



Dato 19. september 2012
J.nr. TS2060503-68

Supplerende nærheds- og grundnotat om Europa-Kommissionens udkast til forordning om periodisk syn af køretøjer

KOM(2012)380

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg

Resumé

Personbiler, varebiler, lastbiler, busser og påhængskøretøjer indkaldes ifølge fælles EU-minimumsstandarder til periodisk syn for at kontrollere deres stand af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.

EU-Kommissionen ønsker at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe luftforureningen ved at

- øge omfanget af og kravene til teknisk kontrol i hele Den Europæiske Union*
- skabe egnede rammer for en uhindret informationsstrøm mellem aktører og medlemsstater, der beskæftiger sig med håndhævelse af synsresultaterne*

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 13. juli 2012 stillet forslag om en Køretøjssikkerhedspakke, der består af forslag til:

1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, KOM(2012)380.

2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, KOM(2012)381.

3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, KOM(2012)382.

Formålet med forslagene er at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

Dette rammenotat omhandler forslaget nævnt under punkt 1 ovenfor om periodisk kontrol af køretøjer.

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 13. juli 2012 (dansk sprogversion 23. juli 2012) under henvisning til artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Den foreslåede forordning erstatter det gældende direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (senest ændret ved Kommissionens direktiv 2010/48/EU af 5. juli 2010).

Ved teknisk kontrol forstås periodisk undersøgelse af biler og påhængskøretøjer for fejl og mangler af betydning for færdselssikkerhed og miljø (periodisk syn). I Danmark udføres periodisk syn af private synsvirksomheder. Synsvirksomheder skal opfylde en række krav som forudsætning for at kunne godkendes af det offentlige til at kunne syne køretøjer. Trafikstyrelsen fastsætter regler om syn, godkender og fører tilsyn med synsvirksomhederne og indkalder biler og påhængskøretøjer til syn. Synsvirksomhederne fastsætter prisen for syn i fri konkurrence.

De nugældende regler indebærer, at personbiler skal til syn 1. gang når de er 4 år gamle og dernæst hvert 2. år. Lastbiler og busser skal til syn hvert år.

Kommissionen foreslår blandt andet, at person- og varebiler skal synes hvert år, når de er over 6 år (nu synes de hvert andet år), at knallerter og motorcykler samt mindre påhængsvogne skal omfattes af periodisk syn, og at kravene til synsvirksomhedernes udstyr og mandskab skal skærpes.

Det fremgår af Kommissionens ledsagende memorandum, at hovedformålet med de foreslåede foranstaltninger er at forbedre færdselssikkerheden og bidrage til det politiske mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte per år med 50 % inden 2020. Det angives, at der kan reddes mere end 1.200 liv, og mere end 36.000 ulykker ville kunne undgås, og at den økonomiske fordel for samfundet vurderes til mere end 5.600 mio. euros (ca. 42.000 mio. kr.).

Foranstaltningerne i køretøjssikkerhedspakken angives at have tre umiddelbare målsætninger:

1. at beskytte udsatte trafikanter og især de unge bedre
2. at skabe et fælles europæisk område for teknisk kontrol, som er baseret på harmoniserede standarder inden for kontrol, udstyr, inspektørernes kvalifikationer og vurdering af defekter og samarbejde mellem medlemsstaterne

3. at mindske den administrative byrde for de vejtransportvirksomheder, der overholder kravene til færdselssikkerheden.

Kommissionen oplyser, at i et bredere perspektiv vil den næste fase bestå i at oprette et harmoniseret system til dataudveksling internt i Unionen. En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU- niveau.

Forslaget vil i sin uændrede form medføre omtrent en fordobling af synsmængden i Danmark med tilsvarende udgifter for de berørte køretøjsejere, ligesom synsvirksomhederne vil få yderligere udgifter til teknisk udstyr, og der vil skulle ske registrering af knallerter fra før 1. juli 2006.

Forslaget gennemgås i hovedtræk herunder.

- Følgende yderligere kategorier af køretøjer underkastes periodisk syn
 - motorcykler og knallerter
 - påhængsvogne mellem 750 kg og 3500 kg totalvægt
 - campingvogne
- Hyppigheden af syn øges til hvert år for personbiler og for varebiler
 - efter 6 år (4+2+1+1+...)
 - som har kørt over 160.000 km ved første periodisk syn (4+1+1+...)
- Mindstekrav til faciliteter og prøvningsudstyr, f. eks. skal synsvirksomhederne råde over decelerationsmåler, motordrevne hjulophængnings-slør-testplader, støddæmpertester, bremsevæsketester og OBD-scanner (On Board Diagnostics) til fejldiagnosticering
- Kompetencekrav til synspersonale og årlige genopfriskningskurser
- Elektronisk udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne tre år efter ikrafttrædelse

Det foreslås afslutningsvis (artikel 17 vedr. Delegerede retsakter), at Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ajourføre artiklerne vedrørende hvilke køretøjer, der omfattes af forordningen (artikel 2 vedr. Anvendelsesområde), og hvor ofte køretøjerne skal til periodisk syn (artikel 5 vedr. Frister og kontrolhyppighed). Endvidere foreslås det, at Kommissionen skal tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at tilpasse forordningens bilag vedrørende en række tekniske og uddannelsesmæssige krav.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Følgende danske regler om syn, synsvirksomheder og vejsidesyn er gældende:

- Lov om godkendelse og syn af køretøjer nr. 473 af 09.06.2004 med senere ændringer
- Bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer nr. 516 af 01.06.2012
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager syn af køretøjer nr. 724 af 24.06.2011
- Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager omsyn af køretøjer (omsynsvirksomheder) nr. 824 af 11/08/2008 med senere ændringer
- Lov om registrering af køretøjer, Lovbekendtgørelse nr. 580 af 7. juni 2011.

Ved vedtagelse af forordningsforslaget, skal disse regler tilpasses forordningsforslaget.

3. Høring

Der er iværksat høring den 18. juli 2012 af EU-specialudvalget for transport med frist til den 17. august 2012. Der ud over er iværksat høring den 9. august 2012 af øvrige forbruger-, synsbranche-, handels-, reparations-, forsikrings- og forskningsorganisationer med frist til 31. august 2012.

Følgende høringssvar er modtaget:

A-Inspektion A/S:

"A-Inspektion A/S hilser den foreslåede lovpakke velkommen.

Med baggrund i de forundersøgelser der danner grundlag for lovpakken, hvori blandt andet et stort antal trafikdræbte figurerer, 35.000 i hel EU, i undersøgelsen fra 2009, og hvor af en del af dem er sket ved uheld med to og tre-hjulede køretøjer, må det være på tide at disse køretøjer inddrages i den årlige periodiske kontrol.

Samtidigt er forslaget omkring inddragelse af små påhængsvogne tilsvarende, efter A-Inspektion A/S mening, en god ide.

Alene antallet af registrerede påhængsvogne i Danmark, af den foreslåede slags, udgør, ifølge Danmarks Statistik, så stor en del af den samlede køretøjsmængde at det forekommer mærkværdigt at de ikke allerede nu indgår i det periodiske synsprogram, da de især på grund af det høje antal fylder meget på de danske veje til daglig, og derfor naturligvis også vil kunne findes i diverse uheldsstatistikker med videre.

Formålet med lovpakken er at nedbringe antallet af uheld med trafikdræbte, og uheld i det hele taget, og ambition om at minimere det nuværende tal med op til 50% inden udgangen af 2020, må siges at være opnåeligt hvis lovpakken gennemføres som planlagt.

A-Inspektion A/S mener dog at det foreslåede interval for indkaldelser, (4/2/1/1 eller 160.000 km), bør ændres til at være **3/1/1 eller 100.000 km** i stedet, som i flere af vore nabo lande.

Dette med baggrund i statistikker der klart viser at det år køretøjet første gang bliver indkaldt, i Danmark i dag normalt det fjerde år, er det år hvor køretøjet generelt er behæftet med færreste fejl, netop fordi ejeren af køretøjet ofte kun får lavet det mest nødvendige ved de normale service eftersyn, men i forbindelse med klargøring af køretøjet til syn, det fjerde år, får lavet et ekstra tjek på køretøjet, for at sikre sig det går igennem syn.

Samme statistikker viser også at selv køretøjer der kun er fire år gamle, kan være behæftet med alvorlige sikkerhedsmæssige fejl, ved blandt andet bremses, styretøj og bøsninger, dette måske fordi at moderne biler og andre køretøjer i dag, blandt andet for komfortens skyld, har flere bevægelige dele i undervognens opbygning, end tidligere, hvilket naturligt så også vil give flere sliddele og større slid.

Dertil kommer så udledning af CO₂ i forbindelse med blandt andet udstødningsrøgen fra de mange køretøjer på vejene, hvilket i Danmark, alene på grund af den høje gennemsnitsalder på vor vognpark, må kunne minimeres betragtelig, ved at gennemføre hyppigere kontrol af køretøjerne. 2

I forslaget til EU lovpakkens artikel 20 er nævnt ;

"Artikel 20

Overgangsbestemmelser

1. Prøvningsfaciliteter og -udstyr som omhandlet i artikel 11, der ikke opfylder mindstekravene i bilag V den [den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse], må anvendes til at foretage teknisk kontrol i en periode på højst fem år efter denne dato.

2. Medlemsstaterne anvender kravene i bilag VII senest fra femte år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse"

I A-Inspektion A/S er vi af den holdning at perioden på de foreslåede fem år skal ændres til **et år** i stedet.

Flere af disse udstyrskrav findes allerede helt eller delvis i vore nabolande, hvorfor så tøve med at indføre disse i resten af de lande i EU der eventuelt mangler?

Af hensyn til økonomien i de eventuelt berørte synsvirksomheder?

Selvfølgelig spiller økonomi en stor rolle i en hver virksomhed i disse tider, men dette lovforslag handler om færdselssikkerhed og menneskeliv, dette kan vel ikke gøres op i kroner og ører, (eller euro)?

Hensynet til samfundsøkonomien må her også spille ind, og det må vel være klart for en hver , at færre trafikdræbte kun, på længere sigt, kan betyde en bedre samfundsøkonomi, samtidigt mener vi at de fleste seriøse aktører i synsbranchen, har været mere eller mindre klar over at dette lovforslag var på vej, og derfor også har taget sine forbehold i forhold til dette allerede nu, hvorfor en fem årig periode syntes at være for lang tid, og for uambitiøst, til implementering af dette.

I bilag VI er nævnt ;

“Genopfriskningsuddannelse

Medlemsstaterne sikrer, at inspektører hvert år følger en genopfriskningsuddannelse, som tilvejebringes af medlemsstaten eller af et godkendt uddannelsescenter i medlemsstaten.

Medlemsstaterne sikrer, at genopfriskningsuddannelsens indhold gør det muligt at opretholde og genopfriske den viden og de færdigheder, som inspektørerne har behov for, om emnerne i ovenstående litra a), nr. i) til vii).”

Dette krav har af synsbranchen været efterspurgt længe, A-Inspektion A/S kan derfor kun tilslutte sig dette.

Samtidigt er i samme bilag VI, punkt 3 b, foreslået at synsvirksomhedens inspektører vil kunne miste deres tilladelse til at udføre synsarbejde, hvilket er et forslag, der tidligere har været fremme ved møder med Trafikstyrelsen, men hvor det juridiske grundlag har manglet, hvorfor det kun kan modtages positivt at der nu skabes sanktionsmuligheder over for useriøse i branchen.

Stort set et lovforslag som A-Inspektion A/S, med få ændringer kan tilslutte sig.”

Applus Danmark A/S:

“Applus Danmark A/S takker for det tilsendte høringsforslag om ændrede regler af periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt forslag om ændrede regler om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer.

Applus Danmark A/S støtter og er enig i Kommissionens synspunkter om, at strengere og hyppigere kontrol af køretøjer vil øge trafiksikkerheden. Ydermere er Applus Danmark A/S enig i at forslaget vil beskytte miljøet ved at nedbringe omfanget af emissioner fra dårligt vedligeholdte køretøjer.

Vi hæfter os især ved at der ligger op til:

- Hyppigere teknisk kontrol af køretøjer der er ældre end 6 år (4-2-1).
- Teknisk kontrol af motorcykler, knallerter og påhængskøretøjer under 3.500 kg.
- Indførelse af et uddannelsessystem med bl.a. periodiske genopfriskningskurser.
- Ønske om opnåelse af en mere ensartet teknisk kontrol ved hjælp af fastsatte prøvningsmetoder.
- Anvendelse af udstyr, giver mindst mulig skøn og flest mulige konkrete målinger hvilket tilføre kontrollen større sikkerhed.

Hvis synsvirksomhederne prøvefaciliteter og udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol af køretøjer kræver det betydelige investeringer, derfor mener Applus Danmark A/S at der som i høringsforslaget som minimum indrømmes synsvirksomhederne en periode på fem år til at bringe sig i overensstemmelse med disse krav.

Applus Danmark A/S ser også gerne en skærpelse af kompetenceniveauet i de enkelte synsvirksomheder så der i en synsvirksomhed som minimum bør være ansat mindst en medarbejder der er uddannet i alle kategorier, uanset om synsvirksomheden kun syner køretøjsklasse M1 og N1.

Det er Applus Danmarks A/S holding at Danmark bør støtte og arbejde for Kommissionens forslag under den kommende behandling i Europa-Parlamentet og Rådet."

AUTIG (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark):

"AUTIG (Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark) takker for det tilsendte forslag fra Kommissionen om ændrede regler for syn af køretøjer.

Brancheforeningen hilser forslaget velkommen og er enig i Kommissionens synspunkter om, at strengere kontrol vil øge trafiksikkerheden. Vi er ligeledes enige i, at forslaget vil beskytte miljøet ved at nedbringe omfanget af emissioner fra dårligt vedligeholdte køretøjer.

Vi hæfter os især ved, at der lægges op til en mere udstrakt anvendelse af testapparatur, som kan tilføre kontrollen større sikkerhed. I flere lande udføres den periodiske kontrol af private synsvirksomheder, som er udsat for konkurrence, og det medfører - i følge vores erfaringer med private syn under danske forhold - en forringelse af vedligeholdelsesstandarder for bilparken.

Der bør efter vores opfattelse overlades mindst muligt til skøn og mest muligt til konkrete målinger - både af hensyn til den sikkerhedsmæssige

effekt af kontrollen og for at fjerne muligheden for at "se gennem fingre" med fejl på køretøjerne af hensyn til synsvirksomhedens udvikling som forretning i konkurrence med andre synsvirksomheder.

Kommissionen ønsker med forslaget at opnå en ensartet teknisk kontrol ved hjælp af fastsatte prøvningsmetoder for de enkelte kontrolpunkter og det er efter vores opfattelse en særdeles vigtig betragtning, ikke mindst for de kontrolpunkter, hvor der ikke findes et måleudstyr til at støtte vurderingen.

Vi har forståelse for, at de investeringer i udstyr, der følger af forslaget, vil belaste synsvirksomhederne og, at Kommissionen derfor har foreslået en fem års frist inden udstyret skal være på plads, men vi vil samtidigt påpege, at man dermed formentlig kommer meget tæt på 2020 inden den fulde effekt af regelændringerne kommer trafiksikkerheden og miljøet til gode.

Der er ingen elementer i den omfattende trafiksikkerhedspakke, som vi vender os direkte imod og Danmark bør efter vores opfattelse arbejde for, at Kommissionens forslag ikke bliver udvandet under den kommende behandling i Europa-Parlamentet og Rådet."

Brancheforeningen Danske Synsvirksomheder (DKSyn, FDM Bilsyn, PAVA Bilsyn, Vestsjællands Bilsyn, A-Inspektion):

"ERFAgruppen-bilsyn har den generelle holdning, at alt der kan øge og fremme trafiksikkerheden er vi positive overfor."

Campingbranchen:

"Trafikstyrelsen har den 9. august 2012 anmodet Camping Branchen om eventuelle bemærkninger til ovennævnte høring.

Vi kan konstatere, at grundlaget for at indføre periodernæssige syn af campingvogne, trailere m.m. er, at man ønsker at minimere trafikdræbte i EU, som sker på baggrund af tekniske fejl. Trafikdræbte anslås til at være 900-1100 pga. tekniske fejl på årsbasis for alle typer køretøjer i hele EU. Vi kan også konstatere at det foreslås, at campingvogne m.m. tilhørende køretøjer i klasse M1 , N1 og O2 skal synes: Fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, efterfølgende to år efter dette og derefter hvert år.

Vi kan fra Camping Branchens side godt tilslutte os, at der indføres periodisk syn af campingvogne, men finder at det foreslåede interval er alt for ofte og vil virke meget besværligt og ikke mindst fordyrende for ejerne. Vedrørende det sikkerhedsmæssige i at periodisk syn af campingvogne skulle kunne mindske dødsulykker, må vi henvise til at, tidligere Trafikminister Lars Barfod i 2009 har informeret os om følgende vedrørende personskade:

Med hensyn til færdselsuheld med lette påhængskøretøjer sker der ifølge politiets indberetninger til Vejdirektoratet meget få uheld med disse køretøjer, ligesom uheld sjældent er forårsaget af tekniske fejl. Uheldstallene for de sidste 5 år (2003-2007) viser således, at ud af alle personskadeuheld med person- og varebil udgjorde uheldene med disse køretøjer tilkoblet campingvogn eller påhængsvogn (trailer) 1,3 pct. Fra andre undersøgelser vides, at kun en mindre del af disse uheld (størrelsesorden 5 pct.) skyldes tekniske fejl.

På baggrund af ovenstående vil vi foreslå følgende for køretøjer i klasse 02:

At der indføres periodisk syn hvert fjerde år, samt evt. hvert andet efter det tiende år.

Vi vil desuden gerne anmode om, at det ligeledes overvejes at indføre Tempo 100 i Danmark evt. som forsøgsordning efter de samme regler som i Tyskland. Vi har erfaret, at Tempo 100, udover at være et stort ønske fra de danske campisters side, også er med til at øge trafiksikkerheden, da det medvirker til at ensarte trafikmønsteret, såfremt biler med anhænger bedre kan følge hastigheden og flowet på motorveje, hvorved man undgår mange af de hårde opbremsninger og kødannelser

med farlige situationer som resultat. Dokumentation og statistik herfor, forefindes på Bast hjemmeside i Tyskland (pendanten til Vejdirektoratet). Herudover vil vi desuden også gerne henvise til den tekniske udvikling på området med nye stabile undervogne med gode køreegenskaber, næsten alle nye campingvogne leveres i dag med stabilisator, ligesom der kan monteres ATC stabilitets program på langt de fleste vogne.

Vi står gerne til disposition med yderligere oplysninger, såfremt det måtte ønskes."

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark:

"CAD (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark) har modtaget ovennævnte forslag til forordning i høring og skal på det grundlag fremsætte følgende bemærkninger.

1. INDSTILLING

Som forordningen er foreslået synes der ikke at foreligge dokumentation, endsige tilstrækkelig for, at en 4-2-1-ordning er den bedste ordning. Således foreligger der ikke dokumentation for, at en ordning, som den danske nuværende 4-2-2, ikke er tilstrækkelig, hvis den indføres i hele Europa.

Det samme gør sig gældende med påhængsvogne, om end CAD er positiv indstillet overfor indførelse af syn af trailere. Efter danske standarder vil indførelse af 4-2-2 dog være en mere rimelig ordning, idet syn af sådanne ikke tidligere har været lovpligtigt i Danmark.

Dokumentationen glimrer ligeledes ved sit fravær i forhold til forslaget om at indføre 4-1-1 ordninger for køretøjer, der ved første syn har kørt gennemsnitligt 40.000 km. årligt.

Det skærpede fokus på synshallerne i form af specificerede krav til uddannelse af synsinspektører, testudstyr og tilsyn er CAD yderst positiv indstillet overfor.

Forordningen kan på trods af ovenstående dokumentationsmangler indstilles til vedtagelse, idet den vil medføre en øget beskæftigelse hos vore medlemmer.

2. BEMÆRKNINGER

Forordningen må antages at ville medføre øget arbejde for CAD's knap 1800 medlemsværksteder, idet den øger synsintervallerne, og stiller krav om, at væsentlig flere køretøjer skal stilles til syn med passende intervaller.

På den ene side er dette en glædelig nyhed, særlig i en tid, hvor finanskrisen endnu ikke helt har sluppet taget i den danske og internationale økonomi. På den anden side må vi erkende, at visse bilejere formentlig vil afskaffe bilen af hensyn til de økonomiske omkostninger, forslaget medfører.

Isoleret set vil bilejerne blive mødt med flere værkstedsregninger, om end den samlede størrelse set over en flerårig periode næppe vil være hverken stigende eller faldende, med forbrugernes omkostninger til synet vil få flere til at opgive at holde bil, dermed en faldende mobilitet til skade for samfundet.

2.1 SYNSINTERVALLET

Det anføres i betragtning nr. 5, at der i 2009 var rapporteret om 35.000 trafikdrab på de europæiske veje. Herefter opstilles der en udokumenteret antagelse om, at de tekniske mangler, hvormed forstås mangler, der ville kunne have været opdaget og udbedret ved et periodisk syn, bidrager til trafikdrab med samme proportionalitet, som mangelstypen medvirker i ulykker. Der gættes herefter på, at tekniske mangler er skyld i 2.000 trafikdrab årligt og at i hvert fald ca. halvdelen kan undgås ved forbedringer af den tekniske kontrol.

Hvad der nærmere ligger i kravet om forbedringer af den tekniske kontrol er ikke defineret. Det kan således være såvel hyppigheden af teknisk kontrol som omfanget heraf.

Intet af det foreliggende statistiske materiale indeholder en opdeling af trafikdrab i forhold til bilens alder set i forhold til, hvornår bilen sidst er synet.

Bortset fra at der mangler dokumentation for den antagelse, der anføres i betragtningen, kan det konstateres, at der heller ikke foreligger oplysninger eller dokumentation for, at Danmarks 4-2-2-ordning ikke er tilstrækkelig til at nedsætte det samlede antal trafikdrab forårsaget af tekniske mangler.

Allerede i pressemeddelelsen fra Kommissionen af 5. juli 2011 omkring nedgang på 11 % af antallet i trafikdrab fra 2009 til 2010 fremgik det, at Danmark havde en nedgang på 13 % fra 2009 til 2010 – og dermed over gennemsnittet. Tal fra Danmarks Statistik viser, at Danmark i 2011 igen nedbragte antallet af trafikdrab massivt, og at 2011 således – trods flere køretøjer på vejene – faldt til det laveste niveau siden 2. verdenskrig i Danmark.

I forhold til omtalte pressemeddelelse fra Kommissionen skal det bemærkes, at eksempelvis Tyskland, der efter det oplyste har en 3-2-2-ordning, har sænket antallet af trafikdrab med 48 % fra 2001 til 2010.

Der er således intet, der tyder på, at den danske 4-2-2-ordning for person- og varebiler under 3.500 kg. fungerer utilfredsstillende, eller at det er biler på marginalen efter de første 2 syn, hvis tekniske mangler er årsag til trafikdrab i større omfang end andre biler.

Derudover er der stillet i forslag, at synsfrekvensen ændres til 4-1-1 for biler, der på tidspunktet for første periodesyn har kørt 160.000 km. eller derover. Det fremgår ikke på hvilket grundlag netop dette kilometerantal er blevet fastsat, ligesom det ikke er nærmere dokumenteret, at biler, der har et gennemsnitligt årligt kilometertal på 40.000, er skyld i flere trafikdrab end andre.

Mange danske pendlere kører 40.000 km. årligt. En bil, der har kørt så meget, når typisk ikke at få tekniske, sikkerhedsmæssige mangler i samme omfang, som en bil, der kører væsentlig mindre, ligesom disse biler udskiftes hyppigere på grund af hastigheden, hvormed deres kilometertal øges. En standard personbil, der kører 40.000 km. årligt er således normalt udskiftningsklar allerede efter ca. 8 år, hvorimod en bil, der kun kører 10-15.000 km. årligt formentlig lever op mod 15 år.

En 15 år gammel bil vil i rigtig mange tilfælde have væsentlig flere tekniske og sikkerhedsmæssige mangler allerede på grund af alder, end en 8-årig bil vil, ligesom det må forventes, at pendleren oftere sørger

for vedligeholdelse af bilen, herunder ikke mindst på grund af de vejledende serviceintervaller, som bilfabrikanten har udstedt.

Umiddelbart synes det således heller ikke velbegrundet at indføre særlige skærpede synsintervaller for biler, der kører længere end andre.

Endelig må det forventes, at der vil opstå et spørgsmål om, hvor præcist kilometertallet skal beregnes, og om det er 160.000 km. til månedsdatoen eller om faktisk syn i henhold til art. 5, stk. 3 kan bruges til at und- eller omgå reglen gennem syn umiddelbart forud for opnåelse af det anførte kilometertal.

2.2 PÅHÆNGSVOGNE

Et yderst tilfredsstillende initiativ er i forhold til periodisk syn af mindre påhængsvogne med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg. I forhold til disse synes det dog også at være et uforholdsmæssigt stort krav at stille forslag om 4-2-1-ordning på periodisk syn heraf.

På nuværende tidspunkt er der ikke i Danmark krav om syn af trailere af pågældende art ud over registreringsyn og i visse tilfælde ved ejerskifte. Det betyder, at synshallerne i Danmark må forventes at få en massiv søgning på syn af hestetrailere, campingvogne, campletter samt maskintrailere m.v. både straks ved forordningens ikrafttræden og årligt.

Den gennemsnitlige brug af trailere omfattet af klasse O2 kan næppe begrunde et synsinterval af den foreslåede størrelse. I forhold til netop trailere foreligger der ingen oplysninger om, hvor mange trafikdrab, der isoleret set kan henføres til tekniske mangler ved disse. Det må i den forbindelse lægges til grund, at en ikke-uvæsentlig del af trafikdrab og færdselsuheld i øvrigt, hvor trailere er involveret, skyldes førerens manglende uddannelse i at køre med pågældende trailer.

Netop fordi trailere ikke er underlagt periodisk syn i dag, vil en direkte indførelse til den foreslåede 4-2-1-ordning være en væsentlig belastning, hvorfor vi skal foreslå, at der højst indføres en 4-2-2-ordning, som den nugældende bilordning.

2.3 KILOMETERNOTERING

Forordningen indeholder i art. 8, stk. 4 krav om kontrol med kilometertallet. I den forbindelse skal personen, der fremstiller køretøjet til syn, fremlægge en kopi af den tidligere synsrapport.

Dette forslag bifaldes, særlig ud fra den senere tids debat om tilbagenotering af kilometertællere i salgssituationer. Sammenholdt med den nuværende praksis i Danmark om offentligt, netbaserede opslag på synsrapporter, må forslaget formodes at kunne mindske brugen af tilbagespoling af kilometertællere.

2.4 DE TEKNISKE STANDARDER I SYNSTALLERNE, UDDANNELSE AF INSPEKTØRER OG TILSYN

I CAD hylder vi indførelsen af ensartethed omkring uddannelse, materiel og teknisk prøveudstyr i synshallerne samt tilsyn.

De nuværende danske standarder for testudstyr i synshallerne i henhold til bilag 2 i bekendtgørelse om synsvirksomheder er utilstrækkelige og upræcise. Uagtet listen indeholder 17 punkter er ingen af punkterne nærmere defineret i forhold til, hvilke standarder m.v. der skal opfyldes.

Eksempelvis kan det nævnes, at den i forordningen anførte (bilag V pkt. 10) anordning til afprøvning af støddæmpere ikke er at finde i den danske liste over testudstyr. Siden liberaliseringen af synshallerne i 2005 er der sket en nedgang i salget af netop støddæmpere på op mod 30 %, hvilken nedgang ikke umiddelbart kan forklares ud fra en bedret kvalitet af støddæmpere. Ud fra oplysninger fra vore medlemsværksteder er det CAD's opfattelse, at nedgangen skyldes ringere kontrol og manglende testudstyr i synshallerne. Støddæmperne er en så væsentlig del af køretøjers styreegenskaber, at dette forhold alene vil højne trafiksikkerheden – formentlig endda markant.

De heraf følgende krav om vedligeholdelse og kalibrering turde være en selvfølge.

Efter synsvirksomhedsbekendtgørelsen, bkg. nr. 724 af 24. juni 2011, er kravene til at blive synsinspektør ganske beskedne, og i medfør af bekendtgørelsens bilag I kan den grundlæggende uddannelse til synsmedarbejder gennemføres ved et kursus på 13 dage og et praktikforløb på 7 dage.

Allerede fordi synsfolkene i samtlige landets synshaller har et væsentligt ansvar for, at trafiksikkerheden opretholdes, synes det uhensigtsmæssigt, at uddannelsesforløbet er af så kort varighed.

I fortsættelse heraf er CAD således meget positivt indstillet overfor skærpede krav til uddannelse af synsinspektører, herunder ikke mindst kravet om årligt genopfriskningskursus til bibeholdelse af de tillærte færdigheder og opdatering af nye regler m.v.

Endelig er CAD særdeles positiv overfor et øget tilsyn, jf. forordningens forslag om kvalitetssikring af synshallerne. Der kunne herved opstilles en forhåbning om, at branchens få – men tilstedeværende – brodne kar ville kunne luses ud. Særlig kravet om "mystery shopper" synes velvalgt, da det må antages at kunne sætte særlig fokus på problemområderne i den enkelte synshal.

Da Danmark har liberaliseret synshallerne fuldstændig er det ikke umiddelbart relevant at gøre anskrig mod forslaget i art. 13, stk. 2, om end det overordnet skal bemærkes, at det ikke synes velbegrundet, at

synsvirksomheder, der drives af en kompetent myndighed, ikke skal hverken godkendes eller underlægges tilsyn. Herved kunne et misbrug opstå, hvilket er yderst betænkeligt.

Afslutningsvist skal det bemærkes, at det er glædeligt, at der atter er fokus på fabrikanternes pligt til at give adgang til de tekniske oplysninger, der er nødvendige for arbejdets korrekte udførelse.”

Danmarks Automobilforhandler Forening:

”D·A·F har modtaget EU-Kommisionens lovpakke om periodisk syn af motorkøretøjer til høring.

Overordnet set kan D·A·F støtte forslaget. Hvis forslaget gennemføres, vil det betyde ekstra udgifter for danske bilejere samtidig med en højere trafiksikkerhed. D·A·F vurderer alt i alt, at det dog samfundsøkonomisk være en god investering.

D·A·Fs argument for årligt syn af ældre biler er den acceleration i køretøjets forfald jo ældre en bil bliver. Det er dels et spørgsmål om naturligt forfald som resultat af alder og almindelig slidtage. I Danmark er vi på grund af det fugtige klima og det enorme brug af vejsalt ekstra hårdt udsat, da det medvirker til en hurtigere gennemtæring af bilerne. Sikkerhedsmæssigt giver det derfor god mening at indføre et årligt syn på ældre biler.

D·A·F havde dog foretrukket en generel omlægning af bilafgifterne eventuelt kombineret med en mere effektiv skrotningspræmieordning for at få de ældre og mest miljøfarlige biler erstattet med nye mere sikre og miljøvenlige køretøjer. I den forbindelse vurderer D·A·F, at også alkohol er en væsentlig årsag til dødsfald i trafikken, på hvilken front man med fordel kunne sætte ind samtidig for at forbedre trafiksikkerheden. Det er D·A·Fs opfattelse, at ændrede regler om periodisk syn ikke alene er vejen frem mod større trafiksikkerhed. I den forbindelse gør D·A·F også opmærksom på, at brugtbilpriserne vil blive påvirket negativt, når ældre biler pålægges øgede omkostninger. Selv om det må forventes at skabe omsætning på værkstederne, vil forslaget ramme både bilejere, bilforhandlere samt banker og finansieringsselskaber i form af øgede omkostninger og lavere brugtbilværdi.”

Danske Maskinstationer og Entreprenører:

”Vi bemærker at traktor T5 med en konstruktiv hastighed på over 40 km/h er opfattet af periodisk syn. Vi går ud fra at det først bliver aktuelt når det i Danmark er tilladt at køre over 40 km/h med en traktor.”

Dansk Transport og Logistik (DTL):

"I forbindelse med høring om Europa-Parlamentets og Rådets forslag til køretøjssikkerhedspakken omhandlende ny forordning til periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og på- hængskøretøjer fremsender DTL hermed vores høringssvar.

Generelt om Køretøjssikkerhedspakken finder vi, at forslaget er gennemgribende, og at det på europæisk niveau vil harmonisere regler om teknisk kontrol med henblik på at effektivisere re synsvirksomhedernes virkefelt, samt stille større krav til inspektørernes færdigheder og uvildighed, end tilfældet er i dag. Alt sammen med det formål at forbedre færdselssikkerheden og nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne, hvilket det må antages, at forslaget i stor udstrækning vil tilgodese.

Dog er der visse forbehold at iagttage, hvilket især handler om de økonomiske konsekvenser af forslaget, som særligt sigter imod erhvervskøretøjer og herunder en i forvejen presset transportbranche. Der er risiko for, at den regning, som naturligt vil blive sendt videre til transporterhvervets kunder, vil forringe danske transportvirksomheders konkurrenceevne yderligere henset til det generelle løn- og prisniveau i Danmark, uagtet at forslaget implementeres bredt inden for EU.

DTL skal på trods af de økonomiske konsekvenser oplyse, at vi finder den overordnede ide med krav om regelmæssige periodiske syn fulgt op af en intensiveret og risikobaseret landevejskontrol som et godt tiltag for at undgå, at køretøjer i ringe teknisk stand kører rundt på de europæiske veje til fare for færdselssikkerheden.

Endvidere skal vi bemærke følgende:

- Præambel nr. 28:

Det er forslagets hensigt, at synsvirksomhedernes prøvningsfaciliteter og -udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol. Det forudses, at det vil indebære betydelige investeringer og tilpasninger over en periode på 5 år for at bringe sig i overensstemmelse med disse krav. DTL skal bemærke, at der bør fremlægges en nærmere analyse og overslag over, hvad disse investeringer vil betyde for prisen for et periodisk syn i fremtiden.

- Artikel 3, nr. 8:

Definitionen af "indehaver af en registreringsattest" er ikke tilpasset dansk lovgivning, hvor det hidtil har været således, at en bruger af et køretøj, der har varig råderet over køretøjet, er sidestillet med køretøjets ejer, uagtet at der af registreringsattesten fremgår en anden ejer. Her kan fx nævnes forhold, hvor en vognmand leaser en lastbil. Af registreringsattesten vil ejer være leasingselskabet og bruger vognmanden. Dette påpeges, fordi det vil kunne give problemer under

vejkontrol i andre medlemsstater, som ikke har samme definition/praksis som i Danmark.

- Artikel 5, stk. 2:

For køretøjer af typen M1 og N1 finder DTL, at grænsen på 160.000 km for, hvornår et "nyt" køretøj skal underkastes periodisk kontrol hvert år, efter at det er fremstillet til periodisk kontrol ved udløbet af køretøjets 4. registreringsår er for lav. Det er ikke unormalt, at et køretøj kører over 40.000 km pr. år (privat eller erhverv), fx i forbindelse med regelmæssig transport imellem bopæl og arbejdssted. Ligeledes vil der jf. forslaget ikke ske nogen ændringer i kravet om periodisk kontrol, såfremt køretøjet "kun" har kørt 159.000, når det fremstilles til periodisk kontrol første gang. Vi mener ikke, at der er grundlag for at antage, at et køretøj, som dagligt kører mange kilometer er i ringere stand, fordi køretøjerne typisk er leasede eller vedligeholdes regelmæssigt netop henset til, at køretøjet ikke kan undværes i dagligdagen. En grænse på mindst 200.000 km svarende til 50.000 km findes mere rimelig, såfremt bestemmelsen fastholdes.

- Artikel 8, stk. 3:

Henset til sikkerhed for korrekt dokumentation og effektivitet bør synsrapporten i alle tilfælde være elektronisk og således ikke afkræves af den fremstillende person, som givetvis ikke er identisk med køretøjets ejer. Dette bør også gælde kontrolmyndighedernes adgang til dokumentation / synsrapporter under landevejskontrol.

- Artikel 12, stk. 4:

Kravet til inspektører, som udfører teknisk præciseres i artiklen, fastholdes/udbygges, hvilket sikrer, at kontrolpersonalet har rette kompetencer og færdigheder. DTL skal dog påpege, at det kan være vanskeligt for kontrolmyndigheden og en evt. udeforstående (ny køber af et køretøj) at kontrollere, om der har været risiko for interessekonflikt for en inspektørs vedkommende i forbindelse med godkendelse af et køretøj. Det vil således være nødvendigt at have procedurer til, at dette kan efterprøves af en myndighed i de tilfælde, hvor der er mistanke om habilitet.

- Artikel 15:

Udviklingen til en elektronisk informationsplatform for køretøjer vil angiveligt medføre be-

tydelige omkostninger til udvikling og implementering af systemer, indkøb af hard- og software osv. Det skal påpeges, at omkostningerne i så stor en udstrækning som muligt skal blive så lave som muligt og i øvrigt uden belastning for transporterhvervet."

Danske Synsvirksomheder:

"Grundlæggende.

Køretøjssikkerhedspakken indeholder grundlæggende tiltag og ændringer, særligt med fokus på trafiksikkerheden og miljø, som brancheforeningen Danske Synsvirksomheder kun kan tilslutte sig. En del af indholdet, og de ændringer det medfører, herunder kontrolpunkter og krav til udstyr, samt evt. krav om uddannelse og efteruddannelse, vil utvivlsomt sætte krav til branchen, herunder nødvendigheden af evt. investeringer for, at leve op til de i forslaget omtalte krav.

Selvom det grundlæggende indhold i forslaget, retter fokus mod sikkerhed og miljø, vil realiseringen af forslaget få ikke ubetydelige konsekvenser for det danske bilsynsmarkedet og dets aktører, hvorfor vi skal henstille til at det medtages i overvejelserne at anskueliggøre de konsekvenser, ikke mindst økonomiske, det vil få for virksomhederne, og at de forskellige konstruktioner og modeller der gøres brug af i medlemslandene for udførelsen af teknisk kontrol indgår i vurderingen af hvorvidt et evt. krav om at tilpasse ikke rammer skævt, og dermed er med at konkurrenceforvride.

Konsekvenser.

Udvidelse af køretøjer der er omfattet periodisk teknisk kontrol - øget antal af syn

- udvidelse af kapacitet
- evt. ombygninger
- evt. ansættelse af ekstra medarbejdere

Udstyr

- anskaffelse af nyt udstyr
- investeringer
- ombygninger

Uddannelse

- udgift til uddannelse

Økonomiske konsekvenser.

Forslaget indeholder flere ændringer i forhold nuværende regler og praksis. Ændringer som blandt andet vedrører uddannelse og teknisk udstyr som skal benyttes ved udførelse af teknisk kontrol på køretøjer.

Det må vurderes at det i forslaget nævnte udstyr vil betyde en ikke ubetydelig investering for synsvirksomhederne i Danmark, idet dele af det nævnte udstyr ikke indgår i udstyrskravet til synsvirksomhederne i dag. Det må antages at nogle virksomheder vil købe sig til udstyret, mens andre vil gøre brug af leasing aftaler, hvilket i dag allerede er en benyttet løsning for en del virksomheder. Uanset hvilken model der

gøres brug af, vil det betyde øget omkostninger til anskaffelse af nyt udstyr.

Krav om efteruddannelse som nævnt i forslaget vil ligeledes betyde udgifter for virksomhederne, både hvad angår egentlige kursusudgifter samt mangel af medarbejder i kursusperioden.

Det må tillige vurderes, om det med rimelighed kan kræves at alle landes synsvirksomheder skal anskaffe det samme udstyr, med udgift til følge. Der er i EU landende forskel på hvordan ordningen med teknisk kontrol af køretøjer håndteres, idet det i nogle lande er myndighederne der står for opgaven, i andre er det private virksomheder. I nogle lande er der både private og statsejet synshaller. Ligeledes er der forskel på størrelsen af virksomhederne i de lande hvor opgaven varetages af private aktører. Et evt. krav om investering i udstyr, som følge af nye regler, herunder udstyrskrav, vil således ramme økonomisk uligevægtigt afhængigt af virksomhedens størrelse og ikkemindst om der er tale om private virksomheder eller statsejet virksomheder, som måske vil have nemmere ved at bevilge ekstra midler.

Indflydelse.

Udarbejdelse og gennemførelse af ens regler i EU landene, således at teknisk kontrol af køretøjer foretages ensartet uanset hvilket land man befinder sig, må vurderes at være positivt tiltag. Dog kan man frygte at muligheden for indflydelse indskrænkes. Som det er i dag, er landsdækkende virksomheder og brancheforeninger repræsenteret ved blandt andet tekniske møde i Trafikstyrelsen, hvor der diskuteres nye regler og tiltag inden for branchen. Dette giver branchens aktører mulighed for at blive hørt, inden der laves nye regler, og i et vist omfang har branchen mulighed for at være med til at bestemme nye tiltag. Hvis styring og udarbejdelse af regler bliver udarbejdet på EU plan, i det omfang der er lagt op til, kan man frygte at man som branche repræsentant i Danmark ikke længere får samme mulighed for indflydelse. Omvendt er det vel næppe realistisk at *alle* aktører i alle lande skal høres når der laves ændringer.

Der må henstilles til at såfremt regler for området tiltænkes udarbejdet på EU plan, gældende for alle medlemslande, skal det ske på en sådan måde at branchen i et passende omfang har mulighed for at blive hørt og gives mulighed for at kommentere på ændringer og tiltag.

Bemærkninger

Bilag V - Udstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol. - Hvorfor er der forskel på krav om udstyr i forbindelse med teknisk kontrol, når der eks. er tale om en M1 - op til 2800 kg - som henholdsvis kører på benzin eller diesel?

-Hvorfor er forskel på udstyrskrav når der skal udføres teknisk kontrol på M1/M2 og N1 ved en totalvægt på henholdsvis over eller under 2800 kg?

Det fremgår af skema til Pressen, at DK allerede har syn på motorcykler og i bemærkninger i skemaet er nævnt, at ældre biler, MC og scootere kontrolleres hvert år?

Indførelse af hyppigere kontrol for køretøjer med særlig høj kilometertal virker fornuftigt. Dog skal man huske at et køretøj med særligt lavt kilometertal også kan udgøre en sikkerhedsrisiko, blandt andet med bremses der er rustet sammen.

Hvis svindel med kilometertæller skal minimeres, bør kilometertal udlæses via OBD.

En overgangsperiode på fem år til at tilpasse virker rimelig, såfremt de økonomiske forudsætninger om rimelighed er acceptable.

De i bilag VI fastsatte krav for kompetence og uddannelse virker høje.

Konklusion

Forslaget indeholder tiltag af særlig positiv karakter, som bilsynsbranchen gerne bidrager til bliver realiseret. Dog skal det indgå i overvejelser hvilke byrder, herunder økonomiske, branchen pålægges, og at byrden med rimelighed kan fordeles økonomisk ligevægtigt, også selv om der måtte være forskellige strukturer for virksomhederne."

Dansk Camping Union:

"Deres dokument KOM (2012) 380 og KOM (2012) 382 Høring vedr. kommissionens lovpakke om periodisk kontrol med motorkøretøjer.

Trafikstyrelsen har den 9. august 2012 anmodet DCU om eventuelle bemærkninger til udkast til ny lovpakke om periodisk kontrol med køretøjer. Herunder lette køretøjer 02.

Dansk Camping Union (DCU) takker for modtagelse af kommissions oplæg til ny lovpakke for periodisk syn køretøjer, herunder 02 køretøjer, som omfatter lette køretøjer.

DCUs holdning er, at der ikke er tilstrækkelig dokumentation i nuværende ulykkesstatistik for krav til periodisk syn af lette køretøjer. Lette påhængskøretøj kontrolleres for forberedelse til kørsel af ejer, herunder kontrollen af spejle, virkningsgrad af påløbsbremsens funktion, tegn og signalgivning, sammenkobling, sikkerhedswire m.m. Kontrollen er implementeret dels i køreundervisning for B/E kort aspiranter, og dels for det tredje kørekortdirektiv for nye kørekort aspiranter, hvorfor DCU ikke ser det hensigtsmæssige ved at indføre ekstra kontrol.

Grundlæggende viden og kendskab til kontrol ved kørsel med lette køretøjer er jo bestemt af nuværende og kommende lovbestemmelser.

Lette og moderne køretøjers chassis har i dag en egenskab, der giver større stabilitet og køresikkerhed end tidligere. Samtidig er bilens sikkerhedsniveau forhøjet yderligere med bilens ESP system. Vel nok det største fremskridt i meget lang tid, når det gælder trafiksikkerheden. Bilproducenter installerer en særlig enhed i ESP systemet for kørsel med lette køretøjer. TSA - Trailer Stability Assist•, som yderligere medvirker for trafiksikkerheden.

Fra producenter af campingvogne har der ligeledes været en rivende udvikling i gang. ATC - Automatie Traction Control• sikkerhedssystemet blev indført tilbage i 2005, og er standard fra flere producenter. Forsikringsbranchen yder i øvrigt præmierabat ved dette sikkerhedsudstyr.

Med hensyn til køretøjer med højt kilometer, bør forhøjelsen af afgift niveauet ske provenuneutralt. Således frekvensen for periodevis syn af en bestemt gruppe udlignes med køretøjets alder.

Bilens ESP system aktiverer TSA når et påhængskøretøj kobles på bilen. Kort fortalt så griber systemet ind og aktiverer bremserne på bilen, herunder campingvognens påløbsbremse, hvis campingvognen svinger mere end tre gange i træk.

TSA er udviklet af Bosch, som leverer til hele bilindustrien. TSA er standard til Ford, VW koncernen (Audi, Seat, Skoda), Opel, Fiat koncernen, m.fl.

Der findes to systemer ATC og IDC, begge systemer aktiveres, når campingvognen kommer i slinger. Antislinger systemet dæmper/bremser campingvognen ned til passende hastighed til slinger bevægelsen er ophørt. BPWs IDC-system er i første række udviklet til nye campingvogne, efter modelåret 2007. Al-Ko kan monteres i alle typer, også campingvogne fra BPW (konkurrent til Aiko) -typisk Hobby og Kabe. Ifølge test hos tyske ADAC kan den kritiske kørehastighed øges med 20 procent, når systemerne bruges."

Dansk Sidevogns Klub:

"DSK finder at forslaget indeholder flere elementer vedr. motorcykler (Lx) som vi finder ganske unødvendige, idet de på ingen måde højner sikkerheden.

Indførelse af periode syn vil efter vor mening kun være en ekstra "beskatning" af køretøjer der i væsentlig omfang kun anvendes i "hobby øjemed".

Ligeledes anvendes majoriteten kun i en begrænset periode af året med et relativt ringe antal kørte kilometer.

Ved en evt. indførelse af årligt syn for køretøjer ældre end 6 år, vil det for en hel dels vedkommende være tilfældet, at de kun har kørt ganske få kilometer (måske få hundrede) siden sidste syn året før!

Adskillige undersøgelser og uheldsstatistikker har ikke kunne påvise en sammenhæng mellem mc-ulykker og tekniske mangler/defekter ved de implicerede motorcykler tvært imod!

DSK må på det kraftigste protestere mod forslaget, idet det efter vor mening er spild af ressourcer og penge.

DSK anbefaler at de nu gældende regler bibeholdes uændret."

Danske Motorcyklister:

"Vi har noteret os, at direktivet omfatter en række 2 og 3-hjulede motorkøretøjer inddelt i kategorierne L1e -> L7e, men uden at de køretøjsklasser er yderligere specificeret. Det gør det vanskeligt at forholde sig til de specifikke krav til bl.a. hvilke områder periodisk syn skal omfatte.

Såfremt der skal være en sammenhæng imellem kørekortdirektiv og nærværende direktivforslag om syn, så vil det alene for motorcykelområdet betyde 3 klasser med mulighed for 2- eller 3-hjulede motorcykler og det levner således kun 1 kategori til knallerter, som jo p.t. er i 2 versioner her i landet.

Vi har også noteret os, at køretøjer med en alder på mindst 30 år er undtaget for forslaget, hvilket vi kun kan bifalde - dette under hensyntagen til alderen på den danske motorcykelbestand.

Til gengæld synes hyppigheden af syn at være skudt en hel del over målet.

Der er foreslået et syn efter køretøjets alder på 4 og 6 år, og herefter hvert år. Med det kilometerantal for transportarbejdet, der fremgår af de officielle tal - p.t. gennemsnitligt ca. 3200 km pr. år, så betyder det motorcykler skal synes så tit at der næppe vil kunne registreres væsentlige ændringer mellem de årlige syn når køretøjet er over 6 år gammelt.

I realiteten vil man kunne opleve at f.eks. de samme dæk bliver synet flere gange, hvilket iøvrigt også vil gælde for andre sliddele uden at det på nogen måde vil øge trafikikkerheden, som angivet i argumentationen for at indføre syn med så hyppige intervaller.

At der så yderligere er anført et yderligere syn i.f.m. ejerskifte - således som vi kender det i dag her i landet, synes at være skudt over målet. Det betyder, at motorcykler kan risikere at skulle stille til syn 3 gange inden for en 12-13 måneders periode - det forekommer at være uden for al rimelighed.

Dykker man ned i Bilag V, så springer det i øjnene, at der under punkt 2 er angivet løfteanordning for at løfte et køretøj på en aksel. Det bliver noget af en udfordring for de danske synhaller hvis de skal investere i apparatur, som skal leve op til det krav samtidig med at de også - som angivet på oversigten over syn-emner skal kunne teste/afprøve støddæmpernes effektivitet, som angivet under punkt 10 for køretøjskategori L5e og L7e - hvad de så end dækker over.

Under punkt 16 synes det underforstået, at alle motorcykler kun er udstyret med hydrauliske bremses. En hel del motorcykler - også med en alder under 30 år - har tromlebremser på baghjulet, men der synes at mangle noget herom og at disse skal kontrolleres under den tekniske kontrol.

Under afprøvningspunkter for styrapparat finder der udelukkende områder, der er relevante for biler, men ikke noget, der kan relateres til motorcykler. Det samme gør sig gældende i.f.m. afprøvning af affjedring, så spørgsmålet er måske nærmere at direktivforslaget ret beset kun er målrettet biler og at motorcykler kun er indskrevet ved et tilfælde.

Erfaringer fra undersøgelse at motorkøretøjer viser iøvrigt, at motorcyklers tekniske stand her i landet er væsentlig bedre end hvad der gælder for biler, og at kun meget få motorcykeluheld kan tilskrives tekniske mangler ved motorcyklen, hvorfor der ikke af den grund er brug for at indføre periodisk syn af motorcykler.

DMC vil derfor henstille til at de i direktivforslaget opstillede tidsintervaller for syn af motorcykler tilpasses den danske bestand af motorcykler og dennes alder således at kontrollen får et reelt formål og ikke kun er et syn for synets skyld og uden sikkerhedsmæssig gevinst overhovedet."

Dansk Industri, Bilbranchen:

"Bilbranchen er positivt indstillet til begge forslag og har ellers ikke kommentarer."

Dansk Industri, Transport:

"DI Transport har følgende bemærkninger til forslag til forordning om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer. KOM(2012) 380:

DI Transport er umiddelbart positive overfor forslaget. En række større transportvirksomheder køber eller leaser ofte køretøjer, påhængskøretøj og sættevogne i større pakker. Derfor kan der være rigtig mange enheder der skal synes inden for samme periode, da de har samme registreringsdato. Derfor er det altafgørende, at der er den nødvendige fleksibilitet til, at de periodiske syn rent faktisk kan lade sig gøre.

DI Transport lægger derfor stor vægt på, at der er den nødvendige fleksibilitet i art. 5. Tidligere indeholdt de danske regler end større

fleksibilitet end EU-reglerne, men den seneste ændring har fjernet den fleksibilitet og påført øgede omkostninger for de danske transportvirksomheder, og derfor opfordrer DI Transport til, at regeringen under forhandlingerne af forslaget tager udgangspunkt i EU-Kommissionens forslag og ikke de nuværende danske regler. Endvidere opfordrer DI Transport til, at fleksibiliteten i Kommissionens forslag i art.5, stk. 3 udvides fra 1 måned før til 2 måneder før registreringsdato og to måneder efter.

Endeligt er det væsentligt, at forslaget ikke medfører øgede administrative omkostninger for transporterhvervet."

Forbrugerrådet:

"Forbrugerrådet anbefaler, at der kun kan ses bort fra kravene, når der er tale om biler, der er over 35 år gamle og er registreret som veteranbiler, således at det følger de gældende regler i Danmark. Rådet kan desuden tilslutte sig, at der sættes ind overfor biler, der har kørt ekstra mange kilometer."

Forenede Danske Motorejere (FDM):

"I relation til Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, skal FDM fremsætte følgende bemærkninger.

I artikel 5 stk. 1 foreslås, at hyppigheden af den periodiske tekniske kontrol (syn) sættes til 4+2+1 års frekvens. EU-Kommissionens begrundelse er, at det vil øge færdselssikkerheden jf. forordningens betragtning 5.

FDM må udtrykke tvivl om hvorvidt denne forbedring af trafiksikkerheden kan overføres til danske forhold. Trods det faktum, at den danske bilparks gennemsnitsalder er relativ høj, er det ikke FDMs indtryk, at tekniske fejl på biler ofte er skyld i uheld og personskade. FDM vil gerne henvise til Havarikommissionen for Vejulykker, der i en tværgående analyse i 2009 "Hvorfor sker ulykkerne", har lavet et dybere undersøgelse af ulykkesfaktorerne i 207 konkrete ulykker. I denne undersøgelse blev der kun fundet fejl på bremserne på 2 biler og ingen styretøjsfejl. Det konkluderes i øvrigt i rapporten, at det i ingen af ulykker var de tekniske fejl på køretøjet, der alene førte til ulykken.

Erfaringerne fra FDMs synsvirksomhed FDM test og bilsyn viser endvidere, at der sjældent findes alvorlige fejl på biler under 10 år og selv blandt de ældre køretøjer, er alvorlige sikkerhedsmæssige fejl relativt sjældne.

På den baggrund vil FDM derfor anfører, at øget hyppighed af periodisk bilsyn for biler fra 6 år ikke vil give en færdselssikkerhedsmæssig effekt, der står mål med de ekstra omkostninger som det vil give bilejerne.

I relation til motorcykler skal FDM anfører, at det er vores opfattelse, at det ligeledes sjældent er tekniske fejl på køretøjet, der er årsag til ulykkerne. Denne opfatte kan bl.a. finde støtte i Havarikommissionen for Vejulykkers temarapport nr. 6 2009 om Motorcykelulykker, hvor det fremgår, at tekniske fejl ikke spiller nogen nævneværdig rolle. Motorcyklen er i mange tilfælde at betragte som et køretøj, der bruges i relation til trafikantenes fritidsinteresse og er derfor oftest godt vedligeholdt. FDM mener derfor heller ikke at der er færdselssikkerhedsmæssigt grundlag for at kræve hyppigere syn af motorcykler.

I relation til knallerter vil FDM opfordre til, at det undersøges nærmere i hvilket omfang tekniske fejl er blandt ulykkesfaktorerne. Det er FDM umiddelbare indtryk, at vedligeholdelsestilstanden ofte er ringene på knallerter end andre køretøjer. Det er også FDMs konstatering, at Politiet finder at knallerter ofte er modificeret med konstruktive ændringer eksempelvis for at kunne opnå højere topfart. Derfor kan det ikke umiddelbart afvises, at krav om periodisk for knallerter vil kunne øge færdselssikkerheden for denne trafikantgruppe."

Frie Danske Lastbilvognmænd:

"Der er tale om trafiksikkerheds-foringelser, når kravene til bremseeffekten procentvis nedsættes i forhold til nuværende danske krav til bremseprocenter.

Lastvognen er som transportredskab konstant i udvikling, hastighedsbegrænser, fartskraver, ABS, EBS, til styring af bremserne er lovkrav.

Chaufførerne er konstant i en udvikling for at forbedre trafiksikkerheden, hastighedsbegrænser, fartskraver, køre- hviletidsbestemmelser, arbejdstidsdirektiv, uddannelse, efter uddannelse.

Cyklistforbundet stiller konstant krav om sikkerhedsudvikling for at undgå højresvingsulykker. FDL kan ikke gå ind for nogen form for nedsættelse af bremse-procenterne, eller forringelser af trafiksikkerheden.

Trafikstyrelsen foreslår også en 5 % vejsidekontrol, hvilket ikke er realistisk. Rigspolitiet har et mobilt bremseanlæg og to mand til at betjene det. Den ene medarbejder er faktisk pensionist. Den daglige kapacitet på mobilt bremseanlæg er fire lastvognsvogntog.

Det kan ikke lade sig gøre med det nuværende materiel.

En effektiv kontrol kan kun lade sig gøre i samarbejde med synsvirksomhederne, som dagligt arbejder med syn af lastbiler.

Den bestående ledigbeds kapacitet i de danske synshaller for lastvogne kan også bruges til vejsidekontrol.

FDL foreslår derfor et samarbejde med synsvirksomhederne. De har ekspertisen og udstyret, så lastbilerne skal blot ledes til en synshal og kontrolleres der.

FDL må konkludere, at Trafikstyrelsens forslag overhovedet ikke er gennemtænkt. Forslaget bærer præg af skrivebordsarbejde uden indsigt i de faktiske forhold.

Transportbranchen har brug for regler, som skaber klarhed for alle. Regler, der er nemme at bruge for branchen og lette at kontrollere for politiet."

International Transport Danmark:

"ITD anser bestræbelserne omkring et ensartet regelsæt i EU, omkring periodisk syn og vejkantkontrol som meget positive. Muligheden for på sigt at opnå gensidig anerkendelse af periodiske syn over hele EU vil kunne bidrage væsentligt til mere effektiv og fleksibel udnyttelse af køretøjer, der anvendes på tværs af grænserne i medlemsstaterne.

ITD's bemærkninger til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om periodisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF: ITD er som ved førnævnte bemærkninger positive over for intensionerne i forslaget, særligt tiltagene vedrørende reduktion af administrative hindringer, udvidet adgang til oplysninger, udveksling af synsresultater mellem medlemsstaterne, ensartede krav til inspektørernes uddannelse mv. Også i dette forslag savnes dog, særligt for erhvervskøretøjer, værktøjer til øget samarbejde og dialog med "branchen" (virksomhederne og deres organisationer) og transparens omkring indsats og statistikker. I lighed med bemærkningerne til førnævnte forslag vil dette kunne medvirke til, at problematiske områder, der afdækkes i forbindelse kontrollerne, i større omfang kan indgå i en målrettet indsats fra operatørerne selv – ved hjælp af egenkontrol, kampagner, information etc. ITD noterer sig også med tilfredshed, at forslaget indeholder en videre tidsramme, inden for hvilken den periodiske tekniske kontrol kan udføres, end det er tilfældet i den danske synslov (efter seneste revision) – nemlig en tidsramme på fire måneder. De nuværende bestemmelser i den danske synslov er efter foreningens opfattelse unødigt restriktive og uflexible, særligt for erhvervskøretøjer i større flåder – hvilket talrige henvendelser fra erhvervet til brancheorganisationerne siden ikrafttræden af den nye synslov i DK tydeligt indikerer.

ITD står naturligvis til rådighed for en konstruktiv dialog, såfremt ovenstående kommentarer ønskes yderligere uddybet.”

MC Touring Club:

”MC Touring Club Danmark (MCTC) har følgende kommentar til forslaget om periodisk syn (af motorcykler):

Grundlæggende ser MCTC ikke nogen som helst grund til at indføre periodisk syn af motorcykler. Det er almindelig kendt, at de danske motorcykler og scootere er i god teknisk stand, og der foreligger os bekendt ingen som helst dokumentation for, at en periodisk teknisk kontrol skulle få nævneværdig indflydelse på færdselssikkerheden. I oplægget nævnes, at 8 procent af mc-ulykker kan henføres til tekniske mangler. Dette tal forekommer helt utroværdigt og kræver dokumentation fra en uafhængig instans. En omfattende international undersøgelse (MAIDS – www.maids-study.eu), som EU selv var med til at finansiere, viste, at det var under 1 procent af ulykker med motoriserede 2-hjulere, som havde tekniske fejl som årsag. En indførelse af periodiske syn – specielt med de korte intervaller som foreslås – vil således ikke styrke færdselssikkerheden i nævneværdig grad, men vil stort set kun tjene til at sikre milliardindtægter til synsvirksomhederne på bekostning af de europæiske motorcyklister.

Foruden de direkte omkostninger til synene kommer også omkostninger til benzin i forbindelse med kørsel frem og tilbage til synene, øget udslip fra motorerne samt tabt arbejdsfortjeneste og nedsat produktivitet, så de private og samfundsmæssige omkostninger ved periodiske syn for motoriserede 2-hjulere vil slet ikke komme til at stå i et rimeligt forhold til en eventuel minimal gevinst.

Oplæggets påstand om, at antallet af ulykker med motorcykler er stigende, er også yderst tvivlsomt. Når man ser på antallet af dræbte motorcyklister i forhold til antallet af indregistrerede motorcykler, har der både set over lang og kort tid været et markant fald i antallet af dræbte i Danmark. Det samme er i øvrigt tilfældet i andre EU-lande, som vi kender til.

Specielt med hensyn til det foreslåede korte interval på 1 år mellem synene for køretøjer over 6 år skal det anføres, at en stor del af mc-bestanden – især den ældre – kun kører få km pr. år. Der vil således være et meget stort antal motorcykler og scootere – for slet ikke at tale om knallerter – som skal til syn, selv om de kun har kørt omkring 1.000 km eller endnu mindre siden sidste syn. Og for nyere 2-hjulere vil der være mange, som har kørt betydelig under 10.000 km, når de skal til syn første gang. Altså et total spild af tid og ressourcer. Samtidig virker det endnu mere paradoksalt, når man ved, at der for øjeblikket i EU

arbejdes på at stille krav til motorcykelproducenterne om, at de skal dokumentere/garantere at deres produkter kan overholde gældende emissionskrav de første 30-40.000 kilometer. Dette vil medføre at de opstillede krav, som også er begrundet i ønsket om reduceret forurening, ikke harmonerer med de foreslåede syns-intervaller set i forhold til det almindelige årlige kørte antal kilometer.

MCTC skal også påpege, at en meget stor del af motorcyklisterne ikke kører i perioden oktober til maj, så hvis motorcykler indkaldes i den periode, vil det give problemer for mange mc-ejere. For mc-ejere er der altså meget stor forskel på, om man bor i Palermo eller i Pandrup.

Imod indførelsen af periodiske syn taler også, at sammenligninger mellem lande, der har periodiske syn af motorcykler, og lande der ikke har, ikke viser nogen sikkerhedsmæssig gevinst for de lande, som allerede har periodiske syn. Det ser ud til, at synene alene tjener til at berige de store synsvirkomheder på forbrugernes bekostning. Dette bakkes for eksempel op af en undersøgelse fra et udvalg i parlamentet i delstaten Victoria i Australien. Her blev det konkluderet, at det ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt var unødvendigt at indføre periodiske syn (<http://www.parliament.vic.gov.au/archive/rsc/roadworthy/report/rwc.pdf>). Citat (MCTC's oversættelse): Udvalget undersøgte australske jurisdiktioner og New Zealand, som har tvungne syn for motorkøretøjer, og kunne ikke finde noget overbevisende bevis baseret på uheldsstatistikker, der støtter indførelsen i Victoria... Udvalget fandt, at fejl på køretøjer ikke var nogen signifikant årsag eller bidragsyder til fatale eller alvorlige ulykker... Victoria Police, som gennemførte meget strukturerede undersøgelser af uheld med dødelig udgang, konkluderede, at forbindelsen mellem årsagen til alvorlige uheld og køretøjernes tekniske tilstand (roadworthiness) ikke er signifikant. Endelig peger den danske HVU-undersøgelse af dødsulykker med motorcykler heller ikke på, at indførelse af periodisk syn skulle kunne nedbringe antallet af uheld med motorcykler.

MCTC skal således konkludere, at der ikke findes nogen dokumenteret grund til at indføre periodisk syn for motorcykler og scootere, og at de private og samfundsøkonomiske omkostninger langt vil overstige eventuelle fordele."

Motorhistorisk Samråd:

"Motorhistorisk Samråd har gennemgået lovpakken og har følgende kommentarer:

Overordnet

MhS hilser det velkomment, at der på EU-plan kommer ens regler for periodisk kontrol med motorkøretøjer samt vejsidesyn for

erhvervskøretøjer, men at der **ikke** bør ske en forringelse af de nuværende regler / lempelser for historiske køretøjer i Danmark.

Konkret

”Det overlades til medlemsstaterne selv, om synsperioden for historiske køretøjer skal forlænges udover forordningens udgangspunkt”: MhS ønsker, at de nuværende regler / lempelser fortsætter, således at der eksempelvis fortsat skal være:

- 8årig syn for veteranbiler, hvis de er mere end 35 år
- Motorcykler, lette påhængsvogne og traktorer fortsat undtages fra syn (undtagen ejerskiftesyn), hvis de er mere 35 år
- At alle historiske erhvervskøretøjer undtages i relation til reglerne om vejsidesyn
- At de nuværende regler / lempelser nationalt bibeholdes for alle historiske køretøjer

Vi ser gerne, at kravet om syn hvert år, hvis køretøjet har kørt mere end 160.000 km. i løbet af køretøjets første seks år, fuldstændig bortfalder for historiske køretøjer. Antal kørte kilometer for historiske køretøjer har minimal betydning.

Udkastet lægger op til, at historiske køretøjer defineres som værende 30 år. Dette finder MhS fuldt i tråd med den internationale motorhistoriske organisation FIVA, som netop definerer historiske køretøjer som værende 30 år – i Danmark er grænsen for registrering af historiske køretøjer 35 år.

Er denne aldersdefinition noget, som man fra dansk side nationalt / internationalt vil se nærmere på, så man i Danmark kan få veteranstatus efter 30 år?”

Motorcykelbranchens Landsforbund:

”Motorcykelbranchens Landsforbund skal hermed på vegne af en del af vor kreds af medlemmer fremkomme med bemærkning til EU-Kommissionens forslag til obligatorisk syn af 2-hjulede køretøjer med hastighed over 25 km/t.

Spørgsmålet var senest oppe og vende nationalt medio 2007 og blev den gang afvist af Færdselssikkerhedskommissionen bl.a. med henvisning til svenske og tyske undersøgelser, hvor der i undersøgelserne ikke blev skelnet mellem fejl af sikkerhedsmæssig karakter og andre fejl i øvrigt, - fejl som i øvrigt var væsentligt færre end gældende for 4-hjulede køretøjer.

I 2004 fik ACEM (European Motorcycle Manufacturers Association) udarbejdet en rapport på baggrund af ca. 1.000 uheld.

Rapporten går imod deres egen anbefaling om periodisk syn, idet rapporten konkluderer, at under 1% af uheldene i undersøgelsen skyldes tekniske fejl og mangler.

At indførelsen af periodisk syn på 2-hjulede køretøjer vil bibringe synsbranchen flere arbejdspladser må bero på ønsketænkning, da synsbranchen i Danmark har haft og fortsat har en overkapacitet.

Forslaget om indførelse af periodisk syn af 2-hjulede køretøjer med hastighed over 25 km/t vil efter vor bedste overbevisning ikke få den ønskede effekt, - hverken på det færdselssikkerhedsmæssige eller det beskæftigelsesmæssige område, og vil kun betyde en yderligere udgift for brugerne af 2-hjulede køretøjer.”

Motorcykel Forhandler Foreningen:

”Periodisk syn af køretøjer til brug på offentlig vej ses som et redskab til at sikre den tekniske og sikkerhedsmæssige forhold er i en sådan stand, at de køretøjer der benytter vejarealerne ikke kan forårsage ulykker grundet tekniske defekter, er et synspunkt vi deler med Færdselsstyrelsen.

MFF er dog **ikke** af den opfattelse, at et periodisk syn af motorcykler vil ændre på den tekniske og sikkerhedsmæssige standard på motorcykler, men kan kun opfatte dette som en ekstra byrde der pålægges motorcyklisterne i Danmark.

MFF vil i det efterfølgende uddybe dette synspunkt, hvoraf det tydeligt fremgår

- At staten kan se frem til at **miste** en indtægt ikke under 45 millioner kroner.
- At motorcykel branchen som helhed vil få yderligere omsætnings tilbagegang
- med tab af arbejdspladser til følge.
- At sikkerheden på vejene ikke ændres
- MFF undre sig..

Vi kan derfor ikke se, hverken den tekniske begrundede nødvendighed af dette tiltag, eller politikernes behov for at belaste sine vælgere med yderligere byrder på op til 35 millioner kroner, når det forventeligt ikke vil medføre noget positivt resultat for trafiksikkerheden overhovedet.

Økonomi.

Bestanden af motorcykler i Danmark er i størrelse orden 145.000 enheder registret på nummerplade.

Hovedparten af bestanden, tæt på 55 %, har første registreringsdag før 1994. Årsagen til denne ældre bestand, skal ses i lyset af at motorcyklen, *for så vidt angår denne del af bestanden*, ikke er et dagligt transportmiddel, men en passioneret hobby hvor netop de tekniske detaljer er selve ejerglæden ved motorcyklen.

Disse motorcykler bliver kun i mindre eller ringe grad benyttet og der er da heller ingen undersøgelser i forbindelse med uheld overhovedet, der påviser at netop disse skulle udgøre nogen sikkerhedsmæssig risiko.

Det er også vores klare opfattelse, ved samtaler med vore kunder, at kunderne ikke ønsker denne ekstra økonomiske byrde i disse krisetider og derfor vil fravælge køretøjets registrering hvis tvungne syn indføres.

At indføre periodisk syn af motorcykler vil derfor medføre følgende konsekvens:

Konservativt beregnet vil 30 % af de nu indregistrerede motorcykler blive afmeldt, da det ikke er en nødvendig omkostning i den kriseramte danskers husholdnings budget.

Dette vil derfor medføre et årligt provenu tab til staten på ikke under 19 millioner kroner fra afgiften på de lovpligtige ansvarspræmier. (afgiften er 30 % af den opkrævede præmie pr. år) Dette vil også medføre et årligt provenu tab til staten på ikke under 26 millioner kroner fra ejer afgiften.

Samlet vil staten derfor forventeligt måtte noterer sig et indtægts tab, i forhold til nuværende niveau, på ikke under 45 millioner kroner årligt!

Moms indtægter fra tvungne syn af den tilbageværende bestand vil skønsmæssigt andrage 6,8 millioner

kroner. Altså er der for staten IKKE tale om en indtægtsgivende forretning, men derimod en forudsigelig særdeles tabs givende!

Flere i arbejde? NEJ- tværtimod!

Af forslaget fremgår også, at netop synshallerne skulle generer flere arbejdspladser. Denne påstand er der ingen belæg for overhovedet, idet der er en tydelig overkapacitet generelt i de danske synshaller.

At nedgangen i totalbestanden vil reducere motorcykelbranchens eksistens grundlag er utvivlsomt, hvorfor yderligere reducere af medarbejderstaben i motorcykelbranchen til arbejdsløshed, er uomtvistelig.

Hvis periodisk syn indføres, vil de resterende mere end 100.000 vælgere og ejere af motorcykler kunne imødesee en ekstra afgift / udgift på syn af sin hobby, samlet i størrelses orden 34 millioner kroner til syns gebyrer.

En afgift der ikke tilfalder statskassen, men synshallerne, hvilket gør det yderligere svært at se formålet med en mulig indførelse af periodisk syn af motorcykler i Danmark.

MFF undrer sig:

Hvis man ønsker at samle 2 vandrør i et hus, hvor den største fare er vand på gulvet, kræver det en stats aut.reparatør for at måtte foretage reparationen.

Hvis man derimod som forbruger, *uden uddannelse overhovedet*, selv ønsker at forsøge sig med reparation af bremses og andre trafikikkerhedsmæssige komponenter, tillades dette uhindret på trods af konsekvensernes indlysende alvorlighed set i forhold til vandrør.

Hvis man reelt ønskede at gøre noget effektivt ved den tekniske trafik sikkerhed, kunne man se på måden man i Tyskland håndterer dette problem, nemlig ved hjælp af "meister prüfung" uddannelsen i auto og mc branchen. Forbrugeren og trafikikkerheden får derved den nødvendige garanti for fagmæssigt korrekt udført arbejde og hvor konsekvensen for indehaveren af certificeringen, hvis der opstår tvivl om arbejdets udførelse så er, at denne kan fratages retten til at drive virksomhed.

Dette kendes bla. fra el og vvs branchen her i landet, men desværre benytter man sig ikke af dette i trafikikkerheds sammenhænge, et forhold vi i MFF undrer os over.

Derfor ... efter vores bedste faglige bedømmelse vil periodisk syn være af utrolig begrænset værdi, hvis nogen overhovedet for færdselssikkerheden, men til stor irritation for de mere end 100.000 vælgere i Danmark, der som ansvarlige trafikanter har motorcyklen som transportmiddel."

Motorcykel Importør Foreningen:

"På vegne Motorcykel Importør Foreningen skal jeg meddele, at vi ingen bemærkninger har til høringsforslaget."

Tekniske Konsulenter for Vejtransport:

"Generelt.

Vi bemærker, at der er tale om minimumsregler til køretøjers indretning og udstyr, hvor de enkelte lande fortsat kan have regler som i højere grad understøtter færdselssikkerheden.

Vi bemærker også, at køretøjer fortsat skal til periodisk syn i det land hvor de er registrerede.

Vi bemærker dog også den afsluttende bemærkning i Europa-Kommissionens Memo af 13. juli 2012;

”En sådan adgang til oplysninger på tværs af EU-medlemsstaterne vil potentielt føre til fælles anerkendelse af synsrapporter, når den fornødne harmonisering af teknisk kontrol nås på EU niveau”.

Vi opfatter derfor forslaget som oplæg til en EU-standard for syn af køretøjer, hvilket på sigt kan betyde, at der kan opnås yderligere fordele ved at udflage danske køretøjer, såfremt andre EU lande generelt tilbyder syn på lempeligere vilkår.

Tekniske Konsulenter for Vejtransport mener således, at det i længden være vil uholdbart, at opretholde skrapere krav til danske syn af køretøjer, end de krav som gælder ved syn af køretøjer i det øvrige EU.

Som motivation for forslaget til det nye direktiv anføres blandt andet at det ”tager sigte på at bidrage til at nå målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % senest i 2020” (afsnit 1, side 2).

Europa-Kommissionens Memo af 13. juli 2012 indeholder afsnittet ”Nøgletal og fakta” hvor der bl.a. vises to grafer. For begge grafer gælder, at det ikke fuldstændigt klart for os, hvilke undersøgelser der ligger bag. Den første graf (på side 7) viser at uheld med ældre køretøjer er mere alvorlige en ulykker med nye køretøjer. Den løbende tekniske udvikling af europæiske køretøjer taget i betragtning, er dette ikke overraskende. Derimod står det os ikke klar hvorledes grafen dokumenter at ”antallet af alvorlige ulykker (med trafikdrab), der skyldes tekniske defekter, stiger væsentligt efter 5-6 år”.

Den anden graf viser at antallet af motorcyklister som dræbes i den europæiske trafik er faldet fra 2001 til 2010, men det står ikke klart for os hvorledes dette fald relaterer til synsfrekvensen af køretøjerne. Især når det tages i betragtning at der ikke er krav om periodisk syn af motorcykler i 11 af de 27 EU-lande.

Vi savner således dokumentation for at hyppigere syn af ældre køretøjer vil give den ønskede virkning, og frygter at det primære resultat af forslaget, vil være en økonomisk belastning af europæiske køretøjsejere.

Krav til køretøjer som fremstiles til periodisk syn.

I afsnit 3 i forslaget til bilag til direktivet er listet de minimumskrav der anses for nødvendige for godkendelse af køretøjet. Såfremt de foreslåede minimumskrav bliver gældende for Danmarks vedkommende, mener vi at forskellen mellem kravene til typegodkendelse af et givet køretøj, og kravene ved periodesyn af køretøjet, øges i forhold til den nuværende situation i Danmark. Dette gælder ikke mindst for kravene til køretøjers bremsepræstation. Vi frygter således, at indførelse af krav som anført i høringsforslaget, til køretøjer der fremstilles til periodiske syn, på sigt vil medvirke til en forværring af trafikikkerheden. Det virker ikke velovervejet, at der er meget detaillerede EU-krav til nye køretøjer,

men at køretøjer som er ude at køre, kan godkendes med lavere sikkerhedskrav.

Undersøgelser af bremses på tunge påhængskøretøjer viser at danske påhængskøretøjers bremse præstation er blandt de bedste i Europa. Til trods for benyttelse af få resurser er det lykkedes at få et godt resultat. Efter forslaget om periodisk kontrol af køretøjer vil en tung påhængsvogn kunne godkendes med en bremsepræstation på 40% mod den i dag i Danmark gældende på 50%. Efter det fremsendte forslag så vil EU direktiv 2010/48 være skillelinje for om gamle køretøjer kan godkendes med dårligere bremses.

De reducerede krav til brugte køretøjer bremseevne i forhold til nye køretøjer, ses ligeledes at være gældende for øvrige køretøjskategorier.

Konklusion

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport udtrykker sin bekymring for, hvorvidt den foreslåede harmonisering af periodisk kontrol af køretøjer, vil give den ønskede reduktion af tilskadekomne i trafikken.

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport opfordrer til, at der arbejdes for, at køretøjer ved periodiske syn skal opfylde de samme krav som var gældende ved ibrugtagning af køretøjet, uanset køretøjets alder.

Foreningen af tekniske konsulenter for vejtransport udtrykker sin bekymring for, om harmonisering af periodisk kontrol af køretøjer er påbegyndt på for lavt et niveau."

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget forventes i sin nuværende form at have følgende økonomiske og administrative konsekvenser:

Forslaget forventes at medføre 800.000 ekstra periodiske syn om året og dermed betydelige ekstra udgifter for danske køretøjsejere og dermed ekstra udgifter i størrelsesordenen 350 mio. kr, hvis det vedtages i sin nuværende form.

For synsvirksomhederne vil forslaget betyde et udvidet indtægtsgrundlag med omkring dobbelt så mange periodiske syn, men også betydelige udgifter til indkøb af nyt prøvningsudstyr, forventeligt i størrelsesordenen 79 mio. kr.

De statslige IT-systemer, som håndterer indkaldelse og registrering af synsresultater, vil skulle udbygges for at kunne håndtere

- ekstra køretøjskategorier
- hyppigere indkaldelser

- flere synsresultater
- nyt fejlklassifikationssystem
- udveksling af synsresultater i EU
- registrering af små knallerter (før 2006)
- risikovurdering af erhvervskøretøjer

Det vurderes, at omkostningerne hertil vil beløbe sig til i størrelsesordenen 30 mio. kr., hvortil skal lægges et endnu ukendt beløb til ændring af de IT-systemer hos synsvirksomhederne, som kommunikerer med de statslige IT-systemer.

Antallet af inspektører, som udfører tilsyn med synsvirksomhederne, vil skulle udvides. Det vurderes, at udvidelsen vil være i størrelsesordenen 7 årsværk til supplement af de nuværende 10 synsinspektører.

Antallet af klagesager må antages at blive fordoblet, med deraf følgende tilpasning af personaleresourcer i størrelsesordenen 1 årsværk. Forslaget forventes ikke at medføre øgede udgifter for staten, da udgiften til synsinspektører og til klagesagsbehandling vil være fuldt brugerfinansieret via synsvirksomhedernes betaling til dækning af tilsynsaktiviteter, jf. Lov om godkendelse og syn af køretøjer, § 15.

Der kan forventes en mindre nedgang i antal færdselsuheld på grund af reduktion i tekniske mangler og tilsvarende besparelser. En formindskelse i luftforurening ved hyppigere kontrol af emissioner skønnes opvejet af den ekstra kørsel til syn. Der forventes en nedgang i antal støjende motorcykler og konstruktivt ændrede knallerter, hvilket medfører sparede velfærdstab (støj) og sparede færdselsuheld for knallerter.

Forslaget forventes således at have betydelige, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser.

Trafikstyrelsen har anmodet Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport om at udarbejde en cost-benefit analyse, som mere detaljeret belyser forslagens økonomiske konsekvenser. Der forventes at foreligge delresultater fra analysen primo november 2012 og en endelig rapport i december 2012.

Merudgifter afholdes jf. gældende budgetvejledning, indenfor relevante myndigheders eksisterende rammer.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, da de eksisterende krav er gennemført uensartet og der er store afvigelser med håndhævelsen af den tekniske kontrol, hvilket medfører negative virkninger for både færdselssikkerheden og det indre marked.

Regeringen deler denne holdning og finder, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder forslagets formål om at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet meget vigtig. Regeringen finder ikke mindst de dele af forslaget, som vedrører harmonisering af kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer med henblik på at sikre ensartede syn i Unionen vigtige, idet harmonisering af sådanne krav vil mindske risikoen for "synsshopping" på tværs af landegrænserne. Regeringen finder det selvsagt ligeledes vigtigt, at kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer er proportionale med forslagets formål.

Regeringen finder det endvidere vigtigt, at der i forbindelse med drøftelserne af forslaget inddrages en bredere palet af uafhængige videnskabelige vurderinger. Dette gælder ikke mindst vurderinger af effekten af de dele af forslaget, som vedrører inddragelse af to-hjulede køretøjer, mellemstore påhængsvogne og campingvogne i forordningens anvendelsesområde. Der bør endvidere ske en uafhængig videnskabelig vurdering af de dele af forslaget, som vedrører hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag. Baggrunden herfor er at danske cost-benefit beregninger fra 2007 af hyppigere syn - på linje med tyske cost-benefit beregninger af det aktuelle forslag og i modsætning til Kommissionens analyse - sætter spørgsmålstegn ved, om de økonomiske fordele står mål med udgifterne.

På baggrund heraf er Regeringen positivt indstillet over for at harmonisere kravene til undersøgelsesmetoder, udstyr og personalets kvalifikationer på et proportionalt niveau, da det er væsentligt, at der anvendes fælles standarder, men at investeringen i tid og udstyr bør stå mål med det forventede udbytte. Regeringen er ikke afvisende over for at inkludere to-hjulede køretøjer og mellemstore påhængsvogne og campingvogne i ordningen med periodisk syn. Regeringen kan derimod ikke støtte hyppigere kontrol af personbiler og andre lette køretøjer end svarende til i dag, da der er på baggrund af de foreliggende beregninger foreligger tvetydig dokumentation for effekterne af forøget synsfrekvens.

Regeringen kan tilslutte sig den valgte fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges i en forordning, vedtaget af Rådet og Europa Parlamentet.

Regeringen finder dog ikke, at der bør delegeres beføjelser til Kommissionen til at tilpasse reglerne for, hvilke køretøjer der er omfattet af periodisk syn, og hvor ofte disse køretøjer skal synes. Baggrunden herfor er, at tilpasning af disse regler kan indebære betydeligt forøgede samlede udgifter for et stort antal køretøjsejere, og der vurderes således at være tale om ændringer af væsentlige elementer i den lovgivningsmæssige retsakt. Regeringen er

imidlertid positiv over for, at der delegeres beføjelser til Kommissionen til at tilpasse forordningens bilag. Regeringen finder dog, at tilpasningen af bilagene bør ske gennem vedtagelse af gennemførelsesretsakter, da tilpasning af bilagene vurderes at være af en vigtighed, som fordrer medlemsstatskontrol tidligt i beslutningsprocessen.

Forslaget forventes at have betydelige samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser. Der skal sikres sammenhæng mellem mål, midler og finansiering, hvorfor det vil være nødvendigt med grundige økonomiske analyser, særligt af de forudsætninger, der indgår i Kommissionens konsekvensanalyse.

Trafikstyrelsen har anmodet Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport om at udarbejde en cost-benefit analyse, som mere detaljeret belyser forslaget økonomiske konsekvenser. Der forventes at foreligge delresultater fra analysen primo november 2012 og en endelig rapport i december 2012. Regeringen vil tage spørgsmålet op igen, såfremt analysen utvetydigt dokumenterer, at der er en væsentlig trafiksikkerhedsmæssig og miljømæssig forbedring, der står mål med udgifterne forbundet hermed.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Behandlingen af forslaget er i sin indledende fase, men det må forventes, at en del lande har forbehold over for det meget ambitiøse forslag.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.