

Dato: 7. marts 2008

J. nr.: FS400-000014 og

FS410-000001

Notat

Høringsnotat vedr. forslag til ny bekendtgørelse om synsvirksomheder og ny bekendtgørelse om omsynsvirksomheder

Færdselsstyrelsen har udarbejdet forslag til nye bekendtgørelser om synsvirksomheder og om omsynsvirksomheder.

Høring udsendt: 21. september 2007

Svarfrist: 22. oktober 2007

Følgende er anmodet om en udtalelse over forslagene:

3F, Amtsrådsforeningen i Danmark, A- Inspektion A/S, Applus Bilsyn Danmark, Auto-branchens Udviklingscenter, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Automobilteknisk Institut, Beredskabsstyrelsen, Bilbranchen, Brancheforeningen af leverandører af aksler og bremsekomponenter i Danmark, Brancheforeningen for Dansk Lokalsyn, BVQI Denmark A/S, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.), CO II, CEUS, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Knallertunion, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Danske Busvognmænd, Danske Motorcyklisters Råd, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Invalideorganisationer, DSI Hovedkontoret, Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond (DANAK), Det Centrale Handicapråd, DKsyn, Danske Synsvirksomheder, Industrivej 23, 4050 Skibby, Forbrugerrådet, Force-Instituttet, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af Politimestre i Danmark, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring og Pension, Frederiksberg Kommune, Handels, Transport og Serviceerhvervene (HTS), HK/Stat Danmark, HMK, Træn- og Bilteknisk Sektion, Ingeniørforeningen i Danmark, Justitsministeriet (Foreningen af Politimestre i Danmark, Politidirektøren i København, Rigspolitiet), Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Københavns Kommune, Landbrugsmaskin-Importørernes Brancheforening af 1919, Landsforeningen af Danske Maskinstationer, Landsorganisationen i Danmark, Motorcykel Importør Foreningen, Motorcykelbranchens Landsforbund, Movia, Pava Bilsyn A/S, Politidirektøren i København, Rigspolitiet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Sammenslutningen af

Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, Storkøbenhavns Taxinævn, Teknisk Erhvervsskole Center, Teknologisk Institut, TÜV Nord Danmark, Vejdirektoratet, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Leif Jørgensen, Løgumkloster (repræsentant for omsynsvirksomheder).

Færdselsstyrelsens bemærkninger er angivet med *kursiv*.

Følgende har svaret med bemærkninger:

Generelle bemærkninger:

Rigspolitiet har meddelt, at der bør ske en nøje afvejning af, hvilke regler, der ønskes en straf for.

Rigspolitiet har også påpeget, at reparationskontrolordninger bør defineres/introduceres nærmere i § 18 i omsynsbekendtgørelsen

Færdselsstyrelsen har noteret sig Rigspolitiets bemærkninger. I medfør af § 13, stk. 3 i lov om godkendelse og syn af køretøjer kan der i regler, der udstedes i medfør af denne lov, fastsættes straf af bøde for overtrædelse af disse regler. Styrelsen har gennemgået reglerne, der ønskes straf for og har på denne baggrund ændret henholdsvis § 40 i bekendtgørelsen vedrørende synsvirksomheder og § 31 i bekendtgørelsen vedrørende omsynsvirksomheder. Endvidere er reparationskontrolordninger nu beskrevet nærmere i bekendtgørelsen om omsyn.

Økonomi- og Erhvervsministeriet anbefaler Færdselsstyrelsen at overveje at sammenskrive de to bekendtgørelser.

Center for kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) anbefaler, at Færdselsstyrelsen udformer standarderklæringer, som virksomhederne alene kan signere. Erklæringerne bør kunne signeres med digitalt signatur.

Herudover anbefaler Økonomi- og Erhvervsministeriet, at det kun er nødvendige oplysninger, Færdselsstyrelsen kan indhente i de tilfælde, hvor det ikke er muligt at indhente oplysninger fra andre myndigheder.

CKR vurderer ikke, at justeringerne i bekendtgørelserne for synsvirksomhed og omsynsvirksomhed er af en sådan størrelse, at bestemmelserne skal gøres til genstand for en fornyet AMVAB måling af området.

Færdselsstyrelsen kan oplyse vedrørende sammenskrivning af bekendtgørelserne, at vi finder dette uhensigtsmæssigt. Baggrunden herfor er følgende:

1. En sammenskrivning af de to bekendtgørelser synes umiddelbart at indeholde mange ligheder, således at en sammenskrivning kunne være en fordel.

Der er imidlertid tale om to forskellige virksomhedsformer med forskellige målgrupper. Synsvirksomheder udfører syn og omsyn, herunder vurdering af brugt indførte køretøjer (Toldsyn) til brug for SKAT's værdiansættelse samt kontrol med ihugning eller

genihugning af chassisnumre eller stelmærkning af køretøjer. Hertil kommer, at synsvirksomheder kan udføre flådesyn. Virksomheden skal have en teknisk ansvarlig person, der er uddannet(køretøjs)mekaniker og har bestået et af Færdselsstyrelsen godkendt kursus. Der er desuden krav om, at alle synsmedarbejdere har bestået samme kursus. Endelig må en synsvirksomhed ikke erhvervsmæssigt reparere køretøjer.

Omsynsvirksomheder er typisk reparationsværksteder, der som "bibeskæftigelse" udfører omsyn. Virksomheden skal have en teknisk ansvarlig person, der er uddannet (køretøjs)mekaniker og som har bestået et af Færdselsstyrelsen godkendt kursus. Uddannelseskravet for teknisk ansvarlig person og for synsmedarbejdere er således betydeligt mere omfattende for så vidt angår en synsvirksomhed set i forhold til uddannelseskravene for så vidt angår medarbejderne i en omsynsvirksomhed. Der er endvidere færre krav til såvel kommunikationsudstyr som produktionsudstyr i omsynsvirksomheder.

Der er tale om forskellige kontrolsystemer i virksomhederne med hver deres regelsæt, synsvirksomheder har et kvalitetsstyringssystem, og omsynsvirksomheder har en reparationskontrolordning.

Der er stor forskel på definitionen af de køretøjskategorier, virksomhederne har tilladelse til at syne.

Hertil kommer, at både synsvirksomheder og omsynsvirksomheder er vant til at anvende deres "egne" bekendtgørelser netop rettet mod deres virksomhedsaktivitet. Der er ganske få nyttilkomne virksomheder, og det vil derfor ikke være den store gevinst for erhvervet at sammenskrive bekendtgørelserne. Færdselsstyrelsen finder på denne baggrund, at en sammenskrivning ikke medfører væsentlige fordele for borgere eller erhvervsliv, men i begrænset omfang alene administrative fordele.

2. Standarderklæringer, indhentelse af oplysninger, flådesyn

Færdselsstyrelsen har noteret ønskerne. Som udgangspunkt sendes ansøgninger digitalt, og med digital signatur. Færdselsstyrelsen indhenter alene de oplysninger, der er nødvendige for at opfylde den administrative tilsynsforpligtelse.

Bemærkninger til de enkelte §§ i bekendtgørelsen om syn:

§ 1.

Applus+ Bilsyn, A-Inspektion, FDM og Pava Bilsyn, (de landsdækkende synsvirksomheder) (A+, A-I, FDM, PAVA) oplyser, at bestemmelserne om at kunne opnå en tilladelse bør skærpes væsentligt således, at det undgås, at synsvirksomheder har tætte relationer til en reparationsvirksomhed, eller at synsvirksomheden baserer forretningen på én enkelt meget stor kunde. Begge dele vil skabe en afhængighed, der er problematisk for kvaliteten af de syn, der udføres. Det foreslås, at alle synsvirksomheder pålægges løbende indberetningspligt i denne forbindelse.

Ifølge § 17, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 968 om virksomheder, der foretager syn af køretøjer, skal en synsvirksomhed overholde forvaltningslovens kapitel 2, 4, 5, 6 og 7 samt offentlighedslovens kapitel 2, 3 og 4. I § 17, stk. 2, i bekendtgørelsen er det bestemt, at en synsvirksomhed ikke må syne eller omsyne køretøjer, som virksomheden selv er ejer eller bruger af eller på anden måde råder over eller har væsentlig økonomisk interesse i.

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at der som udgangspunkt ikke foreligger inhabilitet i forvaltningslovens forstand, blot fordi en synsvirksomhed overvejende er afhængig af én kunde. I sådanne tilfælde kan synsvirksomheden være økonomisk afhængig af kunden, men dette er ikke en situation, som vil være væsentligt forskellig fra den, som andre virksomheder, som ligeledes er afhængig af enkelte kunder, befinder sig i. Det er naturligvis en afgørende forudsætning, at der er tale om juridisk adskilte virksomheder, således at der ikke kan opstå nogen mistanke om, at synsvirksomheden er oprettet med det ene formål at syne kundens køretøjer. Såfremt Færdselsstyrelsen i forbindelse med tilsyn konstaterer tegn på inhabilitet, vil der blive taget de nødvendige skridt til at imødegå dette.

Såfremt en synsvirksomhed ejes af en reparatør, er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at virksomhederne er så tæt forbundne, at der er tale om en overtrædelse af § 6 i ovennævnte lov.

(A+, A-I, FDM, PAVA) ønsker endvidere, at bestemmelserne om at kunne opnå en tilladelse bør skærpes væsentligt, således at meget små eller useriøse aktører på markedet undgås af hensyn til at kunne opnå en homogen og målbar synskvalitet. Der kunne bl.a. stilles krav om en vis egenkapital, og at der efter et vist tidsrum foretages et min. antal syn om året. Det synes rimeligt, at alle synsvirksomheder forpligter sig til et minimumsvolumen som tilsikrer, at de kan følges statistisk – for eksempel mindst 100 syn i kvartalet senest et år efter virksomhedens opstart.

Undtaget herfra er naturligvis filialer af en synsvirksomhed, hvor virksomhedens samlede synsvolumen er tilstrækkeligt til at sikre en ensartet kvalitet og statistisk signifikans, for eksempel tre filialer der hver leverer 40 syn i kvartalet som en del af den samme forretning.

Ifølge § 2 i bekendtgørelse om virksomheder, der foretager syn af køretøjer er stillet en række betingelser for at drive synsvirksomhed, herunder at virksomheden eller den teknisk ansvarlige ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, at der skal være det nødvendige udstyr mm. Der er ikke i loven krav om egenkapital, eller at der skal foretages et minimum antal syn om året. I bemærkningerne til loven fremgår det, at kravene bl.a. er udformet således, at de er så enkle som mulige for kunderne og virksomhederne, så den frie konkurrence får så gode vækstmuligheder som muligt, samtidig med, at sikkerhed for synenes kvalitet og synsvirksomhedernes faglighed og vandel sikres.

Færdselsstyrelsen kan derfor ikke imødekomme dette forslag, da det vil stride mod intentionerne i lovforslaget.

§ 1, stk. 2

Dansk Lokal Syn (som er en sammenslutning af mindre synsvirksomheder med ca. 43 medlemmer) oplyser, at det er udmærket at få defineret, hvad der i bekendtgørelsessammenhæng forstås ved et syn. Det kunne tillige være hensigtsmæssigt at præcisere hvilke andre opgaver end syn, der kun må foretages på et godkendt synssted. Bekendtgørelsens § 8 omfatter to opgaver, der ikke er syn (vurdering af brugte køretøjer til brug for værdiansættelse, samt identitetskontrol mhp. udstedelse af genihugningstilladelser på blanket FS 083 til en genihugning af stelmærkning).

Færdselsstyrelsen har indsat et nyt stk. 2 i § 1, hvor syn defineres. Styrelsen finder ikke herudover, at der som udgangspunkt skal anføres yderligere om synsopgaver i bekendtgørelsen end det, der også allerede fremgår af § 8. Detailregulering finder sted i Vejledning om syn af køretøjer. Med hensyn til Toldsyn kan vi oplyse, at Færdselsstyrelsen løbende sammen med SKAT vurderer, om der er synsvirksomheder, som ikke gennemfører Toldsyn efter gældende bestemmelser.

§ 1, stk. 4

Det fremgår af bekendtgørelsen, at kategori 1 omfatter tilladelse til periodisk syn af almindelige person- og varebiler med en tilladt totalvægt på højst 3500 kg. Dansk Lokal Syn oplyser i den forbindelse, at de ønsker en nærmere definition af dette begreb, idet "almindelige" kan forstås som "ingen særlig anvendelse eller særlig transport eller supplerende attester er udskrevet (udelukker fx synsfri sammenkobling), og kun i betydningen "privat personkørsel" (udelukker fx beboelse).

Færdselsstyrelsen har i bekendtgørelsen nu indsat en definition af begrebet "almindelig person- og varebil".

§ 2, stk. 1, nr. 8.

Dansk Lokal Syn meddeler vedr. krav til kørekort, at det er glædeligt, at dette indskrives i selve bekendtgørelsen, da der har været mange misforståelser omkring dette. Det bør dog samtidigt præciseres, i hvilket omfang synsmedarbejdere må – eller ikke må - deltage i syn, som de ikke har kørekort til at kunne færdiggøre selvstændigt.

Færdselsstyrelsen finder ikke dette umiddelbart nødvendigt, da medarbejderen selvsagt ikke må føre køretøjet.

§ 3, stk. 2, nr. 12

Dansk Lokal Syn efterlyser en afklaring af, om det fortsat er tilstrækkeligt at nøjes med en almindelig værkstedsforsikring, uanset den uændrede og mere krævende ordlyd.

Færdselsstyrelsen finder ikke, at der et behov for at kræve en udvidelse af forsikringsomfanget for synsvirksomheder.

§ 3, stk. 5.

Vejdirektoratet ønsker, at der for ansøgning om synsvirksomhed, der omfatter syn af særtransporter, tilføjes et punkt om, at der skal vedlægges dokumentation for en klassificeret adgangsroute fra Tungvogns-Vejnettet til virksomhedens adresse efter aftale med berørte vej- og broforvaltninger.

Færdselsstyrelsen finder, at dette forslag ligger uden for styrelsens område. Det er ikke relevant for ansøgere at skaffe en sådan dokumentation. Den enkelte synsvirksomhed må om nødvendigt selv få oplyst, om der vil være mulighed for at tillade kørsel til og fra synsstedet med særtransporter.

§ 14 og § 15

(A+, A-I, FDM, PAVA) meddeler, at bestemmelserne om efteruddannelse i § 14 og § 15 er for upræcise, idet formuleringen ”i det omfang det er nødvendigt” kan tolkes meget bredt. Synsvirksomhederne foreslår, at Færdselsstyrelsen etablerer en løbende certificeringsordning, efter hvilken hver synsmedarbejder med jævne mellemrum testes, for eksempel en gang årligt. Testresultatet definerer om/i hvilket omfang efteruddannelse er påkrævet, inden testen kan tages igen. Certificeringsordningen kunne være web baseret.

Danmarks Automobilforhandler Forening ønsker, at det præciseres nærmere, hvilke kriterier, der skal være afgørende for, hvornår efteruddannelse er påkrævet. I tilknytning hertil ønskes ligeledes, at der bør suppleres med retningslinjer for, hvornår en sådan nødvendig uddannelse skal være gennemført.

Dansk Lokal Syn meddeler, at kravet om efteruddannelse er yderst relevant, men den af den teknisk ansvarlige gennemførte efteruddannelse hører ikke hjemme under overskriften ”godkendt uddannelse”, da den teknisk ansvarlige bør kunne gennemføre den således nødvendige efteruddannelse både internt og eksternt på vidt forskellige måder afhængigt af synsvirksomhedernes størrelser m.v., med mindre kravet om godkendt uddannelsesvirksomhed i § 16, stk. 1 får lov at stå uændret, og også tolkes som gældende for efteruddannelse. I så fald må det blive Færdselsstyrelsens opgave løbende at definere og udsende meddelelser om efteruddannelsesbehovene på mindst samme beskrivelsesniveau som denne bekendtgørelses bilag 1.

Efteruddannelseskravet kunne evt. i stedet anføres i forbindelse med opfyldelsen af § 25 om indsendelse af intern kvalitetsrapport (ledelsesevaluering) med præcisering af, at den skal indeholde ”Gennemgang og opfølgning af uddannelsesplaner”, herunder synsvirksomhedens opfyldelse af kravet om nødvendig efteruddannelse.

Færdselsstyrelsen finder, at efteruddannelsen af den teknisk ansvarlige person er vigtig set i relation til dennes opgaver og ansvar i virksomheden. Efteruddannelse bør efter styrelsens opfattelse defineres efter et konkret behov hos den teknisk ansvarlige person, og opgaven med at kortlægge evt. efteruddannelsesbehov bør bl. a. søges gennemført i forbindelse med kontrolinstansernes årlige auditbesøg. Kontrolinstanserne kontrollerer allerede under årlig audit på kompetence, bevidsthed og uddannelse i virksomheden. Det er endvidere styrelsens ønske, at efteruddannelsesområder planlægges i samarbejde med synsvirksomhedernes organisationer, de tekniske skoler, der gennemfører efteruddannel-

se, efter styrelsens egne registreringer af behov afdækket i forbindelse med praktisk- og administrativt tilsyn hos virksomhederne, samt efter analyse af de indkomne klager over synsvirksomheder. På dette grundlag finder vi ikke, at der på nuværende tidspunkt er behov for en obligatorisk efteruddannelse.

§ 18, stk. 2

Dansk Lokal Syn meddeler, at denne skærpelse af krav til udstyr til flådesyn nødvendigvis gør en nærmere præcisering.

*Færdselsstyrelsen har udarbejdet en oversigt **Flådesyn – krav til udstyr**. Styrelsen vil lægge denne på hjemmesiden og indføje oversigten i Vejledning om syn af køretøjer.*

§ 20.

Økonomi- og Erhvervsministeriet mener, at det bør overvejes, hvorvidt det i nogle tilfælde bør være muligt at give generelle tilladelser til at foretage flådesyn.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at med 5-min. reglen er det netop blevet generelt tilladt at foretage flådesyn. Det er frit for synsvirksomhederne at gennemføre flådesyn på forud godkendte værksteder.

Danske Busvognmænd savner en præcisering af begreberne ”ensartede køretøjer”.

Endvidere ønsker foreningen, at det gøres muligt, at f.eks. 2 eller flere flådeejere kan indgå aftale om flådesyn med en synsvirksomhed, hvorefter alle flådejeres køretøjer kan synes hos én af flådejerne, hvor det nødvendige udstyr er til rådighed.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at det har været intensionen, at flådeejere indbyrdes kan aftale at ”samle” synene ét sted, ligesom det er tilladt flådejeeren at stille andre end sine egne køretøjer til syn, forudsat køretøjerne er stillet til rådighed for flådejeeren med det formål at blive solgt eller repareret og efterfølgende synet. Som eksempler på ensartede køretøjer kan anføres tre-akslede sættevogne O4 hos en operatør, campingvogne samlet hos en forhandler, eller bybusser hos en af operatørerne.

(A+, A-I, FDM, PAVA) har følgende bemærkninger:

Ifølge § 20 stk. 2 må der i fremtiden ikke foretages flådesyn af almindelige person- og varebiler samt motorcykler. Synsvirksomhederne gør opmærksom på, at flere virksomheder har gyldige flådesynsaftaler, hvor der synes personbiler. Færdselsstyrelsen bedes kommentere, hvorledes disse aftaler påvirkes af den reviderede bekendtgørelse. Endvidere bør bekendtgørelsen tage stilling til den specielle problematik, der er i for eksempel lufthavne og generelt klarlægge retningslinierne for ansøgning om dispensation i sådanne tilfælde.

Det skal foreslås, at forbudet mod flådesyn af almindelige person- og varebiler samt motorcykler afgrænses til den situation, hvor flådesynet udgør en væsentlig andel af synsvirksomhedens samlede omsætning og hvor der derfor kunne opstå en interessekonflikt, der kunne påvirke synsresultaterne.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at det af hensyn til forbrugernes muligheder er valgt ikke at tillade flådesyn for almindelige person- og varebiler og motorcykler. Hensynet er taget for at undgå, at en synsvirksomhed opretter aftaler med fx alle byens bilforhandlere og dermed i praksis ikke er "hjemme i synshallen" og til rådighed for den almindelige borger, der ønsker syn. Endvidere ville frigivelse af alle syn som flådesyn vanskeliggøre Færdselsstyrelsens tilsynsmuligheder betydeligt.

Styrelsen er dog indstillet på at overveje evt. ansøgninger om flådesyn hos bilimportører, deciderede opbyggere og lignende.

§ 20, stk. 2

Dansk Lokal Syn meddeler, at betegnelsen "almindelig" antageligt ikke er den samme som der sigtes til i § 1, stk. 5 om køretøjer til kat. 1.

Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at det er den samme definition af ordet "almindelig".

§ 22 ff.

Synsvirksomhederne (A+, A-I, FDM, PAVA) ønsker, at Færdselsstyrelsen redegør for, hvorledes der følges op på de lovpligtige kvalitetsstyringssystemers implementering og vedligeholdelse. Det foreslås, at dette gøres til en fast bestanddel af Færdselsstyrelsens tilsyn.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at styrelsens inspektører ved et uanmeldt tilsyn kan gennemføre en kontrol af en virksomheds kvalitetsstyringssystem, herunder afdække af medarbejdernes nødvendige kendskab til systemet. Kontrol af kvalitetsstyringssystemer er således allerede en del af Færdselsstyrelsens tilsyn. Der er eksempler på, at Færdselsstyrelsen har iværksat sanktioner i forbindelse med, at regler om kvalitetsstyring ikke er overholdt.

§ 25

Dansk Lokal Syn meddeler, at perioden er usædvanligt kort i kvalitetsstyringssammenhæng, og for især små synsvirksomheder resulterer det let i en triviell affære af gentagelser. Når der er krav om helårlig ekstern audit, kunne kravet om intern kvalitetsrapport også passende være helårlig, men forskudt, så den skulle indsendes 5-7 måneder efter kontrolinstansens indberetning fra seneste periodiske kontrolbesøg for ekstern audit.

Færdselsstyrelsen finder, at det er vigtigt, at kvalitetsstyring bliver en naturlig del af hverdagen i en synsvirksomhed, og at der løbende foretages registrering af kundetilbagemeldinger, registrering af virksomhedens omsynsprocent og fejlindex, registrering af Færdselsstyrelsens tilsynsresultater samt registrering af opståede afvigelser/skader i forbindelse med gennemførte syn. Hermed kan en synsvirksomhed, med den rette opfølgning, igangsætte korrigerende handlinger og dermed opnå væsentlige kvalitetsforbedringer. Det er derfor styrelsens opfattelse, at halvårlig ledelsesrapportering fortsat er nødvendig.

§ 29 ff.

(A+, A-I, FDM, PAVA) oplyser, at § 29, stk. 3 om Færdselsstyrelsens udarbejdelse af statistik på baggrund af administrative tilsyn i den gældende Bekendtgørelse af 14. oktober 2005 er fjernet i den nye, hvilket ikke er hensigtsmæssigt ud fra et kvalitetsmæssigt synspunkt. Bestemmelsen bør bevares og Færdselsstyrelsen bør fremover overholde forpligtigelsen til at udarbejde en statistik, der belyser den enkelte synsvirksomheds kvalitet.

Dansk Lokal Syn er enig i dette synspunkt.

Færdselsstyrelsen har indsat et nyt stk. 2 i § 30 til nærmere forklaring af intensjonen bag det oprindelige stk. 3 i § 29. Da landstallene og de enkelte virksomheders tal offentliggøres på hjemmesiden i anonymiseret form, kan synsvirksomhederne hver især identificere sig med de øvrige virksomheder, og synsvirksomhederne kender dermed deres egen placering. Resultaterne vil efter behov blive gennemgået på dialogmøder med branchen. Såfremt synsvirksomhederne ønsker det, kan styrelsen oplyse enkelte virksomheders egne tal.

I lighed med de praktiske tilsyn vil virksomhederne derfor kun blive kontaktet af styrelsen ved utilfredsstillende statistiske resultater.

(A+, A-I, FDM, PAVA) mener, at det bør præciseres fra Færdselsstyrelsens side, at nye fejl/følgeføj, som opdages af en syns/omsynsvirksomhed i forbindelse med omsyn, skal føre til at omsynet afvises og køretøjet indstilles til fornyet syn.

De landsdækkende synsvirksomheder ønsker generelt flere tilsyn, i særdeleshed hos de synsforretninger som har en utilfredsstillende tilsynsprocent.

Færdselsstyrelsens tilsynsstrategi indeholder netop en beskrivelse af, at utilfredsstillende tilsyn eller statistik kan medføre, at en virksomhed sættes under skærpet tilsyn, og som medfører hyppigere kontrolbesøg. Tilsynsstrategien vil blive tilgængelig på hjemmesiden.

Dansk Lokal Syn meddeler, at begrænsningen, af de praktiske tilsyn, som kun omfatter kontrolbesøg hos synsvirksomheden, giver alt for utilstrækkelige muligheder til at afsløre virkeligt grove tilsidesættelser, hvilket uundgåeligt resulterer i, at det praktiske tilsyn i overdreven grad kommer til at fokusere på formelle afvigelser, der er helt uvedkommende for kvaliteten af synsafgørelserne. Virkeligt grove tilsidesættelser, hvor der pga. ond vilje eller ligegyldighed systematisk godkendes køretøjer, der er trafikusikre, miljøskadelige eller afgiftsunddragende, har derimod uforholdsmæssigt dårlige muligheder for at blive afsløret i forhold til de anvendte ressourcer på praktiske tilsyn. Der burde gives stærke beføjelser til at gennemføre praktiske tilsyn med godkendte køretøjer, efter at de har forladt synsvirksomheden, uden først at skulle indkalde disse til kontrolsyn.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at der gennemføres kontrol af køretøjer, der af den ene eller anden grund anmeldes til styrelsen, fx via samarbejdet med politi og SKAT, men også fra borgere i almindelighed. Alle henvendelser undersøges og vurderes, og de direkte berørte parter vil blive hørt, såfremt styrelsen vurderer, at sagen retfærdiggør en nærmere undersøgelse.

§ 30

Dansk Lokal Syn meddeler, at den beskrevne praksis gør det alt for bekvemt, at kunne nøjes med at vælge sin kundemålgruppe, så der opnås en tilpasning til landsgennemsnittet, selv om man reelt burde afvige væsentligt fra landsgennemsnittet pga. den valgte målgruppe. Omsynsprocent og fejlrate kan desuden nedbringes ved fx at tilbyde forberedende køretøjseftersyn eller øges ved fx at tilbyde billige omsyn, uden at disse tiltag siger noget om kvaliteten af synsafgørelserne.

Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at statistikken kan afvige fra landsgennemsnittet ved enkelte synsvirksomheder som funktion af bl.a. bilparkens tilstand, kundekreds og beliggenhed. Væsentlige afvigelser undersøges altid ved at anmode den enkelte virksomhed om oplysninger, der kan belyse forholdene. Derfor forekommer der tilfælde, hvor synsvirksomheder ved tilsyn har bevist at have en tilfredsstillende kvalitet af synene, på trods af en afvigende statistik. Alt andet lige vil fx tilbud om forudgående teknisk gennemgang af kundens køretøj kunne påpege fejl af betydning for sikkerheden og ad den vej medvirke til at forbedre færdselssikkerheden, som er styrelsens overordnede mål med tilsynene.

Færdselsstyrelsen finder derfor, at kombinationen af administrative og praktiske tilsyn afdækker betydende afvigelser og opfanger de væsentlige fejl, der måtte opstå.

§§ 35 og 36

(A+, A-I, FDM, PAVA) oplyser, at bestemmelserne i kapitel 4 om bortfald og tilbagekaldelse af tilladelser bør skærpes væsentligt, idet det øjensynligt er mere eller mindre uproblematisk at genåbne en synsvirksomhed, der en eller flere gange har været lukket af Færdselsstyrelsen. Her tænkes bl.a. på synsvirksomhederne yy og xx. Der bør etableres sanktionsmuligheder der går fra virksomhedsnavnet og helt ned til medarbejderniveau.

Færdselsstyrelsen vil overveje forslaget i lyset af de erfaringer, vi får i forbindelse med tilbagekaldelse/bortfald af tilladelser. Den nuværende lovgivning på området forbyder ikke andres overtagelse af en synsvirksomhed, der har fået tilbagekaldt sin tilladelse.

Det er Færdselsstyrelsen, der i medfør af § 5 i lov om godkendelse og syn af køretøjer fastsætter regler om betingelser og vilkår for at opnå tilladelse til at drive synsvirksomhed.

Bilag 1, Uddannelse af synsmedarbejdere og teknisk ansvarlige personer.

Dansk Lokal Syn bemærker, at efter Tempo 100 godkendelser skal tilføjes: samt dyretransport uanset at dyretransportattesten bevares uændret ved periodesyn. (I overensstemmelse med meddelt fortolkning.)

Ønsket er noteret og tilføjet i bilaget.

Bilag 2, Udstyr, pkt. 1

DANAK gør opmærksom på, at udstyr til måling af udstødningsgas er omfattet af EU-direktiv 2004/22/EU, og at dette direktiv fastlægger krav til måleudstyret, herunder til dets nøjagtighed.

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningen.

Bemærkninger til de enkelte §§ i bekendtgørelsen om omsyn:

§ 14, stk. 1.

Danmarks Automobilforhandler Forening ønsker, at det bør præciseres nærmere, hvilke kriterier, der skal være afgørende for, hvornår efteruddannelse er påkrævet. I tilknytning hertil ønskes ligeledes, at der suppleres med retningslinjer for, hvornår en sådan nødvendig uddannelse skal være gennemført.

Færdselsstyrelsen henviser til ovenstående bemærkninger til §§14 og 15 i bekendtgørelsen om synsvirksomheder..

Bilag 2, Udstyr, pkt. 1

DANAK gør opmærksom på, at udstyr til måling af udstødningsgas er omfattet af EU-direktiv 2004/22/EU, og at dette direktiv fastlægger krav til måleudstyret, herunder til dets nøjagtighed.

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningen.

Bilag 2, Udstyr, pkt. 2

Kravet om opacitetsmåler for omsynsvirksomheder, der alene har tilladelse til Kategori 2 er fjernet, da der ikke er krav om forureningsmåling ved syn af traktorer."