomheden om at gøre rede for afvigelser.

141. Rigsrevisionens gennemgang viste, at de årsager, som synsvirksomhederne lægger til grund i deres redegørelser, går igen. Den oftest gentagne årsag til afvigelser er, at synsvirksomhedens kunder er branchekunder, fx professionelle kunder som vognmænd eller værksteder. Færdselsstyrelsen har dog ikke på baggrund af synsrapporterne mulighed for at kontrollere, om en årsagsforklaring som "branchekunder" er valid. Desuden tager tolerancen for afvigelser fra landsgennemsnittene allerede højde for udsving på grund af "branchekunder". Derfor forklarer årsagen "branchekunder" efter Rigsrevisionens opfattelse ikke afvigelser ud over tolerancen.

Synsvirksomhederne udarbejder en synsrapport, som bilejeren får en kopi af. Synsrapporten indeholder oplysninger om bilens alder, type, eventuelle fejl og synsafgørelsen.

142. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Færdselsstyrelsen har brug for mere viden, når den validerer synsvirksomhedernes redegørelser. Styrelsen bør vide, om situationen hos virksomheden, der redegør for afvigelser, adskiller sig fra situationen hos de virksomheder, risikovurderingen ikke har udpeget. Styrelsen bør derfor have alle synsrapporter til sin rådighed og ikke kun rapporter fra virksomheder, der er udvalgt i risikovurderingen.

143. Færdselsstyrelsens it-system eSyn giver ikke styrelsen elektronisk adgang til hele synsrapporten, som Statens Bilinspektions it-system gjorde. Transportministeriets departement har oplyst, at det efter en omfattende analyse i 2004 blev klart, at Statens Bilinspektions it-system var for kostbart at overtage. Derfor var der kun tid til at udvikle et enkelt it-system, der ikke indeholder hele synsrapporten.

144. Færdselsstyrelsen har oplyst, at eSyn er under videreudvikling til eSyn 2.0. Hovedformålet er, at den fulde synsrapport fremover indrapporteres, og det vil give styrelsen adgang til elektroniske data om bilsyn på samme niveau, som Statens Bilinspektion havde. Styrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fastlagt specifikke kontrolmetoder, som den vil følge efter opdateringen. Styrelsen forventer at fastlægge disse i overgangsfasen. Opdateringen er foreløbig udsat fra ultimo 2008 til 2009.

145. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at opdateringen af eSyn kan forbedre grundlaget for tilsynet, hvis Færdselsstyrelsen anvender data aktivt, når den risikovurderer synsvirksomhederne.

Ekstern og intern audit

146. Den eksterne audit for synsvirksomheder skal bl.a. oplyse om de besøgte synssteder, de processer, som auditøren har kontrolleret, virksomhedernes dokumentationshåndtering, administration, klager, brugerundersøgelser og andre observationer. Kontrolinstansen kan sætte en frist for, hvornår virksomhederne skal udbedre utilfredsstillende forhold.

147. Rigsrevisionen har gennemgået 6 eksterne audits for at undersøge, hvilke krav Færdselsstyrelsen stiller til dem, og hvilke informationer styrelsen får til rådighed, når den fx skal risikovurdere. Gennemgangen viser, at Færdselsstyrelsen modtager og registrerer de eksterne audits, men styrelsen dokumenterer ikke, hvorledes de eksterne audits indgår i styrelsens risikovurdering.

148. Færdselsstyrelsen har oplyst, at styrelsen gennemgår audits. Hvis kontrolinstansen afbryder samarbejdet med synsvirksomheden, inddrager styrelsen virksomhedens godkendelse (synstilladelse). Styrelsen har yderligere oplyst, at den fremover får mulighed for at danne rapporter over resultaterne af eksterne audits. Styrelsen har ikke fastlagt, hvornår den vil bruge denne mulighed.

149. Under den interne audit for synsvirksomhederne udfærdiger virksomhederne hvert halve år en ledelseevaluering til Færdselsstyrelsen. I den skal virksomheden forholde sig til sine eksterne audits og resultaterne af styrelsens tilsynsbesøg.

150. Rigsrevisionen har gennemgået 2 interne audits for at undersøge, hvilke krav Færdselsstyrelsen stiller til dem, og hvilke informationer styrelsen får til rådighed for risikovurderingen. Gennemgangen viser, at Færdselsstyrelsen modtager og registrerer de interne audits, men styrelsen dokumenterer ikke, hvorledes de interne audits indgår i styrelsens risikovurdering.

151. Færdselsstyrelsen har oplyst, at den følger op på interne audits inden for 2-3 uger.

152. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Færdselsstyrelsen fratager godkendelsen til at drive synsvirksomhed i de tilfælde, hvor den eksterne kontrolinstans har opsagt sit samarbejde med virksomheden. Derudover er det uvist, hvordan data fra eksterne og interne audits indgår i styrelsens risikovurdering.

Samlet risikovurdering

153. Færdselsstyrelsen udarbejder ikke en samlet oversigt over de risikovurderinger, den foretager af synsvirksomhederne.

Styrelsen oplyser, at de enkelte elementer – i form af kvartalsindberetninger, redegørelser, interne audits, eksterne audits, reparationskontroller, tilsynsinspektørernes erfaringer fra tilsynsbesøg, klagesager samt henvendelser fra borgere, synsvirksomheder og myndigheder – indgår i en samlet vurdering. Den finder sted, når styrelsen og inspektørerne hver måned planlægger den kommende måneds målrettede tilsyn.

154. Det er Færdselsstyrelsens erfaring, at de enkelte elementer i risikovurderingen af en virksomhed udgør et tilstrækkeligt billede til at udpege de risikobetonede virksomheder til en nøjere kontrol. Styrelsen har oplyst, at den løbende vil arbejde med at dokumentere og udvikle et erfaringsbaseret tilsyn.

155. Rigsrevisionen finder, at Færdselsstyrelsen opsamler og bearbejder meget information. Men styrelsen bør i højere grad dokumentere, hvordan den i praksis risikovurderer virksomhederne. Derfor er det uvist, om den udvælger de mest risikobetonede virksomheder.

Tilsyn med omsynsvirksomheder

156. Omsynsvirksomhederne skal kun indberette antallet af godkendte omsyn til Færdselsstyrelsen. En statistisk risikovurdering kan ikke foretages på baggrund af dette ene antal.

157. Den eksterne audit for omsynsvirksomheder er Reparationskontrolordningen. Ved 2 uanmeldte besøg årligt vurderer auditører omsynsvirksomhedens kvalitetsstyringssystem, og de kontrollerer, om det krævede udstyr er til stede. Ved den eksterne audit efterprøver auditøren også korrektheden af et omsyn, hvis der er biler til stede. Færdselsstyrelsen får en kontrolrapport med den eksterne auditørs anbefalinger til, hvordan virksomheden kan forbedre eventuelle fejl.

158. Rigsrevisionen har gennemgået reparationskontrolrapporter fra 4 omsynsvirksomheder. En virksomhed har fået bedømmelsen "utilfredsstillende" på grund af manglende udstyr. Rigsrevisionens gennemgang viser, at omsynsvirksomheden først 1 år og 9 måneder senere opnår en tilfredsstillende karakter.

159. Færdselsstyrelsen har erkendt, at den kunne have underkastet virksomheden målrettet tilsyn på et tidligere tidspunkt. Styrelsen oplyser yderligere, at den fra 2008 har udtaget omsynsvirksomheder med utilfredsstillende reparationskontrol til målrettet tilsyn. Styrelsen har også oplyst, at den fremover vil give virksomheder en tidsfrist på normalt 14 dage til at anskaffe manglende udstyr.

160. Færdselsstyrelsen har oplyst, at materiale fra den eksterne Reparationskontrolordning indgår, når den risikovurderer omsynsvirksomheder. Klager og øvrige henvendelser om omsynsvirksomheden kan også indgå i risikovurderingen. Styrelsen har dog ikke dokumentation for, hvordan den bruger oplysningerne, når den i praksis risikovurderer omsynsvirksomheder.

Vurdering

161. Færdselsstyrelsen risikovurderer ikke synsvirksomhederne ensartet. Derfor er det uvist, om styrelsen i sidste ende udvælger de mest risikobetonede virksomheder til et målrettet tilsyn.

162. Færdselsstyrelsen får i 2009 elektronisk adgang til synsrapporter på samme niveau, som Statens Bilinspektion havde. Rigsrevisionen anbefaler, at styrelsen aktivt bruger disse data for i væsentlig grad at forbedre risikovurderingen af synsvirksomhederne.

VI. Departementets opfølgning på Færdselsstyrelsens effektivitet

UNDERSØGELSENS RESULTATER

Departementet har ikke sikret, at Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn er effektivt.

163. Rigsrevisionen har undersøgt, om Transportministeriets departement løbende følger tilfredsstillende op på Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn. For at vurdere dette har Rigsrevisionen undersøgt, om:

- Transportministeriets departement har sikret, at Færdselsstyrelsen tilrettelægger og udfører sit tilsyn med bilsyn på en måde, så resurser, aktiviteter og resultater hænger optimalt sammen.

A. Transportministeriets departements opfølgning

Tilrettelæggelse af Færdselsstyrelsens tilsyn

164. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at en af departementets opgaver i forhold til Færdselsstyrelsen bør være at sikre, at de ønskede effekter af styrelsens tilsyn med bilsyn og i sidste ende de politiske forventninger til liberaliseringen bliver indfriet.

Det er i den forbindelse departementets ansvar at træffe beslutninger og iværksætte handlinger, der sætter fokus på at optimere styrelsens tilrettelæggelse og udførelse af tilsyn med bilsyn.

165. Transportministeriets departement og Færdselsstyrelsen drøftede ministeriets organisering af tilsynet med bilsyn i 2004, og ministeriet overvejede fortsat organiseringen, da Folketinget behandlede lovforslaget om godkendelse og syn af køretøjer. Bl.a. drøftede styrelsen og departementet, hvor mange resurser tilsynet skulle have.

Formålet med synsordningen er at kontrollere de dele af køretøjet, der har væsentlig betydning for færdselssikkerheden og miljøet. Derudover fremgår det af et baggrundsnotat om resursebehov fra styrelsen til departementet i 2004, at styrelsen angiver et resursebehov på ca. 24 årsværk, fordelt på 8 delopgaver som fx "klagesager" og "tilladelse, kontrolbesøg og stikprøver". Resursebehovet er skønsmæssigt opgjort for de 8 delopgaver, da det konkrete indhold af tilsynet endnu ikke var fastlagt.

Det fremgår af notatets indledning, at formålet med tilsynet er at sikre, at:

- synede køretøjer opfylder gældende bestemmelser
- der gives korrekte data om syn til CRM
- periodiske syn opfylder EU-direktivet, hvoraf det bl.a. fremgår, at synene skal være objektive og af høj kvalitet.

Det fremgår videre, at tilsynet skal:

- give lige konkurrencevilkår for alle synsvirksomheder
- vægte instruktion og vejledning samt systematisk afrapportering af indsatsen
- tage hensyn til virksomhedernes daglige drift
- i størst muligt omfang baseres på digitale løsninger
- kræve så få ressourcer som muligt.

Færdselsstyrelsen oplyser afslutningsvist, at "det fremhæves, at det her beskrevne tilsyn mv. ikke giver samme kvalitetsniveau, som Statens Bilinspektion har i dag", men styrelsen finder, at "tilsynet kan opfylde de formål, der er nævnt i indledningen".

166. Transportministeren besvarede efterfølgende spørgsmål om etableringen af tilsynsopgaven, da Trafikudvalget behandlede lovforslaget. Ministeren oplyste i besvarelsen af spørgsmål 29, stillet af Trafikudvalget den 27. april 2004, at det ikke på daværende tidspunkt var fastlagt, hvor mange syn hver kontrolmedarbejder i styrelsen skulle kontrollere om året.

167. Rigsrevisionen undersøgte i efteråret 2004 den planlagte organisering af tilsynet forud for den kommende liberalisering.

Rigsrevisionen oplyste ultimo 2004 Transportministeriets departement om, at der var behov for, at departementet konkret overvejede, hvordan Færdselsstyrelsen skulle tilrettelægge sit tilsyn med et liberaliseret bilsynsmarked. Rigsrevisionen påpegede, at Færdselsstyrelsen burde konkretisere tilsynet med syns- og omsynsvirksomheder og sikre sig, at styrelsen indhentede tilstrækkelige og relevante synsdata til at føre et effektivt tilsyn med virksomhederne, så liberaliseringen ikke forringede færdselssikkerheden. Rigsrevisionen vurderede, at Færdselsstyrelsens planlagte ressourcer til det praktiske tilsyn dengang ikke afspejlede, at der naturligt ville komme flere syns- og omsynsvirksomheder.

168. Departementet bekræftede over for Rigsrevisionen, at det ville bringe konkretiseringen af tilsynet på plads på tilfredsstillende måde. Departementet oplyste videre, at departementet fandt det naturligt at evaluere tilsynet med syns- og omsynsvirksomhederne i 2006.

169. Departementet præciserede efterfølgende over for Færdselsstyrelsen, at "Tilsynets erfaringer med de gennemførte syn skal evalueres ved udgangen af 2006. Samtidig vil der være anledning til også at vurdere, om tilsynsfunktionen har været effektiv og samtidigt økonomisk forsvarlig under hensyn til brugerbetalingen".

170. Transportministeriet har oplyst, at evalueringen alligevel ikke blev foretaget. Det skyldtes for det første, at der blev foretaget en grundig evaluering i 2005 i forbindelse med tildelelse af yderligere ressourcer til Færdselsstyrelsen. For det andet analyserede Konkurrencestyrelsen bilsynsmarkedet i 2006.

Ministeriet har videre oplyst om den grundige evaluering i 2005, at den bestod i at konstatere, at forudsætningen for tilsynet var ændret, hvorefter der blev truffet beslutning om at tilføje yderligere ressourcer med henblik på en tilpasning af tilsynet til de ændrede forhold på synsmarkedet.

171. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at evalueringen ikke er gennemført, idet en evaluering omfatter en systematisk vurdering af en igangværende eller afsluttet indsats, dvs. af indsatsens design, gennemførelse og resultater.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at styrelsen ved opfølgningen i 2005 fik flere ressourcer alene på grund af en konstatering af, at antallet af synsvirksomheder blev højere end forventet. Det medførte efter en "alt andet lige"-betragtning et øget behov for ressourcer til til-

synsbesøg. Derimod blev det ikke evalueret, om tilsynet generelt var tilrettelagt effektivt, herunder om niveauet for og karakteren af tilsynsbesøg var optimale.

Endvidere undersøgte Konkurrencestyrelsen konkurrenceforholdene på det liberaliserede bilsynsmarked og selv sagt ikke styrelsens tilsynsfunktion.

172. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at hverken departementet eller Færdselsstyrelsen har vurderet, om styrelsens tilsyn er effektivt.

Opfølgning på Færdselsstyrelsens udførelse af tilsyn

173. Departementet får primært sine informationer om bilsyn gennem statusnotater fra Færdselsstyrelsen. De beskriver resultatet af tilsynet i størrelsesordenen 1-2 gange årligt (3 i 2005). Det sker for at "sikre gennemsigtighed og en velfungerende synssektor og -marked". Departementet gennemgår statusnotaterne med henblik på at godkende dem eller eventuelt at stille uddybende spørgsmål.

Departementet afholder kvartalsmøder med ledelsen i Færdselsstyrelsen. På møderne behandler deltagerne en række faste dagsordenpunkter, herunder en evaluering af det forløbne kvartal samt aktuelle og forestående større sager. Departementets og styrelsens ledelse behandler styrelsens aktiviteter i 2008 tematisk. Dermed blev aktiviteterne i Tilsynsafdelingen – den afdeling, som tilsynet med synsvirksomhederne hører under – drøftet i 3. kvartal 2008.

Ud over den formelle afrapportering drøfter styrelsen og departementet løbende synsområdet i det daglige samarbejde.

174. Departementet gennemgår Færdselsstyrelsens statusnotater og årsrapporter. Rigsrevisionens undersøgelse af departementets tilsynssager viste, at departementet har taget styrelsens oplysninger til efterretning og ikke fundet anledning til aktivt at spørge uddybende til Færdselsstyrelsens effektivitet eller metode til at vurdere udviklingen i kvaliteten af bilsyn.

175. Resultatkontrakten for Færdselsstyrelsen (virksomhedskontrakten) og resultatlønskontrakten for Færdselsstyrelsens direktør (direktørkontrakten) er departementets primære styringsinstrument over for Færdselsstyrelsen.

176. Departementet og styrelsen indgik resultatkontrakten for 2005-2008 i december 2004 samtidig med liberaliseringen af bilsynsmarkedet. Resultatkontrakten er rullende og fornyes hvert år.

I resultatkontrakten for 2005-2008 indgik følgende mål for tilsyn med bilsyn for 2005:

- 1) at implementere de tilsynsstrategier, som blev udarbejdet i 2004
- 2) at styrelsen i 2006-2008 i lyset af erfaringerne fra tilsynet i 2005 skal evaluere og tilpasse strategierne med henblik på til stadighed at udføre et tilsyn, som er baseret på en afvejning af væsentlighed, risiko og resurser, og som er kendetegnet ved en høj kvalitet og effektivitet i opgaveløsningen
- 3) at foretage en analyse af de fastsatte formålsbestemte gebyrer på synsområdet i 2005 med henblik på en eventuel justering af gebyret i 2006.

177. Mål 1 og 3 er gennemført. Vedrørende mål 2 finder Rigsrevisionen ikke, at Færdselsstyrelsen i 2006-2008 har evalueret, om den udfører tilsynet effektivt.

178. Transportministeriet har oplyst, at tilsynets effektivitet i høj grad har været genstand for evaluering. Således er Færdselsstyrelsens tilsynsstrategi løbende blevet evalueret – senest i januar 2008. Herudover sker der i det daglige en evaluering af tilsynet gennem inspektørmøder mv., hvor tilsynsindsatsen drøftes og tilpasses.

179. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Færdselsstyrelsen ikke har gennemført mål 2, fordi de løbende justeringer af resurser og tilsynsbesøg, som naturligt foretages, på ingen måde erstatter en evaluering af en effektiv sammenhæng mellem resurser, aktiviteter og resultater.

180. Resultatkravene har ændret sig siden liberaliseringen. Resultatlønskontrakten for Færdselsstyrelsens direktør opstillede 2 resultatkrav for tilsynet med bilsyn for 2005, hvor det ene blev justeret og skærpet i efteråret 2005 efter aftale med departementet. Det reviderede krav var, at styrelsen i løbet af 2005 gennemførte kontrolbesøg hos ≥ 50 % af de godkendte omsynsvirksomheder og hos alle (100 %) godkendte synsvirksomheder.

181. I de følgende resultatkontrakter er kravet om antal aflagte kontrolbesøg skærpet.

182. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at resultatkravet om kontrolbesøg ikke afspejler sammenhængen mellem resurser og antal besøg, fordi indholdet af de enkelte besøg og dermed det tilhørende resurseforbrug kan variere. Et kontrolbesøg er dermed ikke en entydig og sammenlignelig størrelse, men det afspejler kontrakten ikke.

183. Transportministeriet har oplyst, at kravet om kontrolbesøg er relevant, idet det er nødvendigt at sikre, at kontrolindsatsen har en vis volumen. Det er et led i departementets tilsyn at sikre sig dokumentation for, at Færdselsstyrelsen foretager et passende antal kontroller.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at departementet ikke har anmodet Færdselsstyrelsen om at sandsynliggøre, at niveauet for kontrolbesøg er passende.

184. De følgende resultatkontrakter indføjede også et krav om effekt af tilsynet. Det fremgår af kontrakterne, at "Styrelsens tilsynsindsats skal gennem kontraktperioden medføre en stigende andel af tilsynsresultater, som viser, at syns- og omsynsvirksomhederne opfylder reglerne".

185. Effektkravet viser ikke, om kvaliteten af bilsyn bliver forbedret.

Det er Rigsrevisionens opfattelse, at Færdselsstyrelsens tilsynsresultater kan afspejle, om synsvirksomheden overholder de formelle regler (synlig tilladelse, opkobling til eSyn mv.), men ikke nødvendigvis, om virksomheden gennemfører synene korrekt. Tilsynsresultatet vil kun afspejle, at virksomheden gennemfører syn korrekt, hvis inspektøren kontrolsyner biler efter syn i forbindelse med tilsynsbesøget. Det skete for 20 % af tilsynsbesøgene i 1. halvår 2008. Opgørelsen af tilsynsresultater skelner ikke mellem tilsynsresultater med og uden kontrolsyn efter syn.

186. Rigsrevisionen konstaterer, at styrelsen indfrie alle resultatkrav vedrørende tilsyn med bilsyn i perioden 2005-2007.

187. Det fremgår af sagsmaterialet, at departementet har fulgt op på, at Færdselsstyrelsen har opfyldt resultatkravene, men departementet har ikke spurgt uddybende, om styrelsen udfører tilsynet så omkostningseffektivt som muligt.

188. Transportministeriet har oplyst, at de 2 resultatmål tilsammen dækker den tilsynsforpligtelse, som Færdselsstyrelsen har i forhold til at sikre, at virksomhederne efterlever synslovgivningen.

Departementet vil dog overveje, om det kan styrke disse krav yderligere, og overvejelserne vil indgå i departementets arbejde med resultatkontrakten for 2009. Transportministeriet har oplyst, at der i Færdselsstyrelsens resultatkontrakt for 2009 vil blive indføjet et krav om 2 årlige statusnotater med samme indhold som i dag.

189. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at det er vigtigere at kvalitetssikre indholdet af statusnotaterne end at øge antallet af rapporteringer.

190. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at resultatkontrakterne mellem Transportministeriets departement og Færdselsstyrelsen i begrænset omfang afspejler tilsynsopgaven med bilsyn.

Vurdering

191. Rigsrevisionen oplyste ultimo 2004 departementet om, at der var behov for, at departementet konkret overvejede, hvordan Færdselsstyrelsen skulle tilrettelægge sit tilsyn med et liberaliseret bilsynsmarked.

192. Departementet planlagde herefter ved overgangen til liberaliseringen i 2005 at evaluere Færdselsstyrelsens tilsyn i 2006. Evalueringen er ikke gennemført, og hverken departementet eller styrelsen har derved sikret, at sammenhængen mellem styrelsens resurser, aktiviteter og resultater er effektivt tilrettelagt.

193. Færdselsstyrelsens resultatkontrakter afspejler kun i begrænset omfang tilsynsopgaven med bilsyn. Departementet har hverken i forbindelse med resultatkontrakterne eller i styrelsens statusnotater om Færdselsstyrelsens tilsyn haft uddybende spørgsmål til styrelsens metode (i al væsentlighed den såkaldte omsynsprocent) til at vurdere udviklingen i kvaliteten af bilsyn.

Rigsrevisionen, den 15. april 2009

Kirsten Leth-Nissen
fg.

/Claus Vejlsø Thomsen

Bilag 1. Kopi af tilsynsrapport



TILSYNSRAPPORT

J.nr.:

Virksomhed: _____ Adresse: _____ Postnummer og by: _____ Tilladelsesnummer: _____ Kategori: _____ <input type="checkbox"/> Synssted <input type="checkbox"/> Flådesynssted <input type="checkbox"/> Omsynssted	Tilsynsresultat: <input type="checkbox"/> A tilfredsstillende <input type="checkbox"/> B anmærkninger <input type="checkbox"/> C ikke tilfredsstillende
--	--

Færdselsstyrelsens kontrol: (1.4 - 2.2 gælder ikke omsynsvirksomhed)

- 1.0 ja nej Tilladelse(r) er anbragt synligt for kunderne
 1.1 Elektronisk kommunikationsudstyr er til rådighed
 1.2 Krævet udstyr er til rådighed
 1.3 Ajourført samling af relevante forskrifter og bestemmelser er til rådighed
 1.4 Kvalitetsstyringssystem anvendes
- 2.0 Et udvalg af synsrapporter fra tidligere syn er kontrolleret
 2.1 De anførte fejl og synsresultater stemmer overens
 2.2 Synsstedets tilladelse(r) og de synede køretøjer stemmer overens
- 3.0 Kontrolleret under tilsyn: Synet køretøj Omsynet køretøj Let køretøj Tungt køretøj
- Fabrikat: _____ Regnr.: _____ Stelnr.: _____
- 3.1 Kontrollen er foretaget under det ordinære syn/omsyn
 3.2 Synet/omsynet er gennemført korrekt
 3.3 Synsresultatet er ændret af Færdselsstyrelsen
- 4.0 Andet (se bemærkninger)

Bemærkninger:

Dato for tilsyn	Inspektør	Underskrift
	Flemming Petersen	

Virksomhedens/afdelingens kvittering for modtagelse af tilsynsrapporten:

Klokkeslæt	Navn (blokbogstaver)	Underskrift

Tilsynsrapport 17.04.07 version 3 a

Adelgade 13
 Postboks 9039
 DK-1304 København K
 Tlf.: (+45) 33 92 91 00
 Fax: (+45) 33 93 22 92
 E-mail: fstyr@fstyr.dk
 Internet: www.fstyr.dk