

Til lovforslag nr. L 2. Betænkning afgivet af Retsudvalget den 5. december 1995

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af færdselsloven

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt.

To af udvalgets spørgsmål og trafikministerens svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Danmarks Automobilforhandler Forening,
Forbrugerrådet og
Forenede Danske Motorejere.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Venstres og Fremskridtspartiets medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et flertal inden for flertallet (Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Enhedslistens og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) har noteret sig, at prisen for omstillingssyn i lovforslaget er fastsat til halvdelen af prisen for et almindeligt syn, idet et omstillingssyn i gennemsnit tager ca. halvdelen af tiden for et almindeligt syn. Flertallet forventer, at det tidsmæssige forhold mellem et almindeligt syn og et omstillingssyn også vil være 2:1 efter indførelsen af periodiske syn af almindelige personbiler fra den 1. januar 1998.

Flertallet har med tilfredshed konstateret, at der generelt er en positiv stemning for at indføre betaling for omstillingssyn i høringssvarene, men at det er opfattelsen, at prisen for det ordinære syn bør nedsættes. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at priserne på syn

vil blive revurderet inden indførelsen af periodisk syn af almindelige personbiler (1. januar 1998). Det fremgår ligeledes, at trafikministeren har brug for erfaringerne fra betaling for omstillingssyn til de beregninger, der til sin tid skal foretages ved vurderingen af, om den almindelige synspris skal nedsættes. Dette har flertallet herefter taget til efterretning.

Flertallet gør samtidig opmærksom på, at der nu bør indføres mulighed for betaling med dankort ved synshallerne for at forbedre servicen over for brugerne.

Det anføres i lovforslagets bemærkninger, at antallet af omstillingssyn vil falde, når der indføres betaling for denne ydelse. Et fald i antallet af omstillingssyn vil alt andet lige frigøre kapacitet hos Statens Bilinspektion, der efter flertallets opfattelse umiddelbart vil kunne anvendes til nedbringelse af ventetiderne.

For så vidt angår forslaget om, at to cyklister må køre ved siden af hinanden, hvis dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe, finder flertallet, at denne ændring af færdselsloven vil medføre, at bestemmelsens formulering kommer til at svare til den almindelige adfærd, cyklisterne allerede i dag udviser i praksis.

Da forslaget således bringer lovens formulering i overensstemmelse med den adfærd, cyklisterne udviser i dag, er der ikke grundlag for at antage, at forslaget i sig selv vil forringe sikkerheden for cyklisterne eller for andre trafikanter.

Et mindretal inden for dette flertal (Enhedslistens medlem af udvalget) tilføjer, at forslaget om udvidelse af parkeringsafstanden til kryds

uden tvivl vil forbedre færdselssikkerheden i kryds til gavn for cyklister. Desuden vil denne nedbringelse af antallet af p-pladser i byerne bidrage positivt til bymiljøet.

Et *mindretal* (Venstres medlemmer af udvalget) vil ved 3. behandling af lovforslaget stemme hverken for eller imod lovforslaget.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Fremskridtspartiet finder ikke tilstrækkelig grund til at gennemføre de foreslåede ændrin-

ger af færdselsloven og kan slet ikke acceptere, at staten bruger bilinspektionen som pengemaskine, jf. svaret på spørgsmål 1, hvoraf det fremgår, at bilinspektionen også i fremtiden skal have et overskud på 50 mio. kr. om året, og svaret på spørgsmål 4, hvoraf det fremgår, at betalingen for syn og omstillingssyn vil blive væsentligt større end de faktiske udgifter. Begge svar er optrykt som bilag til betænkningen.

Fremskridtspartiet kan således ikke støtte det samlede lovforslag, selv om der er enkelte mindre ændringer, som Fremskridtspartiet godt kunne støtte, hvis det ikke var for ovennævnte.

Dorte Bennedsen (S) Erling Christensen (S) Holger Graverson (S) Per Kaalund (S)

Lissa Mathiasen (S) Margrete Auken (SF) nfm. Bjørn Elmquist (RV) fmd.

Søren Søndergaard (EL) Sonja Albrink (CD) Birthe Rønn Hornbech (V)

Inge Dahl-Sørensen (V) Svend Aage Jensby (V) Erling Oxdam (V)

Helge Adam Møller (KF) John Vinther (KF) Gitte Seeberg (KF) Tom Behnke (FP)

Dansk Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1:

Hvordan vil ministeren sikre, at betalingen for bilsyn og for eventuelle omstillingssyn alene dækker de samlede udgifter for gennemførelse af synet og ikke bliver brugt til at sikre staten en ekstra indtægt?

Svar:

Formålet med betaling for omstillingssyn er at skabe et incitament til, at bilerne fremstilles i en bedre klargjort stand, således at fremstillerne ikke i et for stort omfang lader Statens Bilinspektion gennemføre en totalgennemgang af ikke-klargjorte køretøjer i forbindelse med første fremstilling.

Dette forventes at indebære et fald i antallet af omstillingssyn, hvilket igen betyder, at der vil blive frigjort produktionskapacitet, der umiddelbart vil kunne anvendes til nedbringelse af ventetiderne.

Der er ikke nogen direkte sammenhæng mellem bilinspektionens udgifter og indtægter, idet indtægterne fra synsbetalingen optages på en særskilt konto på finansloven og dermed – uafhængigt af bilinspektionens udgifter – tilfalder statskassen.

Det skal i øvrigt i tilknytning hertil anføres, at det i bemærkningerne til lov nr. 382 af 18. maj 1994 om ændring af færdselsloven i forbindelse med indførelse af periodisk syn af personbiler fra 1. januar 1998 er forudsat, at prisen for syn skal sættes til den lavest mulige, således at indtægterne modsvarer de faktiske omkostninger ved at foretage synene, idet det dog samtidig blev forudsat, at bilinspektionens hidtidige overskud i størrelsesordenen 50 mio. kr. årligt også opretholdes efter 1. januar 1998.

Der skal således i forbindelse med indførelse af periodisk syn for personbiler foretages en beregning af synspriserne, således at bilinspektionens samlede indtægter ikke overstiger de faktiske omkostninger ved gennemførelse af syn, ud over hvad der er forudsat i ovennævnte bemærkninger til loven om indførelse af periodisk syn.

Spørgsmål 4:

Ministeren bedes oplyse den faktiske omkostning ved foretagelse af syn og af omstillingssyn, herunder hvilke elementer der indgår i beregningen.

Svar:

Statens Bilinspektion afholder dels omkostninger forbundet med synsgennemførelser, dels omkostninger forbundet med udøvelse af visse myndighedsopgaver. Myndighedsopgaverne er i hovedsagen deltagelse i § 77-eftersyn (færdselslovens § 77), undersøgelse af færdselsuheld samt afholdelse af køreprøver til storvogn. Det skal bemærkes, at for så vidt angår køreprøver, opkræves gebyr herfor af politiet.

Den faktiske omkostning ved syn kan ikke oplyses præcis i dag, idet den regnskabsmæssige registrering for nuværende ikke er tilrettelagt således, at udgifter er fordelt på bilinspektionens enkelte opgaver.

På grundlag af regnskabstal for 1994 kan der dog foretages beregninger af de gennemsnitlige direkte omkostninger ved synsgennemførelsen.

Ud fra medarbejdernes registrerede tidsanvendelser skønnes det, at omkostningerne ved syn udgør ca. 85 pct. af Statens Bilinspektionens samlede udgifter, der i 1994 udgjorde 110 mio. kr. De gennemsnitlige direkte omkostninger ved synsgennemførelse kan herved beregnes til ca. 160 kr. for små køretøjer og ca. 240 kr. for store køretøjer. Omkostningerne ved omstillingssyn er ca. halvdelen af ovenstående, idet omstillingssyn normalt gennemføres på den halve tid af et almindeligt syn.

Det skal fremhæves, at forrentning og afskrivning af produktionsudstyr og bygninger (i alt 71 synshaller, hvoraf 44 ejes af bilinspektionen) ikke er indregnet i omkostningerne, idet disse kun medtages i regnskabet for statsvirksomheder, hvilket Statens Bilinspektion ikke er. Dette forhold indebærer, at den reelle om-

kostning ved syn undervurderes væsentligt i ovenstående beregninger.

Det skal endvidere bemærkes, at der i 1994 har været afholdt ekstraordinært mange syn på grund af væksten i bilsalget, hvorved gennemsnitsomkostningerne i 1994 har været lavere end normalt.

Vedrørende synspriserne kan i øvrigt oplyses, at der ikke er sket stigninger i priserne siden 1990, og at priserne under alle omstændigheder skal tages op til vurdering i forbindelse med indførelse af periodisk syn for personbiler fra 1. januar 1998, jf. besvarelsen af spørgsmål 1.