

ERFA gruppen-bilsyn

Applus⁺
Bilsyn



Inspektion

FDM



Bilsyn

DKsyn



Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Att: Konsulent Steen Jonssen

Gilleleje 12. januar 2012

Vedr. høringssvar i.nr. TS-20000-1

Bemærkninger fra synsvirksomhedernes erfagruppe til høringsudkast vedr. "Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer"

Grundlæggende hilses udkastet velkomment, idet synsvirksomhedernes erfagruppe har samme interesse som Trafikstyrelsen i at sikre en høj teknisk sikkerhed i danske køretøjer.

Udviklingen i risikomønstre og omsynsprocent for lastbiler

Vi er dog ikke enige i, at stigningen i omsynsprocent fra 2008 til 2011 tilnærmelsesvist afspejler den reelle udvikling i risikomønstret for lastbiler.

Naturligvis er lastbilbranchen ikke upåvirket af den økonomiske krise. Hovedårsagen til stigningen i omsynsprocent fra 2008 til 2011 er imidlertid efter erfagruppens opfattelse, at Trafikstyrelsen gennem tilsynspraksis og klagesagsbehandling i denne periode har brugt uforholdsmæssigt store ressourcer på, at få synsvirksomhederne til at vælge fejlbeskrivelser med de strengest mulige konsekvenser for mindre væsentlige fejl (typisk lygtefejl), når disse ud fra en faglig og sikkerhedsmæssig vurdering har kunnet beskrives som enten omsynsfejl eller betingede fejl.

Det har medført et afgørende brud på tidligere praksis, herunder den tidligere praksis i Statens Bilinspektion og er unødigt belastende for forholdet mellem synsvirksomhederne og køretøjsbranchen.

En væsentlig del af baggrunden er de synsafgørelsespræciseringer, der i forbindelse med privatiseringen i sept. 2004 blev foretaget af hensyn til beskæftigelsen i omsynsvirksomhederne, og det er i den aktuelle sammenhæng værd at bemærke, at disse hensyn er aldeles urelevante for lastbilbranchen, da lastbiler ikke tillades omsynet i omsynssynsvirksomheder.



Forbedret afgørelsesgrundlag for tilsyn

Vi er enige i, at støtte muligheden for i højere grad at tilrettelægge et tilsyn, der afspejler det reelle risikomønster, herunder en styrkelse af Trafikstyrelsens evne til at mindske køretøjsbrugeres muligheder for at spekulere i at anvende ulovligt udstyr i perioden mellem de periodiske syn.

Behovet handler efter erfagruppens opfattelse hovedsageligt om de virkelig alvorlige fejl hos lastbilbranchens sorte får som fx ulovlige indgreb mod fartskriver, hastighedsbegrænsere og forureningsbegrænsende udstyr.

At afsløringen af mindre væsentlige fejl, fx pga. lastbilsbranchens traditionelt liberale holdning til individuel lygteføring, så evt. kan blive en sidegevinst afhængigt af Trafikstyrelsen prioritering, kan måske muliggøre en tilbagevenden til tidligere synspraksis, hvor sådanne fejl klassificeredes som betingede fejl.

Erfagruppen ser desuden de udvidede tilsynsmuligheder som et effektivt middel til en tiltrængt forbedring af Trafikstyrelsens grundlag for at træffe tilstrækkeligt sikre tilsynsafgørelser.

Vi håber, at grundlaget udvides tilstrækkeligt til, at Trafikstyrelsen dermed ikke længere vil se sig nødsaget til at lade ikke helt sikre vurderinger om konstaterede fejls tilstedeværelser ved forudgående syn være afgørende i grundlaget for tildeling af negative tilsynsresultater.

Synsvirksomheders tilladte småreparationer og justeringer

Erfagruppen er overvejende positiv overfor en lempelse, men ikke uden forbehold. Det ses med tilfredshed i bemærkningerne til lovforslaget, at Trafikstyrelsen fastsætter bagatelgrænsen ved at udfærdige en positivliste for de tilladte udskiftninger og justeringer. For at eliminere risikoen for inhabilitet forudsætter vi dog, at de til positivlisten knyttede fejl i fejlkode listen angives som fejl, der kan godkendes betinget ved både syn og omsyn, således at køretøjsejeren aldrig bringes i det dilemma, at ønsket om en alternativ reparatør hindrer muligheden for at opnå en betinget godkendelse.

Det er i øvrigt erfagruppens holdning, at synsbekendtgørelsen bør ændres sådan, at fejl, der kan godkendes betinget ved førstegangssyn, generelt igen bør kunne godkendes betinget ved omsyn.

I tilknytning til muligheden for tilladte småreparationer og justeringer er dette helt afgørende i forhold til inhabilitet.

Med venlig hilsen

På Erfagruppen vegne

Christian Poder

Trafikstyrelsen
Att. chefkonsulent Steen Jonssen
sjo@trafikstyrelsen.dk

12. december 2012

Helen Amundsen
Dok. 123197/

Høring vedr. forslag til ændring bilsynsloven

Forbrugerrådet har modtaget Trafikstyrelsens brev af 21. december 2011, sagsnr. TS200000-00001, vedr. høring af forslag til ændring af bilsynsloven og har følgende bemærkninger.

Hovedformålet med bilsynsloven er at sikre, at alle køretøjer til stadighed er i lovlig stand med henblik på størst mulig sikkerhed for alle trafikanter. Forbrugerrådet kan derfor støtte, at Trafikstyrelsen får mulighed for at foretage syn ved vejsiden og udføre uanmeldte kontrolsyn af synede erhvervskøretøjer på virksomhedens areal, da det forventes at mindske snyd med køretøjernes sikkerhed og vil højne den samlede sikkerhed på vejene for alle trafikanter.

Forbrugerrådet kan ligeledes tilslutte sig, at Trafikstyrelsen får mulighed for at overføre relevante data fra Trafikstyrelsens registre til kommercielle virksomheder, så længe disse data videregives i anonymiseret form og generelt overholder persondatabeskyttelsesloven.

Med hensyn til forslaget om at give synsvirksomhederne mulighed for at foretage bagatelagtige småreparationer, finder Forbrugerrådet, at dette kan give anledning til, at synsvirksomhederne lader sig styre af at sælge et produkt frem for at foretage en objektiv vurdering af bilen, og dette vil ikke være i forbrugerens interesse. Forbrugerrådet kan derfor ikke støtte denne åbning i forhold til synsvirksomhedernes forretningsområde.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø
Afdelingschef

Helen Amundsen
Ingeniør

Trafikstyrelsen
Att: Steen Jonssen

Sendes pr. e-mail til:
sjo@trafikstyrelsen.dk; info@trafikstyrelsen.dk

Deres ref.: j.nr. TS-20000-1 / SJO

Vor ref.: jhc

Dok. nr.: D-110112-14051

Dato: 12. januar 2012

Høring vedrørende forslag til ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer

ITD har modtaget Trafikstyrelsens forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (bilsynsloven). ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

ITD vil gerne støtte op om ethvert tiltag, der kan medvirke til mere effektiv og professionel kontrol. Vi mener dog, at nærværende forslag blander kontrol og tilsyn med synsvirksomheder sammen med kontrollen af lastbilers tekniske tilstand.

ITD er desuden betænkelig ved, at der gives mulighed for at anvende tvangsindgreb uden for strafferetsplejen og uden forudgående retskendelse, på et område der efter vores opfattelse ikke berettiger til det. I forhold til undersøgelsens formål, sagens betydning og den krænkelse og ulempe, som undersøgelsen må antages at forvolde, vil indgrebet efter vores opfattelse være uforholdsmæssigt stort. Retsplejens intentioner om anvendelse af det mindst indgribende middel synes simpelthen tilsidesat.

Ændring af lovens formål:

Lov om godkendelse og syn af køretøjer har efter ITD's opfattelse, som navnet antyder, til formål at fastlægge bestemmelser om godkendelse og syn af køretøjer, og de deraf følgende nødvendige bestemmelser omkring tilladelse til at foretage samme. Loven giver følgelig naturligt Trafikstyrelsen hjemmel til at føre tilsyn med syns- og omsynsvirksomhederne.

Med nærværende udkast ændres lovens formål imidlertid radikalt til at skulle sikre tilsynet med, at køretøjer til stadighed holdes i lovlig stand. Dette tilsyn henhører efter ITD's opfattelse under Færdselsloven, hvor der i §77 er givet hjemmel til, at politiet kan standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler. Opfylder køretøjet ikke bestemmelserne i loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af loven, kan det indkaldes til senere kontrol.

Adgang til tvangsindgreb uden retskendelse:

Som nævnt indledningsvis er ITD meget betænkelig ved dette tiltag, og mener på ingen måde, at undersøgelsens formål, sagens betydning og den krænkelse og ulempe, som undersøgelsen må antages at forvolde, berettiger til så vidtrækkende indgreb.

Trafikstyrelsen og politiet har i forvejen mulighed for at indkalde et køretøj til syn til kontrol af om det opfylder reglerne, men benytter efter eget udsagn ikke denne kontrolmulighed særlig ofte. Iflg. TRU alm. del Bilag 157, fordi en indkaldelse til kontrolsyn vil indebære en væsentlig gene for køretøjssejeren. En indkaldelse til kontrolsyn vil efter ITD's opfattelse imidlertid indebære væsentlig

mindre gene end en u-varslet beslaglæggelse af et køretøj, der indgår i den daglige planlagte kørsel, da en indkaldelse giver mulighed for at planlægge at tage køretøjet ud af drift med et rimeligt varsel.

Styrkelse af syn ved vejsiden

ITD ser positivt på forslaget om øget fokus på syn ved vejsiden i samarbejde med politiet. Trafikstyrelsens deltagelse ved politiets vejkontroller styrker indsatsen både med hensyn til faglighed og effektivitet, således at vejkantkontrollerne i praksis opleves som professionelle og gennemføres hurtigt og effektivt. Vi har i den sammenhæng også med tilfredshed noteret os, at der netop er indgået et tættere samarbejde omkring de såkaldte multikontroller.

Mulighed for at synsvirksomheder kan foretage "småreparationer":

ITD er betænkelig ved at åbne op for muligheden for at foretage reparationer direkte på synsstedet. Det vil efter vores opfattelse kunne give anledning til tvivl om habilitet og unødigt diskussion om, hvorvidt bedømmelsen af fejl er påvirket af kommercielle hensyn. Det må antages, at påtænkte "småreparationer" er af en sådan karakter, at de ikke vil føre til krav om omsyn, men betinget godkendelse, hvorfor det ikke ses som en større gene efterfølgende at få fejlene udbedret hos en uafhængig reparatør.

Videresalg af data

ITD har ingen indvendinger mod den kommercielle udnyttelse af data fra styrelsens registre, naturligvis forudsat at den fornødne datasikkerhed er til stede, og at der ikke videregives personfølsomme oplysninger.

Gebyrfastsættelse

ITD har selvsagt ingen indvendinger mod, at gebyret til Trafikstyrelsen for syn nedsættes, men vi er uforstående overfor, at gebyret fremover skal reguleres med 2% ud over tilpasningsprocenten. Tilpasningsprocenten bør efter vores vurdering være tilstrækkelig til at inflationsregulere gebyret. Tiltaget vil således betyde øgede omkostninger for erhvervslivet, der ikke er omkostningsbegrundede.

Afslutningsvis skal vi udtrykke vores undren over en række udsagn i bemærkningerne til forslaget, som gengivet i TRU alm. del Bilag 157, fremsendt til Transportudvalget 10. januar 2012.

Trafikstyrelsen citeres for at have konstateret, at en relativ stor andel af lastbiler ikke lever op til de tekniske krav, når de kører på vejene. Antagelsen begrundes i at 1/3 af 200 selektivt udpegede lastbiler sendes til syn med mistanke om alvorlige fejl og mangler. Udpegelsen er som anført netop selektiv, med baggrund i politiet og styrelsens erfaring i at udvælge køretøjer med risiko for fejl og mangler. Stigningen kan derfor også antages delvis at skyldes, at politiet gennem samarbejdet med styrelsens inspektører er blevet endnu bedre til at udpege køretøjerne. Desuden er det statistiske grundlag (200 køretøjer) efter vores opfattelse et noget spinkelet at drage denne konklusion på.

Det anføres at trafikstyrelsens tilsyn ikke er tilstrækkeligt til at fange den, efter styrelsens udsagn, ringere køretøjsstand hos tunge køretøjer. Det indikeres videre at der spekuleres i at anvende

ulovligt udstyr i perioden mellem to syn. ITD anerkender at der i branchen kan være enkelte brodne kar men, at udlede en generel tendens, der kan overføres til hele branchen synes groft.

Ligeledes anføres at en vigtig effekt er at kontrollere, om visse synsvirksomheder "presses" af store kunder (flådeejere), for at få lastbilerne lempeligt gennem syn, måske endda systematisk. ITD synes, at der her rettes en uberettiget mistanke mod det samlede erhverv, der godt nok som alle andre er presset af en økonomisk krise, men efter vores opfattelse stadig er blandt de mest professionelle i Europa. Ser man ex på statistikkerne fra BAG i Tyskland, der baserer sig på et langt større antal undersøgte køretøjer end de 200 trafikstyrelsen tager udgangspunkt i, ligger de danske køretøjer i den absolutte top, med et meget lavt antal konstaterede fejl.

Med venlig hilsen

ITD - International Transport Danmark

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jørn-Henrik Carstens'.

Jørn-Henrik Carstens

Steen Jonssen

Fra: Jesper Højte Stenbæk <jhs@danskerhverv.dk>
Sendt: 12. januar 2012 20:22
Til: Steen Jonssen
Cc: 'fda@dtl.eu'; 'JHC@itd.dk'; Anja Skibsted Thomsen
Emne: Forslag til ændring af lov om syn og godkendelse af lov om syn og godkendelse af køretøjer (bilsynsloven), j.nr. TS-20000-1

docId: <http://trs.fsd.csc.dk/trskoncp/DOK1369141>
SJ: -1

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring om forslag til ændring af lov om syn og godkendelse af køretøjer (bilsynsloven).

Vi er overordnet positive over for forslaget der generelt vil medføre et mere målrettet og effektivt ressourceforbrug på området.

Dansk Erhverv er dog kritisk over for forslaget om, at styrelsen får mulighed for kontrolsyn i 4 uger efter synet. Vi finder motivationen for forslaget forståelig men finder løsningen unødigt indgribende for de omfattede virksomheder, idet erhvervskøretøjer helst skal være væk fra ejerens ejendom og i indtægtsgivende drift i så mange af døgnets timer som muligt. Dansk Erhverv skal derfor foreslå, at styrelsen bemyndiges til, efter samme regningslinjer som de skitserede i forslaget, inden for 24 timer efter et syn eller omsyn at foretage kontrolsyn uanset, hvor køretøjet befinder sig.

Endelig har Dansk Erhverv med glæde noteret sig, at gebyret til staten er nedsat - uanset at nedsættelsen er begrænset.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Chefkonsulent

MOBIL: +454033 8877
DIREKTE: +45 3374 6723
JHS@DANSKERHVERV.DK

**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 17.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. +453374 6530
-
INFO@DANSKERHVERV.DK



Brancheforening for værksteder

CAD, Autobranchens Hus, Kirkevej 1-3,
Postboks 225, 2630 Taastrup
Tlf.: 4399 6633
E-mail: cad@cad.dk

Trafikstyrelsen

12. januar 2012

Sendt pr. e-mail: sio@trafikstyrelsen.dk

Vedr.: Hørings svar.

Bemærkninger til forslag til Lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (kontROLSYN af erhvervskøretøjer på firmaadressen, finansiering af tilsyn m.v.), sagsnr. TS20000-00001.

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD) har modtaget ovenstående lovforslag i høring og skal hermed fremsætte følgende bemærkninger:

1. INDSTILLING

Det er CAD's opfattelse, at den i lovforslaget under pkt. 2 anførte bemyndigelse vil være egnet til at kompromittere habiliteten hos synsvirksomheder med deraf følgende faldende tillid til synsvirksomhedernes virke.

Endvidere vil synsvirksomhederne i medfør af positivlisten på sigt kunne udkonkurrere værksteder alene af tidsmæssige årsager på en lang række tjenesteydelser. Værkstederne vil heroverfor ikke kunne tage til genmæle, da de kun på omsynsområdet har mulighed for at konkurrere med synsvirksomhederne.

CAD skal således indstille til, at det under pkt. 2 anførte stk. 2 til den nugældende lovs § 6 udgår af lovforslaget.

Såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form bør positivlistens indhold afgrænses økonomisk, både i forhold til arbejds løn og materialer. Endvidere bør begrebet "småreparationer" forsøges indkredset og defineret i videre omfang end nu, jf. synsvejledningen. Ligeledes bør listen ikke indeholde reparationer, hvor der overlades et skøn til synsvirksomheden for, om reparationen skal udføres eller ej for, at bilen kan synes, da der herved kan opstå berettiget tvivl om habiliteten.

Endelig bør positivlisten udarbejdes i en sådan form, at de relevante organisationer får mulighed for specifikt at komme med bemærkninger til listen og eventuelle fremtidige ændringer, hvorfor CAD også skal henstille til, at det overlades til Transportministeriet at udarbejde positivlisten.

CAD er brancheorganisation for autoværksteder i Danmark, og er med sine 1770 værkstedsmedlemmer branchens største interesseorganisation. CAD arbejder for at skabe de bedste rammevilkår, og tilbyder forskellige ydelser til autoværkstederne. CAD varetager værkstedernes interesser over for politikere og offentlige myndigheder, samt beslægtede organisationer i spørgsmål af betydning for branchen.

Helt kortfattet: I CAD vil vi gerne se den "fru Jensen", der tør afslå et tilbud om "småreparation" fra en medarbejder i en synsvirksomhed, med fare for, at den efterfølgende gennemgang af køretøjet kommer til at hvile på et løst og subjektivt grundlag på grund af afslaget.

Sådan vil de fleste forbrugere/bilejere formentlig tænke.

2. LOVFORSLAGET

Det fremgår af lovforslagets 1. pkt., at der skal indsættes en formålsbestemmelse i loven, der skal lyde:

"§ 1. Formålet med loven er at sikre tilsynet med, at køretøjer til stadighed holdes i lovlig stand."

Dette er uddybet i høringsbrevet, hvori det anføres, at:

"Hovedformålet med lovforslaget at skabe et hjemmelsgrundlag for, at Trafikstyrelsens kontrolsyn af synede køretøjer i langt højere grad kan ske på grundlag af en risikovurdering, så Trafikstyrelsen kan sætte ind med kontrolsyn der, hvor det har den største effekt".

Disse formål bifaldes af CAD.

Som led i at opnå disse formål fremgår det af pkt. 2, at der ønskes en tilføjelse til Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 6. Den foreslåede tilføjelse lyder:

"Stk. 2. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at visse småreparationer kan undtages fra bestemmelsen i stk. 1".

3. FORHOLDET TIL NUGÆLDENDE LOV

(Lov nr. 473 af 09/06/2004)

3.1 HABILITET

Den nugældende lov blev indført på baggrund af Forslag til Lov om godkendelse og syn af køretøjer, fremsat den 24. marts 2004 af trafikminister Flemming Hansen.

§ 6 i lovforslaget og senere Lov om godkendelse og syn af køretøjer (bilsynsloven) lyder:

"Indehavere af tilladelser til at foretage syn må ikke erhvervsmæssigt reparere køretøjer".

Dette totale forbud er ligeledes indført i BEK nr. 724 af 24/06/2011 om virksomheder, der foretager syn af køretøjer (synsvirksomhedsbekendtgørelsen), hvor § 1, stk. 3 lyder:

"En synsvirksomhed må ikke erhvervsmæssigt reparere køretøjer, jf. § 6 i lov om godkendelse og syn af køretøjer"

I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser fremgår det, at forbuddet ønskedes indført

"...for at undgå, at der opstår habilitetsproblemer, f.eks. om hvorvidt de anførte fejl og mangler ved køretøjet skyldes et ønske fra virksomhedens side om at opnå økonomisk vinding ved en unødvendig reparation af køretøjet".

Forbuddet er udvidet til også at omfatte koncernforbundne parter, hvis beslægtningen er så nær, at den er egnet til at vække tvivl om habiliteten.

Umiddelbart synes lovforslaget ikke at ændre på, at koncernforhold ikke må etableres på nævnte måde.

I Vejledning om Syn af køretøjer (synsvejledningen), senest november 2011, er der i pkt. 14.01.2 nøjere bestemt omkring habilitet, herunder om serviceydelser, monteringsarbejde og reparationer.

Om habilitet generelt er det særlig anført, at de almindelige forvaltningsretlige habilitetsregler ikke finder anvendelse udover de, der følger af forvaltningslovens kapitel 2, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 19. Til belysning af reglernes anvendelse fremhæves et eksempel om syn af køretøjer, som synsvirksomheden ejer, bruger eller har anden væsentlig økonomisk interesse i.

Fordi der har været et fuldstændigt forbud mod reparationer og efterfølgende direkte eller indirekte syn af egne reparationer, har det været muligt at bibeholde tilliden til synsvirksomhederne, selvom synsvirksomhederne ikke har været underlagt de almindelige forvaltningsretlige habilitetsregler og -principper.

Trafikministeriet vurderer i bemærkninger til forslaget ikke, at forslaget vil medføre de ovenfor skitserede habilitetsproblemer, da:

"der alene er tale om småreparationer, hvor behovet også kan erkendes af kunder, uden at der kræves teknisk indsigt"

Hvis det afgørende skal være, at kunder uden særlig teknisk indsigt, skal kunne erkende behovet, åbnes der potentielt op for, at eksempelvis reparation af bremses m.v. kan foretages hos synsvirksomhederne. Langt de fleste kunder vil være i stand til at erkende behovet for at få lavet bremses, og de fleste vil også kunne mærke, hvornår det er nødvendigt.

Derfor bør det afgørende for habilitetsspørgsmålet ikke være, om kunden kan se et behov for reparationen men mere, om der objektivt set er grundlag for at betvivle synsvirksomhedens generelle og konkrete habilitet og upartiskhed.

Dette vil kun være muligt i fuldt omfang, hvis synsvirksomheden ikke kan indtænke økonomisk vinding i det enkelte syn, hvilket kan blive tilfældet, hvis synsvirksomheden får adgang til at foretage de reparationer, som er nødvendige for, at bilen kan gå gennem syn.

Ej heller sammenligningen med almindelig vedligeholdelse er gangbar i forhold til habilitetsspørgsmålet, da vedligeholdelse netop foretages i form af reparationer, jf. nedenfor pkt. 3.3.1. om Trafikstyrelsens opfattelse af, hvad begrebet "reparation" dækker over.

Det bemærkes, at forskellen mellem vedligeholdelse og reparation ikke nærmere behandles i lovforslaget, og at det således ikke umiddelbart er muligt at trække grænsen mellem begreberne. Dertil kommer, at den foreslåede bemyndigelse gives til at undtage småreparationer og ikke små vedligeholdelsesopgaver.

Samlet set er der således intet der tyder på, at habilitetsproblematikken eller tilliden til synsvirksomhederne skulle være ændret i 2012 i forhold til i 2004. Tværtimod må det erkendes, at synsvirksomhederne er styret af et ønske om økonomisk vinding, som Statens Bilinspektion forud for liberaliseringen ikke havde. Dertil kommer at der skete en massiv opblødning på habilitetskravene ved liberaliseringen, da de uskrevede forvaltningslige principper blev fjernet.

3.2 KONKURRENCEMÆSSIGE HENSYN

Det er åbenbart, at lovforslaget i større eller mindre omfang vil have en gavnlig effekt på synsvirksomhedernes økonomi, da de vil blive berettiget til at udføre såkaldte "småreparationer".

Det anføres direkte i pkt. 2.2. om Transportministeriets overvejelser, at

"Mange synsvirksomheder er små og ofte med en spinkel økonomi. Endvidere er der aktuelt overkapacitet på synsmarkedet".

Under optimale konkurrencemæssige forhold vil nogle virksomheder uvægerligt bukke under. Konkurrencen synsvirksomhederne imellem bør rette sig mod deres hovedvirke, nemlig syning af biler og derigennem højning af trafiksikkerheden.

Hvis virksomhederne i højere grad får mulighed for at udføre tjenesteydelser, der ikke falder under deres hovedformål, vil konkurrencen mellem synsvirksomhederne blive forskubbet til at være en konkurrence mellem synsvirksomhederne på den ene side og værkstederne, der hidtil har udført tjenesteydelserne, på den anden side. Hvis synsvirksomhederne også, eventuelt på sigt, må udvide deres varesortiment med det,

der er nødvendigt for at udføre reparationen, vil konkurrencen blive yderligere forskubbet.

Værkstederne vil ikke, som lovgivningen er i dag, og som der lægges op til med lovforslaget, være i stand til at modsvare konkurrencen. Værkstederne vil ikke kunne opnå tilladelse til at syne biler, da § 6 (stk. 1) fortsat vil være gældende, og da det alene er småreparationer, der kan udføres. Undtagelsen hertil er i forhold til omsyn, hvilken kompetence dog ikke er tilstrækkelig til at opveje den ubalance, der kan komme i konkurrencen mellem synsvirksomheder og værkstederne.

Herved sker der en helt klar kollision med principperne i konkurrencelovgivningen, idet synsvirksomhederne har et monopol. Særlig i de tilfælde er det ikke en statsopgave at stimulere et branchesegment på grund af overkapacitet via lovgivning til stor skade for den frie konkurrence og til stor skade for det omdømme og den tillid, som synsvirksomheden.

Det bemærkes supplerende i forslaget, at:

"Synsvirksomheder formodes til en vis grad at ville konkurrere om at foretage sådanne småjusteringer uden beregning, da de i mange tilfælde kun tager et øjeblik".

Som § 6, stk. 2 ønskes formuleret, er der ikke grundlag for at antage, at synsvirksomhederne skal eller vil forestå småreparationerne uden beregning. Henset til bemærkningen om synsvirksomhedernes økonomi og overkapaciteten må det tværtimod lægges til grund, at synsvirksomhederne vil tage sig betalt for at udføre disse ydelser.

3.3 POSITIVLISTEN

Det følger af lovforslaget, at der ønskes udarbejdet en positivliste, hvor de småreparationer, der må udføres, oplistes.

Som eksempler på, hvilke småreparationer, der påtænkes anført på positivlisten er

- Udskiftning af defekte pærer,
- Udskiftning af defekte viskerblade,
- Justering af lygtepositioner.

3.3.1 BEGREBSMÆSSIGT INDHOLD I POSITIVLISTEN

3.3.1.1 "REPARATION"

Det følger af Vejledning om syn af køretøjer pkt. 14.01.2 under Reparation, at:

"Trafikstyrelsen opfatter reparation som udskiftning eller istandsættelse af dele eller komponenter, som er defekte, opslidte eller ulovlige".

Det må nødvendigvis være denne fortolkning, begrebet "småreparation" skal underlægges.

Allerede fordi lovforslaget benytter sig af ordet "reparation", kan den omtalte positivliste blive meget omfattende, da den omfatter både udskiftninger og istandsættelser af såvel defekte, opslidte og ulovlige komponenter.

3.3.1.2 "SMÅ" REPARATIONER

Hvornår en reparation herefter er lille nok til, at falde under begrebet "småreparation" er ikke afklaret i lovforslaget.

Det anføres i lovforslaget, at det er en bagatelgrænse, der ønskes indført af omkostnings- og tidsmæssige hensyn. Lovforslaget behandler ikke, hvorledes bagatelgrænsen skal fastsætte, herunder om der skal være tale om en teknisk kvantificerbar størrelse, eller om grænsen kan eller skal udgøres af et beløb – og i givet fald, hvad beløbet skal være.

Især det omkostningsmæssige hensyn tilsiger, at der fastsættes en beløbsmæssig overgrænse for, hvornår en reparation må udføres af synsvirksomheden. I den forbindelse bør beløbsgrænsen opgøres både i forhold til arbejds løn og materialer.

Spørgsmålene er herefter blandt andet, om en beløbsgrænse i givet fald skal indeholde avance, hvilken myndighed, der skal fastsætte grænsen og hvorledes grænsen kan fastsættes med respekt af konkurrencelovgivningen.

Formålet med en decideret beløbsgrænse skulle i givet fald være at skabe gennemsigtighed omkring den potentielle økonomiske vinding, som synsvirksomhederne opnår ved de reparationer, som de må udføre. Sideløbende får værkstederne mulighed for at udbyde ydelsen til en konkurrencedygtig pris.

Derigennem vil brugeren af synsvirksomhederne også blive i stand til at se, om det er en økonomisk fordel at lade synsvirksomheden fremfor værkstedet udføre reparationen.

Fraværet af nærmere forudsætninger for hvordan positivlisten skal udfyldes, eksempelvis ved indførelse af en beløbsmæssig grænse understreger det uhensigtsmæssige i at lade positivlisten udarbejde alene på grundlag af lovforslaget.

3.3.2 UDFORMNINGEN AF POSITIVLISTEN

I forhold til de fremsatte eksempler skal det bemærkes, at mange bilejere selv er i stand til f.eks. at skifte et viskerblad eller en pære. En stor del af de billister, der ikke

kan skifte pærer selv, har biler, hvor selv udskiftning af en pære kan være en omstændelig proces. Eksempelvis skal hele lygteparabolen udtages eller på anden måde adskilles. Visse biler kræver også tilslutning af testudstyr for at nulstille indikatorer for eksempelvis defekte pærer. Dette gælder for mange nye biler.

Hvis der er tale om en bil af sidstnævnte type, kan indgrebet sproglig set næppe karakteriseres som en "småreparation", men indgrebet kan stadig være "udskiftning af en defekt pære".

Lovforslaget tager heller ikke højde for den situation, hvor en "småreparation" udvikler sig til, eller viser sig at være en større reparation. Eksemplet herpå er, at det ikke er pæren, med det bagvedliggende ledningsnet, der kræver udskiftning. Det er ikke umiddelbart sandsynligt, at synsvirksomheden i så fald straks vil standse arbejdet og lade billisten forlade virksomheden; og det er ikke sikkert, at bilen er i stand til at køre ved egen hjælp i så tilfælde.

Ved justering af lygter skal synspersonalet efterse, at lyskeglen højdemæssigt er indenfor en vis margin. I praksis betyder det, at der overlades en vurdering til synspersonalet, og hvor det er tilfældet, kan det ikke udelukkes, at vurderingen vil falde ud til billistens ulempe, hvis justeringen kan tilbydes af synsvirksomheden med deraf følgende udfakturering.

Samme betragtning gør sig gældende i alle tilfælde, hvor der overlades et skøn til synsvirksomhederne.

Endelig fremgår det af lovforslaget, at pæreskift øjeblikkeligt kan højne trafikikkerheden. For eksemplets skyld, så kan udskiftning af bremses også højne trafikikkerheden øjeblikkeligt. Sat på spidsen må argumentet om øjeblikkelig trafikikkerhed kun kunne gøres gældende med fuld styrke, hvis synsvirksomheden ser sig nødsaget til at give kørselsforbud.

Dertil kommer, at der ikke foreligger dokumentation for, at der igennem tiderne at trafikskader sker oftere og med større skader under betingede synsgodkendelser, hvor billister kører fra synsvirksomhederne til det nærmeste eller valgte værksted end ellers.

I praksis vil en synsvirksomhed yderst sjældent bede en billist om at stille til omsyn på grund af en defekt pære eller et viskerblad, der ikke virker optimalt. Der gives derfor heller ikke kørselsforbud på det grundlag. Oftest vil bilisten blive pålagt straks at få ordnet forholdet, hvilket billisten formentlig vil blive tilskyndet af på baggrund af de pr. 1. januar 2012 gældende bødesatser for blandt andet manglende lys.

Endelig – og nok så vigtigt for diskussionen – så bemærkes i forslaget, at:

"...der ofte er et ønske hos bilejerne om, at synsvirksomhederne kan udføre visse småreparationer i forbindelse med gennemførelse af syn, f.eks. skift af defekt pære, justering af lygteposition mv. Det er unødigt besværligt, at en bilejer skal køre hen på et værksted, blot fordi en pære er defekt".

Der er ikke umiddelbart fremlagt dokumentation for postulatet om, at bilejerne ofte ønsker, at synsvirksomheden kan udføre småreparationer. Som den største autobrancheorganisation har CAD hverken modtaget resultatet af undersøgelser herom eller i øvrigt blevet underrettet om, at der måtte være et sådant behov – hverken direkte eller indirekte.

Postulatet må tilsidesættes som værende i bedste fald irrelevant, når der ikke foreligger dokumentation.

3.4 KONTROL OG SANKTIONERING

Trafikstyrelsen har førhen haft problemer med at kunne udøve tilstrækkelig kontrol med synsvirksomheder, og der udestår fuldstændig bestemmelser om, hvordan kontrollen skal udføres.

Det er ikke nærmere anført i forslaget, hvorledes synsvirksomhedernes udbud og udførelse af større reparationer end de, der skal der fremgå af positivlisten, skal sanktioneres.

Det må lægges til grund, at sanktionen i yderste konsekvens kan være fratagelse af tilladelsen til at drive synsvirksomhed, jf. den nugældende lov § 8, jf. synsvirksomhedsbekendtgørelsens § 1, stk. 3, der nødvendigvis må ændres som følge af lovforslaget, hvis det bliver vedtaget.

Som forslaget er fremsat er positivlisten imidlertid ikke umiddelbart sammenligneligt med et vilkår for tilladelsen og dermed er der heller ikke umiddelbart knyttet en sanktionering til tilsidesættelse af listen, hvilket vil være helt utilfredsstillende.

CAD skal også på dette område understrege sin generelle bekymring på vegne af branchen, da den manglede retsfølge af tilsidesættelse af positivlisten potentielt set kan indebære, at synsvirksomhederne, der efter det oplyste i forvejen er økonomisk trængte, fortolker positivlisten særdeles udvidende, da der ikke er nogen konsekvenser knyttet hertil – hvis det opdages.

3.5 TRAFIKSTYRELSENS KOMPETENCE

Som forslaget er formuleret skal positivlisten udarbejdes af Trafikstyrelsen, der er underlagt transportministeriets ressort. Trafikstyrelsens kompetencer er oplyst i Bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser.

Af hensyn til den intensitet, som positivlisten kan ramme værkstederne med, herunder ved indførelsen og fremtidige udvidelser, bør pligten til at udarbejde listen ligge hos Transportministeriet, der har det direkte ansvar for loven og derfor også bør have det for positivlisten.

Det bemærkes, at lovforslaget ikke indeholder oplysninger om, i hvilken form positivlisten skal udgives.

Med henblik på i videst muligt omfang at undgå eller dog imødesæ særlig habilitetsproblemerne, bør listen udarbejdes i en sådan form, at det er muligt at iværksætte en høring af de relevante organisationer forud for udarbejdelse af listen, således at branchen får mulighed for at ytre sig. Dette bør også være tilfældet ved udvidelser.

4. SAMMENFATNING

Samlet set er det CAD's opfattelse, at det stillede lovforslag i forhold til indførelse af positivlisten ikke bør fremsættes og i slet ikke i sin nuværende form.

Det er CAD's opfattelse, at den påtænkte bemyndigelse vil være egnet til at vække tvivl om habiliteten hos synsvirksomhederne. Hvis der vækkes tvivl om habiliteten vil den generelle tillid til synsvirksomhederne blive eklatant forringet både fra forbrugersiden og fra den professionelle branches side.

Endvidere vil synsvirksomhederne i medfør af positivlisten på sigt kunne udkonkurrere værksteder på de tjenesteydelser, som synsvirksomhederne får lov til at udføre i medfør af listen. Værkstederne vil heroverfor ikke kunne tage til genmæle, da de kun i forhold til omsyn har mulighed for at gå ind på synsvirksomhedernes område og konkurrere på lige fod med dem.

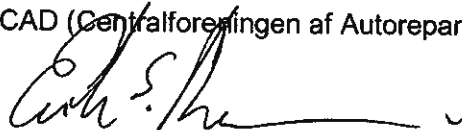
På det grundlag skal CAD kraftigt henstille til, at det under pkt. 2 anførte stk. 2 til den nugældende lovs § 6 udgår af lovforslaget.

Såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form bør der, inden positivlisten udarbejdes, opstilles nærmere bestemmelser om, hvorledes begrebet "småreparationer" skal forstås, både størrelsesmæssigt og i forhold til, hvad en "små"reparation er, ligesom kontrol- og sanktioneringsdelen skal affattes.

Ligeledes bør habilitetsbetragtningen og de konkurrencemæssige markedsmekanismer være afgørende i forhold til, hvilke reparationer, der kan optages på listen og hvilke, der ikke kan. I den forbindelse bør der iværksættes en høring af de relevante organisationer m.v. ved udarbejdelsen af og eventuelle senere ændringer i positivlisten.

Venlig hilsen

CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark)



Direktør

Erik S. Rasmussen, advokat

Trafikstyrelsen
Att.: Steen Jønsen

Danish Transport Federation

Høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om bilsyn

DI Transport har med mail af 21. december 2011 modtaget Trafikstyrelsens anmodning om forslag til bilsynsloven. DI Transport har følgende bemærkninger til forslaget:

DI Transport kan principielt støtte en bedre og mere effektiv kontrol med bilsyn og kontrol med køretøjerne på vejene, men lovforslaget blander på en række områder de to ting sammen, og bidrager derfor ikke til at opnå målsætningen om en mere effektiv kontrol. Udgangspunktet bør være at lov om bilsyn vedrører syn og kontrol af synsvirksomheder, mens kontrol af køretøjer reguleres af færdselsloven.

Endvidere rejser lovforslagets del om kontrol på virksomhedernes areal en række spørgsmål. Er formålet at kontrollere synsvirksomhederne eller lastbiler? Kontrol- eftersyn fortages mest effektivt umiddelbart efter synet. Desuden vil lastbiler og busser normalt være ude at køre og ikke stå stille på virksomhedernes arealer, da de jo er en del af transportvirksomhedernes produktionsapparat. Det er derfor yderst tvivlsomt, om man uanmeldt kan lokalisere de nysynede køretøjer. Og i de tilfælde hvor f.eks. en lastbil går i stykker i perioden på fire uger efter syn og står på virksomhedens og afventer reparation, er der ikke tale om kørsel med en lastbil, der ikke er i forsvarlig stand, da lastbilen jo netop er taget ud af drift.

Derudover vil det gå ud over planlægningen af kørslen, hvis lastbilerne bliver standset på grunden. Det vil derfor virke mindre indgribende at blive dobbelttjekket i forbindelse med et periodisk syn.

For så vidt angår kontrol af køretøjerne, herunder montering af ulovligt udstyr, begrundes det heller ikke en hjemmel til virksomhedskontrol. DI Transport tager skarpt afstand for montering af ulovligt udstyr, men dette bør fanges af Politiets tungvogns kontrol, da dette er uacceptabelt, uanset om det er inden for en fire ugers periode fra sidste syn eller ej.

Endvidere er det DI Transports klare opfattelse, at kontrol ved vejsiden sammen med Politiet og Skat i de såkaldte multikontroller er væsentlig mere effektivt, da man udover køretøjernes stand kan kontrollere overtrædelser af køre- og hviletid, cabotageregler mv. DI Transport er derfor positive over for, at en større del af disse

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 transport@di.dk
Danmark transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25 Sundkrogskaj 20
København S København Ø

kontroller finansieres med gebyrindtægterne. Til gengæld vil DI Transport opfordre til at droppe den del af lovforslaget, der vedrører hjemmel til kontrol på virksomhedens arealer, da det er overflødigt og ikke vil virke efter hensigten.

DI Transport har noteret sig, at gebyret nedsættes til 19 kr. pr. bilsyn, som følge af effektiviseringer. DI Transport finder det uhensigtsmæssigt at regulere med 2 % oven i tilpasningsprocenten, der i sig selv burde være tilstrækkelig til at inflationsregulere gebyret. Selv om beløbet er yderst begrænset for det enkelte køretøj, så er der tale om øgede omkostninger for erhvervslivet, der ikke er omkostningsbegrundede og kun gælder dansk indregistreret køretøjer, hvilket DI Transport af princip ikke kan støtte.

Afslutningsvis er DI Transport betænkelig ved at åbne op for, at synsvirksomhederne kan udbedre mindre smådefekter, da der dermed kan stilles spørgsmålstejn ved om synsvirksomheden har en kommerciel interesse i forbindelse med synet.

Såfremt det er nødvendigt, stiller DI Transport sig gerne til rådighed for yderligere spørgsmål.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Trafikstyrelsen
att. Chefkonsulent Steen Jonssen

sendes pr. mail

Deres ref.: TS20000-00001

Vor ref.: 12-165506-001

Dato: 11.01.2012

Høringssvar vedrørende forslag til ændring af bilsynsloven

Dansk Transport og Logistik (DTL) har modtaget Trafikstyrelsens høring over forslag til lov om ændring af lov om godkendelse og syn af køretøjer (Finansiering af kontrolsyn ved vejsiden, kontrolsyn af erhvervskøretøjer på firmaadressen mv.).

DTL skal i den forbindelse oplyse, at vi generelt er positive over forslaget, hvor Trafikstyrelsens muligheder for at kunne gennemføre en mere målrettet og effektiv indsats mod køretøjer, som ikke er i forskriftsmæssig stand, ligesom indsatsen mod kontrol af synsvirksomhedernes arbejde og erhvervskøretøjer optimeres.

For så vidt angår forslagens punkt 2 ser DTL muligheden for, at småfejl kan udbedres i tilknytning til synet, som et positivt tiltag, fordi synsvirksomheden herved kan tilbyde at udbedre fejlen, før køretøjet atter benyttes på færdselslovens område. Dette vil være til gavn for færdselssikkerheden, og det må antages, at forslaget især får betydning for små køretøjer.

For så vidt angår forslagens § 11, stk. 2, finder DTL det tvivlsomt, om der vil kunne opnås en effektiv målbar og præventiv effekt i forhold til de nuværende muligheder, som Trafikstyrelsen har for kontrolsyn, ligesom det anses for unødigt forstyrrende og indgribende, at vognmanden / virksomheden skal stille sine arealer og køretøjer til rådighed for kontrolsyn, når køretøjet ikke anvendes.

Dette begrundes i, at Trafikstyrelsen angiveligt udfører kontrolsyn på hverdage, hvor de fleste erhvervskøretøjer må forventes at være i drift. Derfor anses muligheden for at gennemføre et kontrolsyn på et konkret køretøj op til 4 uger efter et syn eller omsyns gennemførelse ikke som realistisk, og det vil være vanskeligt at målrette indsatsen, således at ressourcerne anvendes effektivt og med sikkerhed for loven. Alternativt skal et kontrolsyn gennemføres uden for "normal arbejdstid" og evt. i weekenden, hvor køretøjet formodes at være til stede på hjemadressen. I disse tidsrum vil der formentlig kun i begrænset omfang vil være personale på arbejde og derved ingen adgang til køretøjet og dets nøgler.

I de tilfælde, hvor Trafikstyrelsen følger et køretøj fra synshallen til hjemadressen vil forslaget have effekt, og der vil ligeledes være sikkerhed for, at konstaterede fejl ved kontrolsynet også var til stede under det netop foretagne syn eller omsyn, hvilket der ikke er sikkerhed for 4 uger efter synet eller omsynets gennemførelse.

DTL foreslår derfor, at forslagens § 11, stk. 2, fjernes.

Alternativt kan det overvejes at bemyndige Trafikstyrelsen til mod behørig legitimation at udtage et erhvervskøretøj til kontrolsyn i indtil 24 timer efter et gennemført syn eller omsyn, uanset hvor køretøjet fysisk befinder sig og holder stille. Dette vil give Trafikstyrelsen mulighed for at gennemføre kontrolsynet i tilknytning til det gennemførte syn eller omsyn, uagtet at køretøjet har forladt synsstedet og er parkeret på hjemadressen eller anden adresse, hvor køretøjet ikke er hjemmehørende. Bemyndigelsen vil i øvrigt ikke kræve politiets assistance til at gennemføre kontrolsynet, da køretøjet holder stille. Der er således ikke tale om at bemyndige Trafikstyrelsen generelt til at standse og kontrollere køretøjer som politiets hjemmel i Færdselslovens § 77, men det vil give Trafikstyrelsen mulighed for at målrette kontrolaktiviteterne i tilknytning til kontrol af en synsvirksomhed uden at være geografisk begrænset til at udføre kontrolsyn på dennes adresse. Dette indgreb vil ligeledes være mindre forstyrrende for køretøjets ejer, ligesom der er større sikkerhed for, at fejl på køretøjet også var til stede under det netop gennemførte syn eller omsyn af køretøjet.

DTL ser derimod forslagets § 11, stk. 3, som en væsentlig styrkelse af Trafikstyrelsens muligheder for at kontrollere erhvervskøretøjers forskriftsmæssige stand. Efter DTL's opfattelse bør der ske en væsentlig styrkelse af vejkantsyn, fordi det har stor præventiv effekt på en vognmand / virksomhed, hvis et erhvervskøretøj kontrolleres ved vejsiden og herunder opnår et køreforbud pga. dårlig vedligeholdelse mv., hvorefter den igangværende transport ikke kan gennemføres.

For så vidt angår forslagets § 15 skal DTL anføre, at omkostningerne for transportvirksomhederne generelt bør holdes så lavt som muligt. DTL har således bemærket, at forslaget indeholder en reducere af gebyret til staten, som skal dække Trafikstyrelsens udgifter til kontrolsyn og gennemførelse af lovens bestemmelser generelt, hvilket dog næppe vil få mærkbar effekt hos vognmændene.

Med venlig hilsen



Frank Davidsen
Chefkonsulent
2275 2804

Steen Jonssen

Fra: Karoline Thomsen <kt@daf.dk>
Sendt: 11. januar 2012 11:04
Til: Steen Jonssen
Cc: Niels Have
Emne: TS-20000-1

D·A·F har modtaget forslag til ændring af bilsynsloven i høring. D·A·F har følgende bemærkninger til forslaget:

I relation til § 1, stk. 2 har vi noteret, at det foreslås, at synsvirksomheden kan tillades at udføre visse småreparationer. D·A·F må gøre kraftige indsigelser mod at ændre synslovens § 6. Det er i den forbindelse D·A·Fs opfattelse, at der af habilitetsårsager nødvendigvis fortsat må være vandtætte skotter mellem synsvirksomheden og reparatøren. Der er ikke med lovforslaget fremlagt hverken begrundet argumentation eller dokumentation for, at der ikke fortsat består habilitetsproblemer, f.eks. om hvorvidt de anførte fejl og mangler ved et køretøj skyldes et ønske fra synsvirksomhedens side om at opnå økonomisk vinding ved en unødvendig reparation af køretøjet. Forslaget begrundes med, at det vil øge trafiksikkerheden, hvis småreparationer kan udføres samtidig med synet. D·A·F har vanskeligt ved at få øje på en forbedring af trafiksikkerheden med denne begrundelse. I dag får bilejeren en betinget godkendelse og må køre fra synsstedet til værksted. Man har altså fra lovgivers side tidligere vurderet, at der ikke var væsentlig sikkerhedsmæssig risiko ved at tillade kørsel fra synet til værksted i så tilfælde. Forslaget ses ikke at begrunde eller dokumentere en ændring af denne hidtidige betragtning.

D·A·F frygter, at denne del af lovforslaget skyldes et pres på lovgiver fra en økonomisk trængt synsbranche. D·A·F ægrer sig over, at man i lovforslaget for at imødekomme dette lægger op til, at den eksisterende og mindst ligeså økonomisk trængte autobranche skal holde for. I den forbindelse skal vi bemærke, at synsvirksomhederne pr. 6. juni 2012 får deres virksomhed udvidet med udlevering af nummerplader og registrering af køretøjer i det nye Digitale Motor Register. Der vil efter 6. juni 2012 således være desto større behov for en klar adskillelse af syn og reparation, når synsvirksomheden står og vifter med nummerpladerne til køretøjet.

Det er D·A·Fs opfattelse, at når man principielt har valgt at afskære et værksted fra at drive synsvirksomhed og en synsvirksomhed fra at drive værkstedsvirksomhed, må denne adskillelse enten fastholdes eller der må åbnes op for, at værkstederne kan udføre synsvirksomhed. Det er D·A·Fs opfattelse, at åbning for reparation af mindre fejl hos synsvirksomhederne er en skævvridning af grundlaget for fair konkurrence. Kontrollen med synsvirksomhedernes aktiviteter er i dag ikke på højde med det virkelige behov og på højde med den kontrol, der finder sted med autoværkstederne – herunder af Arbejdstilsynet. Det kan efter D·A·Fs opfattelse drages tvivl om, hvor vidt nogle synsvirksomheder vil påvirke en kunde, der ønsker sit køretøj synet, ved også give tilbud om at udføre reparationer. Ydermere står det klart for D·A·F, at synsvirksomheder har en offentlig godkendelse og stilling, der stiller synsvirksomheden i en magtfuld position overfor den almindelige bilejer, som kan medvirke til, at bilejeren vælger at lade sit køretøj reparere, for at slippe fra et køreforbud eller en betinget godkendelse. Denne position vil som nævnt blive yderligere segmenteret, når synsvirksomhederne bliver nummerpladeoperatører.

D·A·F har ingen bemærkninger til den øvrige del af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Karoline Thomsen
Kontorchef, cand.jur



Danmarks Automobilforhandler Forening

Kirkevej 1-3
2630 Taastrup



Tlf: 33 31 45 55
Fax: 33 31 30
75



DANSK METAL



DANSK METAL
Forhandlingssekretariatet
Nyropsgade 38
1780 København V
Tlf.: 3363 2000
Fax: 3363 2100
e-mail: metal@danskmetal.dk

Chefkonsulent Steen Jonssen
Trafikstyrelsen
Center for Biler og Grøn Transport
Edvard Thomsens Vej 14
Ørestad City
2300 København S

København den 10. januar 2012

Vores ref.: CJ/HK/dk

Journal nr.:

Deres ref.:

Vedr.: Høringssvar vedr. forslag til ændring af lov om syn og godkendelse af køretøjer (bilsynsloven)

Dansk Metal takker for det fremsendte og har følgende kommentarer til høringmaterialet:

Det er godt, at der sættes målrettet ind med kontrol af lastbiler uden for synshallen, som på grund af fejl eller montering af ulovligt udstyr, ikke lever op til tekniske synskrav.

I den forbindelse foreslås det at indføre kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden som en del af Trafikstyrelsens tilsyn.

Dansk Metal finder det vigtigt at få afklaret, hvor og hvordan kontrollen konkret skal foregå. Dansk Metal har siden 2007 forsøgt at få Justitsministeriet og Transportministeriet til i fællesskab at udarbejde særlige sikkerhedsregler for mekanikere, der udfører reparation eller bortkørsel af forulykkede køretøjer på motorvej og motortrafikvej. Skal der ske uanmeldt syn på lastbiler på motorvej eller motortrafikvej, bør det derfor være ifølge med politiet, ligesom selve kontrollen bør foregå væk fra motorvejen eller motortrafikvejen.

Det foreslås også at tillade synsvirksomheder at udføre småreparationer i forbindelse med synet, som for eksempel udskiftning af viskerblade og el-pærer eller lignende.



Dansk Metal er bekymrede for en sammenblanding af synsmekanikerens rolle som neutral skønsmand med en rolle som sælger. Forslaget kan åbne op for et salgspres på medarbejderne og et heraf følgende pres på medarbejdernes faglighed, som kan medvirke til et dårligt arbejdsklima.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Claus Jensen', with a long horizontal flourish extending to the right.

Claus Jensen
Næstformand

Trafikstyrelsen

Att.: Chefkonsulent Steen Jonssen

sjo@trafikstyrelsen.dk

3. januar 2012

Vedr.: j.nr. TS-20000-1 af den 21. december 2011

Høring vedrørende forslag til ændring af bilsynsloven (finansiering af kontrolsyn ved vejsiden, kontrolsyn af erhvervskøretøjer på arealer en virksomhed råder over, m.v.)

Hermed svarer SKAD på lovforslagets indhold om ændring af bilsynsloven

SKAD bifalder tanken om efterfølgende kontrol af erhvervskøretøjer hos ejere eller ved vejsiden, da dette kan bidrage til en forøgelse af trafiksikkerheden. SKAD er også overbevist om, at lovforslaget medfører de nødvendige ressourcer til at ansætte og uddanne det fornødne personale, der skal håndhæve denne opgave da vi eller frygter for lovforslagets effekt. Denne overbevisning bunder i, at det kræver stor viden og ekspertise, for at kunne bedømme påmonteret udstyr på den rette vis. Samtidigt går vi ud fra, at såfremt et nysynet køretøj har beviseligt været udstyret med det ulovlige udstyr ved syn, at dette har konsekvenser for den pågældende synsvirksomhed.

SKAD gør ligeledes opmærksom på, at der bør overvejes en generel indførelse af godkendelsespligt af udstyr, der påmonteres tunge køretøjer. Herunder kan der nævnes EU typegodkendelser af tilbehør og udstyr, der giver de fornødne tekniske oplysninger om, at pågældende komponent er egnet til den anvendelse, komponenten anvendes på et køretøj. SKAD foreslår at der indføres kravene ift. WVTA 2006/46, hvilket vil give de værktøjer som mangler til kontrol både ved 1. gangs syn, periodisk syn og kontrol ved vejside.

SKAD efterlyser handlekraft hos Trafikstyrelsen, der sikrer at økonomisk pres ikke giver anledning til syn af kritisabel karakter. Der efterlyses ydermere kompetenceudvikling blandt Trafikstyrelsens inspektører, så de er up-to-date med nye teknologier og udstyr på markedet.

SKAD's kommentarer til det konkrete lovforslag

"Denne liberalisering af synsområdet har resulteret i, at der i dag findes en velfungerende synssektor i Danmark."

SKAD har den opfattelse at ovenstående er korrekt, dog med undtagelse af syn af om- og opbyggede køretøjer, som ikke er omfattet af en standard EF typegodkendelse. Vi ønsker derfor generelle ændringer på synsområdet, der tager højde for de teknologiske krav i forbindelse med uddannelse og kvalifikationer af synsvirksomhederne i Danmark, samt at introducere en **kategori 5 synsvirksomhed**, der har ekspertise indenfor om- og ombyggede køretøjer, herunder lastbiler, busser, anhængere, sættevogne, Hot-Rods, motorcykler og lignende.

§ 1. Formålet med loven er at sikre tilsynet med, at køretøjer til stadighed holdes i lovlig stand."

SKAD efterlyser en konkret definition af begrebet "lovlig stand".

2.I § 6 indsættes efter stk. 1 som *stk. 2*:

"*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at visse småreparationer kan undtages fra bestemmelsen i stk. 1."

SKAD efterlyser en konkret definition af begrebet "småreparationer".

"Synskvaliteten for biler har igennem en årrække generelt været tilfredsstillende, men Trafikstyrelsen kan se en udvikling i risikomønstret ved lastbiler. Der er konstateret en stigning i omsynsprocenten fra 15 % i 2008 til 24 % i 1. halvår af 2011. Dette vurderes at afspejle en generelt dårligere vedligeholdelsesstandard og flere ældre lastbiler, begge dele formentlig som følge af den økonomiske krise. Dette tyder på, at der kører lastbiler i ringere tilstand på landevejene end tidligere."

SKAD har den opfattelse, at årsagen til stigningen kan være en af forklaringerne, men faktuelle forhold viser også at der er problemer allerede ved 1. gangs syn.

"Endvidere konstaterer Trafikstyrelsen, at en relativ stor andel af lastbiler ikke lever op til de tekniske krav, når de kører på vejene, bl.a. fordi de enten har fejl eller har monteret ulovligt udstyr efter at have været i synshallen."

SKAD er uenig i formuleringen af ovenstående, hvor der sættes fokus på at ombygninger sker efter køretøjer har været til syn. Virkeligheden ser anderledes ud, hvor køretøjer netop bliver synet og godkendt med ulovlige ombygninger ved syn. Her udmelder Trafikstyrelsen klart, at man på baggrund af lovgivningen ikke kan påtage sig et ansvar, da det er køretøjsejerens ansvar at gøre opmærksom på ombygninger forud et syn.



"4.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslagets indhold

Idet der i øvrigt generelt har været gode erfaringer med privatiseringen af synsbranchen siden 2004, har det i en række tilfælde vist sig at være hensigtsmæssigt, at kunderne i forbindelse med gennemførelse af syn samtidig kan få foretaget visse mindre reparationer. Det kan f.eks. dreje sig om udskiftning af defekte el-pærer, justering af forkert indstillede lygter, udskiftning af viskerblade eller lignende småreparationer, hvor behovet også kan erkendes af kunden, uden at der kræves teknisk indsigt.

Til nr. 2

Bestemmelsen bemyndiger Trafikstyrelsen til at fastsætte regler, der indebærer en undtagelse fra det nugældende forbud for synsvirksomheder mod erhvervsmæssigt at udføre reparationsarbejder.

Disse regler tænkes i første omgang udnyttet ved, at Trafikstyrelsen udformer en "positivliste" over småreparationer, som er tilladt for synsvirksomhederne. Det kan f.eks. dreje sig om udskiftning af viskerblade, udskiftning af defekte elpærer og justering af forkert indstillede lygter eller lignende småreparationer, hvor behovet også kan erkendes af kunden, uden at der kræves teknisk indsigt i nævneværdigt omfang.

Trafikstyrelsen vil gennem sit tilsyn med synshallerne løbende vurdere, om disse bagatelgrænser skal strammes eller lempes."

SKAD har den opfattelse, i enighed med en fælles autobranche, herunder D.A.F, CAD, Autig, DBFU, FAI og andre, at åbning for reparation af mindre fejl hos synsvirksomhederne er en skævvridning og grundlag for unfair konkurrence. Kontrollen med synsvirksomhedernes aktiviteter er i dag ikke på højde med det virkelige behov, og det er tvivlsomt hvor vidt nogle synsvirksomheder drager nytte af at kunne påvirke en kunde, der ønsker sit køretøj synet, at også give tilsagn om at få gennemført reparationer. Ydermere står det klart for en samlet autobranche, at synsvirksomheder har et embede, der stiller synsvirksomheden i en magtfuld position overfor den almindelige forbruger, og dermed kan dette bidrage til at forbrugeren vælger at lade sit køretøj reparere, for at slippe fra et køreforbud eller betinget godkendelse. Vi mener absolut ikke, at lovudøveren også skal have magt over hvor og hvem der reparerer et køretøj.

Med venlig hilsen



Ing. Thomas Krebs
Direktør for SKAD
thomas.krebs@skad.dk
www.skad.dk
Tel. +45 7011 1300
Mobil +45 2061 7523



Trafikstyrelsen
att. Steen Jonssen

Korsør d. 9. januar 2012

Vedr. i.nr. TS-20000-1. høringsvar.

Idet jeg henviser til afsnit 4, 4.1, og 4.2 skal jeg kort redegøre for DBFU's holdning til forslaget til ændring af bilsynsloven vedr. synsvirksomhedernes hjemmel til at udbedre visse smådefekter som udskiftninger af pærer, viskerblade m.v. i forbindelse med bilsynet.

Vi finder det meget betænkeligt at give synsvirksomhederne hjemmel til disse småreparationer, idet forbrugeren som udgangspunkt er afhængig af at få sit køretøj synet, hvorfor der opstår et ulige magtforhold, hvor et tilbud om en mindre reparation derfor kan være vanskeligt at afslå.

I forslaget nævnes endvidere udskiftning af pærer og viskerblade som småreparationer. Vil udskiftning af f.eks. Xenon pære komme ind under småreparation, omkostningen til dette beløber sig til et sted mellem 1.200,- og 4.000,- kr. Vil udskiftning af en konventionel forlygtepære på f.eks. en Honda Accord, hvor timeforbruget kommer i nærheden af 1 arbejdstime ligeledes komme ind under småreparationer?

Det er vores opfattelse at man hér bevæger sig ud på en glidebane som på ingen måde kan være til gavn for forbrugeren, der kan føle sig presset til at få udført en reparation hos en leverandør man ikke har valgt pga. pris, service eller kvalitet; men udelukkende fordi forbrugeren føler sig presset dertil pga. et ulige magtforhold, samtidig påfører det branchen en helt urimelig, unfair og uacceptabel konkurrence.

Med venlig hilsen



Karl-Ove Pedersen
Direktør.