

BETÆNKNING OM PERIODISK SYN AF PERSONBILER

*Afgivet af den af
justitsministeren den 11. oktober 1991
nedsatte arbejdsgruppe*



ex. 2

Betænkning nr. 1235

København 1992

*Publikationen kan købes hos
boghandleren eller hos*

STATENS INFORMATION

Postboks 1103
1009 København K

Tlf. 33 37 92 28 (9-16)
Fax 33 37 92 99



*Fremstillet efter delvis duplikeret
og fotokopieret materiale*

ISBN 87-503-9785-0
B. Stougaard Jensen/København
Ju OO-240-bet.

Indholdsfortegnelse.

Side

Kapitel 1.

Arbejdsgruppens kommissorium, sammensætning og virksomhed. 6

Kapitel 2.

Sammenfatning af synspunkter og forslag. 10

Kapitel 3.

Den nuværende synsordning. 14

3.1. Statens Bilinspektion. 14

3.2. Kontrolordningen. 22

Kapitel 4.

De EF-retlige krav. 26

4.1. Administrative krav. 26

4.2. Synskrav. 26

4.3. Organisationskrav. 27

4.4. Kontrolkrav. 29

Kapitel 5.

Grundlaget for arbejdsgruppens beregninger. 30

Kapitel 6.	Side
Synsordningen i andre lande.	34
6.1. Holland.	34
6.2. Storbritannien.	36
6.3. Østrig.	39
6.4. Tyskland.	40
6.5. Sverige.	41
6.6. Norge.	43
6.7. Frankrig.	44
 Kapitel 7.	
Autorisationsmodellen.	46
7.1. Beskrivelse af ordningen.	47
7.2. Arbejdsgruppens overvejelser vedrørende ordningen.	53
7.2.1. Autorisations- og godkendelsesbetingelser.	54
7.2.2. Synsarbejdet m.v.	58
7.2.3. Klage- og tilsynssystemet.	64
7.2.4. Habilitetsspørgsmål.	70
7.3. Økonomiske og administrative konsekvenser.	75
7.4. Varianter.	78

Kapitel 8.	Side
Statsmodellen.	80
8.1. Udbygning af det eksisterende system.	81
8.2. Udvidet åbningstid.	83
8.3. Pladssyn.	86
8.4. Afsluttende bemærkninger.	90
Kapitel 9.	
Selskabsmodellen.	91
9.1. Indledning.	91
9.2. Statsligt/privat selskab.	92
9.3. Afsluttende bemærkninger.	96
Kapitel 10.	
Kontrolordningen.	97
10.1. Mærkatordning.	97
10.2. Tilsigelsesordning.	98
10.3. Vurdering.	100
Kapitel 11.	
Gennemførelsesspørgsmål.	103

Arbejdsgruppens afsluttende bemærkninger.

106

Bilagsfortegnelse.

Bilag 1.

Tidligere overvejelser om periodisk syn af personbiler.

Bilag 2.

Rådsdirektiver vedrørende teknisk kontrol af motorkøretøjer.

Bilag 3.

Notat vedrørende periodisk syn i Holland.

Bilag 4.

Notat vedrørende periodisk syn i Storbritannien.

Bilag 5.

Notat vedrørende periodisk syn i Østrig.

Bilag 6.

Notat vedrørende periodisk syn i Sverige.

Bilag 7.

Notat vedrørende periodisk syn i Tyskland.

Bilag 8.

Forbrugerundersøgelser fra 19 87 vedrørende synsordningen i forskellige lande.

Bilag 9.

Skrivelse af 5. marts 1992 fra Budgetdepartementet.

Bilag 10.

Skrivelse af 24. marts 1992 fra Konkurrencerådet.

Kapitel 1

Arbejdsgruppens kommissorium, sammensætning og virksomhed.

EF's Ministerråd vedtog den 21. juni 1991 direktiv 91/328/EØF, hvorefter medlemsstaterne er forpligtet til at indføre periodisk syn af personbiler.

Den 11. oktober 1991 nedsatte justitsministeren en arbejdsgruppe med den opgave at komme med forslag til, hvordan periodisk syn af personbiler organisatorisk kan tilrettelægges i Danmark. Kommissoriet for arbejdsgruppen blev fastsat således:

"Arbejdsgruppen skal på grundlag af rådsdirektiv 77/143/EØF af 29. december 1976, som senest ændret ved rådsdirektiv 91/328/EØF af 21. juni 1991, udarbejde forslag til, hvordan periodisk syn af personbiler organisatorisk kan tilrettelægges i Danmark.

Arbejdsgruppens hovedopgave bliver at vurdere og udarbejde forslag til en ordning, hvorefter private autoværksteder eller prøvestationer udpeges til at foretage de periodiske syn af personbiler under det fornødne tilsyn af Statens Bilinspektion.

Arbejdsgruppen skal lægge vægt på, at den fremtidige ordning sikrer, at synsarbejdet udføres i overensstemmelse med de krav, som EF stiller, samtidig med at ordningen bliver både økonomisk og publikumsvenlig.

Arbejdsgruppens forslag skal så vidt muligt indeholde økonomiske konsekvensberegninger.

Den nye ordning skal omfatte periodisk syn af personbiler i overensstemmelse med rådsdirektiv 91/328/EØF.

Arbejdsgruppen skal i sine overvejelser forudsætte, at de nuværende ejerskiftesyn ophæves, når periodisk syn af personbiler indføres.

Arbejdsgruppen skal have afsluttet sit arbejde inden den 1. maj 1992."

Arbejdsgruppen fik følgende sammensætning:

Afdelingschef Claus Tornøe, Justitsministeriet (formand).

Kontorchef Henrik Waaben, Justitsministeriet.

Civilingeniør Per Frederiksen, Justitsministeriet.

Fuldmægtig Birgit Kleis, Justitsministeriet. Birgit Kleis er senere afløst af fuldmægtig Annette Dellgren. Vicerigspolitichef Carl Christian Duus, Rigspolitichefen.

Vicerigspolitichef Ole Scharf, Rigspolitichefen.

Politimester Birgitte Stampe, Rigspolitichefen.

Kontorfuldmægtig Lis Frisenette, Forbrugerrådet.

Afdelingsdirektør Niels Søgaard, Dansk Teknologisk Institut. Niels Søgaard er senere afløst af sektionsleder Jørgen Rudolf Nielsen.

Direktør Kai Nørrung, Automobil-Importørernes Sammenslutning.

Direktør Benny Kirkegaard, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark.

Direktør Poul Erik Nedergaard, Danmarks Automobilforhandler Forening.

Afdelingschef Knud Th. Pedersen, Forenede Danske Motor ejere.

Direktør Hans Kildholt, Motorbranchens Arbejdsgiverforening.

Forbundssekretær Karl Madsen, Dansk Metalarbejderforbund. Karl Madsen er senere afløst af økonom Martin Nielsen.

Ledende bilassistent Søren Thorning, Landsforeningen af Bilassistenter.

Bilinspektør Folmer Kristiansen, Ingeniørsammenslutningen, Dansk Ingeniørforening og Bilinspektørforeningen. Folmer Kristiansen er senere afløst af bilinspektør Jørgen Schaumburg.

Bilinspektør Ib Rasmussen, Justitsministeriet, har deltaget i nogle af arbejdsgruppens møder.

Fuldmægtig Frank Mørch, Justitsministeriet, har været sekretær for arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppen har afholdt 8 møder. Endvidere har der været afholdt en række møder i forskellige ad hoc undergrupper, hvorunder der er blevet udarbejdet notater til brug for drøftelserne i arbejdsgruppen.

Afdelingschef Claus Tornøe, bilinspektør Ib Rasmussen og fuldmægtig Frank Mørch har under studiebesøg i Holland, Storbritannien og Østrig fået nærmere oplysninger om de respektive landes synsordninger.

Herudover har ledende bilassistent Søren Thorninger og økonom Martin Nielsen på eget initiativ foretaget besøg i Tyskland og Sverige med henblik på nærmere oplysninger vedrørende synsordningen i disse lande.

Der er gennem Udenrigsministeriet indhentet beretninger om synsordningen i forskellige europæiske lande.

Justitsministeriet har i forbindelse med overvejelserne om arbejdsgruppens sammensætning lagt op til Miljøministeriet, Administrations- og Personaledepartementet, Budgetdepartementet, Told- og Skattestyrelsen og Danske Vognmænd at deltage i arbejdsgruppen, hvis arbejdsgruppens drøftelser viste behov herfor.

Arbejdsgruppens skitseudkast til autorisationsmodellen har været forelagt Administrations- og Personaledepartementet, Budgetdepartementet og Konkurrencerådet til

udtalelse. Budgetdepartementet og Konkurrencerådet har i den anledning fremsat nogle skriftlige bemærkninger til modellen, som er indgået i arbejdsgruppens overvejelser. Administrations- og Personaledepartementet har senere tilsluttet sig Budgetdepartementets bemærkninger. De nævnte udtalelser er optaget som bilag til betænkningen.

Arbejdsgruppens overvejelser har ikke i øvrigt givet anledning til at inddrage de nævnte myndigheder og organisationer.

København, maj 1992

Annette Dellgren	Carl Christian Duus	Per Frederiksen
Lis Frisenette	Hans Kildholt	Benny Kirkegaard
Poul Erik Nedergaard	Jørgen Rudolf Nielsen	Martin Nielsen
Kai Nørrung	Knud Th. Pedersen	Ole Scharf
Jørgen Schaumburg	Birgitte Stampe	Søren Thorninger
Claus Tornøe (formand)	Henrik Waaben	/ Frank Mørch (sekretær)

Kapitel 2

Sammenfatning af synspunkter og forslag.

Betænkningen er opbygget således, at der indledningsvis i kapitel 3-6 gives en beskrivelse af den nuværende synsordning i Danmark, de EF-retlige krav samt synsordninger i andre lande. I kapitel 7-9 opstilles forskellige modeller, hvorunder en synsordning kan gennemføres. Kapitel 10 omhandler selve kontrolordningen, der kan benyttes under samtlige synsmodeller. Spørgsmålet om gennemførelse af ordningen er særskilt behandlet i kapitel 11. I kapitel 12 gives nogle afsluttende bemærkninger til de forskellige modeller.

I **kapitel 3** gennemgås den nuværende synsordning, som den praktiseres ved Statens Bilinspektion og Centralregisteret for Motorkøretøjer. Endvidere gives en organisationsbeskrivelse af Statens Bilinspektion, herunder en redegørelse for driften i 1991, med henblik på en sammenholdelse med de beregnede administrative og økonomiske konsekvenser under de opstillede modeller.

Kapitel 4 indeholder en redegørelse for de EF-retlige krav, som de opstillede modeller skal opfylde. Det fremgår heraf, at det periodiske syn i henhold til EF-direktivet skal udøves af staten eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, og som virker under dens direkte tilsyn. For så vidt angår synskravet bemærkes, at der endnu ikke er vedtaget sær-direktiver, der fastsætter de nærmere EF-minimumskrav og -metoder. Hidtil har Kommissionen alene fremsat direktivforslag om kontrol af bremses og om kontrol af luftforurening.

I **kapitel 5** redegøres for de vigtigste forudsætninger, som arbejdsgruppen har lagt til grund ved beregningen

af de økonomiske og administrative konsekvenser ved indførelsen af de opstillede modeller. De økonomiske oplysninger er indhentet i Justitsministeriet og hos Rigspolitichefen.

Kapitel 6 vedrører den eksisterende synsordning i forskellige europæiske lande. Der er givet en kortere beskrivelse af de respektive ordninger. For så vidt angår ordningerne i Holland, Storbritannien, Østrig, Tyskland og Sverige er disse nærmere beskrevet i bilag til betænkningen. Det vil fremgå, at synene i de fleste af de omhandlede lande udføres i privat regi.

Kapitel 7 indeholder en beskrivelse af en autorisationsmodel, hvorefter de periodiske syn af personbiler udføres af private værksteder og testcentre under forment tilsyn af Statens Bilinspektion. Ved den opstillede model løses arbejdsgruppens hovedopgave. Modellen er opbygget således, at det vil være muligt at foretage syn og reparation på samme værksted. Der er derfor en indbygget interessekollision i modellen, som er forsøgt imødegået ved opstilling af en række betingelser for at opnå autorisation eller godkendelse til at foretage syn, samt ved udformning af et klage- og tilsynssystem. Der peges til sidst på en variant af hovedmodellen, som undgår interessekollisionen, ved forbud mod reparation på synsstedet.

Kapitel 8 indeholder en fremskrivning af det eksisterende system under den forudsætning, at synene udøves ved Statens Bilinspektion. Der vil i denne model alene være tale om en udvidelse af drifts- og anlægskapaciteten som følge af den forøgede synsmængde. Der redegøres således for de forventede økonomiske og administrative konsekvenser ved en udbygning af det eksisterende system under uændrede forhold med hensyn til åbningstiden.

Endvidere redegøres der for to varianter til hovedmodellen, nemlig muligheden for udvidet åbningstid og leje af eksisterende private anlæg (pladssyn).

I **kapitel 9** beskrives det, hvorledes man i givet fald kan oprette et statsligt/privat selskab til at varetage synsopgaverne. Fremstillingen bygger i vidt omfang på den analyse, der blev foretaget i forbindelse med regeringens overvejelser i 1988-89 om overførelse af samtlige bilinspektionens opgaver til et aktieselskab, hvori staten kun skulle have en mindre aktiepost. Der redegøres for den situation, hvor synsopgaven overlades til et koncessioneret selskab (privat monopol). Det konkluderes, at der ud fra et konkurrencemæssigt perspektiv ikke er nogen væsentlig forskel mellem et selskab som privat monopol og en offentlig monopolløsning gennem den rene statsmodel.

Kapitel 10 vedrører kontrolordningen. Der beskrives såvel en mulig mærkatordning som en tilsigelsesordning (central registrering) med udgangspunkt i det eksisterende system. De opstillede ordninger henvender sig ikke specielt til nogen bestemt synsmodel, da de kan benyttes under samtlige modeller. Af kontrol- og ressourcemæssige grunde finder arbejdsgruppen det mest hensigtsmæssigt, at kontrollen med synspligtens overholdelse sker ved anvendelse af det eksisterende centrale system ved Centralregisteret for Motorkøretøjer.

I **kapitel 11** henviser arbejdsgruppen til spørgsmålet om, hvorvidt synsordningen - uanset valget af organisationsform - bør indføres gradvist fra et tidligere tidspunkt end 1. januar 1998, som er fastsat i EF-direktivet. Arbejdsgruppen peger i den forbindelse på, at en gradvis indførelse vil give såvel kontrolenheden som autoreparationsbranchen mulighed for at tilpasse sin anlægskapacitet til opgavens omfang. Endvidere rejses spørgsmålet om, hvorvidt det bør være de ældste eller yngste køretøjer, der først inddrages under synsordnin-

gen.

Kapitel 12 indeholder arbejdsgruppens afsluttende bemærkninger til de alternativt opstillede modeller. Arbejdsgruppen er ikke som sådan blevet bedt om at afgive indstilling om, hvilken af modellerne der foretrækkes. Det valg er helt overvejende af politisk karakter og må derfor tages ud fra politiske betragtninger. Dette er baggrunden for, at arbejdsgruppen har indskrænket sig til at undersøge forskellige modeller med særlig vægt på løsning af den stillede hovedopgave. Enkelte medlemmer af arbejdsgruppen har dog ønsket at afgive en særudtalelse.

Kapitel 3

Den nuværende ordning,

3.1. Statens Bilinspektion.

3.1.1. Historik.

Allerede den første færdselslov fra 1903 indeholdt regler om syn af køretøjer. Automobiler skulle, før de blev taget i brug, fremstilles for politiet eller for "de af politiet anviste sagkyndige" til afgørelse af, om de tekniske krav til køretøjet var opfyldt. Loven indeholdt endvidere bestemmelser om sagkyndiges afholdelse af køreprøver. Fra 1913 skete ansættelsen under Justitsministeriet. Fra 1930 havde de motorsagkyndige som regel en ingeniøruddannelse og var uddannet i færdselspolitiet.

Oprindeligt havde de motorsagkyndige forestået alle typer køreprøver, men fra 1950'erne blev køreprøver, der ikke krævede særlig teknisk indsigt (d.v.s. kørekort til almindelig bil), overført til politiet. Baggrunden for denne overførsel af opgaverne var den stadigt større køretøjspark og deraf følgende arbejdsopgaver for de motorsagkyndige. I denne periode blev der også som noget nyt ansat mekanikere som assistenter i forbindelse med synsarbejdet (senere "bilassistenter").

I 1960 oprettedes Statens Biltilsyn, som udover en række administrative, biltekniske opgaver, herunder standardtypegodkendelse af køretøjer m.v., fik den centrale ledelsesfunktion med hensyn til de motorsagkyndige.

Efter oprettelsen af Statens Biltilsyn udvidedes antallet af bilassistenter betydeligt, ligesom reglerne for syn af køretøjer undergik en række større ændringer.

Stillingsbetegnelsen "motorsagkyndig" blev i 1963 ændret til "bilinspektør".

I løbet af 1960'erne medførte den tekniske udvikling og stigningen i antallet af køretøjer behov for yderligere udvidelse af organisationen. Der blev opført et betydeligt antal synshaller i denne periode, og antallet af ingeniører og navnlig bilassistenter blev forøget.

I 1973 inddeltes landet i bilinspektionskredse, senest i 36 kredse. Hver kreds blev ledet af en bilinspektør.

Justitsministeriets Færdselssikkerhedsafdeling blev oprettet i 1974, og bl.a. Statens Biltilsyn blev herved direkte underlagt Justitsministeriets departement. Fra dette tidspunkt hørte de enkelte bilinspektionskredse direkte under Justitsministeriet, mens en række administrative funktioner, såsom lønanvisning og materialeanskaffelser, blev varetaget af Rigspolitichefen.

I forbindelse med fremlæggelsen af finanslovforslaget for året 1989 besluttede regeringen at undersøge, hvordan syn på køretøjer fremover kunne udføres som en del af privat erhvervsvirksomhed. På den baggrund traf regeringen beslutning om at søge bilinspektionens opgaver overført til et koncessioneret aktieselskab, hvor staten skulle have en mindre aktiepost.

Det viste sig imidlertid, at der ikke kunne opnås den fornødne politiske tilslutning til forslaget, hvorfor privatiseringen ikke blev gennemført.

Justitsministeren meddelte herefter, at han sammen med bilinspektionen ville drøfte en modernisering og effektivisering af Statens Bilinspektion. Han besluttede i den forbindelse at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle komme med forslag til effektivisering og rationalisering af bilinspektionen.

På baggrund af arbejdsgruppens arbejde traf justitsministeren beslutning om, at de 36 bilinspektionskredse blev nedlagt og erstattet af en opdeling af bilinspektionen i 6 regioner, samt at driftsledelsen af bilinspektionen blev overført til Rigspolitichefen med virkning fra 1. januar 1992.

Statens Bilinspektion virker med hjemmel i færdselslovens § 71, hvorefter bilinspektørerne foretager køretøjstekniske undersøgelser og yder bistand ved andre myndigheders behandling af færdselssager.

Tidligere overvejelser om synsordningen for motorkøretøjer her i landet fremgår af betænkning nr. 689/1973, nr. 770/1976 og nr. 920/1981. I betænkningerne behandles primært spørgsmålet om, hvorvidt der burde indføres periodisk syn. Den nærmere organisering af en periodisk synsordning behandles imidlertid i et vist omfang som et biprodukt til hovedopgaven. En nærmere gennemgang af overvejelserne er givet i bilag 1.

3.1.2. Regionsinddeling.

Statens Bilinspektion er inddelt i 6 bilinspektionsregioner, hver ledet af en regionschef. Regionschefen leder regionens aktiviteter med bistand fra bilinspektører, ingeniører og ledende bilassistenter.

Den øverste leder af bilinspektionen er Rigspolitichefen, der ved hjælp af en mindre koordineringsstab forestår ledelsen af bilinspektionen.

Regionsopdelingen fremgår af Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 914 af 18. december 1991.

Der findes i hver region flere synshaller.

3.1.3. Personale.

Der er ved Statens Bilinspektion ansat 6 regionchefer,

der er ingeniøruddannede og har bestået bilinspektørprøven.

Til bistand for regioncheferne er der for tiden ansat i alt 51 bilinspektører, der har samme uddannelse som regioncheferne, og ingeniører.

Der er til udførelse af synsarbejdet ansat 57 ledende bilassistenter og 146 andre bilassistenter eller i alt 203 mekanikeruddannede medarbejdere.

Derudover er ansat et mindre antal kontorassistenter og civilmedhjælpere. Typisk en kontorassistent og en civilmedhjælper ved hver synshal, begge er ofte på deltid.

Det tekniske personale modtager uddannelse på Statens Bilinspektions skole ved Avedøre Synshal.

3.1.4. Bygningsmasse.

Statens Bilinspektion råder over 70 synshaller og synsteder. Heraf ejer staten 42 synshaller, mens de resterende 28 er kommunalt eller privat ejet.

De statsejede haller er generelt beliggende i større byer og har størst kapacitet, mens de kommunalt ejede haller er beliggende i mindre provinsbyer.

De ganske få private lejemål vedrører de mindste synsteder, der ofte kun er lejet for få timer om ugen.

De kommunalt ejede synshaller er lejet på ret forskellige vilkår. En del af lejekontrakterne er særdeles gunstige for staten, herunder med vilkår om vederlagsfri statsovertagelse efter et antal års lejemål.

Den overvejende del af synshallerne rummer 2 synsbaner, en lastbilbane og en personbilbane, men der findes haller med fra en til syv baner.

I alt råder Statens Bilinspektion over 56 personbilbaner og 50 lastbilbaner i de statsejede haller, hvortil kommer 23 personbilbaner og 14 lastbilbaner i lejemålene. Der rådes således i alt over 79 personbilbaner og 64 lastbilbaner.

3.1.5. Opgaver.

- a. Registreringssyn (registreringsbekendtgørelsens § 17). D.v.s. syn af nye, ikke-standardtypegodkendte køretøjer, typisk lastbiler, busser og store påhængskøretøjer.

Registreringssyn er en samlet gennemgang af, hvorvidt et køretøj opfylder betingelserne i Detailforskrifter for Køretøjer. Denne kontrol tjener udover **færdselssikkerhedshensyn** tillige som grundlag for registrering og afgiftsberegning.

- b. Kontrolsyn af køretøjer, der er registreret uden syn på grundlag af typeattest (registreringsbekendtgørelsens § 100 ff). D.v.s. syn, der foregår stikprøvevis for at kontrollere overensstemmelse med standardtypegodkendelsen.
- c. Periodisk syn, bortset fra almindelige personbiler (registreringsbekendtgørelsens § 90 ff). D.v.s. syn af køretøjer på grundlag af indkaldelser fra Centralregisteret for Motorkøretøjer. Indkaldelserne sker med forskellige intervaller afhængig af køretøjets art.
- d. Ejerskiftesyn (registreringsbekendtgørelsens § 20). D.v.s. syn af køretøjer som følge af ejerskifte. Et sådant syn skal som hovedregel finde sted ved ejerskifte af køretøjer, der er registreret 1. gang for mere end 5 år siden.

- e. Medvirken ved politiets landevejssyn efter færdselslovens § 77.
- f. Syn i medfør af færdselslovens § 78, stk. 1, 1. pkt. (registreringsbekendtgørelsens § 97 ff). D.v.s. efterfølgende kontrol af et køretøj, der ved et landevejssyn er konstateret behæftet med mangler, som dog ikke har kunnet begrunde en umiddelbar fjernelse af nummerpladerne.
- g. Færdselsuheldsundersøgelser.

Færdselsuheldsundersøgelser foretages til brug for politiet og domstole, bl.a. i forbindelse med behandling af straffesager.

- h. Særlige godkendelser (registreringsbekendtgørelsens §§ 22 og 23). D.v.s. godkendelse af køretøjer til: National transport af farligt gods, international transport af farligt gods (ADR), erhvervsmæssig personbefordring, udrykningskørsel samt godkendelse af f.eks. ombyggede køretøjer m.v.
- i. Visse køreprøver (kørekortbekendtgørelsens § 49, stk. 2). Politiet afholder køreprøver til almindelig bil og motorcykel, mens Statens Bilinspektion som hovedregel afholder prøverne til de øvrige kategorier samt orienterende køreprøver.

Endvidere afholdes de særlige invalidekøreprøver af bilinspektionen.

- j. Godkendelse af taxameterkontrollanter (Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 401 af 14. september 1979 om hyrekørsel, § 13, stk. 2).
- k. Rådgivning, vejledning m.v. over for andre myndigheder, organisationer og private.

Opgaverne består f.eks. i deltagelse i det lokale

færdselssikkerhedsarbejde, orientering af kunder om regler og bestemmelser m.v.

3.1.6. Synsmængden.

Der blev i året 1991 foretaget 434.000 syn (1. gangs syn), heraf 147.000 periodiske syn.

På nogle af de biler, der blev fremstillet til syn, blev der fundet fejl, som skulle rettes, før køretøjet kunne godkendes. Køretøjet skal i disse tilfælde genfremstilles inden for en vis frist (de såkaldte omstillersyn). Der blev fremstillet ca. 123.000 køretøjer til omstillingssyn.

Desuden er et ukendt antal køretøjer blevet godkendt med påpegede fejl. "Påpegede fejl" er fejl, der snarest skal rettes, for at køretøjet kan være i lovlig stand, men som ikke udløser krav om omstillersyn.

Udover de nævnte syn foretog Statens Bilinspektion i 1991 ca. 30.650 andre køretøjsundersøgelser (færdselsuheld, knallerter og - især - landevejssyn).

Synsgebyrindtægten var i 1991 på ca. 163 mio.kr. Ca. 25 mio.kr. af synsgebyrindtægten skyldes en forøgelse af synsmængden i forhold til 1989.

3.1.7. Driftsudgifter (1991).

a. Personale

<u>Personale</u>	<u>Årsværk</u>	<u>Lønsum</u> mio.kr.
Bilinspektører og teknikum- ingeniører (incl. tillæg)	57	21,1
Bilassistenter (incl. tillæg)	203	51,8
Kontorpersonale (incl. vikarer)	48	8,7
Civilmedhjælpere og rengørings- personale	(26)	<u>4.5</u>
I alt		86,1

6 bilinspektør/ingeniør-årsværk er i 1992 erstattet af de 6 regionschefstillinger. Udgiften til den ingeniør-uddannede gruppe er derfor ca. 0,5 mio.kr. højere i 1992.

Med hensyn til lønomkostningerne bemærkes i øvrigt, at **der** har været ansættelsesstop for bilinspektører/ingeniører og bilassistenter ved bilinspektionen siden sensommeren 1988, hvilket har betydet en personalebesparelse for disse grupper på ca. 20 årsværk fra 1988-1992.

b. Driftsbudget.

Det er ikke muligt at foretage en nøjagtig årsopgørelse af de øvrige omkostninger i forbindelse med driften af Statens Bilinspektion. Det skyldes, at en række af bilinspektionens udgifter hidtil er konteret i de enkelte politikredse, uden at bogføringen har givet mulighed for at udskille udgifterne til Statens Bilinspektion fra politikredsenes øvrige udgifter.

Hvis de øvrige driftsudgifters andel af de samlede omkostninger på baggrund af sammensætningen af politiets samlede budget anslås til ca. 23%, udgør de øvrige driftsudgifter ca. 20 mio.kr. årligt, svarende til samlede årlige driftsudgifter vedrørende Statens Bilinspektion på i alt ca. 106 mio.kr. Heri er ikke medregnet forrentning og afskrivning.

I den forbindelse skal oplyses, at værdien af de statsligt ejede synshaller pr. 1. januar 1989 var fastsat til ca. 110 mio.kr., heraf grundværdi ca. 27 mio.kr. Den samlede nyværdi af inventar, teknisk udstyr m.v. i synshaller, herunder i de lejede haller, andrager i dag ca. 48 mio.kr. Den årlige forrentning og afskrivning af de faste anlæg og det tekniske udstyr m.v. kan ansættes til ca. 14 mio. kr.

3.2. Kontrolordningen.

Efter § 78 i færdselsloven kan justitsministeren fastsætte bestemmelser om periodisk eftersyn af vare- og lastkøretøjer, af personbiler med mere end 8 siddepladser foruden førerens, af **udrykningskøretøjer** samt af motorkøretøjer, der benyttes erhvervsmæssigt til befordring af personer, udlejes uden fører eller benyttes til øvelseskørsel. Færdselsloven giver ikke hjemmel til at indkalde andre køretøjskategorier til periodisk syn efter almindelige kriterier.

De nærmere regler om periodisk syn fremgår af kapitel 13 i Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 18 af 10. januar 1992 om registrering af motorkøretøjer m.v. Efter bekendtgørelsens § 90 er følgende køretøjer underkastet periodisk syn:

- 1) lastbiler, med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg.
- 2) påhængs- og sættevogn til bil med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg.

- 3) køretøjer, der er registreret til transport af farligt gods,
- 4) udrykningskøretøjer,
- 5) motorkøretøjer, der er registreret til
 - a) hyrekørsel,
 - b) sygetransport, herunder ambulancekørsel, eller
 - c) buskørsel, herunder rutekørsel,
- 6) motorkøretøjer, der er registreret til udlejning uden fører eller til øvelseskørsel, jf. dog nr. 10,
- 7) registreringspligtige motorredskaber,
- 8) køretøjer, der er registreret til personbefordring med mere end 8 siddepladser foruden førerens,
- 9) biler, der er indrettet til at benyttes til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, og som er registreret til udlejning uden fører eller til øvelseskørsel,
- 10) varebiler og motorcykler, der er registreret til udlejning uden fører eller øvelseskørsel, og
- 11) varebiler.

De køretøjer, der er underkastet periodisk syn, indkaldes til syn en gang årligt efter 1. registreringsår. De under nr. 9 og 10 nævnte køretøjer tilsiges dog til syn hvert andet år, første gang 2 år efter første registrering. Endelig tilsiges de under nr. 11 nævnte varebiler til syn hvert andet år, første gang 4 år efter første registrering.

Som det fremgår under afsnit 3.1.5. foretages de nævnte syn af Statens Bilinspektion. Formålet med Bilinspektionens syn er at kontrollere, om køretøjerne er i en **færdssikkerhedsmæssig** forsvarlig stand og opfylder væsentlige, gældende regler om indretning og udstyr.

Centralregisteret for Motorkøretøjer udsender indkaldelse til ejeren (brugeren) af køretøjet om at lade dette fremstille til syn for Statens Bilinspektion. Tilsigelsen til periodisk syn indeholder oplysning om den dato, hvor køretøjet senest skal være godkendt. Tilsigelsen udsendes senest 8 uger før dette tidspunkt.

Indkaldelsen udsendes på grundlag af Centralregisterets oplysninger om dato og måned (**månedsdato**) for køretøjets seneste registrering. Køretøjets seneste godkendelse skal ligge inden for et tidsrum af 8 uger før eller efter månedsdatoen for køretøjets registrering. Indkaldelserne sker, som det fremgår af det ovenfor anførte, med forskellige intervaller afhængig af køretøjets art.

Det er muligt for køretøjets ejer (bruger) ved anmeldelse til et motorkontor at få fastsat en månedsdato (anmeldt månedsdato), således at tilsigelsen sker på grundlag heraf. Som månedsdato kan dog kun anmeldes den dato, hvor køretøjet i forbindelse med et frivilligt syn er blevet godkendt ved Statens Bilinspektion.

Når bilejeren har modtaget tilsigelsen, kan den pågældende bestille tid til syn i en hvilken som helst synshal under Statens Bilinspektion. Ved fremstillingen til syn skal medbringes tilsigelsen påhæftet postkvittering **for** indbetalt synsgebyr, køretøjets registreringsattest samt eventuelle supplerende attester og koblingsattester.

Fremstilles et køretøj til syn efter den i tilsigelsen anførte godkendelsesdato, kan det ikke afvises fra syn. Der kan ligeledes gives tilladelse til en første og an-

den omstilling, selvom fristen er eller vil blive overskredet.

Godkendes køretøjet, forsyner Statens Bilinspektion registreringsattestens bagside og tilsigelsen med en dateret og underskrevet påtegning om godkendelsen. Registreringsattesten tilbageleveres fremstilleren (bil-ejeren).

Tilsigelsen sendes samme dag til Centralregisteret, der i registeret noterer, at køretøjet er godkendt og datoen herfor.

Nægtes køretøjet godkendt, forsynes registreringsattesten og tilsigelsen med en dateret og underskrevet påtegning om, at køretøjet er blevet nægtet godkendt. Såfremt køretøjet er i uforsvarlig færdselssikkerhedsmæssig stand, skal Statens Bilinspektion inddrage nummerpladerne i forbindelse med synet. Tilsigelsen og eventuelle inddragede nummerplader sendes eller afleveres samme dag til det lokale motorkontor.

Hvis nummerpladerne ikke bliver inddraget under synet, selvom køretøjet nægtes godkendt, skal motorkontoret straks anmode politiet herom.

Centralregisteret for Motorkøretøjer kontrollerer, at køretøjer, der er tilsagt til periodisk syn, fremstilles til syn. Hvis Centralregisteret ikke inden udløbet af fristen har modtaget underretning fra Statens Bilinspektion om synets afholdelse, eventuelt efter udsendt erindring om tilsigelsen, anmodes politiet om at inddrage køretøjets nummerplader.

Kapitel 4

De EF-retlige krav.

4.1. Administrative krav.

Efter Rådets direktiv 91/328/EØF af 21. juni 1991 om ændring af direktiv 77/143/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil skal personbiler underkastes en periodisk teknisk kontrol. Fremover skal en personbil til periodisk syn 4 år efter første indregistrering og derefter hvert andet år (4, 2, 2, 2), jf. direktivets art. 1, nr. 2).

I de medlemsstater, hvor der ikke allerede findes periodisk syn for personbiler pr. 31. december 1991, herunder Danmark, skal obligatorisk syn for personbiler træde i kraft senest den 1. januar 1998, jf. direktivets art. 1, nr. 1).

Det følger imidlertid af direktivets art. 2, at de love og administrative forskrifter, der er nødvendige for at gennemføre direktivet, skal være vedtaget og udstedt senest den 1. juli 1993. Dette omfatter både ændring af færdselslovens § 78 og registreringsbekendtgørelsens kap. 13.

4.2. Synskrav.

De EF-retlige krav til indholdet af periodisk syn af personbiler fremgår af et skema i bilag II til rådsdirektiv 88/449/EØF. Det er karakteristisk for skemaet, at der alene opregnes en række kontrolpunkter, uden at der fastsættes målemetoder eller grænseværdier. Til illustration heraf kan nævnes, at der for så vidt angår bremses er opregnet fem kontrolpunkter. For driftsbremser: mekanisk tilstand, bremsevirkning og bremsekraft-

fordeling og for parkeringsbremsen: mekanisk tilstand og bremsevirkning.

I hovedtræk er de tvungne kontrolpunkter efter skemaet følgende :

1. Bremseapparat.
2. Styreapparat.
3. Udsyn.
4. Lygteudstyr.
5. Aksler, hjul, dæk, affjedring.
6. Chassis og dele fastgjort til chassis.
7. Forskelligt udstyr bl.a. batteri, lydsignalapparat og sikkerhedsseler.
8. Gener d.v.s. støj og udblæsning.
9. Identifikation af køretøjet.

I erkendelse af at målemetoderne og grænseværdierne varierer fra den ene medlemsstat til den anden, har Rådet ved direktiv 91/225/EØF vedtaget, at der i særdirektiver skal fastsættes nærmere EF-minimumsnormer og -metoder for de periodiske syn. Kommissionen har allerede fremsat direktivforslag om kontrol af bremses og om kontrol af luftforurening. Efter forslagene skal kontrollen af bremses i det væsentlige foretages som i dag i Danmark. Kontrollen af luftforurening skal efter forslaget udvides for dieselmotorer og for katalysatorbiler, ligesom der skal anvendes særligt måleudstyr.

Indtil de nærmere krav til de tvungne kontrolpunkter er vedtaget i særdirektiverne, vil den enkelte medlemsstat selv kunne fastsætte de nærmere målemetoder og grænseværdier. Kommissionen forventer, at særdirektiver vedrørende EF-minimumsnormer og -metoder på samtlige kontrolpunkter er vedtaget inden 1. januar 1996.

4.3. Organisationskrav.

Det fremgår af art. 4 i direktiv 77/143/EØF, at et pe-

riodisk syn skal udøves af staten eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, og som virker under dens direkte tilsyn. Efter direktivet kan periodisk syn derfor foregå både i statsligt og/eller privat regi.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg (ØSU) under de europæiske fællesskaber er i sin høringsudtalelse til de under afsnit 4.2. nævnte forslag til særdirektiver, den 18. december 1991 fremkommet med følgende bemærkninger til den nærmere tilrettelæggelse af ordningen (92/C49/15):

"Hvis der hurtigt skal opnås resultater, må de enkelte medlemsstater hurtigt sørge for etablering af et finmasket og effektivt net af service- og kontrolstationer.

ØSU foreslår, at man overvejer anvendelsen af allerede eksisterende faciliteter, som ejes af tredjemand (således som foreslået i direktiv 88/449/EØF, 91/225/EØP og 91/238/EØF vedrørende kontrol af busser og erhvervskøretøjer).

Denne fremgangsmåde, som i øvrigt er taget i anvendelse i nogle lande, vil ikke alene kunne give store **investeringsbesparelser**. Den vil også betyde, at man hurtigt kommer til at råde over fuldt udstyrede faciliteter med kvalificeret personale, uden at brugerne skal betale ekstraomkostninger eller skal finde sig i lange og irriterende ventelister.

Det påhviler naturligvis de centrale og lokale myndigheder at godkende sådanne faciliteter og at stå inde for personalets kvalifikationer".

ØSU udtaler endvidere i sin konklusion:

"Med hensyn til de tekniske og økonomiske forpligtel-

ser, som pålægges medlemslandene, mener ØSU, at man har valgt den mindst udgiftskrævende løsning, specielt hvis man vælger at benytte eksisterende faciliteter på grundlag af egnede foranstaltninger med hensyn til typegodkendelse og uddannelse af personale".

4.4. Kontrolkrav.

Efter art. 5 i direktiv 77/143/EØF træffer medlemsstaterne sådanne foranstaltninger, som de finder nødvendige, for at det kan godtgøres, at et køretøj er **blevet** godkendt ved et periodisk syn. Heri ligger et krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at reglerne om periodisk syn bliver overholdt. Direktivet tager ikke stilling til, om de foranstaltninger, som det enkelte land træffer for at sikre reglernes overholdelse, skal **bestå i** et centralt register, som vi kender det i Danmark, eller en ordning med kontrolmærkater på bilerne.

Det følger endvidere af art. 5, stk. 3, at medlemsstaterne gensidigt skal anerkende det bevis for godkendelsen, som de udsteder.

Kapitel 5

Grundlaget for arbejdsgruppens beregninger.

I forbindelse med arbejdsgruppens undersøgelse af de økonomiske konsekvenser ved valget af de forskellige modeller har arbejdsgruppen i overensstemmelse med kommissoriet forudsat, at ejerskiftesyn af almindelige personbiler bortfalder.

Justitsministeriet har til brug for arbejdsgruppen ved fremskrivning af den forventede udvikling af personbilkøparken beregnet, at ca. 600.000 personbiler årligt vil blive omfattet af periodisk synsordningen i 1998. Det er herved forudsat, at synene fordeles jævnt, således at biler med lige år i første registreringsdato synes i lige år, mens resten synes i ulige år. Tallet er lagt til grund ved de økonomiske konsekvensberegninger. Det skal imidlertid bemærkes, at der i forbindelse med detalplanlægningen og gennemførelse af synsordningen bør foretages en løbende tilpasning af beregningerne ud fra den konstaterede udvikling af personbilkøparken.

Arbejdsgruppen har på baggrund af oplysninger fra Justitsministeriet lagt til grund, at der kan udføres 3.000 normalsyn om året pr. bilassistent. Tallet beror delvis på et skøn, der er foretaget ud fra eksisterende talmateriale over antallet af gennemsnitlige foretagne normalsyn pr. bilassistentårsværk i 1990 og 1991. Det skal i den forbindelse nævnes, at tallene svinger fra år til år.

Det er endvidere forudsat, at personbilbanerne bliver bemandede således, at banernes kapacitet bliver udnyttet maksimalt inden for normal åbningstid d.v.s. 37 timer pr. uge. På den baggrund vil hver bane kunne bemandes

med 2 bilassistenter svarende til en kapacitetsudnyttelse på 6.000 normalsyn pr. bane pr. år.

Ved beregning af lønomkostningerne (incl. statens pensionsbidrag) for medarbejderne ved Statens Bilinspektion er følgende tal lagt til grund:

BI (regionschefer)	450.000 kr.
Bl/Ing.	370.000 kr.
BA	250.000 kr.
HK	181.000 kr.

For så vidt angår de øvrige driftsudgifter ved bilinspektionen, er det lagt til grund, at disse udgør 23% af lønomkostninger under statsmodellen og 28% under autorisationsmodellen. Procentsatsen under autorisationsmodellen er fastsat højere end ved beregningerne under statsmodellen som følge af en lavere lønudgift. Driftsomkostninger, som knytter sig til kontorlokaler m.v., reduceres ikke i samme grad.

Ved beregningen af den udvidelse af bilinspektionens kapacitet, som vil blive nødvendig, såfremt de periodiske syn af personbiler skal udføres inden for det eksisterende system, har arbejdsgruppen for så vidt angår udvidelsen af anlægsbehovet lagt til grund, at dette sker ved opførelse af 2-bane-synshaller.

En sådan 2-bane-hal er udgiftsskønnet til ca. 8 1/2 mio.kr. pr. anlæg, herunder inventar, og ca. 1/2 mio.kr. til grund. Det har ikke været muligt at fremskaffe eksakte tal på denne anlægsudgift, da prisen vil afhænge af de geografiske forhold og licitationsbetingelserne, herunder muligheden for en samlet anlægsopgave. Det er imidlertid arbejdsgruppens opfattelse, at det nævnte beløb udgør den maksimale pris for en sådan hal. Ved en eventuel beslutning om, at det periodiske syn skal foretages inden for det eksisterende system, må der derfor foretages en mere detaljeret undersøgelse

af anlægsomkostningerne.

Alternativt er der mulighed for opførelse af 1-bane-haller. Anlægsomkostningerne pr. hal vil imidlertid næsten svare til en 2-bane-hal, hvorfor arbejdsgruppen ikke har foretaget beregninger herudfra.

Endvidere er der mulighed for at reducere investeringsbehovet ved udvidelse af nogle af de eksisterende haller. Arbejdsgruppen har imidlertid ikke foretaget en nærmere analyse heraf, bl.a. fordi en sådan løsning ikke skønnes særlig publikumsvenlig, da den i forhold til opførelse af nye haller giver utilstrækkelig geografisk spredning for borgerne.

En del af hallerne kan muligvis lejes til markedsleje. Ud fra de eksisterende lejekontrakter kan det konstateres, at nogle kommuner ligefrem udlejer haller til en leje, der ligger under markedsprisen. Baggrunden herfor er formentlig, at kommunen under hensyn til andre forhold f.eks. beskæftigelsesmæssige har fundet det økonomisk forsvarligt. Under alle omstændigheder må man være opmærksom på, at lejebetalningen i høj grad forudsætter, at der findes udlejere, der finder en sådan investering fordelagtig.

Investeringsbehovet kan eventuelt reduceres ved ombygning af nogle af de eksisterende lastbilbaner, der ikke har fuld kapacitetsudnyttelse, til personbilbaner. Det vil imidlertid medføre en forringelse af serviceniveauet over for **vognmandsbranchen**. Arbejdsgruppen har derfor ikke fundet at burde gå nærmere ind i disse betragtninger.

I forbindelse med statsmodellerne er det på baggrund af oplysninger fra Justitsministeriet lagt til grund, at der vil være en investeringsudgift på ca. 6 mill.kr. til forbedring af de små synssteder, for at disse kan være med til at klare den forøgede synsmængde, som for-

udsat i beregningerne.

Den regnskabsmæssige udgift til afskrivning og forrentning af bilinspektionens nuværende faste anlæg, inventar samt teknisk udstyr m.v. udgør ca. 14 mio.kr. pr. år.

Rigspolitichefen har beregnet de årlige udgifter til en kontrolordning med synspligtens overholdelse. Den årlige merudgift til drift af tilsigelsessystemet ved Centralregisteret for Motorkøretøjer for så vidt angår periodisk syn af personbiler vil herefter udgøre ca. 5 mio.kr.

Der påregnes i den forbindelse en engangsudgift på ca. 3 mio.kr. til omprogrammering m.v. af tilsigelsesordningen.

Indførelse af en mærkatordning er beregnet til at medføre en startudgift på ca. 7,5 mio.kr.

Arbejdsgruppen har ved de økonomiske konsekvensberegninger forudsat, at det eksisterende system ved Centralregisteret for Motorkøretøjer bliver anvendt i forbindelse med periodisk syn af personbiler, jf. nærmere herom i kapitel 10. Det bemærkes i den forbindelse, at kontrolordningen kan anvendes under samtlige foreslåede synsordningsmodeller.

Ved beregning af indtægten for Statens Bilinspektion er de nuværende gebyrer forudsat opretholdt.

Kapitel 6

Synsordningen i andre lande.

Justitsministeriet har gennem Udenrigsministeriet indhentet oplysninger om synsordningen i forskellige europæiske lande.

Endvidere har embedsmænd fra Justitsministeriet foretaget studierejser til Holland, Storbritannien og Østrig og fået nærmere indblik i de respektive landes synsordninger, herunder de indhøstede erfaringer med disse.

Herudover har repræsentanter fra Dansk Metalarbejderforbund og Bilassistentforeningen på eget initiativ foretaget besøg i Tyskland og Sverige med henblik på at få nærmere indblik i synsordningerne i disse lande.

På baggrund af besøgene er der udarbejdet redegørelser for ordningerne i de respektive lande. Redegørelserne er optaget som bilag 3-7 til betænkningen. Som bilag 8 er optaget nogle forbrugerundersøgelser fra 1987 vedrørende synsordningen i forskellige lande.

I nærværende kapitel vil der i oversigtsform blive redegjort for nogle forskellige landes synsordninger.

6.1. Holland.

Ordningen administreres af en instans under Trafikministeriet: Rijksdients voor het Wegverkeer (RDW), Vehicle Inspection Divison.

Det årlige periodiske syn af personbiler, små varevogne, lastvogne over 3.500 kg og busser foregår altovervejende i privat regi ved autoriserede værksteder. Her-

udover foretages de periodiske syn på uafhængige prøvestationer samt på RDW's prøvestationer.

Der foretages ca. 4,5 mio. syn af personbiler (M.) hvert år. Over 90% af disse foretages af private værksteder. RDW foretager ca. 10.000 af disse årlige syn.

Autorisation finder sted efter ansøgning til RDW, der besigtiger virksomhederne. Derudover foretages inspektion hvert andet år.

RDW kan udstede autorisation til foreninger eller personer, der råder over egnet synspersonale samt krævet udstyr til at foretage synene. Synspersonalet skal være godkendt til at foretage syn. Godkendelse kan gives til uddannede mekanikere med en vis erfaring, som har gennemgået et teknisk specialkursus.

Kontrollen med, at synene udføres korrekt, foregår stikprøvevis på den måde, at de autoriserede synssteder, hver gang de har foretaget et syn, via et on-line-system indberetter dette til RDW's regionale center, endnu inden bilen har forladt værkstedet. RDW meddeler da straks, hvorvidt køretøjet skal udtages til kontrol, og i bekræftende fald kommer en af RDW's teknikere til stede i virksomheden for inden for 1 1/2 time at foretage kontrollen.

Der foretages også en vis kontrol af politiet, der har direkte adgang til RDW's database. Kontrollen udføres bl.a. ved hjælp af fotooptagelser fra apparater opstillet ved trafiklys og andre trafikerede færdselsårer.

Godkendte bilers nummerplader forsynes med en selvklebende mærkat, hvorpå datoen for synets udførelse er anført. Endvidere udsteder værkstedet et skriftligt bevis, som skal forevises ved eventuel politikontrol. Herudover bliver godkendelsen registreret i RDW's een-

traie register.

Er ejeren af et køretøj ikke enig i synsresultatet, kan den pågældende mod betaling klage til og lade bilen syne hos en af RDW's 9 regionale tekniske afdelinger.

I tilfælde af misbrug kan synsstedets autorisation indtages.

Ministeriet fastsætter et maksimumbeløb for synet. I praksis kombineres det lovpligtige syn med et af bilens periodiske værkstedseftersyn.

Synsstedet betaler et af ministeriet fastsat årligt gebyr til dækning af ordningens administration. Der betales endvidere et beløb til RDW for hver bil, som bliver godkendt i forbindelse med synet.

Divisionen af RDW har 330 ansatte, hvoraf 15 ansatte er ansat i hovedkontoret i Haag. Resten gør tjeneste på ca. 35 prøvestationer, som er fordelt med ca. 4 stationer i hver af Hollands 9 regioner. Af de 315 ansatte på prøvestationerne er ca. 200 teknikere (mekanikere uddannet på tekniske skoler), hvoraf 80 er beskæftiget med tilsyn af værkstederne. Hertil kommer 18 "værkstedssinspektører". Der er 2 "værkstedssinspektører" i hvert distrikt. I hvert distrikt er der endvidere 3 chefer.

Divisionens opgaver er at føre tilsyn med de private værksteder og prøvestationer, at foretage syn af alle køretøjskategorier, samt at undersøge uheldskøretøjer.

6.2. Storbritannien.

Ordningen administreres af Vehicle Inspectorate (VI), der er en selvstændig instans under Transportministeriet. Den overordnede regelfastsættelse administreres af Transportministeriet.

Det årlige periodiske syn af personbiler, små varevogne og motorcykler foretages primært af private værksteder (Authorised Examiners), som er godkendt af VI.

Det periodiske syn foretages endvidere på kommunalt ejede værksteder (Designated Councils), som er godkendt af VI. Det er stort set alene kommunens egne køretøjer, særligt busser, der bliver synet på disse synsstationer.

Endelig foretager VI syn af primært busser, lastbiler over 3.500 kg og specialkøretøjer. Der kan dog også hos VI foretages syn af personbiler m.v.

Kun specielt godkendt personale (Testers) på værkstederne må foretage syn og underskrive synserklæringer. Der er godkendt ca. 50.000 Testers i Storbritannien.

Der foretages ca. 17 mill, syn af personbiler (M) pr. år, som stort set udelukkende sker på de private værksteder.

Synsarbejdet består primært i en teknisk undersøgelse af, om køretøjet er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Herudover kontrolleres, om køretøjet i øvrigt opfylder væsentlige gældende bestemmelser. I forbindelse med synet udstedes en synserklæring. Køretøjet skal endvidere være forsynet med en såkaldt "licence label", som dokumenterer, at ejeren har betalt vægtafgift. Afgiften kan kun betales ved forevisning af godkendt synserklæring. Denne "licence label" er grundlaget for politiets visuelle kontrol af ordningen.

Kun specielt godkendt personale må foretage syn og underskrive synserklæringer. For at blive udnævnt til at foretage syn, skal det påvises over for VI, at man er kompetent hertil.

Det udstyr, som anvendes i forbindelse med synene, skal godkendes af VI.

De autoriserede synsstationer (værksteder) skal have et arkiv med de synserklæringer, som afgives det pågældende sted.

VI fører regelmæssigt tilsyn med de autoriserede synsstationer, herunder udstyret, og det udnævnte personale. Synsstationerne er forpligtet til at give VI's inspektører adgang til at foretage tilsyn med synsprocedurerne, faciliteterne, arkivet og personalets kompetence på enhver tid inden for normal arbejdstid.

Tilsynet foregår dels ved anmeldt kontrol af samtlige autoriserede værksteder, dels ved uanmeldt kontrol hos halvdelen af disse, og dels ved incognito at køre 2.000 køretøjer til syn på udvalgte værksteder.

Den bilejer, som ikke kan acceptere resultatet af synet, kan mod et gebyr indbringe sagen for VI's distriktskontor. VI's inspektører foretager herefter et nyt syn af køretøjet. Appelsynet foretages mod vederlag på synsstationen.

Autorisationen til at drive en synsstation kan inddrages, såfremt grundlaget for at foretage syn ikke længere er til stede, eller de betingelser, som er fastsat for autorisationen, ikke overholdes.

Tilladelsen til at foretage syn kan inddrages, såfremt den pågældende person ikke mere er kompetent til at foretage syn.

Ved godkendelsen betaler bilejeren et synsgebyr. Gebyret er fastsat af Transportministeriet, og dækker alene de udgifter, som er forbundet med synet. Udgangspunktet er, at gebyret ikke skal indeholde profit til værkstedet. Beløbet reguleres løbende. Det udgør p.t. £ 20 (1

£ - ca. 11,5 kr.)).

Endvidere skal bilejeren betale for **synserklæringen**. Dette udgør p.t. 35 pence. Beløbet går ubeskåret til VI til dækning af dets administration, kursus og tilsyn i forbindelse med ordningen. VI's samlede indtægt herpå udgør ca. £ 6 mio. pr. år.

VI har i alt ca. 1.800 ansatte, hvoraf ca. 230 er fuldtidsbeskæftiget med autorisation og tilsyn af private værksteder m.v. i forbindelse med ordningen. Disse er fordelt på VI's 54 distriktskontorer.

6.3. Østrig.

Ordningen administreres i hver af de 9 forbundslande af **Landshøvdingen** (d.v.s. forbundslandets lokalregerings administration). Øverste administrative myndighed er Forbundsministeriet for offentlige arbejder og trafik.

Periodisk kontrol af busser, lastvogne over 3.500 kg og forskellige **specialkøretøjer** sker i offentligt regi.

Det årlige periodiske syn af personbiler, motorcykler, kombinerede vare- og personbiler m.v. foregår altovervejende i privat regi ved autoriserede prøvestationer og værksteder.

Autorisationen er i praksis givet til de to landsdækkende motorklubbers prøvestationer (**ÖAMTC** og **ARBÖ**) samt private værksteder.

Der foretages ca. 3 mill. syn af personbiler (M.) pr. år. Heraf foretages ca. 20% af **ÖAMTC** og **ARBÖ's** prøvestationer, mens de resterende ca. 80% foretages af private værksteder, idet der kun er meget få, der benytter **forbundsprøveanstalterne**.

For at opnå autorisation skal synsstederne råde, dels over personale med nogle nærmere beskrevne kvalifikationer (uddannelse), dels forskelligt nærmere specificeret udstyr. For så vidt angår personalet skal der på hvert værksted være mindst en egnet person, der har bestået en af flere nærmere beskrevne (højere) tekniske uddannelser. Der betales et gebyr i forbindelse med ansøgningen om autorisation.

Synsarbejdet går primært ud på at kontrollere, om køretøjet opfylder kravene til trafik- og driftssikkerhed, samt er i miljømæssig forsvarlig stand. Synet omfatter således en almen kontrol af synlige mangler. Synet medfører ikke adskillelsesarbejder.

Godkendte køretøjer forsynes med en grøn mærkat, hvori der ved hulning angives køretøjets registreringsnummer og datoen for næste syn.

Der er ikke fastsat regler om generel kontrol med synsstederne og deres syn. Landshøvdingen har dog til enhver tid mulighed for at efterprøve, om betingelserne for autorisationen fortsat er til stede, ligesom bilejeren har mulighed for at få synet efterprøvet på et andet værksted eller på forbundsprøveanstalten. Eventuel tvist mellem værkstedet og bilejeren er af civilretlig karakter.

Der gælder almindelig aftalefrihed for prisen for synet. Nogle værksteder inkluderer gratis synet, når det udføres sammen med det regelmæssige serviceeftersyn. Prisen for at få synet foretaget på forbundsprøveanstalten er fastsat ved lov.

6.4. Tyskland.

Det periodiske syn foretages af 3 større selskaber, men enhver, som opfylder betingelserne, kan godkendes som sagkyndig.

Foruden det offentlige selskab - i Hamburg: Technische Prüfstelle Hamburg - foretages egentlige syn af de 2 private selskaber DEKRA og TUV, der er uafhængige af egentlige værksteder, og som desuden foretager andre tekniske undersøgelser. Ordningen bygger på en skarp adskillelse mellem den kommercielle autobranche og synsforvaltningen.

Selskabernes primære funktion og virke er fastsat i færdselsloven.

Synene foretages såvel i egne synshaller som på private værksteder, der er pladssynsgodkendt, og som opfylder nogle nærmere udstyrskrav.

Synet foretages hvert andet år af sagkyndige, der er autoriserede hertil. Såfremt køretøjet godkendes, udleveres en mærkat, der anbringes på bilens bageste nummerplade. Mærkaten angiver tidspunktet for, hvornår næste syn senest skal være foretaget. Der sker ikke nogen central indkaldelse til syn.

Klage over synsafgørelsen kan ske til enten den sagkyndiges foresatte eller til landsemdedet, som fører tilsyn med selskabet. Der er også mulighed for at indbringe klagen for domstolene.

Prisen for et periodisk syn af en personbil er markedsbestemt. Prisen varierer mellem 30 og 70 DM.

6.5. Sverige.

Syn og typegodkendelse foretages i Sverige af "AB Svensk Bilprovning". AB Svensk Bilprovning er et aktieselskab stiftet i 1963 med en aktiekapital på 1 mio.sv.kr. Den svenske stat ejer 52% af aktiekapitalen, mens de resterende 48% ejes af diverse interesseorganisationer med tilknytning til trafikspørgsmål.

Synene foretages af såkaldte besiktningsmænd, der har en længere uddannelse samt gennemgået teoretiske efteruddannelseskurser.

Periodisk syn sker hvert år fra bilens 2. år. Indkaldelse foretages af Centralregisteret for Motorkøretøjer. Hvis bilen bliver godkendt, indberettes det via terminal på synsstedet til Centralregisteret. Bilens bageste nummerplade forsynes tillige med en mærkat, der angiver, at bilen er godkendt, og at vægtafgift er betalt.

Den statslige styrelse, SWEDAK, er tilsynsmyndighed, og har det overordnede ansvar for selskabet.

Klage over synsresultatet kan ske til den enkelte synshals stationschef eller til selskabets hovedkontor. Der foretages herefter en egentlig klagesagsbehandling. Der kan endvidere klages til **Trafiksikkerhetsverket**.

Prisen for et periodisk syn er 230 sv.kr. Omstillings-syn koster mellem 100 og 150 sv.kr. Størrelsen af gebyret fastsættes af det offentlige på grundlag af AB Svenske Bilprovnings omkostninger, idet selskabet finansieres igennem disse gebyrer.

Den svenske regering har iværksat forskellige initiativer med henblik på ændring af organiseringen af synsopgaverne i Sverige. Dels er der stillet forslag om helt eller delvis salg af statens aktier i Bilprovningen i forbindelse med privatisering af statsejede virksomheder (Proposition 1991/92:69), dels overvejes det i forlængelse af budgetforslaget for 1991 (1990/91:100, bil. 8), hvordan man kan erstatte onstillerssyn (efterkontrol) hos Bilprovningen med værkstedseftersyn. Endelig har regeringen med tidsfrist til den 1. november 1992 sat et udredningsarbejde i gang om, hvorledes AB Svensk Bilprovnings monopol på syn af biler **kan afskaffes** (Dir. 1992:2).

6.6. Norge.

Det periodiske syn foretages både af Biltilsynet og private værksteder/prøvestationer.

De private værksteder, som ønsker at deltage i ordningen, skal - foruden at være offentligt godkendt som bilværksted i henhold til bilværkstedesloven - være specielt godkendt hertil af Biltilsynet.

Ved godkendelsen stilles bl.a. krav om, at personalet har kendskab til forvaltningsloven og køretøjsforskrifterne samt kendskab til og erfaring med Biltilsynets rutiner i forbindelse med synsarbejdet.

Der stilles ikke nogle egentlige krav til værkstederne, udover de krav som stilles for at opnå offentlig godkendelse som bilværksted i henhold til bilværkstedesloven. Kravene til værkstedets udstyr og værktøj er i praksis mindre end anført i den nævnte lov.

Det er frivilligt for bilejeren, om den pågældende vil vælge at få synet foretaget på et godkendt værksted eller hos Biltilsynet. Synet, som foretages hos Biltilsynet, er gratis. Prisen på det private værksted er markedsbestemt, og varierer fra at være gratis til ca. 500 kr.

Det norske Samferdselsdepartement har udtalt, at fordelene for bilejeren ved at få synet foretaget på værkstedet er, at bilen kan repareres samtidig hermed. Syn og reparation kan således foretages på samme værksted. Ønsker bilejeren ikke, at bilen bliver repareret, skal der foretages et nyt syn hos Biltilsynet.

Der foretages ikke noget egentligt tilsyn, bortset fra at biler, som er synet og eventuelt repareret på et værksted, stikprøvevis bliver indkaldt til fornyet syn

hos Biltilsynet.

Der er ikke etableret et klagesystem, da ordningen som anført beror på frivillighed for bilejeren. Bilejeren kan således altid vælge at få synet foretaget hos Biltilsynet, selv i de tilfælde hvor synet allerede er foretaget på et privat værksted.

6.7. Frankrig.

Ordningen med obligatorisk syn er for tiden ved at blive indført i Frankrig. Synene skal udelukkende foretages på private kontrolsteder.

Den overordnede tekniske tilsynsmyndighed bliver l'UTAC, der står for alle typegodkendelser til det franske marked. Øverste administrative tilsynsmyndighed er det franske transportministerium.

l'UTAC får til opgave efter anvisning fra Transportministeriet at indsamle og analysere synsresultaterne, at sikre homogeniteten i udførelsen af synene og i kontrolstedernes udstyr samt at udvikle de tekniske installationer og kontrolmetoder. Omkostningerne ved dette arbejde skal dækkes gennem en andel af det beløb, der betales for et syn. Der er fastsat et maksimum på 2% af synsgebyret.

Det forventes, at kontrolstederne for størstepartens vedkommende samles i reseau/netværk bestående af en overordnet central ledelse med en række tilknyttede tekniske **kontrollinstallationer**. Det vil dog også være muligt at opnå godkendelse af et enkeltstående kontrolsted.

Reseau'et vil blive pålagt at varetage overopsyn med aktiviteterne og materiellet i de tilknyttede kontrolsteder, sørge for indrapportering af informationer om kontrolstedernes virksomhed til de offentlige myndighe-

der samt sørge for behandling af eventuelle klager fra bilejernes side. For så vidt angår de enkeltstående kontrolsteder, udøves de nævnte opgaver af præfekturet i det pågældende område.

En person, der bliver godkendt til at foretage syn, kan ikke i den periode, hvor godkendelsen er gyldig, beskæftige sig med reparation eller handel med biler.

Det værksted, hvor synene foretages, må ikke samtidig anvendes til reparation eller handel med biler. Der er dog mulighed for dispensation på visse betingelser i fjerntliggende, tyndtbefolkede områder.

Eventuelle klager over udførelsen af et syn rettes i første omgang til reseau'et eller, hvor et sådant ikke findes, præfekturet. Opnås der ikke ved henvendelse til reseau'et en for bilejeren acceptabel løsning, kan sagen indbringes for præfekturet.

Sagen kan endelig indbringes for det franske forbrugerministerium (underlagt Industriministeriet), der er sidste administrative klageinstans.

Kapitel 7

Autorisationsmodellen

Arbejdsgruppen har i overensstemmelse med sit kommissorium set det som sin hovedopgave at vurdere og udarbejde forslag til en ordning, hvorefter private autoværksteder eller prøvestationer udpeges til at foretage de periodiske syn af personbiler under det fornødne tilsyn af Statens Bilinspektion.

På den baggrund har arbejdsgruppen i dette kapitel beskrevet en **autorisationsmodel**, hvor det centrale er, at private værksteder m.v. autoriseres til at foretage syn under tilsyn af Rigspolitichefen, Statens Bilinspektion.

Idegrundlaget for modellen er erfaringer fra især Storbritannien, Holland og Østrig.

De hensyn, som har ligget, og som ligger bag disse landes ordninger, er udnyttelse af eksisterende ressourcer med hensyn til såvel anlæg som medarbejdere i den private sektor, hvorved det offentlige har undgået at skulle investere i anlæg eller øge sin personalestyrke.

Endvidere er der derved skabt mulighed for en maksimal geografisk spredning af synsstederne, således at den enkelte borger i disse lande har fået en så kort afstand mellem sin bopæl og synsstedet som muligt.

Hertil kommer, at ordningerne har givet mulighed for, at der klares flere nødvendige ekspeditioner på en gang d.v.s. såvel syns- som **reparationsopgaverne**.

Tilsvarende tanker kan, som det er sket i kommissoriet, gøres gældende i forbindelse med valg af den danske løsning efter vedtagelse af EF-direktivet, der nu forpligter den enkelte borger til at få foretaget periodisk syn af sit køretøj.

7.1. Beskrivelse af ordningen.

7.1.1. Autorisation.

Autorisation til at foretage periodisk syn af personbiler meddeles af Rigspolitichefen, Statens Bilinspektion.

Betingelser for autorisation.

Autorisation kan meddeles personer, der

- 1) har dansk indfødsret,
- 2) har bopæl her i landet,
- 3) er myndige eller efter myndighedsloven har fået tilladelse til på egen hånd at drive vedkommende virksomhed.
- 4) ikke er umyndiggjort eller under lawærgemål,
- 5) hverken har anmeldt betalingsstandsning eller er under konkurs,
- 6) ikke har en samlet moms- eller skattegæld på over 50.000 kr.,
- 7) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrundet fare for misbrug af adgangen til at udøve synsvirksomhed, jf. borgerlig straffelovs § 78, stk. 2, og som
- 8) i øvrigt gør det antageligt, at de vil kunne udøve synsvirksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med gældende love, regler, normer og metoder, samt god skik inden for branchen.

Kravet om dansk indfødsret og bopæl i Danmark bortfalder i det omfang, dette har hjemmel i international af-

tale eller ved bestemmelser fastsat af justitsministeren.

Autorisation kan meddeles aktieselskaber eller anpartsselskaber, når de er registreret, og direktørerne og flertallet af bestyrelsesmedlemmerne opfylder betingelserne nævnt under punkt 1-4, og direktørerne og alle bestyrelsesmedlemmerne opfylder betingelserne nævnt under punkt 5-7. Der kan endvidere under tilsvarende betingelser meddeles autorisation til andre her i landet **hjemmehørende** selskaber med begrænset ansvar, foreninger, stiftelser og andre selvejende institutioner. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den foran anførte art kan meddeles autorisation, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af justitsministeren.

Endvidere er det en betingelse for meddelelse af autorisation, at den pågældende er momsregistreret.

Herudover skal ansøgeren som minimum have følgende udstyr til rådighed på værkstedet eller prøvestationen:

1. Rullebremsestand for afprøvning af personbiler.
2. Indvendig lift/grav med donkraft.
3. Lygteprøveapparat.
4. **Miljømåleapparater** p.t. CO-måler.
5. Støjmåleapparat.

For at sikre måleudstyrets justering/kalibrering skal dette være under løbende kontrol af en anerkendt prøveanstalt, **f.eks.** Dansk Teknologisk Institut.

For at skabe størst mulig tryghed for bilejerne, skal der endvidere være mulighed for at overvære synsarbej-

det samt adgang til retningslinierne for synet. Der skal derfor på synsstedet være plads til, at bilejeren kan overvåge synet, samt gennemgå manualen.

Statens Bilinspektion (regionalt) påser ved besøg på værkstedet eller prøvestationen, om betingelserne på synsstedet er opfyldt.

En autorisation meddeles i øvrigt på nærmere fastsatte vilkår for synsvirksomhedens udøvelse. Det bør være et vilkår for autorisationen, at der er tegnet en ansvarsforsikring der sikrer mod skader/tab, som ud fra gældende erstatningsretlige regler og principper kan føres tilbage til synsarbejdet.

Autorisationen giver ret til at foretage periodisk syn af personbiler på synsstedet ved personale, der er uddannet og godkendt hertil.

Såfremt autorisation ikke meddeles, kan vedkommende ansøger indbringe spørgsmålet for domstolene efter samme regler, som gælder ved tilbagekaldelse af en autorisation.

Godkendelse af synspersonalet.

For at blive godkendt til at foretage syn af personbiler er det et minimumskrav, at den pågældende er uddannet som mekaniker eller lignende.

Herudover skal den pågældende have deltaget i et grundkursus af kortere varighed om syn af personbiler. Kurset, der skal bestå, skal tjene til at dokumentere, at vedkommende er egnet til at foretage syn i overensstemmelse med gældende forskrifter.

Autorisationens indehaver har ansvaret for, at synsvirksomhedens personale er godkendt til at foretage syn, inden de pågældende påbegynder synsarbejdet.

7.1.2. Synsarbejdet m.v.

Foretagelse af periodisk syn i henhold til autorisation skal ske efter retningslinier, der er fastsat af Justitsministeriet. Periodisk syn skal mindst foretages efter de punkter, der er anført i et skema i bilag 2 til rådsdirektiv 88/449/EØF.

Synet skal bestå i en teknisk undersøgelse af, om køretøjet opfylder væsentlige, gældende bestemmelser og er færdselssikkerhedsmæssigt og miljømæssigt forsvarligt vedligeholdt.

I forbindelse med synet udfyldes en synsrapport (mangeliste) i overensstemmelse med en tilhørende manual.

Synsresultatet kan være **godkendt**, **godkendt med påpegede fejl** eller **ikke godkendt**. I forbindelse med resultatet "ikke godkendt" kan bilejeren inden for prisen kræve én omstilling inden for en kortere frist.

De autoriserede synssteder er forpligtet til at foretage syn. Såfremt bilejeren måtte ønske det, kan værkstedet efter synsgennemgangen foretage nødvendig reparation af køretøjet.

Det vil ikke være de autoriserede synssteders opgave at inddrage nummerplader på ikke-godkendte biler. Det vil være en politiopgave.

Der fastsættes en pris, som er ens i hele landet, og som det autoriserede synssted skal opkræve for udførelse af det periodiske syn. Beløbet beregnes således, at det giver fuld omkostningsdækning, herunder fornøden afskrivning. Ydelsen er momspligtig, hvorfor der skal tillægges sædvanlig moms. Hertil skal lægges et beløb til dækning af tilsynets omkostninger m.v.

Ved meddelelsen af synsafgørelsen gives en begrundelse for denne samt klagevejledning. Dette kan ske ved og i forbindelse med udlevering af synsrapporten.

7.1.3. Klage- og tilsynssystemet.

Klagesystemet.

Den bilejer, der ikke er tilfreds med synsresultatet, kan klage til vedkommende region inden for Statens Bilinspektion, hvorunder det indklagede synssted hører.

Bilejerens klage kan f.eks. være, at synsstedet har stillet for store krav til bilen for at godkende den, eventuelt under omstændigheder hvor et værksted har misbrugt sin stilling til at "kræve overreparation". Klagen vil f.eks. også kunne gå på, at synsgodkendelsen er givet på for lempelige vilkår, hvilket f.eks. kunne komme frem i forbindelse med køb af en "nysynet" brugt bil.

Regionens (Statens Bilinspektion) afgørelse kan påklages til Rigspolitichefen. Rigspolitichefens afgørelse kan indbringes for domstolene i henhold til grundlovens almindelige adgang hertil.

Klageinstansen kan fastholde eller helt eller delvis omgøre synsresultatet. Et eventuelt økonomisk mellemværende mellem bilejeren og synsstedet må afgøres civilretligt og er klageinstansen uvedkommende.

Tilsynsordningen.

Tilsynet forestås af Statens Bilinspektion (regionalt).

Synsstedet skal give adgang for såvel anmeldte som uanmeldte tilsyn, samt stille synsfaciliteterne til rådighed for kontrolsyn.

En gang årligt foretages anmeldt tilsyn af hvert synssted med henblik på at kontrollere, hvorvidt det stadig opfylder betingelserne for autorisationen, d.v.s. med hensyn til krævet udstyr m.v. Ud fra de erfaringer, der er indhøstet i Storbritannien, forventes en gennemgang at vare ca. 1 time.

Herudover foretages uanmeldt kontrol bl.a. ved stikprøvevis kontrol af nysynede biler, der endnu er på synsstedet. Udgangspunktet er, at der foretages 3 kontrolsyn pr. år på hvert synssted. Såfremt det på et synssted ikke viser sig muligt i praksis at foretage kontrolsyn, fordi der ingen nysynede køretøjer er på synsstedet, når tilsynet vil foretage kontrollen, kan kontrollen dog ske på anden måde, jf. det under afsnit 7.2.3.2. nævnte.

Under hensyn til den ulempe, som det vil påføre bilejeeren, bør kontrolsyn ved efterfølgende indkaldelse af nysynede biler som udgangspunkt søges undgået.

Tilbagekaldelse og bortfald af autorisationer m.v.

En autorisation af et synssted og en godkendelse som synsmand kan tilbagekaldes af Rigspolitichefen, såfremt autorisationens indehaver eller synsmanden har gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagen overtrædelse af vilkår for autorisationen eller godkendelsen eller af bestemmelser fastsat i lovgivningen. Det samme gælder, såfremt autorisationens indehaver ikke udøver synsvirksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med gældende forskrifter og metoder samt god skik inden for branchen, eller den godkendte synsmand ikke udøver synsarbejdet på forsvarlig måde.

Tilbagekaldelsen sker bortset fra grove tilfælde normalt i førstegangstilfælde i 3 måneder efter forudgående advarsel. Efter udløbet af denne periode kan den pågældende på ny søge om autorisation eller godkendelse.

se. Tilsynet undersøger i den anledning, om betingelserne fortsat er til stede.

I gentagelsestilfælde sker tilbagekaldelsen i 6 måneder og ved yderligere gentagelse for bestandig.

En afgørelse om tilbagekaldelse vil i hvert tilfælde skulle ske ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder.

Rigspolitichefens afgørelse kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom skal fremsættes inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Sagen indbringes for retten efter reglerne om politisager.

Afgørelsen om tilbagekaldelse skal indeholde oplysning om adgangen til at begære domstolsprøvelse og om fristen herfor.

En autorisation bortfalder, når autorisationens indehaver dør eller ophører med at opfylde betingelserne anført under punkt 1-5 for at få autorisation.

Efter anmeldelse inden 14 dage til Rigspolitichefen kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der har anmeldt betalingsstandsning, et konkursbo eller en værge for en umyndiggjort uden autorisation fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende. Adgangen hertil gælder kun indtil 6 måneder efter begivenhedens indtræden. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.

7.2. Arbejdsgruppens overvejelser vedrørende ordningen.

I det følgende gives en uddybning af den autorisationsmodel, der er beskrevet under afsnit 7.1., ligesom der redegøres nærmere for nogle spørgsmål, der må overvejes i forbindelse med en eventuel indførelse af ordningen.

7.2.1. Autorisations- og godkendelsesbetingelser.

7.2.1.1. Autorisationsbetingelser.

De opstillede betingelser er fastsat ud fra de krav, som stilles for at opnå autorisation til næring, jf. lov nr. 601 af 10. december 1975 om næring, samt for at opnå autorisation til vagtvirksomhed, jf. lov nr. 266 af 22. maj 1986 om vagtvirksomhed.

Autorisationssystemet er i øvrigt i væsentlig grad bygget over den ordning, som gælder i forbindelse med vagtvirksomhed. Rigspolitichefens repræsentanter har oplyst, at man har gode erfaringer med denne ordning.

Da synsvirksomhedsopgaven hidtil har haft karakter af en offentligretlig opgave, findes det nødvendigt, at der opstilles nogle krav, som kan minimere risikoen for, at opgaven bliver løst i utilstrækkeligt omfang. Hertil kommer, at fastsættelse af en række krav til virksomhedernes omdømme og økonomi må forventes at medvirke til at mindske risikoen for utilbørlig adfærd som følge af den interessekollision, der kan opstå ved, at syn og reparation foretages på samme værksted.

Disse elementer må indgå i kravene til at opnå autorisation til at foretage syn.

Som det fremgår af disse, er hovedparten af objektiv karakter, mens pkt. 7) om vandel og 8) om det faglige og fagetske stiller nogle subjektive krav.

For så vidt angår kravet om indfødsret er det hensigten, at der i praksis gives mulighed for dispensation for dette i samme omfang som efter næringsloven. På den baggrund kan det naturligvis overvejes at lade kravet udgå.

Hvad angår vandelskravet må det i første omgang være op til Rigspolitichefen at udøve skønnet. Afgørelsen skal ske ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder. Rigspolitichefen foretager lignende vurderinger i forbindelse med ansøgninger om tilladelse til at udøve vagtvirksomhed.

Kravene til dokumentation af de faglige og fagetiske forhold må til en vis grad afpasses i takt med de indhøstede erfaringer.

Særligt under hensyn til "godtroende tredjemænd", der køber en brugt bil i tillid til, at synserklæringen er korrekt, bør det stilles som et vilkår for autorisationen, at der er tegnet en ansvarsforsikring. Forsikringen skal sikre skader/tab, som ud fra gældende erstatningsretlige regler og principper kan føres tilbage til synsarbejdet.

Der ses på det foreliggende ikke noget grundlag for at antage, at erstatningsansvaret for de private synssteder skulle være anderledes end det, som i dag påhviler Statens Bilinspektion i forbindelse med **synsvirksomheden**.

Det bemærkes i den forbindelse, at der kan rejses spørgsmål om, hvorvidt staten efter danske lov 3-19-2 vil blive anset som arbejdsgiver for værkstederne og dermed ansvarlig for et eventuelt mangelfuldt syn, jf. herved dommen nævnt i UfR 1976.219.0.

Det kan overvejes, om der skal indsættes en bestemmelse om, at Rigspolitichefens afgørelse (om afslag på autorisation) ikke kan indbringes for Justitsministeriet. I så fald vil der ikke være nogen administrativ klageinstans, men der vil være den almindelige adgang til at indbringe afgørelsen for Folketingets Ombudsmand og for domstolene.

Ud fra en brugerbetalingssynsvinkel vil der være grundlag for at betale gebyr for en ansøgning om meddelelse af autorisationen. Gebyret skal dække bilinspektionens (Rigspolitichefen) omkostninger til behandling og administration af autorisationsansøgningerne.

Det skønnes, at 2.500 - 3.000 værksteder og testcentre vil kunne opnå autorisation.

7.2.1.2. Godkendelsesbetingelser.

Andre end uddannede mekanikere **må** kunne opnå godkendelse til at foretage syn af personbiler, da de faglige grænser er blevet mere flydende, især som følge af ensartede og generaliserede basisuddannelser.

Der bør imidlertid stilles krav om, at værkstedspersonalet er veluddannet, og kan varetage synsopgaven på en sådan måde, at de gældende regler og forskrifter bliver overholdt. Synsopgaven skal løses af et personale, der er fagligt egnet hertil. Det skal samtidig sikres, at personalet er i besiddelse af en uddannelse og erfaring, der gør, at der ikke opstår tvivl om, at kontrolindsatsen udøves på en korrekt måde.

I forbindelse med en gennemførelse af en autorisationsordning skal det være klart præciseret, hvilke faguddannelser der skal kræves for at kunne opnå mulighed for godkendelse til at foretage syn.

Synsarbejdet med et periodisk syn består primært i en teknisk undersøgelse af, om køretøjet er færdselssikkerhedsmæssigt og **miljømæssigt** forsvarligt vedligeholdt. Synsarbejdet vil i den forbindelse også indeholde en kontrol af, om køretøjet i øvrigt opfylder væsentlige gældende bestemmelser.

Til sikring heraf skal der stilles krav om, at personalet gennemfører et særligt kursus. Kurset bør bestå af

såvel en teoretisk som en praktisk del.

Den teoretiske del kan bestå i undervisning i hovedtrækkene i reglerne nævnt i bl.a. udstyrsbekendtgørelsen og Detailforskrifter for Køretøjer.

Den praktiske del af kurset skal sikre, at personalet i kraft af praktisk indlæring opnår en tilstrækkelig erfaring og egnethed til at kunne foretage de nødvendige vurderinger og skøn. I den forbindelse er det et formål at sikre synenes standard og den fornødne ensartethed i synsarbejdet.

Kurset afsluttes med en prøve, der skal bestås. Ved prøven sikres, at personalet ud fra den erhvervede tekniske viden kan bedømme fejl og manglers betydning for køretøjets trafiksikkerhed.

Længden af grundkurset må nærmere vurderes. På baggrund af udenlandske erfaringer vil et grundkursus af en vis kortere varighed formentlig være tilstrækkelig.

Til sammenligning kan nævnes, at grunduddannelsen det første år for bilassistenter består af et 4 ugers teoretisk kursus, fordelt over 3 gange, praktisk uddannelse ved synsstedet igennem året med vejledning fra mere erfarne kollegaer, samt en afsluttende prøve til opnåelse af beføjelser som fungerende bilassistent. Efter bestået prøve kan den pågældende i eget navn syne og godkende en lang række køretøjer, så som motorcykler, personbiler, erhvervs- og udlejningskøretøjer, skole- og sygevoogne, og last- og varebiler indtil 3.500 kg totalvægt, i original og/eller kendt udførelse. Den fungerende bilassistent skal således efter 1 års uddannelse kunne foretage syn, herunder registreringssyn, af en mangfoldighed af køretøjer. Kravet til oplæring af en fungerende bilassistent er derfor mere omfattende, end hvad der skal stilles til en synsmand på et autoriseret synssted.

Grundkursus og efteruddannelseskursus bør afholdes i de tekniske skolars regi. Omkostningerne til kurserne afholdes af autorisationsindehaverne og/eller kursusdeltagerne.

Der bør udstedes et kursusbevis, når grundkurset er gennemført og prøven bestået. Kursusbeviset skal på forlangende forevises for tilsynet f.eks. i forbindelse med stikprøvekontrollen. Kursusbeviset bør have en begrænset gyldighedsperiode, således at det alene kan fornys ved deltagelse på efteruddannelseskurserne. Herved sikres, at synspersonalet bliver gjort opmærksom på ændrede bestemmelser samt nyere erfaringer med fejl og manglers betydning for trafiksikkerheden, som har betydning for de skøn, der foretages i forbindelse med synet.

Det er autorisationsindehaveren, der har det overordnede ansvar for virksomheden og dermed også opgaven at føre kontrol med, om synspersonalet overholder gældende forskrifter og vilkår, og om nødvendigt vejlede i den korrekte fremgangsmåde. Eventuelle tilsidesættelser af vilkårene foretaget af synspersonalet kan derfor medføre, at autorisationen vil blive inddraget på samme måde, som hvis tilsidesættelsen var foretaget af autorisationsindehaveren selv. På den baggrund ses der ikke anledning til at stille andre krav til synspersonalet end de rent faglige. Der ses endvidere ikke at være tilstrækkeligt grundlag for en central godkendelse og registrering af synspersonale.

7.2.2. Synsarbejdet m.v.

7.2.2.1. Synskrav.

Synsarbejdet skal primært bestå af en kontrol af, hvorvidt køretøjet er i en forsvarlig sikkerhedsmæssig stand. Herudover kontrolleres, om køretøjet opfylder

væsentlige, gældende bestemmelser.

Der skal derfor kun foretages en almindelig kontrol inden for gældende rammer.

Konstateres ved **synsgennemgangen**, at køretøjet ikke er i overensstemmelse med registreringsattestens oplysninger (navnlige for så vidt angår stelnummer, tilkoblingsanordning og drivkraft) og/eller at køretøjet er undergået væsentlige konstruktive ændringer (navnlige for så vidt angår styreapparat, bremses og bærende konstruktion) må køretøjet ikke godkendes. I sådant tilfælde skal køretøjet henvises til registreringssyn ved Statens Bilinspektion, og der skal gøres bemærkning herom på **synsrapporten** (mangelslisten).

Undersøgelsen foretages i øvrigt efter retningslinier, der fastsættes af Justitsministeriet.

Der bør i den forbindelse fastsættes regler om synsstedernes beføjelser i forbindelse med undersøgelse af køretøjerne. Det må endvidere særligt overvejes, hvilke regler, der skal gælde for åbning af handskerum, bagagerum, transportbeholdere og lignende. Der er ikke i dag fastsat særlige regler om åbning af køretøjets rum.

7.2.2.2. Synsresultatet.

Efter forvaltningslovens § 19, stk. 1, skal der inden afgørelse træffes, foretages partshøring, hvis parten i sagen ikke kan antages at være bekendt med, at myndigheden er i besiddelse af bestemte oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder. I § 19, stk. 2, er nævnt en række tilfælde, hvor partshøring ikke er nødvendig.

Det er ikke hensigten at foretage en ændring af den synsprocedure, som allerede i dag gælder ved Statens Bilinspektion. Bilejeren har adgang til at overvære

synet samt gennemgå manualen. Endvidere er der mulighed for at stille spørgsmål. Imidlertid må man være opmærksom på, at det er frivilligt for bilejeren, hvorvidt vedkommende ønsker at udnytte disse muligheder.

Den person, som konkret foretager synet, har **ansvaret** for, at synsresultatet er korrekt. Hverken bilejeren eller autorisationsindehaveren vil derfor i den konkrete sag kunne diktere synspersonen et bestemt synsresultat. Eventuel uenighed må derfor løses ved påklage af afgørelsen.

Arbejdsgruppen finder ikke, at etablering af autorisationsordningen må indebære, at det overlades til private at inddrage nummerplader i tilfælde, hvor der konstateres alvorlige mangler ved et køretøj. En beslutning herom må anses for at være af så væsentlig og indgribende betydning, at det må være en forudsætning, at indgrebet foretages af politiet.

Da inddragelse af nummerplader alene skal kunne ske ved det offentliges foranstaltning, kan det overvejes, om **der** bør indføres en ordning, hvorefter synsstederne i særlige tilfælde underretter politiet, når en ejer ønsker at forlade synsstedet med et køretøj, der må anses at være til væsentlig fare for trafiksikkerheden.

7.2.2.3. Synsprisen.

Ordningen kan tilrettelægges således, at Justitsministeriet fastsætter en pris, som er ens for hele landet, og som de autoriserede synssteder skal indkræve for udførelse af det periodiske syn af personbiler.

Prisen vil i så fald bestå af et beløb til det autoriserede synssted, sædvanlig moms samt tillagt et beløb til dækning af omkostninger til tilsynet m.v. Beløbet **vil** blive fastsat under hensyn til de omkostninger, der er forbundet med synsopgaven, herunder **fornøden af-**

skrivning. Prisen reguleres løbende af Justitsministeriet.

Opmærksomheden skal henledes på konkurrenceloven, lov nr. 370 af 7. juni 1989, der omfatter erhvervsvirksomheder og sammenslutninger af erhvervsdrivende. Loven omfatter også erhvervsvirksomhed, som helt eller delvis er offentligt reguleret, eller ligefrem udøves af det offentlige selv. Konkurrencerådet har tidligere udtalt, at det er Rådets umiddelbare opfattelse, at prisfastsættelse for syn vil være omfattet af loven for så vidt angår dennes "gennemsigtighedsbestemmelser", jf. lovens § 15. Lovens indgrebsbeføjelser vil derimod ikke kunne anvendes, jf. lovens § 2, nr. 1, 2. pkt.

Det kan ud fra et forbruger- og konkurrencesynspunkt overvejes, om der i stedet for en fast pris skal gælde hel eller delvis aftalefrihed, således at synsprisen gøres mere eller mindre variabel.

I den forbindelse skal der peges på, at prisen er et vigtigt konkurrenceparameter, der tilskynder til effektivitet.

Ikke mindst af hensyn til de økonomiske beregninger har arbejdsgruppen dog lagt en fastprismodel til grund.

Beregning af prisen baseres på følgende omkostningsfaktorer:

(a) de angivne udstyrskrav (rullebremsestand, indvendig lift/grav med donkraft, lygteprøveapparat, miljømåleapparat p.t. CO-måler og støjmåler). Udstyret kan benyttes til såvel syn som test- eller reparationsopgaver.

(b) de angivne uddannelseskrav for personalet vedrørende grundkursus og efteruddannelse.

(c) tvungen ansvarsforsikring (til sikkerhed for skader/tab, som ud fra gældende erstatningsretlige regler og principper kan føres tilbage til synsarbejdet).

(d) synsopgaven. I priskalkulen lægges til grund, at opgaven omfatter et periodisk syn samt maximalt en omstilling.

Med baggrund i de udenlandske erfaringer samt de beregnede nøgletal fra bilinspektionen i dag skulle synsopgaven med sit nuværende indhold i gennemsnit kunne afvikles over 20 minutter. (Omstillere højst det halve).

Imidlertid må det antages, at de autoriserede synssteder ikke i samme omfang som bilinspektionen er opbygget til at foretage syn på "samlebånd". Hertil kommer, at personalet ikke kan forventes at opnå den samme erfaring med selve synsarbejdet som bilassistenter.

Synsopgaven vil derfor - i gennemsnit tage længere tid på autoriserede synssteder end i bilinspektionen under de nuværende forhold. Synsopgaven antages herefter skønsmæssigt i gennemsnit at blive afviklet over 30 minutter (omstillere højst det halve).

(e) administrative omkostninger. Disse udgifter må anses for at være af beskedent omfang og i øvrigt i det væsentlige indeholdt i det under punkt d omhandlede.

På baggrund af de aktuelle værkstedspriser vil det være realistisk for tiden at ansætte prisen for et periodisk syn til 200 kr. excl. moms. Beløbet forudsættes at dække samtlige omkostninger i forbindelse med synsarbejdet. Der betales ikke noget beløb for en eventuel første omstilling.

Det kan diskuteres, hvorvidt det nævnte beløb i alle tilfælde vil give omkostningsdækning til synsstedet.

Hvis der ofte bliver tale om omstilling, ville det selvsagt påvirke omkostningsdækningen i nedadgående retning. På den anden side bliver fordelsfaktoren for såvel synsstedet som den bilejer, der måtte ønske det, den samtidige reparation, der overflødigdgør omstilling.

Det nævnte beløb skal tillægges sædvanlig moms 25%. For det autoriserede synssted vil der være tale om en udgående moms. Den indgående moms vil kunne henføres til indkøb af diverse småmaterialer samt nødvendigt udstyr for den del af dets anvendelse, der kan relatere sig til synsvirksomheden. Momsen på dette udstyr vil således blive fordelt pr. syn og på det almindelige reparations- og testarbejde. Det vil derfor udgøre en beskeden faktor. Nettoresultatet af de autoriserede synsteders momsregnskab under en autorisationsordning vil i det store og hele svare til den udgående moms, der skal tiisvares staten.

Der kan ud fra et brugerperspektiv overvejes forskellige former for finansiering af tilsynet, jf. det under afsnit 7.3.2. anførte. En model er, at der skal betales et beløb pr. syn. I givet fald skal dette beløb lægges oven i prisen incl. moms. Beløbet fastsættes til 25 kr. . Tilsynet udføres af Bilinspektionen i dets egenkab af offentlig myndighed, og afsætningen af tilsynsydelsen sker ikke som led i erhvervsmæssig virksomhed eller i konkurrence med erhvervsvirksomheder, hvorfor det nævnte beløb i henhold til momslovens § 3, stk. 1, pkt. d, ikke skal tillægges moms. Det er imidlertid spørgsmålet, om afgiftsfriheden efter praksis også gælder i de tilfælde, hvor synsstedet opkræver gebyret for bilinspektionen. Det må derfor nærmere overvejes, hvorledes betalingssystemet skal opbygges.

Den samlede pris for at få foretaget et periodisk syn af en personbil vil herefter for bilejeren udgøre 275 kr. incl. moms.

I den forbindelse må arbejdsgruppen henlede opmærksomheden på, at der efter gældende regler skal betales et gebyr på 350 kr. for et periodisk syn af varebiler foretaget ved Bilinspektionen. Der bør til sin tid tages stilling til, om der skal være overensstemmende priser på autoriserede synssteder og ved bilinspektionen.

Det må overvejes, om der skal bestå en pligt for et autoriseret synssted til på forlangende at udføre syn af et køretøj, eller om værkstedet skal kunne nægte at udføre syn, f.eks. på grund af dårlige **betalingserfaringer** med den pågældende bilejer. Det kan i den forbindelse overvejes, hvorledes betaling for synet skal kunne inddrives, herunder om værkstedet skal have tilbageholdsret.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør et autoriseret synssted ikke kunne nægte at foretage synet, under den forudsætning, at bilen er klargjort (rengjort m.v.) hertil. Ellers ville det i princippet kunne forekomme, at bilejeren ikke ville kunne få sin bil synet.

En løsning på betalingsspørgsmålet kan være at overføre systemet fra i dag i Bilinspektionen, således at betaling sker før synets foretagelse. Et synssted, der ikke kræver synsprisen på forhånd, må herefter inddrive kravet på sædvanlig måde gennem domstolene.

7.2.3. Klage- og tilsynssystemet.

7.2.3.1. Klagesys ternet.

Da synsopgaven vedrører myndighedsudøvelse i forbindelse med håndhævelse af offentligretlige regler, er det af retssikkerhedsmæssige grunde påkrævet, at der etableres en klageadgang, således at synsstedernes afgørelser kan indbringes for en forvaltningsmyndighed med den deraf følgende adgang til at indbringe spørgsmålet om

afgørelsens lovlighed for Folketingets Ombudsmand og for domstolene.

Hertil kommer, at en sådan klageadgang må anses for forudsat i de EF-retlige bestemmelser. Det fremgår som tidligere nævnt af artikel 4 i direktiv 77/143/EØF, at periodisk syn skal udøves af staten eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, og som virker under dens **direkte** tilsyn. Det må antages, at behandling af klagesager er opgaver, der hører under dette tilsyn.

I forbindelse med fastsættelsen af selve klageordningen må der tages stilling til en række spørgsmål.

For det første må fastlægges, hvad klageadgangen skal omfatte.

Som udgangspunkt må der skelnes mellem den faktiske forvaltningsvirksomhed og selve den afgørelse, der træffes.

Selve synet, d.v.s. undersøgelsen af køretøjet, har umiddelbart karakter af faktisk forvaltningsvirksomhed (tilvejebringelse af det faktiske afgørelsesgrundlag).

Beslutningen om, at det pågældende køretøj (ikke) kan godkendes efter de gældende regler, må derimod anses for at være en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Selve undersøgelsen af køretøjet indgår også som et led i oplysningen af sagen. Undersøgelsens resultat danner grundlag for afgørelsen af, om køretøjet kan godkendes. En mangelfuld undersøgelse af køretøjet vil derfor indebære, at afgørelse træffes på et ufyldestgørende grundlag og derved eventuelt må tilsidesættes.

Det er på den baggrund vanskeligt at gennemføre en sontring mellem på den ene side den faktiske forvalt-

ningsvirksomhed og på den anden side selve afgørelsen.

Det anførte må formentlig føre til, at al virksomhed, der foregår i forbindelse med synet, d.v.s. såvel den tekniske undersøgelse som afgørelsen af, om køretøjet kan godkendes, skal kunne indbringes for klageinstansen.

For det andet må der tages stilling til, om der skal være tale om en central klageinstans eller lokale instanser (de regionale bilinspektioner).

Hvis en ordning med lokale klageinstanser foretrækkes, må det overvejes, om bestemmelse herom skal fastsættes ved lov, eller om der skal fastsættes hjemmel i loven til at uddelegere kompetencen til at afgøre klagesagerne til de lokale instanser.

Arbejdsgruppen finder, at en ordning med lokale (regionale) klageinstanser vil være mest hensigtsmæssig. Dels vil tilsynet blive varetaget regionalt, dels vil det for såvel det indklagede synssted som den klagende bil-ejer være lettere at få klagesagen afgjort, idet køretøjet hurtigere vil kunne blive indbragt til bedømmelse. Hertil kommer, at tilsynet regionalt vil have et bedre kendskab til de autoriserede synssteder, end det formentlig er muligt for en central myndighed.

Regionens afgørelse kan indbringes for Rigspolitichefen. Det bør overvejes at afskære yderligere administrativ klageadgang. Det må i den forbindelse understreges, at der ikke skønnes at være behov for behandling i 3 administrative instanser på dette i helt overvejende grad tekniske bedømmelsesområde. Endvidere vil en eventuel klageadgang til Justitsministeriet få nogle administrative og økonomiske konsekvenser.

Dernæst må det overvejes at fastlægge, hvem der skal være klageberettiget. Spørgsmålet er, om der skal være

klageadgang for andre end køretøjets ejer, f.eks. senere erhververe af køretøjet.

Det må herudover overvejes, om der skal fastsættes en klagefrist, og om klage skal tillægges opsættende virkning.

Spørgsmålet om opsættende virkning får navnlig betydning, hvis kørsel med køretøjet efter foretagelsen af det periodiske syn kun er lovlig, hvis køretøjet er godkendt.

Såfremt der ikke fastsættes bestemmelse om, at opsættende virkning er udgangspunkt, er der risiko for, at klagemuligheden gøres illusorisk, fordi bilejerne må undvære køretøjet i den periode klagesagen varer.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at såvel den aktuelle ejer/bruger som senere erhververe af køretøjet skal kunne være klageberettiget. Denne afgrænsning foreligger allerede i dag ved klage over bilinspektionens afgørelser, hvilket for senere erhververe især har betydning i forbindelse med ejerskiftesyn.

For så vidt angår en klage over, at køretøjet ikke er blevet godkendt, kan der i loven fastsættes en kortere klagefrist f.eks. 14 dage fra afgivelse af synserklæring. Ved en sådan fastsættelse vil spørgsmålet om opsættende virkning i hovedparten af tilfældene være uden betydning. En kort klagefrist kan anses for såvel forbruger- som virksomhedsvenlig, idet man hurtigt kan indrette sig efter afgørelsen. Det vil typisk være den aktuelle ejer/bruger, der vil indbringe den slags klager.

En tilsvarende frist bør gælde ved klager over, at der er "krævet overreparation".

Der bør imidlertid ikke fastsættes en klagefrist i tilfælde, hvor en senere erhverver klager over, at en synsgodkendelse er givet på for lempelige vilkår. Det vil ved disse klager ofte bero på en tilfældighed, hvornår klagegrundlaget bliver klarlagt. På den anden side skal der peges på, at jo længere tid efter synets foretagelse der klages, jo sværere bliver det at henføre en eventuel mangel som værende til stede på dette tidspunkt. Endvidere bør man være opmærksom på, at det i henhold til gældende ret er bilejeren, som har bevisbyrden for, at manglen var til stede i forbindelse med undersøgelsen, og at den burde være opdaget. Endelig vil der i givet fald være tale om et civilretligt krav, som bilejeren må rette mod synsstedet.

Arbejdsgruppen har ikke nærmere overvejet, om der bør betales et gebyr for at indgive en klage. I givet fald bør klageinstansen i så fald i forbindelse med behandlingen af klagesagen afgøre, hvem der endeligt skal afholde gebyret.

Ud fra erfaringerne fra især Storbritannien og Holland skønnes der at kunne blive tale om ca. 100 klagesager om året. I den forbindelse skal det nævnes, at der i 1991 er indkommet ca. 20 klagesager over bilinspektionens syn til Justitsministeriet.

7.2.3.2. Tilsynsordningen.

Det er i overensstemmelse med kommissoriet foreslået, at Statens Bilinspektion forestår tilsynet. Baggrunden herfor er - som tidligere nævnt - at synsstederne skal virke under statens direkte tilsyn. En ordning, hvorefter tilsynet forestås af en privat organisation, f.eks. Dansk Teknologisk Institut eller Dantest, kan derfor ikke anses for at opfylde EF-kravet om statens direkte tilsyn. Derimod vil det være naturligt og hensigtsmæssigt at pege på bilinspektionen som varetager af denne opgave.

Som nævnt i afsnit 7.2.3.1. bør det være en naturlig opgave for tilsynet tillige at behandle klagesager.

Herudover bør tilsynet på eget initiativ kontrollere synsstederne, herunder nysynede biler.

Som tidligere nævnt bør kontrolsyn ved efterfølgende indkaldelse af nysynede biler som udgangspunkt undgås på grund af den ulempe, som det vil påføre bilejeren.

Det er derimod arbejdsgruppens opfattelse, at der intet er til hinder for at foretage en supplerende kontrolsynene ved efterfølgende indkaldelse af nysynede biler, såfremt det måtte vise sig, at den uanmeldte kontrol ikke er hensigtsmæssig. I den forbindelse bør det overvejes, om det er tilstrækkeligt at lade det være frivilligt at køre til kontrolsyn i forbindelse med en indkaldelse hertil.

Der bør ud fra en brugerbetalingssynsvinkel betales et gebyr til staten for udførelse af tilsynet. En model er - som nævnt under afsnit 7.2.2.3. - at der betales et beløb pr. syn.

På baggrund af udenlandske erfaringer må det antages, at tilsynet kan forestås af bilassistenter. Det skønnes, at ressourcebehovet vil være på ca. 3 0 årsværk. Hertil kommer et antal HK-medarbejdere. Det skønnes, at ca. 6 årsværk vil dække behovet.

Såfremt antallet af synssteder vil blive ca. 3.000, vil den nævnte normering betyde, at der årligt afsættes 13 BA-nettotimer og 2 1/2 HK-nettotime for hvert synssted.

7.2.3.3. Tilbagekaldelse og bortfald af autorisationer m.v.

Systemet vedrørende tilbagekaldelse og bortfald af au-

torisationer m.v. er i væsentlig grad bygget over ordningen vedrørende vagtvirksomhed, og skal i øvrigt ses i forlængelse af ordningen med hensyn til ansøgning om autorisation m.v. Der kan derfor i det hele henvises til bemærkningerne nævnt under afsnit 7.2.1.1.

Der kan endvidere som i lov om vagtvirksomhed fastsættes bestemmelser om straf for overtrædelse af lovens regler eller vilkårene for autorisationen/godkendelsen. Arbejdsgruppen finder det imidlertid uden for sin opgave at gå nærmere ind på disse pønale overvejelser.

For så vidt angår en afgørelse om tilbagekaldelse af autorisation skal der tages stilling til, om indbringelse af sagen for retten inden en fastsat frist skal have opsættende virkning.

Hvis man ligesom i lov om vagtvirksomhed vælger en ordning, hvorefter anmodning om indbringelse for retten har opsættende virkning, bør retten have adgang til at bestemme, at den pågældende under sagen ikke må udøve virksomheden.

En afgørelse om tilbagekaldelse skal i hvert enkelt tilfælde ske ud fra en samlet vurdering af sagens omstændigheder. Som et eksempel på en grov overtrædelse af vilkårene, der straks bør føre til tilbagekaldelse, skal dog nævnes, at et værksted har foranstaltet "overreparation" i forbindelse med synsgodkendelsen. Et andet eksempel på en grov overtrædelse af vilkårene, der tilsvarende straks bør føre til tilbagekaldelse, kan være, at et synssted uden nærmere undersøgelser har givet en synsgodkendelse.

7.2.4. Habilitetsspørgsmål.

7.2.4.1. Interessekonflikt.

Det er et element i autorisationsmodellen, at synsste-

det i forbindelse med et syn kan få mulighed for reparation af køretøjet.

I forbindelse med fastlæggelsen af selve synsordningen opstår imidlertid spørgsmål om de private værksteders habilitet til at foretage synet. Spørgsmålet skal ses på baggrund af, at syn af motorkøretøjer i offentligretlig henseende altid har været varetaget som en forvaltningsopgave. Spørgsmålet om inhabilitet kan opstå i flere sammenhænge, bl.a. følgende:

Uanset, at bilejeren selv kan bestemme, hvilket værksted, der skal udføre nødvendige reparationer på køretøjet, må det forudses, at det værksted, der udfører synet, ofte også skal foretage en efterfølgende reparation.

Værkstedets interesse i udfaldet af synet er i disse tilfælde af en sådan karakter, at spørgsmålet, om der foreligger inhabilitet, må overvejes, jf. om fremtidige interessers betydning Folketingets Ombudsmands Beretning for 1980, s. 388 ff. På den baggrund bør det overvejes i et eventuelt lovforslag at foretage en nøje beskrivelse af den påtænkte ordning, herunder beskrive de interesser, der kan gøre sig gældende, og over for Folketinget tydeligt redegøre for, at værksteder, der efterfølgende foretager de nødvendige reparationer af køretøjet, kan udføre periodisk syn.

Tilsvarende spørgsmål opstår, hvis synet udføres af det værksted, som bilejeren normalt benytter, og som f.eks. netop har solgt eller repareret det pågældende køretøj.

Der vil således kunne rejses spørgsmål om inhabilitet i tilfælde, hvor et værksted, der løbende har vedligeholdt køretøjet og foretaget reparationer på det, også selv udfører synet og dermed kunne siges at foretage en vis efterprøvelse af sit eget arbejde.

Endelig må der tages stilling til, i hvilket omfang en synsmand er inhabil i forbindelse med syn af f.eks. den pågældendes egen bil, af brugte køretøjer, som det pågældende værksted har til salg, eller af køretøjer, der tilhører den pågældendes familie og venner m.v. Og så disse situationer bør der i forbindelse med den endelige tilrettelæggelse af ordningen tages udtrykkelig stilling til.

De nævnte habilitetsbetragtninger har været anledningen til, at arbejdsgruppen har udformet klage- og tilsyns-systemet som sket med henblik på at imødegå risikoen for interessekonflikter. Arbejdsgruppen finder imidlertid, at den konkrete udmøntning i lovsform af disse garantier må ske i forbindelse med den senere lovgivningsproces, da stillingtagen til spørgsmålene i vidt omfang må ses i et bredere forvaltningsretligt perspektiv.

7.2.4.2. Myndighedsinhabilitet.

Der kan rejses spørgsmål om at lade Statens Bilinspektion udføre periodisk syn af personbiler i konkurrence med de private synssteder.

Spørgsmålet er, om der opstår myndighedsinhabilitet, hvis bilinspektionen skal føre tilsyn med de private virksomheders udførelse af synsopgaver og sideløbende skal konkurrere med virksomhederne om de samme synsopgaver.

Spørgsmålet om henlæggelse af synsbeføjelser til private blev overvejet i betænkning 920/81 om periodisk syn.

I betænkningens side 62 f anføres følgende:

"Valget af organisationsform må bero på såvel offentligretlige og bevillingsretlige som finansieringstekniske overvejelser.

I offentligretlig henseende er der grund til at fremhæve, at syn af **motorkøretøjer** altid har været varetaget som en forvaltningsopgave. Formålet er at tilvejebringe grundlaget for en eventuel myndighedsudøvelse over for ejeren eller brugeren. Almindelige stats- og forvaltningsretlige principper sætter visse grænser for delegation af offentligretlig kompetence til private. Det må endvidere tillægges vægt, at myndighedsudøvelse over for borgerne underkastes det almindelige offentligretlige ansvars- og kontrolsystem, herunder navnlig indseende fra Folketingets Ombudsmand og domstolenes prøvelsesret efter grundlovens § 63."

Det er i den forvaltningsretlige litteratur almindeligt antaget, at inhabilitetsproblemer kan opstå ikke alene for fysiske personer, men også for en forvaltningsmyndighed som sådan. Omtalen af myndighedsinhabilitet i den forvaltningsretlige litteratur tager i almindelighed sigte på de tilfælde, hvor en myndighed i forvejen har en tilknytning til den sag, hvori myndigheden skal træffe afgørelse.

Tilknytningen kan f.eks. bestå i, at myndigheden har behov for en tilladelse, som efter de almindelige regler skal meddeles af netop denne myndighed, eller at myndigheden efter de almindelige regler skal tage stilling til en klage over myndigheden eller til en ansøgning om fri proces til sagsanlæg mod myndigheden. Spørgsmålet om myndighedsinhabilitet kan dog også opstå i andre tilfælde.

Baggrunden for retsordenens regler om inhabilitet er dels ønsket om at skabe en garanti for lovlige og rigtige afgørelser, dels at modvirke at der skabes mistillid til administrationens sagsbehandling.

De hensyn, der ligger til grund for reglerne om inhabilitet, herunder myndighedsinhabilitet, fører til, at en

forvaltningsmyndighed bør udvise tilbageholdenhed med at påtage sig opgaver, herunder indtægtsdækket virksomhed, hvis det under hensyn til de myndighedsopgaver, som i øvrigt påhviler myndigheden, vil kunne vække tvivl om, hvorvidt myndigheden kan udføre sine myndighedsbeføjelser på en saglig og objektiv måde.

På den baggrund bør en ordning, hvorefter Statens Bilinspektion både skal være tilsynsmyndighed og konkurrent i forhold til private autoværksteders synsvirksomhed, ud fra inhabilitetsovervejeiser undgås.

Tilsvarende betænkeligheder kan rejses i tilfælde, hvor tilsynet med synsstederne varetages af en selvstændig - og af bilinspektionen uafhængig - afdeling hos Rigspolitichefen, mens bilinspektionen foretager syn i konkurrence med de private synssteder. Det afgørende er her, at Rigspolitichefen ville have det endelige ansvar og administrative beslutningskompetence over for såvel bilinspektionen som tilsynsafdelingen.

Det bemærkes, at tilsynet kan henlægges til en helt anden myndighed, hvis det ønskes, at bilinspektionen får mulighed for at konkurrere med de private synssteder.

Imidlertid vil en sådan løsning administrativt og økonomisk set næppe være hensigtsmæssig. Det vil nemlig være påkrævet at oprette et særskilt kontrol- og godkendelsesapparat, som det er nødvendigt ved den rene autorisationsordning. Samtidigt vil det i første omgang være nødvendigt at opretholde antallet af synshaller, medmindre man vil acceptere serviceforringelser for brugerne i kraft af længere afstand til synsstederne.

Endvidere viser erfaringerne fra Storbritannien, Holland og Østrig, der har et system, hvor der foretages syn på såvel private værksteder som i offentlige synshaller, at alene en forsvindende lille mængde af synene foretages i offentligt regi.

7.3. Økonomiske og administrative konsekvenser.

7.3.1. Omkostninger.

7.3.1.1. Personalet.

Det er som angivet i kommissoriet forudsat, at ejerskiftesyn bortfalder ved indførelse af periodisk syn af personbiler.

Bortfaldet af ejerskiftesynene betyder, at der frigøres ressourcer ved Statens Bilinspektion. Det skønnes, at der vil kunne spares godt 68 bilassistentårsværk.

Med baggrund i tallene fra Storbritannien og Holland skønnes det på den anden side, at der skal bruges 30 bilassistenter til udførelse af tilsynet samt klagesagsbehandling.

På den baggrund vil der være et bilassistentbehov på ca. 164 årsværk. Den samlede lønudgift vil være på 41 mio.kr.

Besparelsen vil imidlertid blive højere som følge af tilpasning/reduktion af bilinspektionens ingeniør- og kontorstab. Det skønnes, at der vil være et behov på 35 bilinspektører/ingeniører samt 28 HK-årsværk. I sidstnævnte er medregnet de 6 HK-årsværk, der er nødvendige i forbindelse med varetagelsen af tilsynet. Lønudgiften til de 2 grupper er beregnet til henholdsvis ca. 17 mio.kr. og ca. 6 mio. kr.

7.3.1.2. Bygningsmasse.

En yderligere besparelse kan tilvejebringes ved tilpasning/ reduktion af bilinspektionens anlægskapacitet. Det skønnes således, at P-banebehovet under autorisationsmodellen vil være på 26 baner forudsat, at der er

fuld kapacitetsudnyttelse. Opfyldelse heraf kan kun forventes at ske ved nedlæggelse af en betydelig del af de eksisterende synshaller. Konsekvensen heraf vil være en længere afstand mellem synshallerne med en væsentlig serviceforringelse til følge.

Denne besparelse er derfor ikke nærmere udregnet, da forudsætningerne herfor ikke findes at kunne fastlægges uden politisk stillingtagen.

7.3.1.3. Driftsomkostningerne.

De samlede lønomkostninger er opgjort til ca. 64 mio. kr.

Øvrige driftsomkostninger er herefter beregnet til ca. 18 mio. kr. Ved beregning heraf er det lagt til grund, at disse udgifter udgør 28% af lønomkostningerne. Procentsatsen er højere end ved beregningerne under statsmodellen som følge af den lavere lønudgift. Driftsomkostninger, som knytter sig til kontorlokaler m.v., reduceres ikke i samme grad. Hertil kommer en årlig driftsudgift på ca. 5 mio. kr. ved Centralregisteret for Motorkøretøjer.

De samlede årlige driftsomkostninger for Statens Bilinspektion i forbindelse med en autorisationsmodel vil herefter udgøre ca. 87 mio. kr.

Udgiften til rente/afskrivninger på faste anlæg er opgjort til ca. 14 mio. kr.

7.3.2. Indtægter.

Under forudsætning af uændrede gebyrstørrelser vil den samlede årlige gebyrindtægt for Statens Bilinspektion ved indførelse af autorisationsmodellen være på ca. 100 mio. kr.

Hertil kommer indtægten i forbindelse med varetagelsen af tilsynet. Ved beregning af denne indtægt er det ud fra en brugerbetalingssynsvinkel lagt til grund, at der skal være tale om fuld omkostningsdækning af tilsyn- og klagesystemet. Samtidig er det princip lagt til grund, at hvert synssted skal betale for den omkostning, som det påfører tilsynet.

Som tidligere nævnt forventes tilsynsordningen at kunne varetages af 30 BA-årsværk og 6 HK-årsværk. Hertil kommer en nødvendig udgift til BI/Ing.-årsværk, civilmedarbejdere m.v. samt almindelig brug af bilinspektionens faciliteter. Det skønnes, at den årlige udgift til ordningen er på ca. 11 mio. kr. Hertil kommer driftsudgiften ved Centralregisteret for Motorkøretøjer på ca. 5 mio. kr. pr. år.

Under hensyn til de opstillede forudsætninger opstilles en betalingsmodel, hvorefter synsstedet betaler et beløb for at opnå autorisation samt et årligt beløb til dækning af omkostningerne i forbindelse med det årlige tilsyn af synsstedet. Endvidere betaler bilejeren en stykafgift i forbindelse med synets foretagelse.

Det skønnes, at der vil være et forbrug på ca. én bilassistentdagsløn til gennemgang af synsstedet samt nødvendigt administrativt arbejde i forbindelse med ansøgning om synsautorisation. Gebyret herfor er beregnet til 1.500 kr. Ud fra et forventet autorisationsantal på 3.000 vil dette give en engangsindtægt på ca. 4,5 mio. kr.

Det årlige kontrolsyn skønnes at have et forbrug på 1/3 bilassistentdagløn pr. synssted. Gebyret herfor er beregnet til 500 kr. Den årlige indtægt herfra vil herefter andrage ca. 1,5 mio. kr.

Der forventes ikke en større årlig udskiftning af autorisationsindehaverne, hvorfor der ikke i beregningerne

er medtaget en årlig indtægt for behandling af ansøgninger om autorisation.

Gebyret til staten kan fastsættes til 25 kr. pr. syn. Dette er herefter beregnet til at give en årlig indtægt på ca. 15 mio. kr.

Der forventes således i den opstillede model en samlet årlig indtægt på autorisationsordningen på ca. 16,5 mio. kr., hvilket i det væsentlige svarer til den skønnede udgift til tilsyns- og klageordningen samt tilsigelsesordningen.

Det skal bemærkes, at betalingen til synsstedet også skal give fuld omkostningsdækning, hvilket er skønsmæssigt beregnet til 200 kr. pr. syn. Det kan dog som nævnt overvejes, hvorvidt der bør være fri aftaleret omkring denne pris under hensyn til konkurrencemomentet.

Synsstedets ydelse er som nævnt momspligtig. Størrelsen af momsindtægten vil afhænge af, hvorvidt synsprisen gøres variabel eller ej, og i sidstnævnte tilfælde, hvilken pris der vil blive fastsat.

7.4. Varianter.

Arbejdsgruppen har i kommissoriet fået til hovedopgave at fremkomme med forslag til en synsordning, der i videst muligt omfang inddrager bilbranchen, samtidig med at ordningen skal være publikumsvenlig. Dette er baggrunden for opstilling af autorisationsmodellen.

I den opstillede model er der imidlertid en indbygget interessekollision, da der skabes mulighed for såvel syns - som reparationsarbejde på samme værksted.

For at imødegå denne risiko er der opstillet en række betingelser for at opnå autorisation, ligesom der er

udformet et klage- og tilsynssystem, der kan gribe ind mod de synssteder, som handler imod vilkårene.

Det er imidlertid også muligt at opstille andre autorisationsmodeller, hvor interessekollisioner helt undgås, ved at forbyde reparation på synsstedet. Disse ordninger benyttes i nogle lande, f.eks. i Tyskland og Frankrig, og synsstederne vil her alene være indrettet til synsopgaverne.

EF-kravene til udformningen af klage- og tilsynssystemet i den nævnte variant er de samme som beskrevet oven for under afsnit 7.2.3.

Der henvises i øvrigt til særudtalelsen i kapitel 12.

Kapitel 8

Statsmodellen

Det er muligt at gennemføre det periodiske syn af personbiler i det eksisterende system i Statens Bilinspektion.

Ordningen vil kunne fungere uden ændringer af den i dag gældende procedure.

Der vil alene være tale om en udvidelse af drifts- og anlægskapaciteten som følge af den forøgede synsmængde. Det er derfor kun et spørgsmål om udbygning af **anlægs**-kapaciteten samt forøgelse af det offentlige personale.

Neden for redegøres for de forventede økonomiske og administrative konsekvenser ved udbygning af det eksisterende system under uændrede forhold med hensyn til åbningstiden. Det vil i denne situation særligt være et spørgsmål om udvidelse af anlægskapaciteten.

Herudover anvendes to varianter til hovedmodellen, der kan reducere behovet for nyinvesteringer af anlæg. Der redegøres også for de forventede økonomiske og administrative konsekvenser af henholdsvis udvidet åbningstid og leje af eksisterende private anlæg (pladssyn).

For så vidt angår de nuværende forhold henvises til kapitel 3.

I alle de nævnte variationsmuligheder inden for statsmodellen er gebyrindtægten under forudsætning af uændrede gebyrstørrelser beregnet til ca. 310 mio. kr. årligt.

8.1. Udbygning af det eksisterende system.

8.1.1. Bygningsmasse.

Den eksisterende personbilbanekapacitet vil ikke kunne dække den forøgede synsmængde ved indførelse af periodisk syn af personbiler.

P-banebehovet vil ved indførelse af det periodiske syn kunne opgøres til ca. 141 baner, hvilket medfører et samlet anlægsbehov på ca. 64 baner. Dette kan dækkes ved opførelse af 32 2-banede synshaller. Investeringsbehovet vil herefter være på ca. 288 mio. kr. til opførelse af disse haller.

Herudover er regnet med en investeringsudgift på ca. 6 mio. kr. til forbedring af de små synssteder samt ca. 3 mio. kr. til tilsigelsessystemet.

Det samlede investeringsbehov er således 297 mio. kr.

8.1.2. Personale.

8.1.2.1. Bilassistentårsværk.

Synsopgaven varetages af bilassistenter. Den forøgede synsmængde vil derfor først og fremmest have betydning for behovet for bilassistenter.

Behovet for BA-årsværk er beregnet til 343 til synsopgaverne, herunder det periodiske syn af personbiler, samt 22 til andre opgaver. Behovet er i alt 365 BA-årsværk incl. ledende bilassistenter. Den årlige lønomkostning hertil er beregnet til ca. 91,5 mio. kr.

8.1.2.2. Bilinspektør-/Ingeniørårsværk.

Det forøgede antal bilassistenter og synshaller vil medføre et behov for yderligere ledelse, der ud fra

forholdene i dag primært varetages af bilinspektør/ingeniørstaben.

Det skønnes ud fra den forudsætning, at der vil være behov for yderligere et BI/Ing.-årsværk pr. 3-4 synshaller. I dette skøn er det lagt til grund, at de yderligere opgaver, som varetages af BI/Ingeniørgruppen, ikke bliver forøget, således at forøgelsen alene vedrører styring og ledelse. Herefter vil behovet for BI/Ing. være på i alt 59 årsværk. Den samlede lønomkostning er beregnet til ca. 22,5 mio. kr. pr. år incl. regionscheflønningerne.

8.1.2.3. Kontor- og civilmedhjælperstaben.

Der vil være behov for udvidelse af kontor- og civilstaben.

Ved beregning af den nødvendige kontorhjælp er det forudsat, at der i alt medgår 10 kontorminutter pr. 1. gangssyn.

På baggrund heraf skønnes der at være behov for yderligere 27 årsværk eller i alt 75 årsværk. Den samlede lønomkostning er beregnet til ca. 13,5 mio. kr. pr. år.

Herudover er der et behov for civilmedhjælpere m.v. Lønudgiften hertil er fastsat til ca. 6,5 mio.kr.

8.1.3. Driftsomkostninger.

De samlede lønomkostninger pr. år for hele staben udgør således ca. 134 mio. kr.

Øvrige driftsomkostninger skønnes at ville udgøre ca. 31 mio. kr. Disse omkostninger er beregnet ud fra en procentdel af lønsummen svarende til 23%. Hertil kommer en driftsudgift på ca. 5 mio. kr. ved Centralregisteret for Motorkøretøjer til dækning af omkostningerne ved

tilsigelsesordningen.

De samlede årlige driftsomkostninger for Statens Bilinspektion udgør på den baggrund ca. 170 mio. kr.

Hertil kommer afskrivninger/renter af faste anlæg med tilbehør på ca. 49 mio. kr.

8.2. Udvidet åbningstid.

Investeringsbehovet til opførelse af nye haller kan reduceres ved udvidelse af den eksisterende åbningstid, idet **P-bane-kapaciteten** hermed vil kunne forøges. Imidlertid vil en udvidet åbningstid medføre et behov for yderligere BA-årsværk, ligesom lønomkostningerne må antages at blive forøgede.

Det er ved beregningerne forudsat, at **P-banerne** udnyttes jævnt i åbningstiden. Det er endvidere forudsat, at det forhandlingsmæssigt er muligt at opnå tilslutning til at arbejde med forskudt arbejdstid.

Ved beregningerne er det endvidere lagt til grund, at åbningstiden er 64 timer pr. uge for syn på P-baner og fortsat 37 timer pr. uge for syn på L-baner.

Åbningstiden kan f.eks. ligge indenfor tidsrummet:

Mandag - fredag 07.00 - 20.00 og lørdag 08.00 - 14.00.

Hver P-bane bemandes med 3 bilassistenter, der fordeles med hver 37 timer inden for åbningstiden, hvorved samtidig bemanning med 3 bilassistenter minimeres. Der vil dog være en nedsat udnyttelse af kapaciteten som følge af de perioder, hvor der er "bemanningsoverskud" på banerne.

8.2.1. Bygningsmasse.

P-bane-behovet er på baggrund af ovennævnte forudsætninger beregnet til ca. 104 baner. Der vil derfor være et behov for yderligere 26 P-baner. Investeringsbehovet kan herefter opgøres til 13 nye 2-bane-haller svarende til en anlægsinvestering på ca. 117 mio. kr.

Da det vil blive nødvendigt med et forøget antal medarbejdere, og da anlægsbehovet ikke er så stort som ved uændret åbningstid, må det antages, at der skal foretages nyinvesteringer til medarbejderfaciliteter såsom omklædningsrum incl. skabsrum og kontorlokaler ved de eksisterende synshaller. Det skønnes, at investeringsbehovet hertil vil være på ca. 15 mio. kr.

Hertil kommer en udgift til forbedring af de små synsteder på skønsmæssigt ca. 6 mio. kr. samt ca. 3 mio. kr. til opstart af tilsigelsessystemet.

Det samlede investeringsbehov vil således være på ca. 141 mio. kr.

8.2.2. Personale.

Der vil være behov for ca. 390 BA-årsværk. Forøgelsen set i relation til det under afsnit 8.1.2.1. anførte beror på, at der er nedsat udnyttelse som følge af den samtidige bemanning på P-banerne.

Ved beregning af lønomkostningerne til BA-erne er tillagt et skønnet tillæg på 6%. Den samlede lønudgift er herefter beregnet til ca. 103,5 mio. kr.

Det skønnes, at der vil være et BI/Ing.-behov på ca. 52 årsværk. Lønudgiften hertil vil udgøre ca. 20 mio. kr.

HK-behovet er på ca. 75 årsværk. Lønudgiften udgør ca. 13,5 mio. kr.

Det skønnes, at lønudgiften til civilmedarbejderstaben m.v. vil udgøre ca. 5,5 mio. kr.

8.2.3. Driftsomkostninger.

De samlede lønomkostninger pr. år udgør herefter ca. 143 mio. kr.

Øvrige driftsomkostninger vil udgøre ca. 33 mio. kr. Hertil kommer driftsudgifter ved Centralregisteret for Motorkøretøjer på ca. 5 mio. kr. pr. år til dækning af omkostningerne ved tilsigelsesordningen.

De samlede årlige driftsomkostninger udgør på den baggrund ca. 181 mio. kr.

Hertil kommer afskrivninger/renter af faste anlæg med tilbehør på ca. 31 mio. kr.

8.2.4. Vurdering.

Det vil være muligt at reducere anlægsbehovet ved udvidelse af åbningstiden. Det er dog en væsentlig forudsætning, at P-banerne udnyttes jævnt i denne åbnings-tid.

Der skal i den forbindelse peges på, at åbningstiden i så fald vil ligge uden for "normal" arbejdstid. Såfremt bilejerne selv kører bilerne til det periodiske syn, vil en udvidet åbningstid derfor betyde en forbedring af serviceniveauet.

Hvis det på den anden side bliver værkstederne, der klargør og fremstiller bilerne til syn, som det typisk sker i dag i forbindelse med ejerskifte, vil forudsætningen om jævn udnyttelse næppe kunne opfyldes, da det ikke kan forventes, at værkstederne selv udvider åbningstiden.

Der må derfor foretages en nærmere undersøgelse heraf, inden der eventuelt træffes beslutning om udvidet åbningstid.

8.3. Pladssyn.

8.3.1. Beskrivelse af ordningen.

Man kan reducere investeringsbehovet, såfremt bilinspektionen benytter sig af ledig anlægskapacitet på private værksteder og virksomheder.

En ordning kunne være, at et privat værksted godkendes til synssted af bilinspektionen. For at blive godkendt skal værkstedet mindst have følgende udstyr til rådighed:

1. Rullebremsestand.
2. Indvendig lift/grav med donkraft.
3. **Lygteprøveapparat.**
4. Miljømåleapparater p.t. CO-måler.
5. **Støjmåleapparat.**

Udstyret skal være under løbende tilsyn af en anerkendt prøveanstalt.

Der skal på værkstedet være plads til, at bilejeren kan overvåge synet samt tale med den sagkyndige.

Det private værksted, der er godkendt til synssted, kan herefter kontakte bilinspektionen med henblik på at få synstid.

En bilassistent fra bilinspektionen vil herefter møde op på den aftalte tid og foretage de syn, som der er bestilt tid til.

Ordningen er derfor opbygget således, at synene stadig varetages af bilinspektionen samtidig med en etablering af synssteder på private værksteder i ledig anlægskapacitet.

8.3.2. Bygningsmasse.

Ved beregningerne er det forudsat, at åbningstiden er uændret, samt at der stort set ikke vil være behov for opførelse af yderligere synshaller.

Det er beregnet, at en pladssynsandel på ca. 50% vil være nødvendig for at opfylde disse forudsætninger. Det skønnes dog, at det ved denne procentandel vil være nødvendigt med opførelse af yderligere to 2-bane-haller.

Investeringsbehovet til 2 nye synshaller vil være ca. 18 mio. kr. Hertil kommer en udgift på ca. 6 mio. kr. til forbedring af de små synssteder, samt 15 mio. kr. til tilbygning af eksisterende haller vedrørende medarbejderfaciliteter og kontorlokale. Endvidere skønnes der at være investeringsbehov ved Centralregisteret for Motorkøretøjer på ca. 3 mio. kr. til tilsigelsessystemet.

Det samlede investeringsbehov ved Statens Bilinspektion vil herefter være på ca. 42 mio. kr. ved en pladssynsandel på 50%.

8.3.3. Personale.

Ved beregningen af BA-årsværk-behovet er følgende nøgletal lagt til grund:

3.000 NS/BA/år ved syn i egne haller.

2.000 NS/BA/år ved "plads-syn".

Der er foretaget en reduktion på BA-synskapaciteten ved pladssyn på 1/3 af normalen. Baggrunden herfor er, at den nødvendige kørsel, spildtid ved opstart på værkstedet samt den forventede forøgelse af synstiden på værkstedet er fradraget.

Ud fra disse forudsætninger er behovet for bilassister beregnet til 180 til pladssyn, 223 til syn i hal samt 22 til andre opgaver eller i alt 425 BA-årsværk. Lønomkostningerne er beregnet til ca. 107 mio. kr.

Det skønnes, at behovet for BI/Ing.-gruppen vil være 1 mand yderligere pr. region. De samlede lønomkostninger vil udgøre ca. 20 mio. kr.

Den omhandlede model vil kræve en effektiv styring såvel internt som eksternt. Det er på den baggrund forudsat, at kontorpersonalet må forøges med 100%. Det er derfor i beregningerne lagt til grund, at der vil være et yderligere behov for kontorpersonale på 48 årsværk, eller i alt 96 årsværk. De samlede udgifter til kontorpersonalet udgør herefter ca. 18 mio. kr.

Hertil kommer en skønnet lønudgift til civilmedhjælpere m.v. på ca. 5 mio. kr.

8.3.4. Driftsomkostninger.

De samlede lønudgifter er herefter beregnet til ca. 150 mio. kr. pr. år.

Øvrige driftsomkostninger er opgjort til ca. 35 mio. kr. Hertil kommer en driftsudgift på 5 mio. kr. pr. år ved Centralregisteret for Motorkøretøjer vedrørende tilsynsordningen, og en udgift til leje af værkstederne

på ca. 24 mio. kr. Det er ved beregningerne lagt til grund, at pladslejen udgør 75 kr. pr. 1. gangssyn.

De samlede driftsomkostninger er herefter beregnet til ca. 214 mio. kr. pr. år.

Hertil kommer afskrivninger/renter af faste anlæg med tilbehør på ca. 19 mio.kr.

8.3.5. Vurdering.

En forøgelse af pladssynsandelen udover ca. 50% vil ikke være rentabel, da det vil medføre en forøgelse af BA-staben samtidig med en forringet udnyttelse af P-bane-kapaciteten.

Omvendt vil en plads synsandel på mindre end 50% reducere behovet for bilassistenter, men til gengæld medføre et behov for opførelse af yderligere synshaller (og eventuelt yderligere BI/Ing.-årsværk).

For så vidt angår sidstnævnte forhold kan der peges på den mulighed, at pladssynsmodellen suppleres med en udvidelse af åbningstiden i områder, hvor der ikke er tilstrækkelige pladssynsmuligheder på grund af manglende tilslutning fra værkstederne. Herved bliver åbningstiden i Statens Bilinspektions synssteder et styringsparametre for pladssyn, hvis branchen ikke kan skaffe tilstrækkelig kapacitet.

Det skal understreges, at det væsentligste element i varianten med pladssyn er, at branchen finder det rentabelt at tilslutte sig systemet. Der må derfor foretages en nærmere undersøgelse af statens muligheder for at leje sig ind på private værksteder, forinden eventuel beslutning herom træffes.

Fordelsfaktoren ved pladssynsvarianten er, at anlægsbehovet kan reduceres, samt at de større reparationsværk-

steder kan spare transport og **fremmødetid** ved bilinspektionens faste anlæg.

8.4. Afsluttende bemærkninger.

I dette kapitel er peget på de økonomiske konsekvenser af at lade Statens Bilinspektion varetage det periodiske syn af personbiler.

Arbejdsgruppen skal i den forbindelse pege på, at de skitserede varianter til hovedmodellen ikke kan anses for udtømmende. Endvidere vil det være muligt at kombinere de forskellige variationer.

Arbejdsgruppen finder det imidlertid uden for sin opgave at komme nærmere ind på alle disse variationsmuligheder.

Kapitel 9

Selskabsmodellen.

9.1. Indledning.

Som nævnt under afsnit 3.1.1. overvejede regeringen i 1988-89 at overlade statsmonopolet Statens Bilinspektion til et koncessioneret aktieselskab (privat monopol). Det var dengang tanken at overføre alle bilinspektionens opgaver til et aktieselskab, hvori staten kun skulle have en mindre aktiepost.

Det vil principielt også være muligt at benytte den organisationsmodel i relation til en opgaveløsning, der alene vedrører periodisk syn af personbiler.

Selskabsformen kan anvendes således, at selskabet varetager synsopgaven **enten** som privat monopol **eller** i konkurrence med autoriserede synssteder (autorisationsmodellen).

I sidstnævnte tilfælde vil gælde det samme som nævnt under kapitel 7. Selskabet skal opfylde de samme betingelser som alle øvrige ansøgere, der ønsker at opnå autorisation til at foretage de periodiske syn.

Der vil neden for blive redegjort for de spørgsmål, som må overvejes, såfremt synene skal organiseres i et koncessioneret aktieselskab (privat monopol). Fremstillingen bygger i vidt omfang på en gennemgang af de spørgsmål, der blev rejst af den af justitsministeren nedsatte arbejdsgruppe i forbindelse med overvejelserne om privatisering af Statens Bilinspektion. Løsningen forenkles imidlertid ved, at det ikke er alle opgaver, såsom køreprøver, færdselsuheldsundersøgelser, men efter kommissoriet alene periodisk syn af personbiler, der skal varetages af selskabet.

9.2. Statsligt/privat aktieselskab.

9.2.1. Lovforslag.

Der må udfærdiges en særskilt lov, der bemyndiger justitsministeren til at udfærdige en koncession (eneretsbevilling) på teknisk kontrol af personbiler (periodisk syn).

I den forbindelse skal der skabes hjemmel til, at justitsministeren kan oprette et aktieselskab, hvis aktiekapital indskydes af staten, og at ministeren efterfølgende kan afhænde aktierne i selskabet helt eller delvist.

Herudover skal der i lovforslaget medtages bestemmelser om koncessionsafgift og om tilsyn med selskabet.

9.2.2. Koncession.

Koncessionen skal indeholde statens direktiver for udøvelsen af selskabets virksomhed.

Koncessionen opregner indledningsvis den **opgave**, som selskabet vil få eneret på. Det vil dreje sig om varetagelse af det periodiske syn af personbiler.

Ved beskrivelsen af selskabets **driftsmæssige forpligtelser** kan vælges en generelt formuleret bestemmelse. Detailreguleringen af driften overlades til selskabet.

Samme fremgangsmåde kan vælges i beskrivelsen af selskabets **foretagelse af syn**, der dog skal nævne muligheden for, at Justitsministeriet fastsætter (overordnede) regler for indholdet og omfanget af syn samt anvendelsen af de forskellige synsresultater.

Regler om et statsligt **tilsyn** med selskabet er dels en nødvendig følge af den danske forvaltningsretlige lovgivning, dels en følge af EF-reglerne om periodisk syn af personbiler.

Tilsynet vil bestå i behandling af klager fra publikum, samt kontrol af, om koncessionsopgaverne udøves på en tilfredsstillende måde.

Koncessionen kan åbne mulighed for, at selskabet kan skabe yderligere indtægter ved varetagelse af **anden virksomhed**. For at undgå interessekonflikter, skal Justitsministeriet med bindende virkning for selskabet kunne afgøre, om en konkret anden virksomhed kan drives.

Prisen for syn, som hidtil er fastsat af Justitsministeriet som gebyrer, kan overvejes fastsat ved aftale selskabet og Justitsministeriet imellem. En sådan pris-aftale vil i givet fald skulle indeholde bestemmelser om en prisreguleringsmekanisme, der modvirker, at selskabets monopolstatus kan misbruges, og som sikrer, at priserne ikke udvikler sig i en væsentlig anderledes takt, end udviklingen ville have været, hvis staten havde varetaget synsopgaverne.

Koncessionen vil endvidere indeholde regler om **ophør** ved misligholdelse, konkurs m.v.

9.2.3. Aktionæroverenskomst.

Ved siden af koncessionen bør der indgås en aftale - **aktionæroverenskomst** - med selskabets øvrige aktieindehavere. Aftalen vil være med til at sikre statens indflydelse i selskabet.

Heri kan indgå, at Justitsministeriet skal godkende såvel nye **aktionærer** som salg imellem eksisterende aktionærer, da det procentuelle ejerforhold her kan forryk-

kes i forhold til det procentuelle ejerforhold på tidspunktet for overenskomstens oprettelse. Denne bestemmelse skal ses i sammenhæng med overvejelser om, hvorvidt aktiemajoriteten i selskabet bør ihændehaves af en køber, der fremtræder som neutral over for opgavens løsning.

Af tilsynsmæssige årsager bør det i overenskomsten fastslås, at Justitsministeriet, uanset størrelsen af statens aktiepost, vil være berettiget til at udpege ét **bestyrelsesmedlem**.

Der kan optages en bestemmelse om, at Justitsministeriet, såfremt en række betingelser mod forventning ikke bliver opfyldt, er forpligtet til at **tilbagekøbe** aktierne.

Endelig bør aktionæroverenskomsten i lighed med, hvad der normalt er tilfældet, indeholde en voldgiftsklausul, der pålægger parterne at rette sig efter en voldgiftsrets afgørelse om bl.a. forståelsen af koncessionen og aktionæroverenskomsten. I tilfælde af, at koncessionen bringes til ophør på grund af væsentlig misligholdelse eller konkurs m.v., kan det dog forlanges, at voldgiftsklausulen ikke skal finde anvendelse.

9.2.4. Vedtægter.

Selskabets vedtægter kan stort set udformes i overensstemmelse med de vedtægter, der normalt anvendes i kommercielle selskaber. Enhver ændring af vedtægterne må kræve Justitsministeriets samtykke.

9.2.5. Økonomiske og administrative forhold.

Spørgsmålet om omfanget af selskabets ressourcer, herunder såvel anlæg som personale, vil afhænge af den valgte forretningsstrategi.

Da der imidlertid vil blive tale om et koncessioneret selskab, må der stilles krav om en fordeling af synssteder i landet, således at serviceniveauet har et rimeligt niveau. Der må i den forbindelse henses til, at bilejerne er forpligtet til at tage imod den tilbudte ydelse.

Selskabet kan eventuelt købe nogle af de haller ved bilinspektionen, hvor der ikke er fuld kapacitetsudnyttelse.

Det skal bemærkes, at bilinspektionens normativ må forventes beskåret i forbindelse med en sådan ordning, særligt når henses til, at det ikke vil være nødvendigt med en så omfattende tilsynsorganisation som under autorisationsmodellen.

Det må forventes, at selskabets drift især skal udmønte sig i et afkast til aktionærerne, der kan måle sig med det udbytte, der kunne opnås ved andre investeringsmuligheder på markedet.

I den forbindelse skal peges på, at en prisreguleringsmekanisme kan modvirke, at monopolstillingen misbruges. Forrentningen skal derfor primært skabes gennem en effektiv drift med særlig vægt på rationalisering og omkostningsminimering.

9.2.6. Aktionærkreds.

Der kan ikke på forhånd peges på en bestemt køberkreds til selskabets aktier.

Interessen må forventes at kunne findes blandt en række investorer, der imidlertid vil have forskellige investeringsmotive:

Strategiske investorer kan have en langsigtet kommerciel tilskyndelse til at engagere sig, da det nuværende

forretningsområde og kundedækning i et vist omfang er sammenfaldende med opgaven.

Porteføljeinvestorer, der primært vil fokusere på det fremtidige afkastningspotentiale i aktierne.

En større gruppe af mindre **interesseinvestorer**, der vil have et begrænset arrangement i aktiviteten.

Det må anses for vigtigt, at selskabet fremtræder med én hovedejer. Aktierne bør derfor placeres blandt en eller et mindre antal hovedejere, som engagerer sig med større aktieposter.

9.3. Afsluttende bemærkninger.

Ud fra et konkurrencemæssigt perspektiv er der ikke nogen væsentlig forskel mellem et selskab som privat monopol og en offentlig monopolløsning gennem statsmodellen.

Fordelen skulle i givet fald være, at et privat selskab vil få en større "frihedsgrad" end staten har. Selskabet vil således ikke være bundet af de ofte snævre strukturelle og ressourcemæssige rammer, som tilfældet er for en statslig virksomhed. Selskabet vil derfor i videre omfang kunne effektivisere og rationalisere driften.

Med hensyn til krav om anlægsudstyr og krav til synspersonalets uddannelse og opgaveløsning kan i det hele henvises til afsnit 7.1. vedrørende autorisationsmodellen.

Kapitel 10

Kontrolordningen.

Som det fremgår under afsnit 3.2. sker kontrollen med det periodiske syns overholdelse i dag centralt ved Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Kontrol af synspligtens overholdelse kan dog foregå og foregår på forskellige måder. Mange lande benytter - nok i vidt omfang på grund af, at et centralt system mangler - en mærkatordning i en eller anden form. På den baggrund beskrives såvel en mulig mærkatordning som en tilsigelsesordning (central registrering) med udgangspunkt i det eksisterende system.

10.1. Mærkatordning.

Ved en ren mærkatordning vil kontrollen med synets overholdelse alene ligge i selve mærkaten uden nogen form for central registrering af det periodiske syn.

Mærkaten skal indeholde oplysning om måned og år for næste ordinære syn. Endvidere bør mærkaten af kontrolmæssige grunde også indeholde oplysning om bilens registreringsnummer og angivelse af, hvor mærkaten er udleveret, enten i form af en synsstedskode eller et identificerbart løbenummer.

Angivelse af registreringsnummer på mærkaten er dog problematisk, da køretøjet skifter registreringsnummer ved afmelding og genregistrering. Det vil i så fald være nødvendigt at udstede en erstatningsmærkat enten af synsstedet eller af det lokale motorkontor mod aflevering af den gamle mærkat eller anden dokumentation for synets udførelse.

Ved opstart af en mærkatordning udsender Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM) den første mærkat til samtlige personbiler, der ikke i forvejen er omfattet af periodisk syn.

Nyregistrerede biler forsynes med en startmærkat, som enten kan udleveres af forhandleren ved leveringen eller udsendes af Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Det vil være op til bilejeren selv at sørge for godkendelse af bilen inden mærkatens udløb. Ved godkendelsen udsteder synsstedet en ny mærkat med samme måned som den forrige, men med nyt årstal.

Oplysninger til identifikation af køretøjet og nyt årstal præges i mærkaten med særligt værktøj.

Mærkaten anbringes af synsstedet eventuelt indvendigt i en rude, og skal være fremstillet på en sådan måde, at den ikke kan fjernes igen uden at blive ødelagt.

Kontrollen med synets overholdelse ligger som nævnt alene i mærkaten, som kan kontrolleres visuelt af politiet. Det er kun praktisk muligt at foretage kontrollen, når bilen er standset.

10.2. Tilsigelseordning.

Ved en ordning, der bygger på en anvendelse af det eksisterende system, som altså ikke er et mærkatsystem, vil kontrollen ske centralt i Centralregisteret for Motorkøretøjers edb-system.

Ved opstart af systemet og ved nyregistreringer tildeles personbiler, der ikke i forvejen er omfattet af periodisk syn, en særlig synsmarkering, samt synsportefølge ud fra månedsdatoen for bilens første registrering.

Synsporteføljen kan ændres i forbindelse med et syn og anmeldelse af valgfri synsdato.

Personbilerne udplukkes efter synsporteføljen således at første tilsigelse vil ske, når bilen er 4 år gammel.

Tilsigelse udsendes fra Centralregisteret for Motorkøretøjer til den registrerede bruger i form af et brev-kort, som vil indeholde dato for seneste godkendelse.

Bilejeren skal medbringe tilsigelsen samt bilens registreringsattest til synsstedet. Det er frivilligt, hvilket synssted bilejeren vil benytte.

Synsstedet skal foretage tilbagemelding til Centralregisteret for Motorkøretøjer, når bilen er godkendt. Dette kan ske, **enten** ved at synsstedet påtegner tilsigelsen om godkendelsen og indsender den med post til Centralregisteret for Motorkøretøjer, der herefter foretager opdatering i systemet, **eller** ved at rapportere godkendelse til Centralregisteret via terminal fra synsstedet.

Kontrollen med synets overholdelse kan ske ved, at reglerne for øvrige synspligtige køretøjer blot udvides til også at omfatte personbiler. Det betyder, at manglende meddelelse om godkendelse vil medføre, at der iværksættes inddragelse af nummerpladerne efter forudgående rykkere ved politiets foranstaltning.

Kontrollen kan dog også foregå ved, at den manglende meddelelse om godkendelse vedrørende syn på samme måde som i dag automatisk registreres i Centralregisteret for Motorkøretøjer, hvorved det ved skærmbefragung vil fremgå, at bilen ikke er godkendt rettidigt. Kontrollen sker dels ved politiets kørende patruljering og rutinebefragung til Centralregisteret for Motorkøretøjer, dels i forbindelse med politiets almindelige færdselskontrol.

10.3. Vurdering.

Arbejdsgruppen skal bemærke, at kontrolordningerne ikke specielt henvender sig til nogen bestemt synsmodel. De kan benyttes under samtlige opstillede modeller.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at mærkatordningen er uhensigtsmæssig. Arbejdsgruppen er betænkelig ved, at kontrollen vil blive vanskeligere, ligesom der er risiko for falsknerier og tyverier af mærkaterne.

Mærkatordningen vil have den ulempe for politiet, at uanset hvor mærkaten anbringes på køretøjet, kan kontrollen kun foretages, når bilen er standset og ikke ved en skærmforespørgsel i forbindelse med den kørende patrulje.

Indføres en mærkatordning, må den foruden personbiler også omfatte alle andre køretøjer, der er underkastet periodisk syn. Det vil indebære en utilstrækkelig anvendelse af Centralregisteret for Motorkøretøjer, som under alle omstændigheder skal opretholdes af andre politimæssige grunde.

Rigspolitichefens repræsentanter har endvidere peget på, at det må være afgørende at have en ordning, der sikrer, at så mange som muligt møder frem til synet, og at den efterfølgende kontrol med synets overholdelse, herunder med eventuel inddragelse af nummerplader, bliver så lidt ressourcekrævende som muligt. Ud fra et ressourcemæssigt perspektiv vil tilsigelsesordningen, hvor såvel tilsigelsen som den efterfølgende kontrol er automatiseret, derfor være den mest økonomiske, da politibehovet herunder er væsentligt mindre end under en mærkatordning alene med visuel kontrol.

Det skal tilføjes, at mærkatordningen reelt vil fjerne grundlaget for servicetiltag med mulighed for anvendel-

se af moderne teknologi så som on-line system på synsstederne.

Arbejdsgruppen finder derfor, at det nuværende system bør anvendes i forbindelse med indførelse af periodisk syn af personbiler.

Dette kan ske ved at anvende de gældende regler for øvrige synspligtige køretøjer, således at der iværksættes en nummerpladeinddragelsessag, hvis der ved fristens udløb ikke er modtaget indberetning om synsgodkendelsen. Hvis man kan overføre erfaringerne fra indkaldelsen af de køretøjer, der i dag er underlagt periodisk kontrol, til personbilområdet, må det skønnes, at indførelsen af dette system vil betyde en markant forøgelse af disse sager på op til i alt ca. 100.000 nummerpladeinddragelser pr. år.

Det er imidlertid også muligt, og på grund af omfanget nok mere nærliggende, at kontrollen foregår ud fra skærmforespørgsler i forbindelse med politiets kørende patruljer og rutineforespørgsler til Centralregisteret for Motorkøretøjer samt almindelige færdselskontroller. Til vurderingen af effekten af en sådan kontrol skal det oplyses, at der i dag foretages ca. 1,7 mio. rutineforespørgsler til Centralregisteret for Motorkøretøjer, samt skønsmæssigt standses ca. 1 mio. køretøjer i forbindelse med politiets færdselskontrol.

I tilfælde af, at en bilejer ikke overholder pligten til at lade køretøjet syne, er det hensigten, at nummerpladerne, som tilfældet er i dag, skal kunne indtages af politiet.

Efter det almindeligt gældende proportionalitetsprincip må der ikke anvendes mere indgribende foranstaltninger, hvis mindre indgribende er tilstrækkelige. Indgrebet skal endvidere stå i rimeligt forhold til det mål, der søges opnået.

Der kan på den baggrund rejses spørgsmål om, hvorvidt mindre indgribende foranstaltninger, såsom bøder, tvangsbøder eller andre selvhjælpshandlinger m.v. kan anvendes i den foreliggende situation.

Spørgsmålet om, hvorvidt der skal gribes til inddragelse af nummerpladen, må bl.a. bero på, hvordan ordningen i øvrigt tilrettelægges.

Ved vurderingen af spørgsmålet bør der henses til, at der i dag efter registreringsbekendtgørelsen kun er mulighed for inddragelse af nummerpladerne og ikke andre indgreb i de tilfælde, hvor synspligten ikke overholdes.

De nævnte spørgsmål om reaktioner ved ikke rettidig fremstilling til syn, såsom nummerpladeinddragelse og bøder m.v., må efter arbejdsgruppens opfattelse afklares i forbindelse med et kommende lovforslag.

Kapitel 11

Gennemførelsesspørgsmål.

Som nævnt under kapitel 4 skal obligatorisk syn **for** personbiler efter EF-direktivet træde i kraft senest den 1. januar 1998.

Det må imidlertid overvejes, om det periodiske syn **af** personbiler - uanset hvilken organisationsmodel der vælges - skal indføres gradvist fra et tidligere tidspunkt.

For at undgå en ophobning af syn hvert andet år efter ikrafttrædelsen har arbejdsgruppen forudsat, at synene **fra** starten fordeles jævnt, således at biler med lige år i første registreringsdato synes i lige år, mens biler med ulige år i første registreringsdato synes i ulige år. Justitsministeriet har i den forbindelse oplyst, at synsordningen forventes at omfatte ca. 1,2 mio. personbiler, hvorfor der ud fra **forudsætningen** skal foretages ca. 600.000 periodiske syn af personbiler hvert år.

Der vil som følge af den forøgede synsmængde blive et større behov for nødvendige synsfaciliteter, såsom anlæg og udstyr. Endvidere vil forøgelsen stille krav om uddannelse af det nødvendige synspersonale.

En gradvis indførelse af synsordningen må antages at fjerne risikoen for, at den nødvendige synskapacitet ikke er tilvejebragt i fuldt omfang i forbindelse med gennemførelsen af direktivet. Endvidere vil det være muligt at lokalisere behovet mere nøjagtigt, forinden beslutninger om større investeringer bliver taget.

Hertil kommer, at indførelse af synsordningen vil få nogle afledede konsekvenser på bilbrancheområdet, som også vil forudsætte en vis tilpasningsperiode.

Endvidere skal peges på, at synsordningens indførelse må påvirke udbudet og priserne på brugtbilmarkedet. Dette vil især bero på de ekstraordinære ophugninger af ældre biler, som ordningen vil adstedkomme.

Det må også overvejes, om det skal være den ældste eller yngste del af bilparken, der først skal inddrages under synsordningen.

En ordning, hvorefter den ældste del af bilparken først inddrages under ordningen og stadigt yngre køretøjer herefter bliver omfattet, vil have den umiddelbare effekt, at langt de fleste af de færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige uforsvarlige køretøjer vil blive repareret eller mere nærliggende ophugget straks fra ordningens indførelse.

Det modsatte princip for iværksættelse af ordningen, hvorefter de yngste årgange først inddrages og stadigt ældre køretøjer herefter omfattes, vil kunne få en større færdselssikkerhedsmæssig effekt, da den langsigtede effekt af kontrol med en forbedring af den samlede personbilparks vedligeholdelsesstand derved hurtigere vil kunne slå igennem. Endvidere vil en levetidsforlængelse kunne opnås, såfremt køretøjerne inddrages under ordningen, mens de er relative nye. Hertil kommer, at der vil være en højere grad af tilskyndelse for den enkelte ejer til at vedligeholde køretøjet, da nye køretøjer gennemsnitlig er mest reparationsværdige.

Såfremt sidstnævnte iværksættelsesprincip vælges, kan ordningen f.eks. indføres fra 1994 efter følgende plan:

I 1994 - indkaldes årgangene 90 - 88.

I 1995 - indkaldes **årgangene** 91 - 89 - 87 .

I 1996 - indkaldes årgangene 92 - 90 - 88 - 86 - 84 .

I 1997 - indkaldes årgangene 93 - 91 - 89 - 87 - 85 - 83.

I 1998 - indkaldes årgangene 94 - 92 - 90 - 88 - 86 - 84 og alle årgange før 1984 med lige år i første registreringsdato.

I 1999 - indkaldes årgangene 95 - 93 - 91 - 89 - 87 - 85 - 83 og alle årgangene før 1983 med ulige år i første registreringsdato.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at man efter forslaget vil kunne implementere synsordningen i et tempo, hvor kontrolenheden og autobranschen vil have gode muligheder for at tilpasse sin kapacitet til opgaven.

Kapitel 12

Arbejdsgruppens afsluttende bemærkninger.

I arbejdsgruppens kommissorium er det anført, at arbejdsgruppen skal udarbejde forslag til, hvordan periodisk syn af personbiler organisatorisk kan tilrettelægges i Danmark. Det er endvidere anført, at arbejdsgruppens hovedopgave bliver at vurdere og udarbejde forslag til en ordning, hvorefter private autoværksteder eller prøvestationer udpeges til at foretage de periodiske syn af personbiler under det fornødne tilsyn af Statens **Bilinspektion**.

Arbejdsgruppen er ikke blevet bedt om at vælge, hvilken af de foreslåede ordninger der bør foretrækkes. På den baggrund har arbejdsgruppen valgt at opstille forskellige alternative muligheder, der hver for sig vil kunne anvendes i opgaveløsningen.

Der er opstillet tre hovedmodeller med forskellige varianter. Hovedvægten af arbejdet er i overensstemmelse med kommissoriet lagt på udarbejdelse af autorisationsmodellen.

Autorisationsmodellen er opbygget med inspiration fra ordningerne i Storbritannien, Holland og Østrig. I Storbritannien har ordningen fungeret fra engang i **1950'erne**, mens ordningen i Holland blev endelig indført i 1991 efter en forsøgsperiode på 5 år. I Østrig lå synsopgaverne indtil 1970'erne fuldt ud i offentlig regi, men i takt med udvidelsen af bilparken valgte man at henlægge synene til private synssteder.

Der er ved opstilling af modellen foretaget en tilpasning til danske forhold, især i relation til de gældende forvaltningsretlige regler og principper. Der er derfor opstillet en række betingelser især i relation

til faglige, herunder fagetiske, forhold for at opnå autorisation eller godkendelse til at foretage synene. Endvidere er der udarbejdet et tilsyns- og klagesystem, der er inspireret af de tilsvarende systemer i Storbritannien og Holland. Såvel Storbritannien som Holland anser de eksisterende systemer for at opfylde EF's krav til statens tilsyn med synsstederne.

De opstillede krav til autorisationsmodellen er begrundet i den interessekollision, som er indbygget i ordningen ved, at der som i Storbritannien, Holland og Østrig skabes mulighed for at foretage reparation på synsstedet.

Hvis man ved det politiske valg af model helt ønsker at udelukke interessekollisionen, kan der peges på en variant til hovedmodellen, hvor sammenblanding af synsopgaver med reparation forbydes ligesom i Tyskland og i Frankrig. I den forbindelse må bemærkes, at kravene til at opnå autorisation eller godkendelse til at foretage syn samt til tilsyns- og klagesystemet under en sådan ordning svarer til de krav, der stilles under hovedmodellen.

Hvis der ikke skabes mulighed for at lade de periodiske syn af personbiler udføre i en privat konkurrencemodel, vil opgaven alternativt kunne varetages af Statens Bilinspektion. Konsekvensen af dette valg vil være en forøgelse af det offentlige personale og kan samtidig være en større offentlig anlægsinvestering.

Et alternativ til statsmonopolmodellen kunne være et privat monopol udøvet gennem et koncessioneret aktieselskab. Ud fra et konkurrencemæssigt perspektiv ses der dog ikke at være nogen væsentlig forskel mellem en monpolløsning i offentligt eller privat regi.

Efter EF-reglerne skal der uafhængigt af, hvilken synsordning der vælges, være et kontrolsystem vedrørende

bilejernes overholdelse af synspligten. Arbejdsgruppen finder her, at det nuværende centrale system ved Centralregisteret for Motorkøretøjer bør anvendes i forbindelse med indførelsen af periodisk syn af personbiler. Arbejdsgruppen understreger i den forbindelse, at en mærkatordning vil vanskeliggøre kontrollen i forhold til det nuværende system.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at praktiske forhold taler for, at periodisk syn af personbiler indføres gradvist fra et tidligere tidspunkt end 1. januar 1998. Det må fremhæves, at en gradvis indførelse - uanset hvilken model, der vælges - vil give såvel synskontrolorganet som autobranschen mulighed for løbende at tilpasse sin anlægs- og personalekapacitet til opgavens omfang.

Særudtalelse:

"Undertegnede organisationer:

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark,
Forbrugerrådet,

Forenede Danske Motorejere,

Landsforeningen af Bilassistenter,

Teknikum-Ingeniørernes Forbund,

Ingeniør-Forbundet og

Foreningen af Justitsministeriets Bilinspektører i Danmark ønsker i denne særudtalelse at give udtryk for følgende fælles synspunkter:

Resultatet af arbejdet i Justitsministeriets arbejdsgruppe vedrørende periodisk syn af personbiler:

Ved brev af 28. august 1991 har justitsministeren/Justitsministeriet indbudt en række organisationer til at deltage i en arbejdsgruppe med den opgave at komme med forslag til, hvordan periodisk syn af personbiler organisatorisk kan tilrettelægges i Danmark.

Udvalgets hovedopgave har været på grundlag af Råds-direktiv 77/143/EØF af 29. december 1976 som senest ændret ved Råds-direktiv 91/328/EØF at vurdere og udarbejde forslag til en ordning, hvorefter private autoværksteder eller prøvestationer udpeges til at foretage periodisk syn af personbiler under det fornødne tilsyn af Statens Bilinspektion.

I kommissoriet blev præciseret, at ordningen skulle være såvel økonomisk som publikumsvenlig.

Kommissoriets hovedopgave - som foran skitseret - er loyalt løst bl.a. ved udarbejdelse af autorisationsmodellen - beretningens kapitel 7.

Ved den detaljerede og gennemgribende behandling af problematikken, som har fundet sted i arbejdsgruppen, har ovennævnte organisationer imidlertid fundet så væsentlige og principielle betænkeligheder, at de på det kraftigste må advare mod, at forslaget gennemføres.

Organisationerne er selvsagt opmærksomme på, at varianter af det i kap. 7 foreslåede system er indført i 2 andre EF-lande (England og Holland).

Hovedårsagen til organisationernes principielle betænkeligheder og afstandstagen til autorisationsmodellen er de habilitetsproblemer, der opstår. Det vil i praksis være samme værksted, der

1. foretager det periodiske syn
2. konstaterer eventuelle miljø- og/eller sikkerhedsmæssige fejl
3. herefter reparerer fejlene og
4. til sidst godkender eget reparationsarbejde
5. for derefter eventuelt at stå som sælger af et såkaldt nysynet køretøj.

Dette forhold vil uvægerligt skabe interessekonflikter,

hvortil kommer, at der for forbrugerne vil være en frygt for, at der sker "overreparation" samt reparation af mangler, som ikke er aftalt. Da forbrugerne har bevisbyrden for påståede aftaler - og bevisbyrden erfaringsmæssigt i sager af denne karakter er vanskelig at løfte - vil forbrugernes juridiske stilling være uendelig svag.

Det er således organisationernes opfattelse, at Regeringen og Folketingets partier bør være opmærksomme på, at andre løsningsmodeller - som ikke indeholder de ovennævnte interessekonflikter - kan etableres, og at den foreslåede autorisationsmodel herudover indebærer en risiko for, at målet med opnåelse af større trafik-sikkerhed og forbedret miljø trænges i baggrunden. Endelig vil en autorisation af måske 3.000 værksteder skabe betydelig uensartethed, kræve store investeringer og give ringe udnyttelse af anlæg og udstyr.

De underskrivende organisationer skal derfor opfordre Regeringen og Folketingets partier til i stedet at gennemføre en model for periodiske syn af personbiler, der fremfor alt tilsikrer, at der ikke opstår habilitetsproblemer, og som også i højere grad fremmer trafik-sikkerheden og miljøet.

En sådan alternativ model vil efter organisationernes opfattelse kunne etableres med baggrund i erfaringerne fra ikke mindst Tyskland og Frankrig, men også fra Sverige og Danmark. Disse lande har hver især netop valgt synsordninger, der prioriterer hensynet til habilitet og uvildighed på en sådan måde, at det ikke accepteres, at den kommercielle autobranche foretager periodisk syn.

I betænkningen med bilag er de foranstående landes systemer/ordninger nærmere beskrevet.

En model, der tager udgangspunkt i uvildighedsprincippet, bør som minimum indeholde følgende elementer:

1. Fuldstændig uafhængighed af kommercielle interesser i autobranchen.

For at tilstræbe uafhængighed mellem synsvirksomhed og reparatør - der skal udbedre mangler konstateret ved synet - bør det sikres, at de periodiske syn foretages af virksomheder, der er uafhængige af snævre kommercielle interesser inden for autobranchen.

2. Trafiksikkerhed og miljø.

Gennemførelsen af de periodiske syn skal bl.a. sikre størst mulig trafiksikkerhed og give optimal miljøgevinst.

Ved det periodiske syn gennemgås bilernes sikkerhedsmæssige udstyr, ligesom det kontrolleres, at motorerne virker miljømæssigt optimalt.

Der vil derved for den eksisterende danske personbilpark kunne opnås såvel sikkerhedsmæssige som miljømæssige gevinster. Det må endvidere påregnes, at specielt de lidt ældre personbilers vedligeholdelsesstand vil blive forbedret.

3. Geografisk spredning.

Der bør tilstræbes en passende spredning af synsstederne, således at den enkelte forbruger gennem det vedtagne EF-direktiv kan få foretaget periodisk syn af sit køretøj så tæt på bopæl/virksomhed som muligt.

Dette kan opnås uden væsentlige investeringer, dels ved at inddrage uafhængige synsorganisationer - som eksempelvis FDM - samt det nuværende Statens Bilinspektion, idet de eksisterende synshaller allerede har en sådan

geografisk spredning, at afstanden til nærmeste synshal kun undtagelsesvis er over 20 km. En yderligere mulighed kunne være at etablere såkaldte pladssyn i samarbejde med autobranschen.

4. Statens Bilinspektion.

Man bør udnytte mulighederne for yderligere "modernisering"¹¹ af Statens Bilinspektion, således at denne gøres så brugervenlig som muligt. Det kunne **f.eks.** ske ved at indføre udvidede åbningstider, pladssyn og ændrede betalingsformer m.m.

5. Brugerbetaling og økonomi.

Organisationerne er enige om, at udgiften til de periodiske syn og til kontrol af **køretøjsparken** i øvrigt skal finansieres ved brugerbetaling. For forbrugerne er det selvsagt af væsentlig betydning, at der ikke med de periodiske syn skabes mulighed for et nyt skatteobjekt. Der skal således være balance mellem indtægter og udgifter.»

JUSTITSMINISTERIET
Færdselssikkerhedsafdelingen

Den 23. april 1992

Tidligere overvejelser om periodisk syn af motorkøretøjer.

De 3 afgivne betænkninger om periodisk syn af motorkøretøjer behandler i overensstemmelse med kommissoriet hovedsageligt spørgsmålet om, hvorvidt der burde indføres periodisk syn.

Den nærmere organisering af en periodisk syn-ordning behandles i højere grad som et biprodukt til hovedopgaven.

1. Betænkning nr. 689/1973.

I betænkning nr. 689/1973 om periodisk syn af motorkøretøjer, afgivet af Justitsministeriets Færdselssikkerhedskommission, gennemgås spørgsmålet om indførelse af periodisk syn af alle motorkøretøjer og traktorer.

Betænkningen behandler navnlig hovedspørgsmålet, om der burde indføres periodisk syn. Kun halvdelen af kommissionen gik ind herfor.

For så vidt angik spørgsmålet, om hvorledes en periodisk syn-ordning organisatorisk kunne tilrettelægges, forudsatte kommissionen, at opgaven skulle varetages af Statens Bilinspektion. Behandlingen af spørgsmålet blev derfor foretaget med baggrund i det eksisterende system, og bestod i overvejelser over de administrative og økonomiske konsekvenser i dette perspektiv.

2. Betækning nr. 770/1976.

I 1976 afgav et udvalg, nedsat af Justitsministeriet med henblik på at overveje, om der skulle indføres en autorisationsordning for autoværksteder, en delbetækning vedrørende periodisk syn af personbiler.

I denne betækning anbefaledes indført periodisk syn af personbiler hvert andet år, første gang i løbet af det 5. år efter første registreringsår. Udvalget fremhævede herved, at periodisk syn ville fremme færdselssikkerheden, og at miljøhensynet samtidig blev tilgodeset. Hertil kom, at periodisk syn ville kunne hvile økonomisk i sig selv og måtte antages at få en samfundsøkonomisk gevinst.

For så vidt angik det organisatoriske spørgsmål forudsatte udvalget, at opgaven med de periodiske syn blev varetaget af Statens Bilinspektion. De økonomiske og administrative konsekvenser blev derfor overvejet i dette perspektiv.

Bl.a. på baggrund af betækning nr. 770/1976 fremsatte den daværende regering i augustsamlingen 1977 lovforslag om indførelse af periodisk syn for personbiler. Lovforslaget bortfaldt på grund af folketingsårets udløb.

Socialistisk Folkeparti fremsatte i 1978 forslag til folketingsbeslutning om gennemførelse af periodisk syn efter nærmere angivne retningslinier. Forslaget blev ikke færdigbehandlet, men blev genfremsat den 9. februar 1979. På baggrund af det ovenfor nævnte meddelte den daværende regering (SV) ved 1. behandlingen af det genfremsatte forslag, at den ikke fandt, at spørgsmålet om indførelse af periodisk syn for alle motorkøretøjer m.v. var modent til afgørelse, og at den var indstillet på at bede Færdselssikkerhedskommissionen om at underkaste sagen en fornyet vurdering.

Justitsministeriet anmodede på den baggrund Færdsels-sikkerhedskommissionen om en fornyet vurdering.

Da der i den efterfølgende tids debat om periodisk syn også blev inddraget forhold af energi- og miljømæssig karakter, fandt den efterfølgende regering i januar 1980, at Færdselssikkerhedskommissionen næppe var et egnet forum for denne vurdering. Kommissionen blev herefter fritaget for opgaven.

3. Betænkning nr. **920/1981**.

Det embedsmandsudvalg, der efter Færdselssikkerhedskommissionens fritagelse blev nedsat til at behandle spørgsmålet, afgav i 1981 en beretning om periodisk syn.

I overensstemmelse med udvalgets kommissorium blev der ikke afgivet en indstilling til, hvorvidt periodisk syn burde indføres. Udvalget indskrænkede sig således til at undersøge forskellige muligheder og at pege på den ordning, der efter udvalgets opfattelse i givet fald forekom mest hensigtsmæssig.

I forbindelse med behandlingen overvejede og beskrev udvalget de organisatoriske og økonomiske konsekvenser ved at indføre periodisk syn inden for rammerne af den eksisterende struktur, Statens Bilinspektion. Udvalgets beregninger og skøn blev således baseret på den grundlæggende forudsætning, at synene skulle udføres af Statens Bilinspektion.

På baggrund af anlægsopgavens omfang og karakter, herunder det ønskelige i fleksible lokale løsninger, fandt udvalget det dog naturligt at overveje organisationsformer, der inddrog den private sektor, ligesom virksomhedens karakter rejste spørgsmål om, hvilken organisationsform der var den mest hensigtsmæssige ud fra en

driftsmæssig synsvinkel.

Udvalget overvejede og beskrev derfor konsekvenserne af at organisere en ordning med periodisk syn foretaget bl.a. i et statsligt/privat aktieselskab. Endvidere blev det overvejet, hvorvidt særligt autoriserede værksteder burde inddrages i synsarbejdet.

Med hensyn til ordningen med aktieselskabsordningen, der svarer til den svenske model, udtalte udvalget, at en sådan ordning betød, at der måtte etableres en adgang for den, der modtager et pålæg fra selskabet, til at indbringe sagen for Justitsministeriet eller eventuelt vedkommende politimester. Et sådant selskab ville alene være underkastet det bevillingsretlige system i henseende til det statslige indskud. Den statslige styring via selskabsbestyrelsen kunne tilrettelægges således, at virksomheden blev underkastet krav, der svarer til de krav, som kan stilles under det bevillingsretlige system.

Omkring en ordning, der inddrog private autoværksteder i synsordningen, udtalte udvalget, at det formentlig måtte gennemføres på den måde, at Statens Bilinspektion indgik individuelle samarbejdsaftaler med de enkelte værksteder, hvorved værkstedet forpligtede sig til at udføre et nærmere angivet antal syn f.eks. således at værkstedet skulle være til rådighed for udførelse af periodisk syn et bestemt antal timer eller dage ugentlig. Forudsætningen herfor måtte være, at værkstedet fandtes at opfylde nærmere angivne krav i henseende til anlæg og personale. Det måtte således kræves, at personalet havde gennemgået en omfattende efteruddannelse.

Der måtte derfor etableres en form for autorisationsordning, ligesom der i forbindelse hermed måtte føres et løbende tilsyn med værkstederne. Under hensyn til at sikre en ensartet bedømmelse af køretøjer, der blev fremstillet til syn, ville det endvidere være påkrævet

at gennemføre en klageadgang til en central myndighed.

Udvalget, der som nævnt var et rent embedsmandsudvalg, udtalte endvidere om ordningen:

"at det forhold, at den, der har til opgave at konstatere, om et køretøj opfylder gældende bestemmelser om indretning og udstyr, samtidig påtager sig mod betaling at udbedre eventuelle mangler, indebærer en sådan risiko for interessekollision, at det må give anledning til væsentlig betænkelighed ud fra almindelige synspunkter vedrørende speciel inhabilitet. Disse betænkeligheder ville ikke gøre sig gældende, hvis der alene blev indgået aftale om leje af de pågældende synsfaciliteter, men således at arbejdet udføres af personale, der ikke var tilknyttet det pågældende værksted".

For så vidt angik gennemførelsen af synsordningen pegede udvalget på, at denne burde foretages ved, at den ældste del af bilparken først blev inddraget under periodisk syn og at stadig yngre køretøjer - efterhånden som synsfaciliteterne blev tilvejebragt - herefter blev inddraget.

På baggrund af beretningen fremsatte den daværende socialdemokratiske justitsminister i folketingsåret 1981-82 et lovforslag om indførelse af periodisk syn af motorkøretøjer. Efter forslaget skulle synsopgaven varetages af Statens Bilinspektion. Det fremgik af bemærkningerne til lovforslaget, at det var Justitsministeriets vurdering, at synsarbejdet fortsat burde gennemføres inden for rammerne af Statens Bilinspektion.

Det fremgik endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at ordningen fra starten skulle omfatte alle personbiler og motorcykler, der var 2 år gamle eller ældre men under 10 år gamle. Ordningen forudsattes herefter gradvist udbygget med de ældre årgange. Justitsministeriet fandt, at den foreslåede overgangsordning ville have en større færdselssikkerhedsmæssig effekt, da den

langsigtede effekt af teknisk kontrol med en forbedring af den samlede køretøjsparks vedligeholdelsesmæssige stand derved hurtigere ville slå igennem.

Forslaget blev nedstemt med et spinkelt flertal.

RÅD

RADETS DIREKTIV

af 29. december 1976

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

(77/143/EØF)

RADET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

lværksættelsen af en fælles transportpolitik kræver blandt andet, at landevejstrafikken inden for Fællesskabets område finder sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører;

den voksende landevejstrafik og de derved forøgede farer og skadevirkninger stiller alle medlemsstater over for sikkerhedsproblemer af lignende art og alvor;

at tage visse køretøjer ud af drift med henblik på at gennemføre periodiske eftersyn såvel som de dermed forbundne omkostninger er forhold, der kan indvirke på konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstater inden for landevejstransport; de nuværende regler for kontroleftersyn er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat;

det er derfor nødvendigt i videst muligt omfang at harmonisere bestemmelserne om tidsintervaller mellem sådanne eftersyn samt om de tvungne kontrolpunkter;

ved fastsættelsen af tidspunktet, hvorfra de i dette direktiv omhandlede forskrifter finder anvendelse, bør der tages hensyn til den tid, som er nødvendig til oprettelse eller forstærkning af det administrative og tekniske apparat, som skal udføre kontrollen —

VEDTAGET FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I hver medlemsstat skal motordrevne køretøjer, der er registreret i denne medlemsstat, samt påhængskøretøjer og sættevogne til disse køretøjer underkastes en periodisk teknisk kontrol i overensstemmelse med dette direktiv og dets bilag.

Artikel 2

1. De køretøjskategorier, der skal afprøves, kontrolles hyppighed og de tvungne kontrolpunkter, er anført i bilag I og II.

2. Medlemsstaterne kan udelukke forsvarets og politiets køretøjer fra dette direktivs anvendelsesområde.

3. Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen udelukke fra dette direktivs anvendelsesom-

⁽¹⁾ EFT nr. C 23 af 8. 3. 1974, s. 54.

⁽²⁾ EFT nr. C 60 af 26. 7. 1973, s. 5.

råde eller anvende særlige bestemmelser for visse køretøjer, som anvendes under særlige forhold, samt køretøjer, som ikke eller næsten ikke benytter det offentlige vejnet, eller som midlertidigt er ude af drift.

Artikel J

Uanset bestemmelserne i bilag I og II kan medlemsstaterne

- fremskynde datoen for den første tvungne tekniske kontrol, samt eventuelt underkaste køretøjet en kontrol forud for dets registrering;
- afkorte intervallet mellem to på hinanden følgende tvungne kontroleftersyn;
- gøre den tekniske kontrol af frivilligt udstyr tvungen;
- forhøje antallet af kontrolpunkter;
- udvide den periodiske kontrol til også at omfatte andre kategorier af køretøjer;
- foreskrive yderligere særlig kontrol.

Artikel 4

Den tekniske kontrol i henhold til dette direktiv skal udøves af staten eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, og som virker under dens direkte tilsyn.

Artikel 5

1. Medlemsstaterne træffer sådanne foranstaltninger, som de finder nødvendige, for at det kan godtgøres, at et køretøj er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv.

2. Disse foranstaltninger skal meddeles de andre medlemsstater og Kommissionen.

3. Hver medlemsstat tillægger det bevis, der i en anden medlemsstat udstedes for, at et motordrevet køretøj, der er registreret i sidstnævnte stat samt dets påhængskøretøj eller sættevogn, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv, samme gyldighed, som hvis den selv havde udstedt dette bevis.

Artikel 6

Efter høring af Kommissionen vedtager medlemsstaterne de nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, særlig for så vidt angår de nærmere regler for anvendelsen af de frister, der er fastsat i bilag I, for at efterkomme dette direktiv senest et år efter dets meddelelse.

Artikel 7

Uanset bestemmelserne i bilag I og II og senest indtil den 1. januar 1983 kan medlemsstaterne:

- udskyde datoen for den første tvungne tekniske kontrol;
- forlænge intervallet mellem to på hinanden følgende tvungne tekniske kontroleftersyn;
- mindske antallet af kontrolpunkter;
- ændre kategorierne af køretøjer, der er underkastet tvungen teknisk kontrol,

under forudsætning af, at alle berørte køretøjer underkastes tvungen teknisk kontrol i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv inden denne dato.

Artikel 8

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. december 1976.

På Rådets vegne

T. WESTERTERP

Formand

BILAG I

Køretøjskategorier	Tidsintervaller for kontrol
1. Motordrevne køretøjer til personbefordring med mere end 8 siddepladser foruden førerens	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt
2. Motordrevne køretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt
3. Påhængskøretøjer og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt
4. Hyrevogne, ambulancer	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt

BILAG II

Kontrollen skal udføres på mindst de i nedenstående skema anførte punkter, forudsat at disse vedrører tvungent udstyr for det køretøj, der kontrolleres i den pågældende medlemsstat.

1. BREMSEAPPARAT

1. 1. Driftsbremse
 - 1.1.1. Mekanisk tilstand
 - 1.1.2. Bremsevirkning
 - 1.1.3. Bremsetrykfordeling
 - 1.1.4. Vakuumpumpe og kompressor
1. 2. Hjælpebremse
 - 1.2.1. Mekanisk tilstand
 - 1.2.2. Bremsevirkning
 - 1.2.3. Bremsetrykfordeling
1. 3. Parkeringsbremse
 - 1.3.1. Mekanisk tilstand
 - 1.3.2. Bremsevirkning
1. 4. Påhængskøretøjers og sættevognes bremseapparater
 - 1.4.1. Mekanisk tilstand
 - Automatisk bremsning
 - 1.4.2. Bremsevirkning

2. STYREAPPARAT OG RAT

2. 1. Mekanisk tilstand
2. 2. Rat
2. 3. Slør i styreapparatet

3. UDSYN

- 3. 1. Synsfelt
- 3. 2. Rudernes tilstand
- 3. 3. Førerspejle
- 3. 4. Forrudevisker
- 3. 5. Rudevasker

4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK Udstyr

- 4. 1. Lygter til **fjern-** og **nærlys**
 - 4.1.1. Tilstand og **virkemåde**
 - 4.1.2. Indstilling
 - 4.1.3. Afbrydere
 - 4.1.4. Visuel virkningsgrad
- 4. 2. Positions- og markeringslygter
 - 4.2.1. Tilstand og virkemåde
 - 4.2.2. Farve og visuel virkningsgrad
- 4. 3. Stoplygter
 - 4.3.1. Tilstand og virkemide
 - 4.3.2. Farve og visuel virkningsgrad
- 4. 4. Retningsviserblinklys
 - 4.4.1. Tilstand og **virkemåde**
 - 4.4.2. Farve og visuel virkningsgrad
 - 4.4.3. Kontakter
 - 4.4.4. Blinkfrekvens
- 4. i. **Tågelygter** for og bag
 - 4.5.1. Anbringelse
 - 4.5.2. Tilstand og virkemåde
 - 4.5.3. Farve og visuel virkningsgrad
- 4. 6. Baklygter
 - 4.6.1. Tilstand og virkemåde
 - 4.6.2. Farve og visuel virkningsgrad
- 4. 7. Bagnummerpladebelysning
- 4. 8. Refleksanordninger
 - Tilstand og farve
- 4. 9. Signallamper
- 4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet eller sættevognen
- 4.11. Elektriske kabler

5. AKSLER, HJUL, DÆK, AFFJEDRING

- 5. 1. Aksler
- 5. 2. Hjul og dæk
- 5. 3. Affjedring •

6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS

6. 1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele
 - 6.1.1. Almindelig tilstand
 - 6.1.2. Udblæsning og lyddæmper
 - 6.1.3. Brændstof beholder og -ledninger
 - 6.1.4. Den bageste beskyttelsesanordnings geometriske kendetegn og position, last-biler
 - 6.1.5. Reservehjulets fastgørelsesanordning
 - 6.1.6. Sammenkoblingsanordning til trækkende køretøjer, påhængsvogne og sættevogne.
6. 2. Kabine og karrosseri
 - 6.2.1. Almindelig tilstand
 - 6.2.2. Fastgørelse
 - 6.2.3. Døre og låse
 - 6.2.4. Gulv
 - 6.2.5. Førersæde
 - 6.2.6. Trinbræt

7. FORSKELLIGT Udstyr

7. 1. Sikkerhedsseler
7. 2. Ildslukker
7. 3. Låse og tyverisikringsanordninger
7. 4. Advarselstrekant
7. 5. Forbindskasse
7. 6. Stopklods(er) til hjul
7. 7. Lydsignalapparat
7. 8. Speedometer
7. 9. Fartskriver (tilstedeværelse og forsegling)

8. GENER

8. 1. Støjudvikling
8. 2. Udblæsning
8. 3. Radiostøjdæmpning

9. YDERLIGERE KONTROLPUNKTER FOR KØRETØJER TIL OFFENTLIG PERSONBEFORDRING

9. 1. Nødudgang(c) (herunder hamre til knusning af ruder), (eller) nødudgangskilt(e)
9. 2. Opvarmningsanlæg
9. 3. Luftforsyning
9. 4. Arrangement af siddepladser
9. 5. Indvendig belysning

10. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET

10. 1. Nummerplade
10. 2. Chassisnummer

RADETS DIREKTIV

af 16. juli 1988

om ændring, af direktiv 77/143/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og **påhængskøretøjer** dertil

(88/449/EØF)

**RADET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR -**

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Euro-
pæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og
Sociale Udvalg ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regerin-
ger, forsamlet i **Rådet**, vedtog den 19. december 1984 en
resolution om færdselssikkerhed ⁽⁴⁾;

i henhold til **Rådets** direktiv 77/143/EØF ⁽⁵⁾ skal kun
bestemte køretøjskategorier underkastes regelmæssig tek-
nisk kontrol (busser, lastbiler, **påhængskøretøjer** og sætte-
vogne **på** over 3,5 tons, hyrevogne og ambulancer);

det vil være hensigtsmæssigt at udvide den tekniske kontrol
til også at omfatte lette lastvogne og varevogne, idet
behandlingen af Kommissionens forslag fortsættes for så
vidt angår indførelse af en sådan kontrol af privatbiler;

de nuværende ordninger, der findes i nogle medlemsstater,
til kontrol af sådanne køretøjer, er meget forskellige, og det
er derfor nødvendigt ikke blot at kræve teknisk kontrol af
sådanne køretøjer indført, men også i videst muligt omfang
at harmonisere bestemmelserne om tidsintervallerne mel-
lem hver enkel kontrol samt om de tvungne kontrolpunk-
ter;

ved fastsættelsen af tidspunktet for iværksættelsen af de i
dette direktiv omhandlede foranstaltninger skal der, især i
de medlemsstater, hvor der ikke allerede findes en kontrol-
ordning, tages hensyn til den tid, som er nødvendig til
etablering eller udbygning af det administrative og tekniske
apparat, som skal udføre kontrollen —

⁽¹⁾ EFT nr. C 133 af 31. 5. 1986, s. 8.

⁽²⁾ EFT nr. C 76 af 23. 3. 1987, s. 194.

⁽³⁾ EFT nr. C 333 af 29. 12. 1986, s. 7.

⁽⁴⁾ EFT nr. C 341 af 21. 12. 1984, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 77/143/EØF foretages følgende ændringer:

1. Teksten til artikel 7 bliver stk. 1 i denne artikel, og
følgende indsættes som stk. 2:

»2. For så vidt angår de i bilag I, punkt 5, nævnte
køretøjer, finder stk. 1 anvendelse indtil den 1. januar
1993.

I de medlemsstater, hvor der ikke allerede findes en
ordning med teknisk kontrol af denne kategori af
køretøjer, finder stk. 1 dog anvendelse indtil den 1.
januar 1995.«

2. i bilag I indsættes følgende punkt:

„5. Motordrevne køre- fire Ar efter første ibrug-
tøjer med mindst fire tagning, derefter hvert an-
hjul, der normalt an- det år«.

vendes til **vejgods-**
transport, med en
tilladt totalvægt på
højest 3 500 kg, med
undtagelse af land-
brugstraktorer og
-arbejdsredskaber

3. Bilag II erstattes af den tekst, der er anført i bilaget til
dette direktiv.

Artikel 2

1. Efter høring af Kommissionen vedtager medlemsstater-
ne de love og administrative bestemmelser, der er nødven-
dige for at efterkomme dette direktiv senest to år efter dets
meddelelse ⁽¹⁾.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de for-
anstaltninger, de har truffet for at efterkomme dene direk-

te Dette direktiv er meddelt medlemsstaterne den 28. juli 1988.

12.8.88

De Europæiske Fællesskabers Tidende

Nr. L 222/11

Artikel 3

Dene direktiv er renet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. juli 1988.

Pd Rådets vegne

Formand

Y. PAPANTONIOU

BILAG

„BILAG II

Kontrollen skal mindst foretages på de i **nedenstående** skema anførte punkter, forudsat at disse vedrører udstyr, som i den **pågældende** medlemsstat er obligatorisk for det køretøj, der kontrolleres.

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2, 3 eller 4	KØRETØJER I KATEGORI 5 og 6
1. BREMSEAPPARAT 1.1. Driftsbremse 1.1.1. Mekanisk tilstand 1.1.2. Bremsevirkning 1.1.3. Bremsetrykfordeling 1.1.4. Vakuumpumpe og kompressor 1.2. Hjælpebremse 1.2.1. Mekanisk tilstand 1.2.2. Bremsevirkning 1.2.3. Bremsetrykfordeling 1.3. Parkeringsbremse 1.3.1. Mekanisk tilstand 1.3.2. Bremsevirkning 1.4. Påhængskøretøjers og sættevognes bremseapparater 1.4.1. Mekanisk tilstand — Automatisk bremsning 1.4.2. Bremsevirkning 2. STYREAPPARAT OG RAT 2.1. Mekanisk tilstand 2.2. Rat 2.3. Slør i styreapparatet 3. UDSYN 3.1. Synsfelt 3.2. Rudernes tilstand 3.3. Forerspejle 3.4. Forrudevisker 3.5. Rudevasker 4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSKYR 4.1. Lygter til frem- og baglyst 4.1.1. Tilstand og virkemåde 4.1.2. Indstilling 4.1.3. Afbrydere 4.1.4. Visuel virkningsgrad	1. BREMSEAPPARAT 1.1. Driftsbremse 1.1.1. Mekanisk tilstand 1.1.2. Bremsevirkning 1.1.3. Bremsetrykfordeling 1.2. Parkeringsbremse 1.2.1. Mekanisk tilstand 1.2.2. Bremsevirkning 2. STYREAPPARAT 2.1. Mekanisk tilstand 2.2. Slør i styrecappen 2.3. Fastgørelsen af styreapparatet 2.4. Ratlejer 3. UDSYN 3.1. Synsfelt 3.2. Rudernes tilstand 3.3. Forerspejle 3.4. Forrudevisker 3.5. Rudevasker 4. LYSUDSKYR 4.1. Lygter til frem og baglyst 4.1.1. Tilstand og virkemåde 4.1.2. Indstilling 4.1.3. Afbrydere

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2, 3 cUer 4	KØRETØJER I KATEGORI 5 og 6
4.2. Positions- og markeringslygter 4.2.1. Tilstand og virkemide 4.2.2. Farve og visuel virkningsgrad 4.3. Stoplygter: 4.3.1. Tilstand og virkemide 4.3.2. Farve og visuel virkningsgrad 4.4. Retningsviser blinklys 4.4.1. Tilstand og virkemide 4.4.2. Farve og visuel virkningsgrad 4.4.3. Kontakter 4.4.4. Blinkfrekvens 4.5. Tigelygter for og bag 4.5.1. Anbringelse 4.5.2. Tilstand og virkemide 4.5.3. Farve og visuel virkningsgrad 4.6. Baklygter 4.6.1. Tilstand og virkemide 4.6.2. Farve og visuel virkningsgrad 4.7. Bagnummerpladebelysning 4.8. Refleksanordninger — Tilstand og farve 4.9. Signallamper 4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjer eller sættevognen 4.11. Elektriske kabler 5. AKSLER, HJUL, DÆK, AFFJEDRING 5.1. Aksler 5.2. Hjul og dæk 5.3. Affjedring 6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS 6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele 6.1.1. Almindelig tilstand 6.1.2. Udblæsning og lyddæmpere 6.1.3. Brændstofbeholder og -ledninger	4.2. Tilstand og virkemide, lygteglassenes tilstand, farve og visuel virkningsgrad i forbindelse med 4.2.1. Positionsllys 4.2.2. Stoplygter 4.2.3. Retningsviserblinklys 4.2.4. Baklygter 4.2.5. Tigelygter 4.2.6. Nummerpladebelysning 4.2.7. Refleksanordninger 4.2.8. Katastrofeblinklys 5. AKSLER, HJUL, DÆK, AFFJEDRING 5.1. Aksler 5.2. Hjul og dæk 5.3. Affjedring 6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS 6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele 6.1.1. Almindelig tilstand 6.1.2. Udstødningsrør og lyddæmpere 6.1.3. Brændstofbeholder og -ledninger

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2, 3 eller 4	KØRETØJER I KATEGORI 5 og 6
6.1.4. Den bageste beskyttelsesordnings geometriske kendetegn og position, lastbiler	6.1.4. Reservehjulets fastgørelsesanordning
6.1.5. Reservehjulets fastgørelsesanordning	6.1.5. Sammenkoblingsanordningens sikkerhed (hvis en sådan forefindes)
6.1.6. Sammenkoblingsanordning til trækkende køretøjer, pi-hængsvogne og sættevogne.	
6.2. Kabine og karrosseri	6.2. Karrosseri
6.2.1. Almindelig tilstand	6.2.1. Struktur
6.2.2. Fastgørelse	6.2.2. Døre og lise
6.2.3. Døre og lise	
6.2.4. Gulv	
6.2.5. Førersæde	
6.2.6. Trinbræt	
7. FORSKELLIGT Udstyr	7. FORSKELLIGT Udstyr
7.1. Sikkerhedsseler	7.1. Fastgøring af førersædet
7.2. Ildslukker	7.2. Fastgøring af batteriet
7.3. Låse- og tyverisikringsanordninger	7.3. Lydsignalapparat
7.4. Advarselstrekanter	7.4. Advarselstrekanter
7.5. Forbindskasse	7.5. Sikkerhedsseler
	7.5.1. Monteringssikkerhed
	7.5.2. Selerens tilstand
	7.5.3. Virkemide
7.6. Stopklods(er) til hjul	
7.7. Lydsignalapparat	
7.8. Spec dometer	
7.9. Fartskriver (tilstedeværelse og forsegling)	
8. GENER	8. GENER
8.1. Støjudvikling	8.1. Støj
8.2. Udblæsning	8.2. Udblæsning
8.3. Radiostøjdæmpning	
9. YERLIGERE KONTROL PUNKTER FOR KØRETØJER TIL OFFENTLIG PERSONBEFORDRING	
9.1. Nødudgang(e) (herunder hamre til knusning af ruder), (eller) nødudgangskilt(e)	
9.3. Luftforsyning	
9.4. Arrangement af siddepladser	
9.5. Indvendig belysning	
10. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET	10. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET
10.1. Nummerplade	10.1. Nummerplade
10.2. Chassisnummer	10.2. Chassisnummer«

RÅDETS DIREKTIV

af 27. marts 1991

om ændring af direktiv 77/143/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer hertil

(91/22J/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen C),

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ¹,²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ³), og

ud fra følgende betragtninger:

Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, har vedtaget en resolution om færdsels-sikkerhed ⁴);

direktiv 77/143/EØF ⁵) indeholder bestemmelser om en regelmæssig kontrol af visse motorkøretøjer;

de nuværende kontrolnormer og -metoder varierer fra den ene medlemsstat til den anden, og denne situation medfører uensartethed med hensyn til sikkerheden og miljøvenligheden af de kontrollerede køretøjer, der anvendes i medlemsstaterne; endvidere kan denne situation indvirke på konkurrencevilkårene for transportører i de forskellige medlemsstater;

der bør derfor i særdirektiver vedtaget af Rådet fastsættes EF-minimumsnormer og -metoder for den tekniske kontrol på de i bilag II til direktiv 77/143/EØF anførte punkter;

i en overgangsperiode finder de nationale normer fonsat anvendelse på de punkter, der ikke er omfattet af særdirektiver;

det er nødvendigt, at der kan foretages en hurtig tilpasning til den tekniske udvikling af de nonner og metoder, der fastsættes i særdirektiverne, og for at lette gennemførelsen af

de nødvendige foranstaltninger i så henseende må der indføres en procedure med et næn samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen i et udvalg for tilpasning af den tekniske kontrol til den tekniske udvikling; direktiv 77/143/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1 direktiv 77/143/EØF indsættes følgende artikler:

„Artikel 5a

1. Rådet vedtager med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen de særdirektiver, der er nødvendige med henblik på fastsættelsen af minimumsnormer og -metoder for kontrol på de i bilag II anførte punkter.

2. De ændringer, der er nødvendige med henblik på at tilpasse de i særdirektiverne fastsatte normer og metoder til den tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 5b.

Artikel 5 b

1. Kommissionen bistås af et udvalg for tilpasning af direktiverne om teknisk kontrol af motorkøretøjer til den tekniske udvikling, i det følgende benævnt „udvalget“; det består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand.

2. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

3. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i Traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemningen i udvalget tildeles de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, som er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

4. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

C) EFT nr. C 74 af 22. 3. 1989, s. 14.

⁽¹⁾ EFT nr. C 291 af 20. 11. 1989, s. 120.

⁽²⁾ EFT nr. C 298 af 27. 11. 1989, s. 28.

⁽³⁾ EFT nr. C 341 af 21. 12. 1984, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47.

Direktiv ændret ved direktiv 88/449/EØF (EFT nr. L 222 af 12. 8. 1988, s. 10).

- b) Er de **påtænkte** foranstaltninger ikke i **overens-**
stemmelse **med** udvalgets udtalelse, eller er der
ikke afgivet nogen udtalelse, foreligger **Kommis-**
sionen **straks Ridet** et forslag **til** de foranstalt- en
ninger, der skal træffes. Ridet træffer afgørelse
med kvalificeret flertal.
2. **Når** medlemsstaterne vedtager disse love og admini-
strative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til
dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen **ledsages** af
sidan henvisning. **De nærmere** regler for denne henvisning
fastsættes af medlemsstaterne,

Har Ridet efter udløbet af en frist på tre måneder regnet
fra forslagens forelæggelse for Ridet ikke truffet nogen
afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af
Kommissionen.»

Artikel 3

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør, efter høring
af Kommissionen, inden den 1. januar 1992 de love og
administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efter-
komme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen
herom.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. **marts** 1991.

På Rådets vegne
R. GOEBBEL
Formand

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

RÅDET

RADETS DIREKTIV

af 21. juni 1991

om **ændring** af direktiv 77/143/EØF om indbyrdes **tilnærmelse af** medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol **med** motordrevne **køretøjer og** påhængskøretøjer dertil

(91/328/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det
Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og
Socialt Udvalg⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådet og repræsentanterne for regeringerne for De Euro-
pæiske Fællesskabers medlemsstater, forsamlet i Rådet,
vedtog den 19. december 1984 en resolution om færdsels-
sikkerhed⁽⁴⁾;

i henhold til Rådets direktiv 77/143/EØF⁽⁵⁾ skal kun
bestemte køretøjskategorier underkastes regelmæssig
teknisk kontrol (busser, lastbiler, påhængskøretøjer og
sættevogne på over 3,5 tons, hyrevogne og ambulancer);

med direktiv 88/449/EØF⁽⁶⁾ er den tekniske kontrol
udvidet til også at omfatte motordrevne køretøjer, der
normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt
totalvægt på højst 3 500 kg (lette lastvogne og varevogne),
med undtagelse af landbrugstraktorer og -arbejdsred-
skaber; det supplerer for disse køretøjers vedkommende
den tvungne kontrolpunkter i henhold til bilag II til
direktiv 77/143/EØF;

med henblik på at supplere EF-harmoniseringen af
reglerne vedrørende teknisk kontrol vil det være hensigts-
mæssigt at udvide denne tekniske kontrol til også at
omfatte privatbiler;

de nuværende ordninger, der i nogle medlemsstater findes
til kontrol af privatbiler, er meget forskellige, og det er
derfor nødvendigt ikke blot at kræve en sådan kontrol
indført, men også i videst muligt omfang at harmonisere
bestemmelserne om tidsintervallerne mellem hver enkelt
kontrol og om de tvungne kontrolpunkter;

ved fastsættelsen af tidspunktet for iværksættelsen af de i
dette direktiv omhandlede foranstaltninger skal der, især i
de medlemsstater, hvor der ikke allerede findes en
kontrolordning, tages hensyn til den tid, som er
nødvendig til etablering eller udbygning af det admini-
strative og tekniske apparat, som skal udføre
kontrollen —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 77/143/EØF foretages følgende ændringer:

t) Teksten til artikel 7 suppleres med følgende stk. 3:

•3. For så vidt angår de i bilag I, punkt 6, nævnte
køretøjer, finder stk. 1 anvendelse indtil den 1. januar
1994.

I de medlemsstater, hvor der den 31. december 1991
ikke allerede findes en ordning med regelmæssig
teknisk kontrol af denne kategori af køretøjer i lighed
med **den**, der er omhandlet i **dette** direktiv, finder stk.
1 dog anvendelse indtil den 1. januar **1998**.

(¹) EFT nr. C 133 af 31. 5. 1986, s. 3.

(²) EFT nr. C 76 af 23. 3. 1987, s. 194.

(³) EFT nr. C 333 af 29. 12. 1986, s. 7.

(⁴) EFT nr. C 341 af 21. 12. 1984, s. 1.

(⁵) EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47.

(⁶) EFT nr. L 222 af 12. 8. 1988, s. 10.

2) I bilag I indsættes følgende punkt :

- 6. Motordrevne køretøjer, fire år efter første indregistrering, der anvendes til **person**-befordring, og som har derefter hvert andet højst otte siddepladser år⁶ foruden førerens

3) I bilag II, anden kolonne, affattes overskriften således :
•**KØRETØJER** I KATEGORI 5 og 6•.

Artikel 2

1. Efter høring af Kommissionen vedtager medlemsstaterne de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv inden for en frist på to år fra dets meddelelse^(*).

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, de har truffet for at efterkomme dette direktiv.

Artikel 3

Kommissionen forelægger senest den 31. december 1998 for Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv ledsaget af sådanne forslag, som måtte være nødvendige, navnlig med hensyn til hyppigheden og indholdet af kontrollen.

Artikl 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 21. juni 1991.

På Rådets vegne

R. GOEBBELS

Formand

(*) Dette direktiv er meddelt medlemsstaterne den 1. 7. 1991.

N-105 /FM/RHA
JUSTITSMINISTERIET
F. afd.

Den 20. november 1991

N O T A T

vedrørende periodisk syn i Holland.

1. Generelt om ordningen.

Ordningen administreres af en instans under Trafikministeriet: Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), Vehicle Inspection Division.

Det årlige periodiske syn af personbiler, små varevogne, lastvogne over 3.500 kg og busser foregår altovervejende i privat regi ved autoriserede værksteder. Herudover foretages de periodiske syn på uafhængige prøvestationer samt på RDWs prøvestationer.

Der er udstedt ca. 8.500 autorisationer til private værksteder. Heraf har ca. 7.850 autorisation til at syn personbiler, ca. 160 autorisation til at syn store køretøjer og de resterende ca. 500 har autorisation til at syn samtlige køretøjskategorier.

Der er udstedt ca. 200 autorisationer til uafhængige prøvestationer, hvoraf langt hovedparten alene foretager syn af personbiler. Den landsdækkende motorklub ANWB har 15 prøvestationer.

Der foretages ca. 4,5 mio. syn af personbiler (M.) hvert år. Over 90% af disse foretages af private værksteder. RDW foretager ca. 10.000 af disse årlige syn.

Divisionen af RDW har 330 ansatte, hvoraf 15 ansatte er ansat i hovedkontoret i Haag. Resten gør tjeneste på ca. 35 prøvestationer, som er fordelt med ca. 4 stationer i hver af Hollands 9 regioner. Af de 315 ansatte på

prøvestationer er ca. 200 teknikere (mekanikere uddannet på teknisk skoler), hvoraf 80 er beskæftiget med tilsyn af værkstederne. Hertil kommer 18 "værkstedssinspektører". Der er 2 "værkstedssinspektører" i hvert distrikt. I hvert distrikt er der endvidere 3 chefer.

Divisionens opgaver er at føre tilsyn med de private værksteder og prøvestationer, at foretage syn af alle køretøj skategorier, samt at undersøge **uheldskøretøjer**.

2. Autorisation.

RDW kan udstede autorisation til foreninger eller personer, som kan godtgøre, at de råder over egnet personale og krævet udstyr til at foretage de periodiske syn.

I forbindelse med en ansøgning om autorisation foretager RDW ved en af sine værkstedssinspektører kontrol af, om værkstedet opfylder betingelserne. Kontrollen varer ca. 1 1/2 time.

Der betales et gebyr på Hfl 1035 i forbindelse med ansøgningen (Hfl 100 - ca. 345 Dkr.).

Autorisationen er i princippet tidsubegrænset. Den skal dog fornyes hvert år ved, at værkstedsindehaveren betaler Hfl 380. Betales beløbet ikke, bortfalder autorisationen.

Personale.

På hver synsstation - værksted/prøvestation - skal der mindst være en person, som er godkendt til at foretage syn af den **køretøjskategori**, som værkstedet er autoriseret til.

For at blive godkendt skal den pågældende have deltaget i et 2-dages kursus, og bestået den afsluttende prøve. Kun uddannede mekanikere med en vis erfaring kan deltage på kurset.

På det omhandlede kursus gennemgås kravene til synet, ligesom de generelle og administrative procedurer bliver omtalt. Kurset afsluttes med en prøve, der skal bestås.

Bestås prøven udstedes et certifikat til eksaminanden, som er gyldig i 2 år. Efter hvert 2. år herefter skal den pågældende deltage i et en-dags kursus, hvor han bl.a. skal vise, at synsarbejdet kan foretages korrekt.

Kurset afholdes af VAM, der er et privat institut for bil- og motorcykelindustrien i Holland. Instituttet er godkendt til at afholde prøver. Prøverne foretages i overværelse af RDW's inspektører.

Der er ca. 20.000 godkendte til at foretage syn i Holland.

Udstyr.

Hvert værksted skal råde over relevant udstyr til brug for syn, som er forskelligt afhængig af, hvilke køretøjskategorier autorisationen vedrører.

Endvidere skal hvert autoriseret værksted råde over fornødent dataudstyr, således at indrapportering om køretøjer, der er godkendt ved syn, kan ske direkte og umiddelbart til RDW's database, jf. nedenfor.

3. Synspligten.

Alle hollandske indregistrerede, synspligtige køretøjer, bliver en gang om året gjort opmærksom på deres fristdag for det årlige syn af RDW. Det er valgfrit for bilejeren, på hvilken synsstation synet skal foretages.

Når synet er foretaget udstedes en synsrapport (se bilag 1). Såfremt køretøjet godkendes ved synet, bliver dets nummerplade forsynet med en selvkøbende mærkat, hvorpå datoen for synets udførelse er anført (se bilag 2).

Alle godkendelser skal af værkstedet omgående indrapporteres til en af RDW's prøvestationer. Tidligere er dette foregået ved telefonopkald og efterfølgende fremsendelse af en kopi af **synserklæringen**. Nu foregår indrapporteringen ved direkte indtastning til RDW's database, som værkstedet kan få adgang til ved brug af et modem.

Der findes ikke nogen anvendelig statistik over antal omstillinger, da det alene er godkendelser, som bliver meddelt RDW. Hertil kommer, at værkstederne i praksis oplyser til bilejerne, hvad der skal repareres forinden synsresultatet meddeles.

Resultatet godkendt med påpegede fejl findes officielt ikke. Spørgsmålet er dog for tiden under drøftelse.

Synsarbejdet går primært ud på at kontrollere, om køretøjet opfylder kravene til trafik- og driftssikkerhed, samt er i **miljømæssig** forsvarlig stand. Synet varer ca. 30 minutter.

Selve gennemgangen er specificeret i en manual på 40 sider, hvori der er givet instruktioner og fortolkninger af de forskellige elementer, som skal synes. Manualen skal stå på hvert autoriseret værksted, og skal forevises de bilejere, som måtte ønske det. Den er forsøgt skrevet i et ikke-teknisk sprog, som kan forstås af folk i almindelighed. Manualen er dog suppleret af en række tekniske "meddelelser".

Trafikministeriet fastsætter et maksimumsbeløb for synet. Det udgør p.t. Hfl 93.

Såfremt synet foretages af RDW betales maksimumbeløbet. Der betales ikke for omstillingssyn efter reparation.

I praksis kombineres det lovpligtige syn med et af bilens periodiske værkstedssyn. De fleste private værksteder inkluderer i disse tilfælde synsgebyret i betalingen for servicesynet.

Foruden synsgebyret betales et gebyr til RDW på ca. Hfl 9 for hver godkendelse af et køretøj. Beløbet forfalder til betaling ved indrapporteringen til RDW om godkendelse. Dette beløb opkræver værkstederne normalt særskilt af bilejeren og videresender til RDW.

Hverken de autoriserede værksteder/prøvestationer eller RDW har mulighed for at inddrage nummerpladerne på ikke-godkendte køretøjer. Det er alene politiet, som kan inddrage nummerpladerne.

Kontrollen med ordninger sker gennem den kontrol, som politiet udfører ved hjælp af fotooptagelser af køretøjernes nummerplader fra apparater dels i politibiler, dels opstillet ved bl.a. trafiklys. Disse informationer sammenholdes automatisk med oplysningerne fra RDW's database, som politiet har direkte adgang til. Der foretages et betydeligt antal fotooptagelser om året.

4. Tilsynsordningen.

Tilsynet med de autoriserede værksteder og prøvestationer forestås af RDW, og indeholder tre elementer:

- 1) Hvert andet år bliver værkstedet kontrolleret af RDW's værkstedsinspektører med henblik på at konstatere, hvorvidt betingelserne for fortsat autorisation er til stede. Kontrollen varer ca. 1 1/2 time.
- 2) Synspersonalet skal på opfølgings-/opfriskningskursus af en dags varighed hvert andet år, hvor fortsat tilladelse til at foretage syn kun gives efter en bestået praktisk prøve.
- 3) Spottjek af synede biler ved "uanmeldt" besøg på værkstedet af en tekniker fra RDW.

Denne del af ordningen har sammenhæng med værkstedets indrapportering til RDW's database, om at et køretøj er godkendt efter syn.

Umiddelbart efter anmeldelsen bliver det meddelt værkstedet, hvorvidt køretøjet skal kontrolleres af en af RDW's teknikere/tilsynsmand. Bilejeren er forpligtet til at lade køretøjet tilbageholde på værkstedet i op til 1 1/2 time efter anmeldelsen med henblik på denne kontrol.

I praksis vil RDW's teknikere være på værkstedet inden for 1/2 time efter anmeldelsen. Dette beror på, at RDW's tilsynsmænd på forhånd kører rundt i et tildelt distrikt i regionen. Hver tilsynsmand foretager i gennemsnit 6 kontrolsyn i løbet af en arbejdsdag.

Antallet af kontrolsyn på et værksted afhænger af værkstedets placering på en tredelt skala:

Alle værksteder bliver i forbindelse med den første autorisation placeret i en "midterklasse". I denne klasse bliver 2% af samtlige synede biler på det pågældende værksted kontrolleret af RDW's tilsynsmænd.

Bliver resultatet af kontrolsynet en godkendelse, får værkstedet et bonuspoint. Efter at have opnået tilstrækkelig mange bonuspoint placeres værkstedet i "bonusklassen"¹¹. I denne klasse foretages alene kontrolsyn af 1% af samtlige synede biler.

Omvendt tildeles værkstedet minuspoint, såfremt synsarbejdet ikke har været tilfredsstillende. Værkstedet bliver efter tildeling af for mange minuspoint placeret i "strafklassen". I denne klasse foretages kontrolsyn af 6% af samtlige synede biler.

Værkstedernes placering i klasserne samt udvælgelsen af biler til kontrolsyn foregår automatisk i RDW's EDB-system.

Værksteder, der placeres i "strafklassen", får en advarsel om, at fortsat tilsidesættelse af synsarbejdet vil medføre tilbagekaldelse af autorisationen.

Fortsætter værkstedet med at blive tildelt minuspoint, vil autorisationen i første omgang blive tilbagekaldt i 3 måneder, i anden omgang i 6 måneder og i tredje omgang for bestandig. Tilbagekaldelsen er personlig.

I tilfælde, hvor synet er så mangelfuldt, og køretøjet i så dårlig stand, at det er direkte trafikfarligt, vil autorisationen blive tilbagekaldt øjeblikkeligt.

Det samme gælder, hvor tilsynsmanden ankommer til værkstedet for at foretage kontrolsyn, og konstaterer, at man er i færd med at foretage reparation af det udpegede køretøj.

I region Schiedam tilbagekaldes 4 - 5 autorisationer pr. år. Det samme skulle gælde i hver af de øvrige 8 regioner.

Der er mulighed for at klage over synsresultatet til RDW.

I de tilfælde, hvor et køretøj ikke er godkendt, foretager RDW efter påklage et nyt syn. Der betales et beløb på Hfl 100, som afholdes af enten bilejeren eller værkstedet, afhængig af hvem der ikke fik medhold. I region Schiedam er der ca. 2 klager pr. måned. Der foretages ca. 500.000 syn om året i regionen. I alt er der ca. 100 klager pr. år i hele landet. Hovedsagelig får værkstedet medhold i, at køretøjet ikke skal godkendes.

Der kan også klages over, at køretøjerne er godkendte. Der er ca. 4 klager over dette pr. måned i Schiedam.

Endelig er der mulighed for at påklage, at værkstedet har foretaget flere reparationer, end det var nødvendigt. Der indkommer ikke klager til RDW, hvilket angiveligt beror på, at det ikke er muligt at konstatere, hvordan køretøjet så ud inden reparationen. Bilejeren vælger i disse tilfælde at klage gennem forbrugerorganisationerne.

5. Myndighedernes vurdering af ordningen.

Souschefen i RDW's Vehicle Inspection Division, Trafikministeriet, har givet følgende vurdering af ordningen i Holland:

Ordningen er generelt accepteret i såvel befolkningen som i parlamentet.

Det var dog ikke tilfældet i forbindelse med ordningens gennemførelse i 1985, hvor der var en centrum/liberal regering. Det hollandske socialdemokrati kunne ikke uden videre tilslutte sig ordningen, hvilket medførte at den blev indført med en prøvetid på 5 år.

Ordningen er i år ved lov gjort permanent bl.a. med støtte fra socialdemokratiet (som nu sidder i regeringen).

Der har ingen egentlig debat været om ordningen i parlamentet eller i medierne.

Forbrugerorganisationerne har ingen indvendinger mod ordningen, som de i øvrigt bruger minimale ressourcer på. Det bemærkes i den forbindelse, at ANWB har 3 mio. medlemmer.

Det forhold, at der er så få klager og så få tilbagemeldelser, indikerer da også, at ordningen generelt accepteres og ikke forsøges misbrugt.

Souschefen på prøvestationen i Schiedam havde dog følgende kommentarer til ordningen:

Der foretages for mange kontrolsyn, og bruges således for mange ressourcer på denne del af tilsynet. Det tilstrækkelige tilsyn vil kunne opnås på et langt færre antal kontrolsyn.

For så vidt angik mærkaterne, som skal placeres på nummerpladerne, var det unødvendigt, at disse forefandtes. Der var megen snyd med disse, ligesom der allerede fandtes central registrering. Det var således alene af gammel vane, at godkendte køretøjer skulle forsynes med det omhandlede mærkat.

BIJ KENTEKENBEWIJS/REGISTRATIEBEWIJS BEWAREN

■ Gegevens voertuig

Kenteken/
registratietekenen

Chassisnummer

Merk

Type

■ Gegevens kentekenbewijs/registratiebewijs

Het kenteken- of registratiebewijs

is op de aangekruiste punten niet

in overeenstemming met het

voertuig

☐ kenteken/registratietekenen☐ chassisnummer☐ reminrichting☐ koppeling☐ motorbrandstof

■ Toelichting op geconstateerde gebreken

Hier nummer keuringsteken
plakken

■ Dit rapport is afgegeven door

Naam keuringsinstantie

Adres

Postcode en plaats

Nummer

keuringsinstantie

Keurmeester

Resultaat van de

keuring

☐ goedgekeurd☐ niet goedgekeurd

Het keuringsbewijs

is geldig tot

Datum afgifte rapport

Handtekening

■ Beroep :

Aanvrager verzocht

herkeuring in beroep

☐ ja ☐ nee

Handtekening

aanvrager

■ Steekproef

Tijdstip afmelding

Mededeling RDW

☐ wel steekproefherkeuring☐ geen steekproefherkeuring

Einde wachttijd i.v.m.

steekproefherkeuring

■ Technische controle

De aangekruiste aspecten zijn niet in orde bevonden

1 Remsysteem

Bedrijfsrem van motorrijtuigen 1.1

☐ mechanische toestand 1.1.1☐ remwerking 1.1.2☐ gelijkmatigheid van de

remwerking 1.1.3

☐ compressor/vacuumpomp 1.1.4☐ aansluitpunten voor remsysteem

aanhangwagen of oplegger 1.1.5

Hulprem van motorrijtuigen 1.2

☐ mechanische toestand 1.2.1☐ remwerking 1.2.2

Parkeerrem van motorrijtuigen 1.3

☐ mechanische toestand 1.3.1☐ remwerking 1.3.2

Reminrichting voor aanhangwagen

of oplegger 1.4

☐ mechanische toestand 1.4.1☐ automatische werking 1.4.2☐ vastzetinrichting 1.4.3☐ remwerking 1.4.4☐ gelijkmatigheid van de

remwerking 1.4.5

2 Stuurinrichting

Stuurinrichting van motorrijtuigen 2.1

Stuurwiel 2.1.1

☐ mechanische toestand 2.1.1.1☐ speling 2.1.1.2☐ stuurkolom 2.1.2

Stuurhuis 2.1.3

☐ mechanische toestand 2.1.3.1☐ bevestiging 2.1.3.2

Stangenstelsel van de stuur-

inrichting 2.1.4

☐ mechanische toestand 2.1.4.1☐ werking 2.1.4.2☐ stuurbekrachtiging 2.1.4.3☐ stuurinrichting van aanhang-

wagen of oplegger 2.2

☐ wieluitlijning 2.3

3 Onderstel en carrosserie

☐ chassisraam of dragende

delen 3.1

☐ brandstoftank en leidingen 3.2☐ uitlaatsysteem 3.3☐ aandrijving 3.4☐ veren 3.5☐ schokdempers 3.6☐ stabilisatoren 3.7☐ bumpers 3.8☐ reservewielhouder 3.9☐ spatborden 3.10☐ motorsteunen 3.11

Onderstel en carrosserie (vervolg)

☐ aanhangwagen- of oplegger-

koppeling 3.12

☐ trekdraaihoek/trekstang 3.13☐ draaikrans 3.14☐ scherpe delen 3.15☐ delen aan de buitenzijde 3.16☐ stootbalk 3.17☐ achterkantmarkering 3.18☐ elektrische bedrading 3.19☐ batterij 3.20☐ bevestiging inrichting 3.21☐ deuren 3.22☐ motorkap/kofferdeksel 3.23☐ carrosseriebodem/laadruimte

3.24

☐ zitplaatsen 3.25☐ spiegels en gezichtsveld 3.26☐ ruiten 3.27☐ ruitewissers 3.28☐ ruitesproeiers 3.29☐ voorruitverwarming 3.30☐ snelheidsmeter 3.31☐ hoorn 3.32☐ autogordels 3.33☐ assen 3.34☐ fusespennen of -kogels,

draaipunten wielophanging en

wiellagers 3.35

☐ wielen 3.36☐ wielnaal 3.37☐ banden 3.38☐ kentekenplaat 3.39

4 Verlichting, reflectoren en

lichtsignalen

Koplichten 4.1

☐ aanwezigheid, werking en

toestand 4.1.1

☐ afstelling 4.1.2☐ kleur 4.1.3☐ achterlichten 4.2☐ achterreflectoren 4.3☐ lengtedriehoeken 4.4☐ stoplichten 4.5☐ richtingaanwijzers 4.6☐ zijreflectoren 4.7☐ zijlichten 4.8☐ achteruitrijlichten 4.9☐ verblikkend licht voor mist-

achterlicht 4.10

☐ kentekenplaatverlichting 4.11☐ verboden kleur 4.12

5 Milieuspecten

☐ radio-ontstoring 5.1☐ koolmonoxidegehalte 5.2☐ geluidproductie 5.3

■ Gemeten bij controle koolmonoxidegehalte 5.2

CO

g/vol bij

g/mw/min

DEZE RUIMTE UITSLUITEND IN TE VULLEN DOOR DE RDW

■ Herkeuring in beroep

Uitgevoerd door

Beroep toegekend

☐ ja ☐ nee

Handtekening

■ Steekproefherkeuring

Uitgevoerd door

Resultaat van de

steekproefherkeuring

☐ goedgekeurd☐ niet goedgekeurd

Handtekening

1 2 3 4 Voor noten zie ommezijde van dit rapport.

NL bilaa 2



1. Remsysteem

Keuringseisen

Wijze van keuren

- ☐ De kracht die op het rempedaal moet worden uitgeoefend mag:
 1. ter bereiking van de hiervoor onder a en c bedoelde remvertraging niet meer bedragen dan 70 kg;
 2. ter bereiking van de hiervoor onder b bedoelde remvertraging niet meer bedragen dan 50 kg.
- ☐ Geheel of gedeeltelijk pneumatische reminrichtingen moeten zijn voorzien van deugdelijke drukmeetpunten.

1.3. PARKEERREM VAN MOTORVOERTUIGEN

1.3.1. Mechanische toestand

- ☐ Motorrijtuigen moeten zijn voorzien van een doeltreffende parkeerrem.
- ☐ De onderdelen mogen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie vertonen.
- ☐ De onderdelen van het remsysteem mogen geen overmatige speling op draaipunten vertonen.
- ☐ De onderdelen dienen goed bevestigd te zijn.
- ☐ De verbindingen dienen goed geborgd te zijn.
- ☐ De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen mogen niet beperkt zijn.
- ☐ Het bedieningsorgaan van de reminrichting mag geen te grote vrije slag bezitten en dient vastgezet te kunnen worden in de geremde toestand.

Visuele controle.
 De rem moet hierbij in werking worden gesteld, terwijl het voertuig zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt.

1.3.2. Remwerking

- ☐ 1. De parkeerrem van motorrijtuigen, die vóór 1 juli 1967 in Nederland in gebruik zijn genomen, dient op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg een remvertraging van ten minste 1 m/sec^2 te bereiken.
- ☐ 2. a. De parkeerrem van motorrijtuigen, die na 30 juni 1967 in Nederland in gebruik zijn genomen, dient het voertuig op een helling van 16% in beide richtingen in stilstand te kunnen houden.

De controle moet plaatsvinden:
 1. op een remtestinrichting of door middel van een beproeving op de weg waarbij gebruik wordt gemaakt van een remvertragingsmeter of
 2. visueel, terwijl het voertuig zich met de parkeerrem geblokkeerd op een helling van 16% bevindt.

Remsysteem 1.

Keuringseisen

Wijze van keuren

Hieraan **wordt geacht** te zijn voldaan, indien de remvertraging, uitgaande van een aanvangssnelheid van 15 km/h, op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg, ten minste 12 m/sec^2 bedraagt.

b. Indien een motorrijtuig als onder a bedoeld, niet is **uitgerust** met een gescheiden remsysteem of een geheel afzonderlijk **hulpreamsysteem** dient echter op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg met de parkeerrem ten minste de volgende vertraging bereikt te worden:

I. indien het motorrijtuig is ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: $2,25 \text{ m/sec}^2$;

II. indien het motorrijtuig is ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen: $2,6 \text{ m/sec}^2$;

III. in de overige gevallen: 2 m/sec^2 .

REMINRICHTING VAN AANHANGWAGEN OF OPLEGGER

1.4.

Mechanische toestand

1.4.1.

- ☐ Aanhangwagens en opleggers moeten zijn voorzien van een doeltreffende reminrichting. Deze eis geldt niet voor een-assige aanhangwagens, die vóór 1 oktober 1971 in Nederland in gebruik zijn genomen en waarvan het ledig gewicht niet meer dan 750 kg bedraagt.
- ☐ De onderdelen van de reminrichting mogen geen breuken, gevaarlijke scheuren, aanzienlijke vervorming of ernstige aantasting door corrosie vertonen.
- ☐ De onderdelen van het remsysteem mogen geen overmatige speling op draaipunten vertonen.
- ☐ De verbindingen dienen goed geborgd te zijn.
- ☐ De noodzakelijke bewegingsmogelijkheden van onderdelen mogen niet beperkt zijn.
- ☐ De remleidingen, de remslangen, de reservoirs, de cylinders en de ventielen mogen geen lekkage, beschadiging of verdrogingsverschijnselen vertonen.

Visuele controle.

De rem moet hierbij in werking worden gesteld, terwijl het voertuig zich boven een inspectieput of op een hefinrichting bevindt. Indien voor de rembeproeving geen remtestinrichting wordt gebruikt en de dikte van de remvoering of -blokken niet zonder demontage is vast te stellen, dient ten minste één remtrommel te worden gedemonteerd. Bijzondere aandacht voor de inrichtingen waarmee een koppeling tot stand kan worden gebracht tussen het remsysteem van een aanhangwagen of oplegger en dat van een motorrijtuig. Bij een oploopprem het trekkend voertuig achteruit laten rijden en de werking van het mechanisme controleren. Een automatische blokkeerinrichting van een oploopprem ten behoeve van het achteruitrijden beproeven.

N-101 /FM/RHA
JUSTITSMINISTERIET
F. afd.

Den 19. november 1991

N O T A T

vedrørende **periodisk** syn i Storbritannien.

1. Generelt om ordningen.

Ordningen administreres af Vehicle Inspectorate (VI), der er en selvstændig instans under Transportministeriet. Den overordnede regelfastsættelse administreres af Transportministeriet.

Det årlige periodiske syn af personbiler, små varevogne og motorcykler foretages primært af private værksteder (Authorised Examiners), som er godkendt af VI.

Det periodiske syn foretages endvidere på kommunaltejede værksteder (Designated Councils) som er godkendt af VI. Det er stort set alene kommunens egne køretøjer, særligt busser, der bliver synet på disse synsstationer.

Endelig foretager VI syn af primært busser, lastbiler over 3.500 kg og **specialkøretøjer**. Der kan dog også hos VI foretages syn af personbiler m.v.

Der er udstedt ca. 17.600 autorisationer til private værksteder, hvilket er lidt under halvdelen af de ca. 36.000 private værksteder, der findes i Storbritannien.

Herudover er der udstedt ca. 40 autorisationer til de kommunale værksteder.

Der er ikke udstedt autorisationer til AA's (FDM) prøvestationer, hvilket beror på, at AA ikke ønsker at deltage i ordningen.

Kun specielt nomineret personale (Testers) på værkstederne må foretage syn og underskrive synserklæringer. Der er nomineret ca. 50.000 Testers i Storbritannien.

Der foretages ca. 17 mill, syn af personbiler (M) pr. år, som stort set udelukkende sker på de private værksteder.

Den engelske ordning med autorisation af private værksteder til at foretage syn har været gældende fra engang i 1950'erne.

2. Autorisation.

Autorisation til at drive en synsstation gives til personer eller organisationer, som har et godt omdømme, og som kan dokumentere, at de har egnede forudsætninger, udstyr og personale til at foretage syn af den fornødne standard.

Der stilles ikke noget forsikringskrav for at erhverve autorisation.

Det er ansøgerens eget ansvar, at værkstedet i øvrigt kan benyttes som synsstation, herunder at få de nødvendige lokale godkendelser, samt at værkstedet opfylder relevant lovgivning, herunder arbejdsmiljøregler.

Der betales ikke gebyr i forbindelse med autorisationserhvervelsen.

Personale.

Der stilles ingen kvalifikationskrav i henseende til forudgående uddannelse for at blive nomineret som Tester. De pågældende har dog typisk erfaring med biler i en eller anden form, f.eks. kan den pågældende være dækmontør.

Før nomineringen til Tester skal den pågældende på et

én-dags kursus, som forestås af VI.

På dette kursus gives en gennemgang af synsprocedure, samt væsentlige gældende bestemmelser for køretøjer.

Herudover forestår VI nogle kurser, som det er frivilligt at deltage i. Mange Testers deltager dog i disse kurser, hvilket - foruden deres egen interesse - beror på, at deres arbejdsgivere, de Autorised Examiners, har pligt til at sørge for, at de ansatte Testers til stadsighed er egnede til at foretage syn.

For at blive nomineret som Testers skal man foruden deltagelse på det nævnte ét-dages kursus påvise over for VI's inspektører, at man er egnet til at foretage syn.

Testers kan nomineres inden for 7 køretøjskategorier. Man må kun foretage syn af køretøjer inden for den kategori, som nomineringen vedrører.

Udstyr.

Hver synsstation skal råde over mindst følgende udstyr:

- plads til at ejeren kan overvåge synet
- grav eller lift
- drejelige plader til forhjulene
- donkraft
- lygteprøveapparat
- rullebremseprøveapparat
- decelerometer
- CO-måler.

Det udstyr, som anvendes i forbindelse med synet, skal være typegodkendt af VI.

VI kontrollerer jævnligt udstyret for vedligeholdelse og for kalibrering.

3. Synspligten.

Alle indregistrerede personbiler skal fremstilles til syn første gang 3 år efter registreringen og herefter hvert år.

Det er ejeren selv, der skal sørge for, at køretøjet bliver fremstillet. Der findes således ikke nogen offentlig indkaldelse.

Køretøjet skal imidlertid være forsynet med en såkaldt "licence label", som dokumenterer, at ejeren har betalt den årlige skat (vægtafgift) for bilen. For at kunne betale skatten og få udleveret den omtalte label skal bilejeren forevise en gyldig synserklæring (MOT - certifikat) til skattemyndigheden.

Denne "licence label" er grundlaget for politiets visuelle kontrol af ordningen.

Synsarbejdet består primært i en teknisk undersøgelse af, om køretøjet er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Herudover kontrolleres om køretøjet i øvrigt opfylder væsentlige gældende bestemmelser. Synsarbejdet foretages efter en manual på 56 sider. Synsrapporten (se bilag 1) indeholder for hvert felt en henvisning til manualen.

Den planlagte tid for et syn er 31 minutter for det arbejde, som udføres af Testeren. Hertil kommer 12 minutter til en assistent, som kan være fremstilleren selv.

Såfremt køretøjet er trafiksikkert og i miljø~~mæssig~~ forsvarlig stand, udsteder Testeren en synserklæring (MOT - certifikat) (se bilag 2) til ejeren. Godkendes bilen ikke udstedes en synsrapport, der angiver, hvilke fejl der er.

Værkstedet beholder en genpart af synserklæringen, og har pligt til at have et arkiv, hvori samtlige udstedte synserklæringer på det pågældende værksted opbevares.

Ved godkendelsen betaler bilejeren et synsgebyr. Gebyret er fastsat af Transportministeriet, og dækker alene de udgifter, som er forbundet med synet. Udgangspunktet er, at gebyret ikke skal indeholde profit til værkstedet. Beløbet reguleres løbende. Det udgør p.t. £ 20 (1 £ - ca. 11,5 kr.)

Endvidere skal bilejeren betale for synserklæringen. Dette udgør p.t. 35 pence. Beløbet går ubeskåret til VI til dækning af dets administration, kursus og tilsyn i forbindelse med ordningen. VI's samlede indtægt herpå udgør ca. £ 6 mio. pr. år.

I de tilfælde, hvor køretøjet ikke bliver godkendt, skal der ikke betales et gebyr for det første syn, såfremt køretøjet bliver repareret på værkstedet. Der betales således først et gebyr ved godkendelse efter eventuel fornøden reparation.

Hvis der er tale om en mindre fejl ved køretøjet, som ejeren eventuelt selv kan reparere, kan køretøjet blive fremstillet på samme værksted senest dagen efter første syn, uden at der skal betales gebyr to gange.

Såfremt køretøjet bliver repareret på et andet værksted, end det som foretog det første syn, skal der betales et gebyr begge steder.

Omstillingssynet foretages samtidig med reparationen.

Efter de seneste offentlige statistikker er synsresultatet i 40% af tilfældene omstilling.

Synsresultatet "påpegede fejl" findes ikke. Enten bliver køretøjet godkendt som trafik sikkert, eller også bliver resultatet "omstilling".

De Authorised Examiners eller Testers har ingen mulighed for at tilbageholde trafikfarlige køretøjer. Et ikke-godkendt køretøj kan således køre fra synsstationen.

Det er alene politiet, som kan fjerne nummerpladerne fra køretøjerne.

4. Tilsynsordningen.

VI fører regelmæssigt tilsyn med de autoriserede **synsstationer**, herunder udstyret og personalet, især de nominerede Testers.

De Authorised Examiners er forpligtigede til at give VI's inspektører adgang til værkstedet med henblik på at foretage tilsyn med synsprocedurerne, faciliteterne, arkivet med synserklæringerne og personalets kompetence på enhver tid inden for normal åbningstid.

Hvert autoriseret værksted får anmeldt besøg af **VI's** inspektører en gang om året med henblik på tilsynsopgaven. Tilsynet varer ca. 1 time på hvert værksted, hvor der eventuelt bliver foretaget kontrolsyn af en bil. Tilsynet kan tilbageholde synede biler med henblik på **kontrolsyn**.

Herudover kommer **VI's** inspektører på et uanmeldt besøg hos halvdelen af de autoriserede værksteder hvert år.

Endelig kører **VI's** inspektører inkognito 2.000 køretøjer til syn på udvalgte værksteder med henblik på at kontrollere, hvorvidt det er en nomineret Tester, der foretager synet, samt om synet foretages korrekt.

Værkstederne udvælges af VI regionalt bl.a. på grundlag af månedlige indberetninger fra værkstederne om, hvilke køretøjer der er synet og med hvilket synsresultat.

Autorisation til at drive en synsstation kan inddrages, såfremt grundlaget for at foretage syn ikke længere er til stede, eller de betingelser, som er fastsat for autorisationen, ikke overholdes.

Sanktionen er i praksis i første omgang en advarsel med henblik på, at den Authorised Examiners retter for sig.

Såfremt den pågældende tilsidesætter betingelserne for autorisationen inden for 5 år fra den første advarsel, vil den blive inddraget.

Der inddrages 300 - 400 autorisationer hvert år. Der er mulighed for at påklage VI's afgørelse om inddragelse til Trafikministeriet. I gennemsnit får ca. 20% af klagerne medhold, hvorefter deres autorisation tilbagegives.

Der er endvidere mulighed for at indbringe spørgsmålet om inddragelse for retten, hvilket sker i 1-2% af tilfældene.

Tilladelsen til at foretage syn kan inddrages, såfremt Testeren ikke mere er kompetent til at foretage syn. I praksis fungerer sanktionssystemet som omtalt ved den Authorised Examiner.

Den bilejer, som ikke kan acceptere resultatet af synet, kan ved betaling af et gebyr indbringe sagen for VI's distriktskontor. VI's inspektører foretager herefter et nyt syn af køretøjet. Indtil det nye syn er foretaget, må bilen ikke benyttes, ligesom der ikke må påbegyndes reparation af den.

Såfremt VI heller ikke kan godkende køretøjet, er der i princippet mulighed for at påklage afgørelsen til Transportministeriet. Det er dog aldrig sket, hvilket beror på, at bilen som nævnt ikke må benyttes i klageperioden, samt at appelfristen er 14 dage.

Der kan også klages over godkendte køretøjer, hvilket har betydning ved salg af brugte biler. Appelfristen med henblik på foretagelse af kontrolsyn er 20 dage, såfremt klagen vedrører køretøjsdele, og 3 måneder, såfremt den vedrører rustkorrosioner.

Der indgives for tiden 700-800 klager pr. år, som er fordelt med halvdelen til hver klagekategori. Klageantallet er stigende.

Såfremt klageren får medhold, kan den pågældende anlægge civilt søgsmål mod værkstedet. VI's reaktion er en advarsel eller eventuelt inddragelse af autorisationen/tilladelsen til nomineringen.

VI har i alt ca. 1.800 ansatte, hvoraf ca. 230 er fuldtidsbeskæftiget med autorisation og tilsyn af private værksteder m.v. i forbindelse med ordningen. Disse er fordelt på VI's 54 distriktskontorer. Omkostningerne til ordningen afholdes af indtægten fra salget af syns-erklæringerne.

De omhandlede medarbejdere er for 95% vedkommende uddannet som mekanikere. Alle medarbejdere har deltaget i et internt kursus på 4 uger, hvor de er oplært i at foretage syn og tilsyn. Kurset skal sikre, at VI's medarbejdere kan oplære Testerne i at foretage syn, samt at der kan føres et effektivt og forsvarligt tilsyn.

5. Myndighedernes vurdering af ordningen.

Direktøren fra VI og en chef i Transportministeriet har givet følgende vurdering af ordningen i Storbritannien:

Ordningen er generelt accepteret og har et godt omdømme. Det er sjældent, at der rejses spørgsmål i Parlamentet omkring ordningen, eller at der er debat i medierne herom. Når det en enkelt gang bliver nævnt i pressen, er det i forbindelse med salg af brugte biler, der er i dårlig stand.

Et problem er dog, at der stjæles ca. 50.000 ubrugte synscertifikater hvert år. Dette på trods af, at de Authorised Examiners har pligt til at opbevare disse i aflåste pengeskabe.

Efter direktøren fra VI's opfattelse giver det endvidere anledning til bekymring, at klageantallet er stigende. Det er hans - som VI's - opfattelse, at der kunne rådes bod herpå med at kræve gebyr i forbindelse med en

ansøgning om autorisation, samt ved at stille nogle minimumskrav til Testernes grunduddannelse. Det har imidlertid endnu ikke vundet gehør i Transportministeriet.

Den samlede vurdering er, at såfremt den engelske ordning alene vurderes ud fra, om alle biler opfylder alle gældende bestemmelser, er den ikke optimal, og en offentlig kontrol ville sikkert være bedre. Inddrages hensynet til publikums ulempe imidlertid også i vurderingen, er den engelske ordning helt tilfredsstillende.

UK Silag I

Appendix A



Department of Transport
Road Traffic Act 1988 sections 45 and 46

Customer's Copy

Serial No. **318202 CZ**

Notification of a Refusal to Issue an MOT Test Certificate (IMPORTANT: Read notes overleaf)

Please keep this copy as your record of the test failure

Vehicle Reg. Mark A256 REU	Make & Model PONTIAC	Weight	Year of Manufacture 1983	Class of vehicle I II III IV V VI VII						
VIN or Chassis No. PAC 9762382	Recorded Mileage 76,354	Colour RED								

A Items tested.	Manual ref.	Pass	Fail	Reasons for failure
Lighting Equipment	Cars & LGVs	Motor cycles		
Front & rear lamps	II/1	✓		
Headlamps	II/2	✓		
Headlamp aim	II/6	✓		
Stop lamps	II/3	✓		
Rear reflectors	II/4		✓	Offside rear reflector missing
Direction indicators	II/5	✓		
Steering and Suspension	Cars & LGVs	Motor cycles		
Steering control	III/1	III/1	✓	
Steering mechanism/system	III/2	III/2	✓	
Power steering	III/3	N/A	✓	
Transmission shafts	III/2,4,9	N/A	✓	
Wheel bearings	III/4	III/3,4	✓	excessive play o/s/f wheel bearing
Front suspension	III/5-9	III/3	✓	
Rear suspension	III/9	III/4	✓	
Shock absorbers	III/10	III/3,4	✓	
Wheel alignment	N/A	III/5	—	
Brakes	Cars & LGVs	Motor cycles		
Controls	III/1,3	III/1	✓	
Condition of service brake system	III/3,4	III/2	✓	o/s/f brake pads excessively worn
Condition of parking brake system	III/1,2	N/A	✓	
Service brake performance	III/5-8	III/3	✓	
Parking brake performance	III/5-8	N/A	✓	
Tyres and Wheels	Cars & LGVs	Motor cycles		
Tyre type	IV/1	✓		
Tyre load/speed rating (Class VII)		—	—	
Tyre condition	IV/1	✓	✓	N/s/f tyre tread depth below legal minimum
Roadwheels	IV/2	✓		
Seatbelts	Cars & LGVs	Motor cycles		
Mountings	VI/1	N/A	✓	excess corrosion within 12" of o/s/f seat belt anchorage point
Condition	VI/1	N/A	✓	
Operation	VI/1	N/A	✓	
Motor Cycle Side Car	Cars & LGVs	Motor cycles		
Security	N/A	VI/1	—	
Suspension & Wheel bearings	N/A	VI/2	—	
Wheel alignment	N/A	VI/3	—	
General	Cars & LGVs	Motor cycles		
Windscreen wipers & washers	VII/1,2	N/A	✓	
Horn	VII/4	VII/1	✓	
Exhaust system	VII/3	VII/2	✓	Silencer holed to excess
Exhaust emissions as from 1/11/91			✓	
Vehicle structure	VII/5	VII/3	✓	
Speed limiter (Class V)			—	

I Certify that for the reasons shown above the vehicle has failed to comply with the statutory requirements

Signed: (Tester/Inspector) **J. Wilcox** Date: **2nd May 1991**

Name: (in CAPITALS) **J WILCOX** Testing Station No.: **1234 AZ**

Warning: In my opinion, the vehicle is dangerous to drive because of the following defects*

*delete if not appropriate

Authentication Stamp

Explanatory note:
The name, address and number of the vehicle testing station must be embossed in this space

VT30 (Rev Jan 1991)

UK bilag 2

Appendix IV (ii)

Example of a duplicate test certificate Note that the entry in the VT12 Register (appendix III) requires ONLY a tick in the replacement column.

Duplicate
of test certificate
No.

DEPARTMENT
OF TRANSPORT

Test Certificate

Serial Number
MA 0000058

The motor vehicle, of which the Registration Mark* is:-

C 989 XYZ having been examined
under section 43 of the Road Traffic Act 1972, it is hereby certified that at the date of the
examination thereof the statutory requirements prescribed by Regulations made under the said
section 43 were complied with in relation to the vehicle.

Vehicle Testing Station Number: 1234AZ

* When no registration mark is exhibited on the vehicle the chassis or serial number should be shown

Date of issue MAY 15th 1990
(NINETY)

Make Buick

Date of expiry APR 30th 1991
(NINETY ONE)

Approximate year of manufacture 1985

Serial Number of immediately preceding Test Certificate N/A

Recorded mileage 48,691

To be entered when the above date of expiry is more than 12 months after the above date of issue

If a goods vehicle, unladen weight N/A kg

Signature of Tester Inspector J. Wilcox

If not a goods vehicle, horse power or cylinder capacity of engine in cubic centimetres 918cc

Name in block capitals J. WILCOX

WARNING

A test certificate should not be accepted as evidence of the satisfactory mechanical condition of a used vehicle offered for sale.

CHECK carefully that the particulars quoted above are correct. Certificates showing alterations should not be issued or accepted. They may delay the renewal of a licence.

KEEP THIS CERTIFICATE SAFELY

(See Notes overleaf)

Authentication Stamp

EXPLANATORY NOTE
THE NAME, ADDRESS
AND NUMBER OF THE
VEHICLE TESTING STATION
MUST BE EMBOSSED
IN THIS SPACE
T. Doyle

Issued by T. DOYLE VT20
MAY 15th 1990 (NINETY)

Section III

Brakes

Method of Inspection

Principal reasons for failure

Notes

1 PARKING BRAKE OPERATING LEVER

- 1.1 Whilst the parking brake lever is operated, check that the parking brake is designed to prevent at least two of the vehicle's roadwheels (or in the case of a three wheeled vehicle at least one of the roadwheels) from turning.
- 1.1.1 Apply the parking brake and check that it can be set in the "applied" position. Determine the effectiveness of the holding-on mechanism by tapping the brake lever sideways and seeing that the lever does not release. With the holding-on mechanism released, move the lever sideways to check for wear in the pivot bearing.
- 1.1.2 Where the mountings of the parking brake mechanism to the vehicle structure can readily be seen from inside the vehicle, inspect the security of the fixing and the condition of the body structure and panelling in this region.

The vehicle does not have a parking brake designed to prevent at least two of the roadwheels (or in the case of a three wheeled vehicle at least one of the roadwheels) from turning

With reasonable force applied to the lever, it cannot be set in the "hold-on" position.

The holding-on mechanism operates, but this is so worn, or the sideways movement of the lever is such, that the parking brake is likely to release inadvertently with small sideways force or accidental contact with the "hold-on" mechanism.

The parking brake mechanism is not securely fixed to the vehicle structure.

An excessively corroded, fractured or distorted load bearing member of the vehicle structure or panelling within 30 cm (12") of the handbrake lever mounting.

The travel of the parking brake lever is more than normal for the type of vehicle, before full

- 7 *This inspection applies to all vehicles.*
- 2 *In this section it is assumed that the parking brake is applied by a hand operated lever (handbrake) and that the service brake is applied by a foot operated pedal (footbrake). On vehicles with foot operated and hand released parking brakes the "Method of Inspection" detailed will need to be varied for the particular mechanism concerned.*
- 3 *An indication of the condition of the holding-on mechanism can be obtained by applying the parking brake and listening to the pawl mechanism operate on the ratchet.*
- 4 *On some vehicles there is some sideways movement of the parking brake lever when new. Only movement which is such that the pawl is moved clear of the ratchet and the brake does not hold-on is to be regarded as a defect.*
- 5 *If the security of the parking brake mechanism cannot be determined from inside the vehicle, this should be checked if possible, at the undervehicle inspection.*

un
bi-log 5
adding of movement

Method of inspection

Principal reasons for failure

Notes

resistance of the braking mechanism is felt, indicating that the mechanism requires adjustment. This will require confirmation when the parking brake performance test is carried out.

6 *If a parking brake requires adjustment, this will normally be indicated at the brake performance test.*

7 *On some vehicles a complete inspection of the parking brake mechanism requires the bonnet to be opened.*

2 PARKING BRAKE MECHANISM (UNDER-VEHICLE)

2.1 Whilst the parking brake lever is operated, examine as far as practicable the condition of the holding-on mechanism, the pivot point of the lever and the condition of the vehicle structure for corrosion in the vicinity of the brake lever attachment.

- 1 A parking brake **holding-on** mechanism which is worn to such an extent that the parking brake is likely to release inadvertently.
- 2 A parking brake lever pivot bearing which is worn to such an extent that the parking brake is likely to release inadvertently.
- 3 A parking brake lever attachment which is not securely fixed to the vehicle structure.
- 4 Excessive corrosion, fractures or deformation in any load bearing member or surrounding panelling of the vehicle structure within 30 cm (12") of a parking brake lever attachment pivot.

2.2 Whilst the parking brake lever is operated from the fully "on" to the fully "off" position, examine the condition of all cables, rods, linkages, outer casings, guides, pivots, clevis pins, yokes and locking devices of the parking brake mechanism. Pay particular attention to those parts which are not readily visible when the parking brake is either in the fully "off" or in the fully "on" positions.

- 5 An operating cable which has been knotted. A recognised cable adjuster is acceptable, provided it does not foul other parts of the vehicle structure when the brake is operated.
- 6 A brake cable which is excessively corroded or frayed to such an extent that it is materially weakened.
- 7 Incorrect adjustment of the mechanism so that any lever or crank has inadequate reserve travel, or is pulled over centre to the extent that the application or performance of the brake is restricted.

Method of inspection

Principal reasons for failure

Notes

- 8 Excessive corrosion, wear, chafing or distortion of any brake rod or assembly to an extent that its strength is materially weakened.
- 9 The absence or insecurity of any locking device.
- 10 An outer-cable stop which is worn or deteriorated to such an extent that the outer-cable passes through the stop, or that the stop itself is
- 11 Deteriorated cable or rod guides, which affect the operation of the brake.
- 12 Excessive wear in clevis pins, mounting pins, levers or pulleys in a compensating mechanism.

3 SERVICE BRAKE OPERATING PEDAL

- | | |
|--|---|
| <p>3.1 From the driving seat, look for obvious signs of deterioration or incompleteness of the foot-brake pedal. Depress the pedal at first slowly and then rapidly, to a point where sustained pressure can be held. Check whether the pedal creeps down from this point.</p> <p>3.2 Check for obvious leaks of brake fluid in the vicinity of the master cylinder, particularly at the rear.</p> | <p>1 The service brake pedal is in such a condition that the brake cannot readily be applied.</p> <p>2 When the service brake pedal is fully depressed, there is inadequate reserve travel for the pedal.</p> <p>3 The pedal creeps down when sustained pressure is applied, indicating a leakage in the system.</p> <p>4 The pedal movement is spongy, indicating air in the hydraulic system.</p> <p>5 There is an obvious leak at the master cylinder.</p> |
|--|---|

4 SERVICE BRAKE MECHANISM UNDER VEHICLE

- | | |
|---|--|
| <p>4.1 With the vehicle over a pit or on a raised hoist, proceed as follows:</p> <p>4.1.1 For all vehicles, other than veteran motor cars and three wheeled vehicles, whilst the service brake is operated check there are two separate</p> | <p>1 For all vehicles except veteran motor cars and three wheeled vehicles, two separate means of operating the brakes or two braking systems each with a separate means of operation, are not fitted.</p> |
|---|--|

A veteran motor car is defined as one registered before 1 January 1915.

N-98 /FM/RHA
JUSTITSMINISTERIET
F. afd.

Den 12. november 1991

NOTAT

vedrørende periodisk: syn i Østrig.

1. Generelt om ordningen.

Ordningen administreres i hver af de 9 forbundslande af Landshøvdingen (d.v.s. forbundslandets lokalregerings administration). Øverste administrative myndighed er Forbundsministeriet for offentlige arbejder og trafik.

Periodisk kontrol af busser, lastvogne over 3.500 kg og forskellige **specialkøretøjer** sker i offentligt regi.

Det årlige periodiske syn af personbiler, motorcykler, kombinerede vare- og personbiler m.v. foregår altovervejende i privat regi ved autoriserede prøvestationer og værksteder.

Autorisationen er i praksis givet til de to landsdækkende motorklubbers prøvestationer (ÖAMTC og ARBÖ), de af importørerne autoriserede værksteder, større mærkeuafhængige værksteder og større servicestationer med reparationsservice. Manglende autorisation til foretagelse af periodisk syn anses for en væsentlig indskrænkning i et værksteds konkurrencemuligheder.

Der er udstedt ca. 4.500 autorisationer, hvilket skønnes at dække hovedparten af værkstederne i Østrig.

Der foretages ca. 3 mio. syn af personbiler (M) pr. år. Heraf foretages ca. 20% af ÖAMTC og ARBÖ's prøvestationer, mens de resterende ca. 80% foretages af private værksteder, idet der kun er meget få, der benytter de offentlige prøvestationer.

Motororganisationerne ÖAMTC og ABRÖ har tilsammen ca. 1,5 mio. medlemmer.

Indtil 1970'erne lå synsopgaverne fuldt ud i offentligt regi, men da der ikke var politisk vilje til i takt med udvidelsen af bilparken at udvide den offentlige sektor, valgte man at henlægge synene til autoriserede værksteder.

2. Autorisation.

Landshøvdingen kan efter ansøgning autorisere foreninger eller næringsdrivende, der er berettiget til at foretage reparation af motorkøretøjer, og som i tilstrækkeligt omfang råder over egnet personale og krævede indretninger/udstyr, til at foretage de periodiske syn.

Der er ingen krav herudover, hvorfor der heller ikke er forsikringspligt.

Der betales et gebyr i forbindelse med ansøgningen. Beløbet udgør p.t. 1.100 ATS.

Autorisationen er ikke tidsbegrænset.

Personale.

For hvert synssted eller for flere synssteder beliggende inden for en kreds med diameter på 50 km skal foreningen eller den næringsdrivende råde over mindst én til gennemførelse af det periodiske syn egnet person.

Som egnet anses en person, der opfylder mindst en af følgende betingelser:

- a) diplom fra fakultetet for maskinbygning eller elektronik ved et teknisk universitet,
- b) bestået afgangseksamen fra en højere teknisk læreanstalts maskin- eller elektroniske retning,

- c) certifikat for selvstændig udøvelse af motormekanikererhvervet eller autoelektrikererhvervet,
- d) opførelse i en fortegnelse over alment beedigede sagkyndige i retssager vedrørende motorspørgsmål, eller
- e) uddannelse eller berettigelse, der kan sidestilles med de under litra a til d anførte uddannelser og berettigelser.

Udover den nævnte kvalifikation stilles der ingen betingelser for at foretage syn. Der er således intet krav om efteruddannelse.

De to motororganisationer har dog frivilligt i samarbejde med den østrigske fagbevægelse foranstaltet en uddannelse i at foretage syn. Motororganisationernes synspersonale deltager derfor i synskurser. Kurserne består af et basisprogram, indlæring af synsprocedurer samt gennemgang af manualen og gældende foreskrifter for **motorkøretøjer**. På disse kurser deltager også personale fra de store værksteder.

Udstyr.

Hvert synssted skal råde over mindst følgende udstyr:

- a) en lift eller inspektionsgrav af tilstrækkelig størrelse med egnet belysning og om nødvendig udluftning, samt et apparat til at løfte køretøjet under en akse,
- b) en rullebremseprøvestand,
- c) et lygteindstillingsapparat,
- d) et apparat til måling af dæks mønsterdybde,
- e) en CO-måler,

- f) ét apparat til måling af motoromdrejningstal,
- g) en kamvinkelgradmåler,
- h) valgfrit enten en startstrømsmåler, en kompressionsmåler eller en HC-måler,
- i) et stroboskop med gradindstillingsindretning (tændingspistol) eller et sidestillet måleapparat med digital visning og angivelse af referenceværdier,
- j) et oscilloskop eller en digitalmåler af tændings-spænding,
- k) et filterapparat til bestemmelse af udstødningsgassens sodtal (dog ikke hvis autorisationen udelukkende gælder til syn af benzindrevne køretøjer).
- 1) et apparat til bestemmelse af luftoverskudstal (λ).

Udstyret nævnt under litra e og 1 skal kontrolleres af en af Landshøvdingen anerkendt fagvirksomhed for vedligeholdelse og kalibrering af sådant udstyr eller en dertil bemyndiget civiltekniker. Kontrollen skal ske med højst seks måneders interval.

3. Synspligten.

Alle østrigsk indregistrerede, synspligtige køretøjer skal på karrosseriets højre side være forsynet med en grøn mærkat af det i bilag 1 nævnte udseende, hvori der med hulning, dels er angivet køretøjets indregistreringsnummer, dels måned og år for næste syn. Herudover er der på mærkaten angivet et af producenten fortrykt kontrolnummer.

Synsmærkaten købes af de autoriserede værksteder hos Landshøvdingen, der ved hjælp af kontrolnumrene på mær-

katen kan kontrollere, hvilke køretøjer værkstedet har synet. Priser for mærkaten udgør p.t. 11 ATS, som ubeskåret går til producenten.

Første mærkat udstedes af registreringsmyndigheden, og det påhviler herefter ejeren selv inden for et tidsrum af - 1 + 3 måneder fra den på mærkaten angivne måned at fremstille køretøjet til syn med henblik på fornyelse af mærkaten. Synet sker årligt inden for det nævnte spillerum på 5 måneder.

Såfremt mærkaten ikke fornyes eller køretøjet ikke er forsynet med en mærkat, kan ejeren af køretøjet pålægges bødestraf.

Ved syn skal der før afhjælpning af eventuelt konstaterede mangler, udfærdiges en synserklæring på en særlig formular. I synserklæringen markeres konstaterede mangler, samt angives, hvorvidt manglerne er afhjulpet eller skal afhjælpes.

Et eksemplar overgives fremstilleren, en genpart skal opbevares i 5 år på synsstedet og på forlangende forevises myndighederne, og et eksemplar sendes til det østrigske statistiske centralkontor. Synserklæringen er et offentligt aktstykke.

Synsarbejdet går primært ud på at kontrollere, om køretøjet opfylder kravene til trafik- og driftssikkerhed, samt er i miljømæssig forsvarlig stand. Kontrollen tager ca. 20 minutter, dog ca. 25 minutter for biler med katalysator.

Synsarbejdet foretages efter en håndbog på 270 sider, der for hver af felterne på synserklæringen (se bilag 2) giver de vigtigste regler, prøveanvisning samt beskrivelse af "svære mangler" og "lette mangler". Køretøjet kan godkendes med flere "lette mangler".

Er det ved synet konstateret, at køretøjet - eventuelt efter nødvendige reparationer - opfylder kravene, for-

nyes mærkaten for et år, regnet fra den måned der var angivet på den gamle mærkat.

Der gælder almindelig aftalefrihed for prisen på synet. Prisen for at få synet foretaget på forbundsprøvestationen er fastsat ved lov. Beløbet udgør p.t. 170 ATS (100 ATS = ca. DKK 55).

De fleste private værksteder inkluderer "gratis" synet, når det udføres sammen med det almindelige regelmæssige serviceeftersyn, men fakturerer eventuelt mærkaten.

De to motororganisationer udfører synet for ca. 200 ATS. Medlemmer af organisationerne får udført synet billigere end ikke-medlemmer. Disse takster inkluderer ingen form for fejlretning m.v., da organisationerne i modsætning til værkstederne ikke udfører reparationsarbejder.

Hos ÖAMTC betales kun gebyr, såfremt køretøjet bliver godkendt, d.v.s. at der ved en eventuel omstilling først betales ved omstillingen. Hos ARBÖ benyttes den modsatte politik, hvorfor omstillingen er "gratis".

Ifølge ÖAMTC's egen statistik bliver 20% af de fremstillede personbiler ikke godkendt i første omgang. Halvdelen af disse bliver fremstillet igen, mens resten enten bliver kasseret eller godkendt på det værksted, hvor køretøjet bliver repareret.

Da mange værksteder reparerer bilerne inden synet, kan der ikke laves nogen brugbar statistik på grundlag af de indsendte synserklæringer.

De autoriserede værksteder og prøvestationer har ingen mulighed for - og ønsker heller ikke - at tilbageholde køretøjer endsige fjerne nummerpladerne på disse. Dette er alene en politiopgave.

4. Tilsynsordningen.

Der er ikke fastsat regler om generel kontrol med værkstederne og deres syn. Det bemærkes i den forbindelse, at det som overordnet princip er ejeren, der er ansvarlig for, at køretøjet er i lovlig stand.

Landshøvdingen har dog til enhver tid mulighed for at efterprøve, om betingelserne for autorisationen fortsat er til stede, og for at tilbagekalde autorisationen, såfremt indehaveren ikke længere opfylder betingelserne for tildeling af autorisation. Der tilbagekaldes på landsplan 200 - 300 autorisationer pr. år.

Forbundsmyndigheden var ikke i besiddelse af præcise oplysninger om, hvor meget personale de 9 forbundslande afsætter til tilsynsopgaverne, men det skønnedes at være beskedne ressourcer der anvendes.

Graverende tilfælde af mangelfuld gennemførelse af syn kan f.eks. afsløres ved politiets kontrol af køretøjer på stedet og ved særlig kontrol af uheldsskadede biler.

Personale hos Landshøvdingen foretager enkelte kontrolsyn af især gamle køretøjer. Det er dog ikke muligt at forpligte bilejerne til at medvirke hertil.

En stikprøve på 200 "nysynede" biler, der var mere end 13 år gamle, førte til, at 83 frivilligt afleverede nummerpladerne.

Der findes ikke noget administrativt klagesystem. De to motororganisationer har dog sammen med de store værksteder oprettet et "privat klagesystem".

Bilejeren har endvidere mulighed for at få et nyt syn på et andet værksted, prøvestation eller forbundsprøvestationen.

Eventuelle tvister mellem bilejeren og det første værksted er af civilretlig karakter. Efter det oplyste har

der kun været ganske få sager.

Det er dog Forbundsministeriets tanke, at der inden **for** et par år gives mulighed for at alle kategorier af køretøjer kan blive synet på private værksteder og prøvestationer.

Dette vil blive kombineret med et mere systematisk tilsyn foretaget af staten, bl.a. således at en bestemt procentdel af samtlige synsgodkendte køretøjer vil blive efterkontrolleret. Ejeren vil få pligt til at medvirke hertil.

5. Myndighedernes og andres vurdering af ordningen.

En chef fra Forbundsministeriet for offentlige arbejder og trafik og en direktør fra **ÖAMTC** har givet følgende vurdering af den østrigske ordning:

Ordningen i Østrig er generelt accepteret. Der er hverken kritik eller debat i pressen eller i det politiske forum. I det politiske spektrum er der bred enighed om ordningen. Dette manifesterer sig også ved de to motororganisationer, som, på trods af at de tilhører hver sin politiske fløj, i høj grad samarbejder om at få ordningen til at fungere endnu bedre.

Hertil kommer, at bilejerne selv er interesseret i at have lovlige køretøjer, samt at der kun er få sager mod værkstederne for fejlagtige syn.

Svagheden ved den østrigske ordning er i øjeblikket et relativt beskedent tilsyn med værkstederne i nogle af forbundslandene. I andre, f.eks. Wien, ansås tilsynet derimod tilfredsstillende.

Dette beror på, at det er landshøvdingene, der har pligten og udgiften til at føre fornødent tilsyn. Det skyldes således ikke politiske grunde.

På den anden side fremhæves det forhold, at det er valgfrit, om den enkelte vil have synet sit køretøj på værkstederne, prøvestationerne og forbundsprøveanstalten.

Direktøren fra ÔAMTC udtalte direkte, at der ikke var grund til at frygte for værkstedernes sammenblanding af reparation og syn.

Alt i alt accepteres det således, at de periodiske syn bliver udført på private værksteder og prøvestationer. Dette bestyrkes af den planlagte fremtidige model, hvor alle køretøjskategorier kan synes i privat regi.

Ø. bilag 1



Ø bilag 2

77. Stück — Ausgegeben am 30. April 1985 — Nr. 161

1771

„Anlage 4 b
(§ 28 a)

erste Ausfertigung

Bitte Kästchen
mit Bleistift HB/2 ausfüllen!

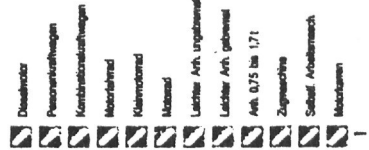


Gutachten gemäß § 57a Abs. 4 KFG 1967

ÖSTZ
Österreichisches Statistisches Zentralamt
Abteilung 4

Kennzeichen:
Marke: Type:
Fahrgestell-Nr.:
Motor-Nr.:
Hubraum in cm³:
Erstmalige Zulassung:
Kilometerstand:

Prüfstelle



Festgestellte Mängel:

Abblendlicht/Funktion	101	☐	Femlichtanz/Funkt.	114	☐	Schlußleuchte/Zustand	132	☐	Bremsleuchte/Zustand	162	☐
Abblendlicht/Zustand	102	☐	zusätzl. Feml./Funkt.	115	☐	Rückstrahler	141	☐	Kennzeichenbeleucht.	171	☐
Abblendl./Einstellung	103	☐	zus. Feml./Zust./Einst.	116	☐	Blinkl./Funkt./Anbr.	151	☐	Nebelschw./Funkt./Anbr.	181	☐
Femlicht/Funktion	111	☐	Begr.-L./Funkt./Anbr.	121	☐	Blinkleuchte/Zustand	152	☐	Nebelschw./Zust./Einst.	182	☐
Femlicht/Zustand	112	☐	Begr.-Leuchte/Zust.	122	☐	Fahrtr.-Anz./Alarml.	153	☐	Nebelschlußleuchte	183	☐
Femlicht/Einstellung	113	☐	Schlußl./Funkt./Anbr.	131	☐	Bremsleuchte/Funktion	161	☐	Rückfahrtscheinwerfer	191	☐
opt. Warmvorrichtung	201	☐	Scheibenw. Waschent.	221	☐	Rückspiegel	241	☐	Geschwindigkeitsm.	261	☐
akust. Warmvorrichtung	211	☐	Sicht/Verglasung	231	☐	Defroster	251	☐	Sicherheitsgurte	271	☐
Rahmen tr. T./Bruch/Riß	301	☐	Achskörper	321	☐	Lenkrad/Lenker	333	☐	Karosserie-Schutzvorr.	351	☐
Rahmen tr. T./Korrosion	302	☐	Federn	322	☐	Lenkspiel	334	☐	gefährliche Teile	352	☐
Rahmen tr. T./Reparatur	303	☐	Stoßdämpfer	323	☐	Lenkbegrenzung	335	☐	Türen, Griffe	353	☐
Radlager	311	☐	Kraftübertragung	324	☐	Lenksäule/Lagerung	336	☐	Schlösser/Schleissene	354	☐
Radauflängung/vorne	312	☐	Lenkung/Wirkung	331	☐	Lenkhebel	337	☐	Sitze, Haltegriffe	355	☐
Radauflängung/hinten	313	☐	Lenkgetriebe	332	☐	Lenkgelenke, -gestänge	338	☐	Radabd. vorne/hinten	356	☐
Bereifung/Bauart/Tragl.	401	☐	Bereif./Profil./Schäd.	402	☐	Räder/Felgen	403	☐			
Auspuffsystem/Zustand	501	☐	Zündanlage/Zust.	531	☐	Zündkerzen	534	☐	Leit.-Bild		561
Rauchdichte	511	☐	Schließw./Unterbr.	532	☐	Vergaser/Einspr.	541	☐	CO-Gehalt Vol %		562
Schwärmungszahl		512	Zündzeitpunkt	533	☐	Luftfilter	542	☐	Verdichtung		563
Betriebsbr./Gesamtw.	601	☐	Feststellr./Wirkung	611	☐	Brmsssystem	633	☐	Anhängervorrichtung		651
Betriebsbr./Gleichheit	602	☐	Feststellr./Betät.-Weg	612	☐	Brmsseile, -gestänge	634	☐	Anh.-Steckdose		661
Betriebsbr./Betät.-Weg	603	☐	Brmsflüssigkeit	621	☐	Brmsstrommel, -scheibe	641	☐	Gasanlage/Betr.-Buch		671
Dosierbarkeit	604	☐	Brmsleitg./-schläuche	631	☐	Brmsbeläge	642	☐	Kraftstoffanlage		672
Ständer/Fußrasten	701	☐	Kette	702	☐	Kettenspannvorr.	703	☐	Kettenschutz		704
Zapfwellenabdeckung	801	☐	Unterlegkeile	802	☐	Druckluftbremse	811	☐	Brmsventile		812
Anhängerbremsanlage	901	☐	Dechsel/Ose	911	☐						
Auftaubsremsanlage	902	☐	Sicherungsverbindung	912	☐						
Brmswellen	903	☐	Anhängerstecker	913	☐						

Das Fahrzeug entspricht - entspricht nicht - den Erfordernissen der Umwelt und der Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Es erhält die
Begutachtungssplakette Nr.
Nächste Begutachtung
Zu behebende Mängel:
Behobene Mängel:



Nicht entsprechend wegen Mängel:

Bitte nicht ausfüllen!

Datum: / Unterschrift des Prüfers: / Bericht des Verkehrsüberwachungsamtes



Ø. bilag 3
uddrag af håndbog

Pos. Nr. 611

FESTSTELLBREMSANLAGE – WIRKUNG

Schwerer Mangel

Handbremse ein- oder beidseitig ohne Wirkung

Bei Fahrzeugen mit Zweikreisbremssystem (Handbremse dient nur als Feststellbremse): Gesamtbremskraft geringer als 18 Prozent des Fahrzeugprüfgewichts (geschätzt)

Bei Fahrzeugen mit Einkreisbremssystem (Handbremse dient als Hilfsbremse): Gesamtbremskraft unter 25 Prozent des Fahrzeugprüfgewichtes (geschätzt)

Bei Fahrzeugen mit Zweikreisbremssystem: Bremskraftunterschied zwischen linkem und rechtem Rad mehr als 50 Prozent (gerechnet vom höheren Wert)

Bei Fahrzeugen mit Einkreisbremssystem Bremskraftunterschied zwischen linkem und rechtem Rad mehr als 20 Prozent (gerechnet vom höheren Wert)

Bemerkung

Zweite Bremsanlage nicht erforderlich bei Zugmaschinen der Klasse II, wenn die Genehmigung des Fahrzeuges oder seiner Type vor dem 1. Jänner 1981 erfolgte.

Pos. Nr. 612

FESTSTELLBREMSANLAGE – BETÄTIGUNGSWEG

Schwerer Mangel

Pedal- bzw. Hebelweg zu groß (Beginn der Bremswirkung erst nach mehr als halbem Gesamtpedalweg)

Pedal- bzw. Hebelweg durch Fremdkörper verkürzt

Feststellvorrichtung mit Spiel oder nicht arretierbar

Kolben- bzw. Nockenweg zu groß

Bremse gibt nicht frei

Kommentar zu Positionen Nr. 611-612

Feststellbremsanlage

PRÜFANWEISUNG

Messung des Wertes mit dem Bremsprüfstand oder mit dem Bremsverzögerungsschreiber. Die Vergleichswerte für die Mindestverzögerung der Feststellbremse sind von der Ausführung der Bremsanlage abhängig (Einkreis- oder Zweikreisbremsanlage)

Beispiel zur Berechnung der Feststellbremse - Wirkung bei einem Pkw mit Einkreisbremssystem (Feststellbremse ist gleichzeitig Hilfsbremse)

G = Prüfgewicht des Fahrzeuges: 1.000 kg

Handbremse: L 80 daN j gemessene
R 55 daN / Bremskraftwerte

B = Gesamtbremskraft 135 daN Bremskraftsumme

- a) Überprüfung der Gesamtwirkung der Handbremse (in diesem Fall auch Hilfsbremse)

Bremsverzögerung in m/s^2 :

Gesamtbremskraft 135

Prüfgewicht

Bremsverzögerung in m/s^2 :

$\frac{135 <daN>}{1.000 <kg>} \times 10 = 13,5 \text{ m/s}^2$, entspricht 13,5 Prozent

Bei Fahrzeugen mit Einkreisbremssystem dient die Handbremse als Hilfsbremse. Die Gesamtbremskraft der Handbremse muß daher mindestens 25 Prozent des Fahrzeugprüfgewichtes erreichen

Da in diesem Beispiel nur 13,5 Prozent Gesamtbremskraft erreicht wurde, entspricht das Fahrzeug nicht den Anforderungen. Eine positive Begutachtung ist **nicht** möglich

- b) Überprüfung der Gleichheit der Bremswirkung zwischen links und rechts

Die Differenz beträgt:

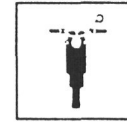
80 daN (links) - 55 daN (rechts) = 25 daN

In Prozenten ausgedrückt:

Bremskraftdifferenz li - re $\times 100$
höhere Bremskraft

Bremskraftdifferenz links - rechts in Prozent:

25 daN $\times 100 = 31 \text{ Prozent}$
80 daN



Kommentar zu Positionen Nr. 611–612 Feststellbremsanlage (Fortsetzung)

Der festgestellte Bremskraftunterschied zwischen links und rechts beträgt 31 Prozent. Damit entspricht das Fahrzeug nicht den Anforderungen, es sind höchstens 20 Prozent Unterschied erlaubt. Eine positive Begutachtung ist nicht möglich

Beispiel zur Berechnung der Feststellbremse - Wirkung bei einem Pkw mit Zweikreisbremssystem

Höchstes zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeuges: 1.300 kg

Handbremse: L 80 daN \ gemessene

R 55 daN j Bremskraftwerte

135 daN Gesamtbremskräfte

- a) Überprüfung der Gesamtwirkung der Handbremse

Gesamtbrems- $\frac{135}{1.300} \times 100 = 10,4$ Prozent des höchstzulässigen Gesamtgewichtes.

Laut den Anforderungen muß bei Fahrzeugen mit Zweikreisbremssystem die Gesamtbremskraft mindestens 15 Prozent des höchstzulässigen Gesamtgewichtes betragen. Da in diesem Beispiel nur 10,4 Prozent erreicht werden, ist eine positive Begutachtung nicht möglich

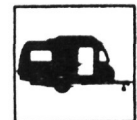
- b) Überprüfung der Gleichheit der Bremswirkung zwischen links und rechts

80 daN (links) - 55 daN (rechts) = 25 daN

In Prozenten ausgedrückt:

$$\frac{\text{Bremskraftdifferenz}}{\text{höhere Bremskraft}} \times 100 = \frac{25 \text{ daN}}{80 \text{ daN}} \times 100 = 31 \text{ Prozent}$$

Der festgestellte Bremskraftunterschied zwischen links und rechts beträgt 31 Prozent. Damit entspricht das Fahrzeug den Anforderungen. Bei Fahrzeugen mit Zweikreisbremssystem sind 50 Prozent Bremskraftdifferenz erlaubt. Eine positive Begutachtung ist in bezug auf die Bremskraftdifferenz möglich. Die Pos. Nr. 611 ist aber wegen der unzureichenden Gesamtbremswirkung negativ zu beurteilen.



Kommentar zu Positionen Nr. 611-612 Feststellbremsanlage (Fortsetzung)

Anmerkung Die Prüfung von gebremsten Anhängern sollte grundsätzlich in beladenem Zustand erfolgen, wenn die Differenz zwischen Eigengewicht und höchstem zulässigen Gesamtgewicht sehr groß ist, wie z. B. bei Bootsanhängern (siehe auch Pos. Nr. 901)

PRÜFGERÄTE

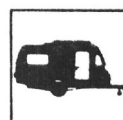
(Siehe Betriebsbremsanlage Seite 209)

GESETZLICHE BESTIMMUNGEN

§ 6 KFG

§ 3 ff. KDV

§ 28 a Abs. 1 Z 3 lit. c KDV



Thisted den 19. januar 1992.

indledning.

Dansk Ljalarbejderforbund ved økonom Martin Nielsen og afdelingsformand Jørgen Madsen samt Dansk Funktionærforbund ved bilassistent Vagn Krog og ledende bilassistent Søren Thorninger har efter besøg hos AB Svensk Bilprovning i Malmø skrevet efterfølgende notat

Vedrørende: Periodisk personbilsyn i Sverige.

1. Generelt om ordningen.

AB Svensk Bilprovning (ASB) har i Sverige ansvaret for alle typer syn af biler undtaget vejkontrol og ulykkesundersøgelser, som foretages af politiets teknikere.

ASB oprettedes i 1963 efter en regeringsbeslutning, der medførte, at det tidligere Statens Bilinspektion blev nedlagt. AB Svensk Bilprovning ejes for 52 % af staten og 48 % af forsikrings- og motororganisationerne. Virksomheden ledes af en styrelse på 5 regeringsudvalgte repræsentanter, 4 fra aktieselskabet og 2 medarbejdervalgte repræsentanter ialt 11 personer. Den overordnede regelfastsættelse foretages af Trafiksikkerhedsrådet under Rigsdag og regering.

I 1990 blev der gennemført omkring 5,5 mill køretøjsundersøgelser, hvilket udgjorde de periodiske syn af personbiler ca 3,5 mill. stk. Antallet af Synshaller (bilprovningstationer) var pr. 1990 ialt 175.

2. Tilslutningsmyndigheder .

En statslig styrelse ved navn SWEDAK er tilsynsmyndighed for Bilprovningen og har hermed det overordnede ansvar for at virksomheden drives sagkyndigt, effektivt og ansvarligt. Fra AB Svensk Bilprovning side fremføres det, at mange har et solidt kendskab til det synsarbejde der foretages i virksomheden, og hvad der er gældende forskrift på området. Køretøjssejeren har altid mulighed for at følge hele synet af sit køretøj. Klager over et synsresultat kan fremføres overfor stationschefen og hovedkontoret for ASB. Enhver klage bliver behandlet ved, at der foretages en egentlig sags- eller

synspunktsudredning. Derudover findes der mulighed for at påklage et køreforbud til Trafiksikkerhedsverket. En anden kontrol af virksomheden sker også via bilværkstederne i det tilfælde, hvor reparation er nødvendig efter et syn. Bilejerne kan af værkstedet få kontrolleret, om bilen i virkeligheden har de anførte mangler. Omvendt er det også sådan, at bilejerne hos Bilprovningen kan få værkstedsarbejdet kontrolleret i forbindelse med det periodiske syn eller omstillersynet.

3. Personale.

Før årsskiftet 91 -92 bestod personalet på en Bilprøvestation normalt af:

- stationschef og en vicesstationschef.
- besiktningsmænd.
- bilprovere.
- kontorpersonale.

Bilprøverne rekrutteres blandt bilmekanikere med en køretøjteknisk videreuddannelse.

Bilprøvernes interne teoretiske uddannelse fandt sted på Bilprovnings skole i Vesterås.

Den samlede uddannelsestid med praktik og teori var ca. 2-2.5 år.

Besiktningsmændene får deres grunduddannelse på Bilprovningens skole i Vesterås. Den, der ansættes som besiktningsmand har ofte en længere teoretisk baggrund - ingeniør eller lignende - samt specialviden fra flerårig praktisk virke på et værksted eller fabrik.

De tekniske medarbejdere har fra årsskiftet 91-92 fået en ny organisationsstruktur.

Denne struktur har betydet, at det tekniske personale opdeles i

type A besiktningsmænd
og
type B besiktningsmænd.

Type A medarbejderne kan foretage alle typer af undersøgelser.
Type B medarbejderne kan kun foretage periodiske syn og enkelte simple registreringssyn.

Uddannelse som besiktningsmand med A - prøve forudsætter 4 års fagteknisk gymnasieuddannelse, praktisk værkstedserfaring er meget ønskelig, men ikke et krav. Herudover kommer en intern uddannelsestid ved bilprovningen på 2 til 2.5 år.

Uddannelse til besiktningsmand med B - prøve foretages på den enkelte prøvestation suppleret med 4 - 6 ugers kursus på Bilprovnings skole. Den samlede uddannelsestid forventes at 6 til 9 måneder.

I gennem mange år har bilprøverne kunnet udbygge deres kompetence / uddannelse internt i ASB, hvorved de kunne opnå status af besiktningsmand. I 1990 gennemgik ca. 200 bilprøvere en sådan udbygning.

Nye bilkonstruktioner og nye køretøjsbestemmelser nødvendiggør, at der permanent foregår efteruddannelse af personalet.
Det samlede antal beskæftigede i 1990 var 2429 personer alt incl.

4. Udstyr.

Hver synsstation råder over mindst følgende udstyr:

- plads til at ejeren kan medfølge køretøjet under synet.
- grav eller lift.
- drejelige plader til kontrol af hjulophæng.
- donkraft.
- lygteprøveapparat.
- rullebremseprøvestand.
- CO - måler til kontrol af udstødning.
- røgtester til kontrol af dieselmotorer.
- emissionsmåler til bestemmelse af luftoverskuddet i udstødningen (lambda).

5. Synspligten.

Alle indregistrerede personbiler skal fremstilles til syn første gang senest 2 år efter første registrering.

Næste periodiske syn foretages efter 4 år og herefter hvert år fra det femte.

Indkaldelse af bilerne foretages af Centralregistret for motor-køretøjer, indkaldelserne foretages på grundlag af det sidste ciffer på bilens nummerplade. Slutciffer 1 betyder således, at bilens normale synsmåned er januar. Tilsigelsen til periodisk syn fremsendes 2 måneder før den "normale" synsmåned.

Ved syn inden udgangen af "normal" synsmåned, hvilket for slutciffer 1's vedkommende vil sige november, december og januar betales normalt 230 sv. kr.. Såfremt køretøjet ikke er godkendt inden udgangen af marts måned, har det automatisk køreforbud.

Synsresultatet opdeles i følgende kategorier:

- 0 Godkendt uden anmærkninger.
- 1 Godkendt med påpegede anmærkninger, som snarest skal udbedres.
- 2 Omstilling - bilen har væsentlige fejl og mangler, efter fornøden reparation skal bilen fremstilles til nyt syn (omstillersyn).
Omstillersyn betales med en afgift på mellem 100 - 150 sv.kr afhængig af antal fejl.
- 3 Køreforbud. Bilen forsynes med en særlig køreforbudsmærkat, hvorefter bilen ikke må køre eller slæbes fra prøvestationen. ASB underretter pr EDB Centralregistret om, at det pågældende køretøj har køreforbud.

Omstillersprocenten er omkring 20%.

Køreforbud bliver meddelt til mindre end 1 pr 1000 fremstillede biler.

Kopi af besiktningsprotokol vedlægges som bilag.

Bilprøvningsprotokollen indberettes daglig til Centralregistret, hvilke biler der er blevet godkendt, dette sker via EDB.

Bilernes bageste nummerplade forsynes tillige med en mærkat, som

angiver, at bilen er godkendt ved periodisk syn, Baml; at vægtafgift er betalt. Mærkaten skifter hvert år farve?, ligesom godkendelses måneden direkte kan aflæses.

6. Myndighedernes vurdering af ordningen.

Aktieposten som tilhører den svenske stat overvejes privatiseret for en dels vedkommende.

Det statslige Revisionsverket (Rigsrevisionen) har for nylig anbefalet, at AB Svensk Bilprovning også overtager køretøjskontrollen på vejene i samarbejde med politiet.

Det overvejes endvidere at delegere en større del af omstillersynene ud til private værksteder.

Statens vej- og trafikinstitut (VTI) gennemførte i 1984 en undersøgelse af de periodiske bilsyns effekt i Sverige, undersøgelsen viste, at ca. 10% af trafiksikkerhedsforbedringerne i Sverige siden midten af 60'erne må tilskrives obligatoriske syn i forbindelse med visse andre trafikmæssige tiltag.

Bilprovningen udgiver hvert år en meget omfattende fejlstatistik over, hvilke og hvor mange fejl man har fundet på de enkelte bilmærker og modeller. I den forbindelse har man klare tillendegivelser fra bilfabrikker og importører om, at disse forsøger at forbedre deres produkter, så netop deres køretøjer har en lav fejlstatistik. Det statistiske årsskrift hedder: - Bilens svage punkter.

AB SVENSK BILPROVNING

BESIKTNINGSPROTOKOLL

Fordonstyp			
FORD ESCORT 1300 L			
Fordonsslag	Modellkod	Årsmodell	Färg
PE	F02931	75	BRUN
Årsmodell	Kod	Totalvikt	Fyll 71
NEJ	01320	NEJ	Ny frägent

Förstärkning
5 KONTROLLBESIKTNING

BESIKTNINGSRESULTAT

☐ Godkänd ☐ Föreläggande om kontrollbesiktning senast 19 ☐ Körförbud

☐ Föreläggande om besiktning senast 19

☐ Ny besiktning erfordras

Station
VALDEMARSRO

Datum
1022 920115

Nummer
0100

AB SVENSK BILPROVNING

☐ se tilläggsinformation

INFORMATION	GU V	Tidigare besiktning	ADN 561
		900109 1022	
	BY:BP S gn	Chassi-nummer	604TRY67 694
	920217	Vikt i ton	

Pos.	System/komponent	Pos.	System/komponent	Pos.	Dokumentering 1 = passande 2 = ny besiktning erfordras 3 = körförbud	Be- döm-
1	STOMME	5	STYRSYSTEM			
1.1	Sidobalk	5.1	Styrled			
1.2	Tvarbalk	5.2	Styraxel			
1.3	Golv	5.3	Hjälpsstyrarm			
1.4	Hjulhus	5.4	Övrigt			
1.5	Övrigt	6	KAROSSERI			
2	HJULSYSTEM	6.1	Dörr			
2.1	Däck	6.2	Skärm			
2.2	Stötdämpare	6.3	Vindruta			
2.3	Hjullager	6.4	Billädda			
2.4	Spindelied	6.5	Lastutrymme			
2.5	Länkarm fram	6.6	Övrigt			
2.6	bak	7	KOMMUNIKATION			
2.7	Fjäder	7.1	Vindrutetorkare			
2.8	Fjädersäte	7.2	Vindrutespolare			
2.9	Övrigt	7.3	Bakspiegel			
3	DRIVSYSTEM	7.4	Strålkastare inställning			
3.1	Avgasrening EGR-system	7.5	Strålkastare			
3.2	Avgasrening	7.6	Strålkastarengbräde			
3.3	Bränslesystem	7.7	Signalanordning			
3.4	Avgassystem	7.8	Sidomarkering			
3.5	CO-hal/Roktätthet	7.9	Positionssycka fram			
3.6	Kraftöverföring	7.10	bak			
3.7	Drivknut	7.11	Körningsvisare			
3.8	Elförsörjning	7.12	Stopplykta			
3.9	Batteri	7.13	Reflex			
3.10	Övrigt	7.14	Övrigt			
4	BROMSSYSTEM	8	INSTRUMENTERING			
4.1	Fardbroms fram	8.1	Hastighetsmätare			
4.2	bak	8.2	Taxometer			
4.3	bromsreses.	8.3	KM-räknare			
4.4	Bromsrör	8.4	Övrigt			
4.5	Bromsslang	9	ÖVR. ANORDNINGAR			
4.6	Parkeringsbroms	9.1	Släpvagnskoppling			
4.7	Övrigt	9.2	Släpvagnskontakt			
		9.3	Övrigt			

Tilläggsinformation	Exp. och Sign
	Exp. och Sign
	63 OH

ADN 561 VALDEMARSRO 920115 0100 230.00
TELEFON : TEL 040/7934900 46.00

den 22.februar 1992.

Indledning

Dansk Metalarbejderforbund ved økonom Martin Nielsen og afdelingsformand Jørgen Madsen samt Dansk Funktionærforbund ved bilassistent Vagn Krog og ledende bilassistent Søren Thorninger har efter besøg hos Technische Prüfstelle Hamburg (TPH) skrevet følgende notat:

Vedrørende: Periodiske bilsyn i Hamburg - Tyskland.

1. Generelt vedrørende ordningen.

I Tyskland - Bundesrepublikken findes der 3 større selskaber, som varetager syn af motorkøretøjer, men enhver, som opfylder betingelserne, kan godkendes som sagkyndig.

I Hamburg er de tre selskabsformer repræsenteret:

Technische Prüfstelle Hamburg, institutionen er et offentlig selskab, der er organiseret under Hamburg politi og landesregeringen i Hamburg.

DEKRA er et privat selskab, som har opnået offentlig godkendelse til at gennemføre syn af køretøjer. I Hamburg gennemføres synene primært ude på private værksteder.

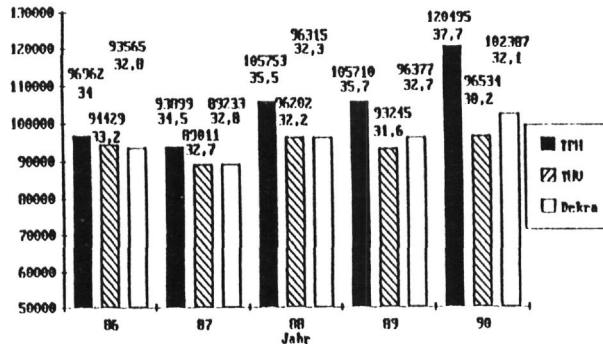
TUV - Technische Überwachungs Verein.

Dette selskab gennemfører en mængde forskelligartede kontrolfunktioner af teknisk art, herunder bilinspektion.

Selskabernes primære forretningsfunktion og virke er fastsat i færdselsloven. (bilag 1) ..

Synsmængden, som de enkelte selskaber gennemførte i Hamburg 86 til 90, er angivet efterfølgende:

Fahrzeugprüfungen und Marktanteile in (%)



De ialt 120.495 syn, som TPH gennemførte i 1990, fordeler sig med 45.977 afholdt på private værksteder og 65.518 afholdt i selskabets 3 synshaller. Omregnet i procent gennemfører TPH's sagkyndige 54 % af synene i synshaller og 46% på private værksteder

2. Tilsynsmyndigheder.

Køretøjsejere som har mistanke eller bevis for, at synsforretningen ikke er gennemført efter de generelle regler, har følgende muligheder for at klage:

- Klage til den bilsagkyndiges foresatte.
- Klage til Landesembedet, som fører tilsyn med selskabet, eller hvem selskabet er underlagt.
- Bringe sagen for retten.

For at indskrænke uensartetheden mest muligt er synsreglerne og retningslinierne vedrørende tekniske mangler meget detaljeret - se bilag 2. Som det fremgår af bilaget, er disse regler også fastsat i den tyske færdselslov.

3. Personale.

Det tekniske personale opdeles i 2 hovedkategorier bestående af :

- Sagkyndige
- Bilprøvere.

Indenfor begge personalegrupper kan den offentlige bemyndigelse, som er forudsætningen for den enkelte sagkyndiges virke indenfor området, klassificeres på forskellige niveauer.

Entydigt for dem alle er dog, at man enten har bestået en ingeniøruddannelse eller mesteruddannelse indenfor autoområdet. Herudover skal man mindst have været beskæftiget i en synshal (Prufstelle) i et halvt år, ligesom man skal bestå en offentlig prøve indenfor det område, man bemyndiges til foretage kontrol af. De meget detaljerede regler er indsat som bilag 3. Personalet skal være uafhængig af autobranchen og må ikke have økonomiske interesser i erhvervsvirksomhed, der kan skabe tvivl om den sagkyndiges uvildighed.

4. Udstyr.

TPH's synshaller er udstyret i henhold til pkt 10 f i den ty-le? færdselslov (bilag 4). Udstyret til personbilsyn omfatter følgende:

- grav - lift.
- drejelige plader til hjulophængskontrol.
- donkraft
- lygteprøveapparat.
- emissionsmåleudstyr.
- Bøger og dokumenter hvor alle gældende forskrifter for køretøjer er anført.

Når synene gennemføres ude på de private værksteder, siger de sagkyndige sig, at foranstående værktøj er til rådighed, for værkstedet godkendes som pladssynsgodkendt værksted.

5. Synspligten.

Alle personbiler skal til syn første gang 36 måneder efter første registreringsdato og herefter igen hvert 2 år. Der foretages ikke nogen central indkaldelse, men på den enkelte bils bageste nummerplade angiver en mærkat, hvornår næste syn senest skal være foretaget. Synet skal være gennemført inden udgangen af den måned, som er angivet på mærkaten. Såfremt bilen ikke er godkendt 2 måneder efter seneste frist, må den ikke benyttes på offentligt område.

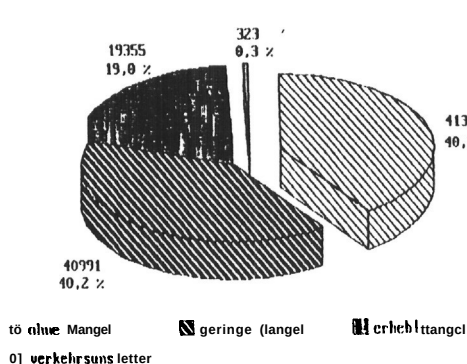
Når bilen godkendes udleveres en ny mærkat, den således angiver hvornår næste hovedundersøgelse / syn senest skal være foretaget.

Synsresultatet opdeles i følgende kategorier:

- uden mangler.
- lette mangler.
- væsentlige mangler < omstilling)
- færdselssikkerhedsmæssig usikker - uforsvarlig.

En oversigt over klassificeringen af de enkelte mangler fremgår af bilag 2.

Efterfølgende er angivet størrelsen af de enkelte kategorier på årsproduktionen hos TPH i 1990.



Prisen for et periodisk syn af en personbil varierer i Forbundsrepublikken mellem 30 og 70 DM. afhængig af, hvor synene gennemføres.

Mos TPH koster er syn af en personbil 39 DM_r uanset om synet gennemføres i TPH's synshaller eller på de private værksteder.

Når TPH's sagkyndige tilkaldes til at gennemføre syn på de private værksteder opkræves et grundgebyr på 70 DM, disse penge skal dække kørselsudgifterne samt den **m**ertid, som syn på værksteder medfører.

6. Afsluttende bemærkninger.

Som det fremgår af notatet, bygger den tyske kontrolordning 100% på en skarp adskillelse mellem den kommercielle autobranche og kontrol**forvaltningen**.

Det skal iøvrigt bemærkes, at Tyskland igennem mange år har gennemført periodisk kontrol af alle køretøjer, og systemet er velanskrevet.

Det påregnes at man i en nær fremtid skal gennemføre meget omfattende miljøtests, som ville kræve væsentlige nyinvesteringer.

S.Thorninger.

§ 10 Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr

(1) Eine Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr wird von der Stelle unterhalten, die die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde hiermit beauftragt. Die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde legt die örtliche Zuständigkeit der Technischen Prüfstelle fest. Für denselben Bereich dürfen nicht mehrere Technische Prüfstellen errichtet und unterhalten werden.

(2) Die Technische Prüfstelle darf keinen auf Gewinn abzielenden Geschäftsbetrieb führen. Für die Technische Prüfstelle ist eine gesonderte Erfolgsrechnung durchzuführen. Die aus der Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer anfallenden Gebühren dürfen nur für Zwecke der Technischen Prüfstelle verwendet werden. Der Auftrag zur Errichtung einer Technischen Prüfstelle kann mit Auflagen verbunden werden. In der Technischen Prüfstelle dürfen jedoch nur solche Aufgaben wahrgenommen werden, die den Sachverständigen und Prüfern gesetzlich oder durch die zuständige Landesbehörde übertragen sind.

(3) Die beauftragte Stelle hat für jede von ihr unterhaltene Technische Prüfstelle sicherzustellen, daß die Sachverständigen und Prüfer die ihnen übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen können.

(4) Die mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragte Stelle hat das Land, in dessen Gebiet die Technische Prüfstelle tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freizustellen, die durch Sachverständige, Prüfer oder Hilfskräfte in Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben verursacht werden.

6 KfSachvG

Kraftfahrtsachverständigengesetz

(5) Der Auftrag, eine Technische Prüfstelle zu unterhalten, kann widerrufen werden, wenn die beauftragte Stelle nicht sicherstellt, daß die Technische Prüfstelle ihre Pflichten ordnungsgemäß wahrnimmt.

§ 11 Einrichtung und Aufgaben der Technischen Prüfstelle

(1) Für die Technische Prüfstelle sind Sachverständige und Prüfer sowie Hilfskräfte in der erforderlichen Zahl anzustellen und die notwendigen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Für jede Technische Prüfstelle sind ein Leiter und ein stellvertretender Leiter zu bestellen. Der Leiter der Technischen Prüfstelle hat die ordnungsgemäße Erledigung der den Sachverständigen und Prüfern übertragenen Aufgaben zu überwachen.

(2) Die Technische Prüfstelle hat die laufende Weiterbildung der Sachverständigen und Prüfer sowie einen ständigen Erfahrungsaustausch unter ihnen sicherzustellen. Sie hat die Erfahrungen im kraftfahrtechnischen Prüf- und Überwachungswesen zu sammeln, auszuwerten und der Aufsichtsbehörde sowie dem Kraftfahrt-Bundesamt mitzuteilen.

(3) Fachliche Weisungen an die Sachverständigen und Prüfer der Technischen Prüfstelle dürfen nur der Leiter oder sein Stellvertreter geben.

§ 12 Organisation der Technischen Prüfstelle

(1) Der Leiter der Technischen Prüfstelle und sein Stellvertreter sowie der Leiter einer der Technischen Prüfstelle unmittelbar nachgeordneten Dienststelle und dessen Stellvertreter müssen Sachverständige im Sinne des § 1 sein. Sie bedürfen der Bestätigung der Aufsichtsbehörde.

(2) Die mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragte Stelle hat für die Durchführung der Aufgaben der Technischen Prüfstelle eine Geschäftsordnung zu erlassen, die der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf.

§ 13 Aufsicht über die Technische Prüfstelle

(1) Die zuständige Landesbehörde übt die Aufsicht über die Technische Prüfstelle aus. Sie erläßt eine Geschäftsanweisung. Der Leiter der Technischen Prüfstelle und sein Stellvertreter sind an die Geschäftsanweisung und an die Einzelanweisungen der Aufsichtsbehörde gebunden.

(2) Die Aufsichtsbehörde kann die Bestätigung des Leiters der Technischen Prüfstelle oder seines Stellvertreters sowie des Leiters einer der Technischen Prüfstelle unmittelbar nachgeordneten Dienststelle und seines Stellvertreters (§ 12 Abs. 1) widerrufen, wenn die Betroffenen die von der Aufsichtsbehörde erteilten fachlichen Weisungen nicht befolgen oder den für den Betrieb der Technischen Prüfstelle maßgeblichen Vor-

Kraftfahrtsachverständigengesetz**KfSachvG 6**

schriften zu widerhandeln oder keine Gewähr mehr dafür bieten, daß sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen werden.

(a) Die Technische Prüfstelle hat der Aufsichtsbehörde über nachteilige Tatsachen, die ihr über einen Sachverständigen oder Prüfer bekanntwerden, zu berichten, wenn diese für die Anerkennung von Bedeutung sein können.

§ 14 Staatliche Technische Prüfstellen

Für die Länder, die staatliche technische Prüfstellen eingerichtet haben oder künftig einrichten werden, gelten § 10 Abs. 1, Abs. 2 – ausgenommen Satz 2 und 3 –, Abs. 3 und Abs. 5, § 11 sowie die §§ 12 und 13 sinngemäß.

§ 15 Zuständigkeiten

Die Landesregierungen bestimmen durch Rechtsverordnung

1. die für die Anerkennung der Sachverständigen und Prüfer zuständigen Behörden nach den §§ 1 bis 9 (Anerkennungsbehörden);
2. die für die Aufsicht über die Technischen Prüfstellen zuständigen Behörden nach den §§ 10 bis 14 (Aufsichtsbehörden);
3. die für die Ausnahmeregelung zuständigen Behörden nach § 17.

§ 16 Sachverständige und Prüfer bei Behörden

(1)* Der Bundesminister des Inneren, der Bundesminister der Finanzen, der Bundesminister der Verteidigung, der Bundesminister für Verkehr, der Bundesminister für Post und Telekommunikation können für den Bereich ihrer Verwaltungen und die zuständigen obersten Landesbehörden für den Dienstbereich der Polizei bestimmen, welche Stellen die Ausbildung und Prüfung nach § 2 Abs. 1 Nr. 5 und 7 durchführen und die Anerkennung nach § 1 erteilen. Diese Befugnis kann vom Bundesminister für Verkehr auf den Vorstand der Deutschen Bundesbahn und vom Bundesminister für Post und Telekommunikation auf den Vorstand des jeweiligen Unternehmens der Deutschen Bundespost übertragen werden.

(a) Eine Anerkennung nach Absatz 1 darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber die Voraussetzungen des § 2 erfüllt oder eine Ausnahme genehmigt wurde. Auf die Anerkennung besteht kein Rechtsanspruch. Sie kann jederzeit zurückgenommen oder widerrufen werden und erlischt, wenn der Inhaber aus dem öffentlichen Dienst ausscheidet. Bei Angehörigen der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes erlischt sie mit dem Ende der Wehrpflicht und der Grenzschutzdienstpflicht (§ 3 Abs. 3).

* § 16 Abs. 1 geändert durch Gesetz vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026).

6 KfSachvG

Kraftfahrtsachverständigengesetz

und 4 und § 42a des Wehrpflichtgesetzes) und ruht, solange ein Dienstverhältnis nicht besteht.

(a) Die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer nach Absatz 1 berechtigt den Inhaber nur, im dienstlichen Auftrag innerhalb des Geschäftsbereichs der Behörde tätig zu werden, die sie erteilt hat.

(a) Im übrigen gelten die Vorschriften der §§ 1 bis 9 dieses Gesetzes sinngemäß.

(a) Zur Sicherstellung der Forderungen nach den §§ 6 und 11 können die Sachverständigen und Prüfer einer zentralen Stelle unterstellt werden, deren Leiter Sachverständiger nach diesem Gesetz sein muß.

(a) Beantragt ein Sachverständiger oder Prüfer nach seinem Ausscheiden aus dem öffentlichen Dienst eine Anerkennung nach § 1, so gelten die allgemeinen Vorschriften. Wird der Antrag innerhalb von zwei Jahren nach der Rücknahme, dem Widerruf, dem Erlöschen oder dem Eintritt des Ruhens der erteilten Anerkennung gestellt, so entfällt die Prüfung, wenn nicht Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der fachlichen Eignung des Bewerbers rechtfertigen.

§ 17 Ausnahmeregelung

(1) Die nach § 15 zuständigen Behörden und die nach § 16 Abs. 1 zuständigen Dienststellen können Ausnahmen von der Voraussetzung der praktischen Tätigkeit als Ingenieur und des Universitäts-, Hochschul-, Fachhochschul- oder Ingenieurschulabschlusses (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 2) sowie von der Ableistung einer sechsmonatigen Ausbildung in einer Technischen Prüfstelle (§ 2 Abs. 1 Nr. 5) genehmigen; eine Ausnahme von der Voraussetzung eines Universitäts- oder Hochschulstudiums kann insbesondere dem Bewerber um die Anerkennung als Sachverständiger genehmigt werden, wenn eine Ausbildung in einer anerkannten deutschen Fachhochschule oder Ingenieurschule nachgewiesen wird, die in Verbindung mit einer geeigneten praktischen Tätigkeit von ausreichender Dauer die Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt haben kann, die der amtlich anerkannte Sachverständige benötigt.

(1) Der Bundesminister des Innern, der Bundesminister der Verteidigung und die für die Polizei zuständigen obersten Landesbehörden können die nach § 16 Abs. 1 zuständigen Dienststellen ihres Geschäftsbereichs ermächtigen, Ausnahmen von § 2 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 4, Nr. 5 und Abs. 2 zuzulassen, soweit dies aus dienstlichen Gründen geboten ist.

§ 18 Kosten

(1) Für Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz und nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.

Kraftfahrtsachverständigen-gesetz**KfSachvG 6**

(2) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die gebührenpflichtigen Tatbestände näher und sieht dabei feste Sätze oder Rahmensätze vor. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen, Prüfungen oder Untersuchungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für die Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. Die Gebühren dürfen im Einzelfall 500 DM nicht übersteigen.

(3) In der Rechtsverordnung nach Absatz 2 kann bestimmt werden, daß die für die Prüfung oder Untersuchung zulässige Gebühr auch erhoben werden darf, wenn die Prüfung oder Untersuchung ohne Verschulden der prüfenden oder untersuchenden Stelle und ohne ausreichende Entschuldigung des Bewerbers oder Antragstellers am festgesetzten Termin nicht stattfinden konnte. Soweit Untersuchungen von amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen durchgeführt werden, gilt § 6a Abs. 3 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes entsprechend.

§ 19 Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen kann der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates Allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen.

§ 20 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Aufgaben eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr wahrnimmt, ohne die dafür erforderliche Anerkennung zu besitzen,
2. Aufgaben eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr wahrnimmt, solange die Anerkennung nach § 7 Abs. 1 ruht,
3. entgegen § 5 den von der Anerkennungsbehörde ausgestellten Ausweis nicht unverzüglich zurückgibt, wenn die Anerkennung ruht, oder wenn sie erloschen, zurückgenommen oder widerrufen ist oder
4. entgegen § 16 Abs. 3 als Sachverständiger oder als Prüfer außerhalb des Geschäftsbereichs der Behörde tätig wird, die die Anerkennung erteilt hat.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Anerkennungsbehörde (§ 15 Nr. 1).

Ü KfSachvG

Kraftfahrsachverständigen-gesetz

§ 21 Änderungsbestimmungen

[Die Änderungen betreffen das Straßenverkehrsgesetz und das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes und sind dort bereits berücksichtigt].

§ 22 Übergangsregelung

(1) Ein bei Inkrafttreten dieses Gesetzes amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr bedarf für die ihm zu diesem Zeitpunkt übertragenen Befugnisse keiner erneuten Anerkennung nach diesem Gesetz. Amtlich anerkannte Prüfer, deren Befugnisse nicht beschränkt sind, erhalten die Anerkennung als amtlich anerkannter Sachverständiger mit Teilbefugnissen.

(2) Die Leiter der Technischen Prüfstellen und ihre Stellvertreter, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes von der zuständigen Landesbehörde bestätigt worden sind, bedürfen keiner erneuten Bestätigung.

(3) Soweit bei Inkrafttreten dieses Gesetzes für denselben örtlichen Bereich mehrere Technische Prüfstellen bestehen, verbleibt es dabei. Die Befugnis der Landesregierung oder der von ihr bestimmten Behörde zur Festlegung der örtlichen Zuständigkeit (§ 10 Abs. 1 Satz 2) bleibt unberührt.

§ 23 Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 24 Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1972 in Kraft.

(2) Am gleichen Tage tritt die Verordnung über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (Kraftfahrsachverständigen-Verordnung) vom 10. November 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 855) in der Fassung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485) außer Kraft.

**Nr. 52 § 29 StVZO;
hier: Richtlinie für die Beurteilung von
Mängeln bei Hauptuntersuchun-
gen von Fahrzeugen nach § 29
StVZO und Anlage VIII, Nr. 1.2 in
Verbindung mit Nr. 3.1, 3.3 und 4.2
StVZO**

Bonn, den 17. Februar 1988
StV 13/36.20.10-04

Nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden gebe ich die für eine einheitliche Durchführung von Hauptuntersuchungen aufgestellte Richtlinie für die Beurteilung von Mängeln bekannt.

Folgende Verlautbarungen im Verkehrsblatt werden durch diese Bekanntmachung aufgehoben:

Verkehrsblatt 1972 Nr. 172, S. 269,

Verkehrsblatt 1978 Nr. 162, S. 290.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
K e l l e r

**Richtlinie
für die Beurteilung von Mängeln bei Hauptuntersuchungen
von Fahrzeugen nach § 29 StVZO und Anlage VIII Nr. 1.2
in Verbindung mit Nr. 3.1, 3.3 und 4.2 StVZO**

Die bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO und Anlage VIII StVZO festgestellten Mängel sind zu bewerten und in Mängelgruppen einzuordnen.

Dabei sind folgende vier Mängelgruppen zu unterscheiden:

OM = Ohne erkennbare Mängel
GM = Geringe Mängel
EM = Erhebliche Mängel
VU = Verkehrsunsicher

Für das Einordnen in diese Mängelgruppen gelten als Kriterien:

OM – Ohne erkennbare Mängel
Fahrzeuge, die für vorschriftsmäßig befunden werden.
Zuteilung einer Prüfplakette.

GM – Geringe Mängel

Fahrzeuge mit Mängeln, die keinen nennenswerten Einfluß auf die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs haben und bei denen eine kurzzeitige Abweichung von Vorschriften oder Richtlinien hingenommen werden kann.

Eine Nachprüfung ist nicht erforderlich, wenn die unverzügliche Beseitigung dieser Mängel zu erwarten ist.

Zuteilung einer Prüflakette möglich.

EM – Erhebliche Mängel

Fahrzeuge mit Mängeln, die auf Abweichungen von den Vorschriften der StVO und den hierzu ergangenen Richtlinien beruhen; das sind auch Mängel, die zu einer Verkehrsfährdung führen können.

Eine Nachprüfung ist erforderlich.

Keine Zuteilung einer Prüflakette.

VU – Verkehrsunsicher

Fahrzeuge mit Mängeln, die zu einer unmittelbaren Verkehrsfährdung führen können.

Entfernen der vorhandenen Prüflakette und unverzügliche Benachrichtigung der Zulassungsstelle; der Fahrzeugführer/-halter ist auf den Sachverhalt hinzuweisen.

Der Fahrzeugführer/-halter ist – auch bei GM und EM – darauf hinzuweisen, daß der Weiterbetrieb des Fahrzeugs vor Beseitigung der Mängel gegen §§ 23 StVO und 31 StVO verstößt.

Die Einstufung des Fahrzeugs in eine der Mängelgruppen richtet sich bei mehreren Mängeln nach dem schwersten Mangel. Bei mehreren Mängeln derselben Mängelgruppe kann das Fahrzeug in die nächst höhere Mängelgruppe eingestuft werden, wenn die zu erwartenden Auswirkungen aufgrund des Zusammenwirkens dieser Mängel sich verstärken. Die pflichtgemäße Entscheidung hierüber trifft die prüfende Person.

Beurteilungs-Katalog von Mängeln bei Hauptuntersuchungen

Um die Zuordnung der festgestellten Mängel in die einzelnen Mängelgruppen zu erleichtern und eine einheitliche Verfahrensweise zu erreichen, sind nachstehend die am häufigsten auftretenden Beanstandungen aufgeführt und in eine der Mängelgruppen eingestuft worden.

Die Entscheidung über die Zuordnung in die entsprechende Mängelgruppe liegt im pflichtgemäßen Ermessen der prüfenden Person.

Die Einteilung und Numerierung der Mängel entspricht dem Muster des amtlichen Prüfbuches (VkB I 1983, S. 566).

Gruppe 1 – AUSRÜSTUNG

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
101	FAHRZEUG-IDENTIFIZIERUNGS-NR / FABRIKSCHILD Identifizierungs-Nr fehlt, unvollständig, nicht lesbar, nicht original; Fabrikschild fehlt, unvollständig, lose, schlecht lesbar	x	x	
102	KENNZEICHEN VORN/HINTEN fehlt, Beschriftung falsch; nicht fest angebracht oder schlecht lesbar	x	x x	
103	RUCKSPIEGEL, AUSSEN/INNEN fehlt, unwirksam, leicht beschädigt (Funktion nicht wesentlich beeinträchtigt)	x	x	
104	HUPE/HORN fehlt, unzulässige Mehrklanghupe, Wirkung nicht ausreichend	x	x	

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
105	GESCHWINDIGKEITSMESSER, FAHRTSCHREIBER/KONTROLL- GERÄT Geschwindigkeitsmesser: fehlt, keine Anzeige; leicht beschädigt, aber funktionsfähig; Fahrschreiber, Kontrollgerät: mangelhaft (insbesondere Einbauschild und Plomben)	x	x	
106	UNTERLEGKEIL Befestigung nicht vorhanden oder unwirksam; falsche Größe oder fehlt.		x x	
107	WARNDREIECK/WARNLEUCHTE mangelhaft.	x		
108	VERBANDKASTEN mangelhaft.	x		
109	FUNKENTSTÖRUNG mangelhaft.	x		
110	AUFSCHRIFT: STÜTZLAST/ GEWICHT/ GESCHWINDIGKEIT mangelhaft.	x		

Gruppe 2 – LICHTTECHNISCHE EINRICHTUNGEN

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
201	SCHEINWERFER – GLAS/SPIEGEL Glas: fehlt, teilweise oder ganz zerstört, erhebliche Beeinträchtigung der Leuchtwirkung; gesprungen oder falsch angebracht; Spiegel: erhebliche Beeinträchtigung der Leuchtwirkung; matt oder beschädigt, Leuchtwirkung kaum beeinträchtigt.	x	x x	
202	ABBLENDLICHT Funktion: Scheinwerfer in der Wirkung erheblich beeinträchtigt; leuchten nicht; einer leuchtet nicht oder ist in der Wirkung zu schwach; Einstellung: Scheinwerfer zu hoch und/oder verdreht; nach Prüfrichtlinie zu tief eingestellt (unwesentliche Abweichung); nicht genehmigte Ausführung.	x	x x x	
203	FERNLICHT Funktion: Scheinwerfer in der Wirkung erheblich beeinträchtigt; leuchten nicht; einer leuchtet nicht oder ist in der Wirkung zu schwach; Einstellung: Scheinwerfer zu hoch und/oder verdreht; nach Prüfrichtlinie zu tief eingestellt (unwesentliche Abweichung); nicht genehmigte Ausführung.	x	x x	
204	BEGRENZUNGS- UND SCHLUSS- LEUCHTEN/PARKLEUCHTEN leuchten nicht; nicht genehmigte Ausführung; Parkleuchten alle Mängel	x	x x	

Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
NEBELSCHEINWERFER Funktion: leuchten nicht; Einstellung: zu hoch eingestellt; Zustand: falsch angebracht; falsch geschaltet; gesprungene oder falsch angebrachte Gläser; beschädigte Gehäuse; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
ZUSATZLEUCHTEN/ -SCHEINWERFER Funktion: leuchten nicht; Anzahl: unzulässig; Zustand: falsch angebracht; falsch geschaltet; gesprungene oder falsch angebrachte Gläser; beschädigte Gehäuse; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
UMRISSLEUCHTEN/ SPURHALTELEUCHTEN Funktion: leuchten nicht; Anzahl: unzulässig; Zustand: gesprungene oder falsch angebrachte Gläser, be- schädigte Gehäuse; nicht genehmigte Ausführung; Spurhalteleuchten mangelhaft.	x	x	x
SCHLUSSLEUCHTEN Anzahl: unzulässig; Funktion: alle leuchten nicht; in der Wirkung erheblich beeinträchtigt; eine leuchtet nicht oder in der Wirkung unzureichend; Zustand: alle erheblich gealtert oder beschädigt; verdeckt, nachträglich ein- gefärbt; lose; falsch angebracht; falsche Glühlampen; gesprungene oder falsch angebrachte Gläser; beschädigte Gehäuse; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
BREMSLEUCHTEN Anzahl: unzulässig; Funktion: alle leuchten nicht; in der Wirkung erheblich beeinträchtigt; eine leuchtet nicht oder in der Wirkung unzureichend; Zustand: alle erheblich gealtert oder beschädigt; verdeckt, nachträglich ein- gefärbt; lose; falsch angebracht; falsche Glühlampen; gesprungene oder falsch angebrachte Gläser; beschädigte Gehäuse; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
KENNZEICHENBELEUCHTUNG Funktion/Zustand: Beleuchtungsein- richtung fehlt oder falsch; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
NEBELSCHLUSSLEUCHTEN falsch angebracht und falsche Anzahl; falsch geschaltet; leuchten nicht; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
RÜCKFAHRSCHEINWERFER leuchten nicht oder falsch geschaltet; blenden; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
213	RÜCKSTRAHLER, VORN-/SEITLICH/HINTEN alle vorgeschriebenen fehlen; falsch angebracht; erheblich verdeckt; Alterserscheinungen oder Beschädigungen ohne erhebliche Beeinträchtigung der Wirkung; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
214	BLINKER Funktion: alle vorgeschriebenen brennen nicht; in der Wirkung erheblich beeinträchtigt; Zustand: alle erheblich gealtert oder beschädigt; verdeckt, nachträglich ein- gefärbt; lose; Blinkfrequenz nicht vorschriftsmäßig; nicht genehmigte Ausführung.	x	x	x
215	WARNBLINKANLAGE fehlt; keine Funktion; falsch geschaltet; Blinkfrequenz nicht vorschriftsmäßig.	x	x	x
216	KONTROLLEUCHTEN Fernlicht, Blinker, Warnblinkanlage, Nebelschlussleuchte, ABV; alle Mängel.	x	x	x
217	STECKDOSE/KABEL/STECKER Funktionstehler; Anhängersteckdose bzw. Lichtkabel- stecker fehlt; falsch geschaltet.	x	x	x

Gruppe 3 – LENKANLAGEN

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
301	LENKUNG – ANSCHLAG fehlt oder ohne Wirkung; verstellt.	x	x	x
302	LENKUNG – SCHWERGANGIG/ RASTPUNKTE schwergängig, klemmt, ohne Rück- stellung.	x	x	x
303	LENKUNG – SPIEL zu groß.	x	x	x
304	LENKRAD/LENKER nicht genehmigte Ausführung; lose, schadhaft.	x	x	x
305	DIEBSTAHSICHERUNG fehlt, schadhaft mit Beeinträchtigung der Lenkanlage; schadhaft ohne Beeinträchtigung der Lenkanlage.	x	x	x
306	LENKKOPFLAGER/LENKSAULE Lenkkopflager schadhaft, zu großes Spiel; Lenksäule lose; Gelenk (-scheibe): schadhaft; Gefahr des Lösens der Verbindung.	x	x	x
307	LENKGETRIEBE – STAUBMANSCHETTEN mangelhaft.	x	x	x
308	LENKGETRIEBE – DICHTHEIT undicht.	x	x	x
309	LENKGETRIEBE – BEFESTIGUNG lose, Aufnahmeteil gerissen.	x	x	x

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
310	LENKGelenKE/LENKScheiben zu großes Spiel, ungenügende Sicherung an Lenkungssteilen; bei unmittelbarer Gefahr des Losens der Verbindung.		x	x
311	SCHUBSTANGE(N)/SPURSTANGE(N) Befestigung, Sicherung, Risse, Bruchgefahr; verbogen.		x x	x x
312	DREHKRANZ lose, zu großes Spiel.		x	x
313	LENKHEBEL Befestigung, Sicherung, Risse, Bruchgefahr; verbogen.		x x	x x
314	LENKGESTANGE/LENKSEILE Befestigung, Sicherung, Risse, Bruchgefahr; Lenkgestänge verbogen.		x x	x x
315	LENKHILFE/LEITUNG/SCHLÄUCHE Funktion beeinträchtigt; Leitungen, Schläuche beschädigt, undicht; nicht scheuerfrei verlegt.	x	x x	x x
316	LENKUNGSDÄMPFER Befestigung, Dichtheit, Funktion.	x	x	
317	RADEINSTELLUNG erkennbare oder gemessene Fehler.	x	x	

Gruppe 4 – BREMSANLAGEN

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
401	BETRIEBSBREMSE – VORN keine Wirkung, einseitig ohne Wirkung, mögliche Ausfallgefahr; ungenügende Wirkung, löst nicht; ungleichmäßige Wirkung: > 30 %		x x	x
402	BETRIEBSBREMSE – HINTEN keine Wirkung, einseitig ohne Wirkung, mögliche Ausfallgefahr; ungenügende Wirkung, löst nicht; ungleichmäßige Wirkung: > 30 %		x x	x
403	BETRIEBSBREMSE – ABSTUFBARKEIT/ZEITVERHALTEN Betriebs-/Hilfsbremsanlage nicht abstuftbar; Druckanstieg in den Bremszylindern bei vollem Durchtreten des Bremspedals zu langsam		x x	
404	BETRIEBSBREMSE – DICHTHEIT undicht.		x	x
405	BETRIEBSBREMSE – PEDAL-/HEBELWEG zu groß; verlängert; Pedaloberfläche nicht rutschsicher; ausgeschlagen oder schwergangig.	x x	x x	
406	FESTSTELLBREMSE – WIRKUNG ungenügend.		x	
407	FESTSTELLBREMSE – EINSEITIG bei ausreichender Wirkung.	x		
408	FESTSTELLBREMSE – HEBELWEG/FESTSTELLEINRICHTUNG Hebelweg zu groß bei ausreichender Wirkung; Feststelleinrichtung schadhaf, Lagerspiel.	x x	x x	
409	DAUERBREMSANLAGE ohne Funktion, zu geringe/große Wirkung	x	x	

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
410	AUFLAUFBREMSANLAGE/ABREISS-SEIL Auflaufeinrichtung: nicht genehmigte Ausführung; unzulässige Stabilisierungseinrichtung; Funktion mangelhaft; Auflaufweg zu groß; Typschild fehlt; mangelhaft. Abreißseil: mangelhaft.		x x x x	
411	BREMSSEILE/BREMSGESTÄNGE Bremsseil: beschädigt, nicht gesichert; ungenügend befestigt; Bremsgestänge: Gelenke, Gelenke nicht gesichert, Führungen ausgeschlagen.	x	x x	
412	BREMSWELLEN/BREMSHEBEL schwergangig (Wirkung der Betriebsbremse beeinträchtigt); Lager ausgeschlagen.		x x	
413	LUFTPRESSER/FÜLLZEIT Füllzeit zu lang.		x	
414	DRUCKWARNANZEIGE/MANOMETER Druckwarnanzeige schadhaf; Manometer schadhaf.	x	x	
415	ENERGIESPEICHER/DRUCKLUFTBEHÄLTER schadhaf, undicht, nicht zu entwässern; Typschild fehlt.	x x	x x	
416	BREMSKRAFTVERSTÄRKER/HAUPTBREMSZYLINDER Bremskraftverstärker schadhaf, unwirksam; Hauptbremszylinder undicht, lose; Bremsflüssigkeitsmenge unzureichend	x	x x	x
417	BREMSVENTILE/BREMSKRAFTREGLER – FUNKTION/EINSTELLUNG Funktion beeinträchtigt; Bremskraftregelung/-verteilung fehlerhaft.		x x	x
418	BREMSLEITUNGEN – VORN, LINKS/RECHTS			
419	BREMSLEITUNGEN – HINTEN, LINKS/RECHTS			
420	BREMSLEITUNGEN – MITTE Ausfallgefahr; stark beschädigt, stark korrodiert, falsch verlegt; ungünstige Lage, aber ohne Scheuerstellen.	x x	x x	x
421	BREMSSCHLÄUCHE – VORN, LINKS/RECHTS			
422	BREMSSCHLÄUCHE – HINTEN, LINKS/RECHTS mögliche Ausfallgefahr; zu kurz, schadhaf, verdreht (keine Scheuerstellen).	x	x x	x
423	BREMSZYLINDER/-HUB/STAUBMANSCHETTEN Bremszylinder: lose, schadhaf; Bremszylinderhub: zu groß; Staubmanschetten: mangelhaft	x	x x	x

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
424	BREMSTROMMELN/ BREMSSCHEIBEN Schlag, übermäßiger Verschleiß, starke Riefenbildung, Risse; bei unmittelbarer Bruchgefahr.		x	x
425	BREMSBELÄGE VORN/HINTEN Verschleißmaß des Herstellers erheblich unterschritten.		x	x
426	BREMSEN: FREIGÄNGIGKEIT Einstellung (Beläge schleifen).	x	x	
427	BREMSEN: KUPPLUNGSKÖPFE Absperrhahn, Kupplungskopfventil, schadhaft; falsch angebracht, vertauscht.	x	x	
428	PRÜFANSCHLÜSSE schadhaft, fehlen.	x	x	
429	ALB-SCHILD fehlt, nicht lesbar, unvollständig.		x	
430	FEDERSPEICHER-BREMSEANLAGE Wirkung und Funktion mangelhaft; Warneinrichtung ohne Funktion.	x	x	
431	AUTOMATISCHE BLOCKIER- VERHINDERER/WARNLEUCHTE Sicherheitsschaltungen in Verbindung mit Warneinrichtung - nur Aufleuchte- ten und Verlöschen der Kontrollampe.	x		

Gruppe 5 - RÄDER/BEREIFUNG

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
501	BEREIFUNG - SCHÄDEN beschädigt; leichte örtliche Beschädigungen.	x	x	x
502	BEREIFUNG - PROFILTIEFE nicht ausreichend.		x	
503	BEREIFUNG - FALSCH Größe und/oder Bauart abweichend von den genehmigten Reifen; unzulässige Verwendung unterschiedlicher Bauarten (Radial-, Diagonalfreifen).		x	
504	RÄDER - SCHÄDEN angerissen, ausgebrochen, stark verbogen.		x	x
505	RÄDER - BEFESTIGUNG Radmuttern fehlen, lose, falsche Ausführung.		x	x
506	RÄDER - FALSCH Zulässigkeit von Sonderrädern nicht nachgewiesen.		x	
507	M + S-GESCHWINDIGKEITSANGABE vorgeschriebenes Schild bei M + S- Reifen fehlt, falsch angebracht.	x		

Gruppe 6 - FAHRGESTELL UND AUFBAU

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
601	RAHMEN/TRAGENDE TEILE - BRUCH, RISS (auch Hilfsrahmen) gebrochen, angerissen, verbogen.		x	x
602	RAHMEN/TRAGENDE TEILE - KORROSION (auch Hilfsrahmen) erhebliche Korrosionsschäden, die Rahmen oder tragende Teile erheblich schwächen; geringe Korrosionsschäden an tra- genden oder mittragenden Teilen, die kein Erneuern des Bauteils oder die Verwendung spezieller Reparaturteile erforderlich machen.	x	x	

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
603	RAHMEN/TRAGENDE TEILE - SCHRAUB-/NIET-/SCHWEISS- VERBINDUNG (auch Hilfsrahmen) mehrere Rahmen-Nieten/-Schrauben lose, ausgebrochen; Schäden bei einzelnen Nieten oder Schrauben; Schweißung unsachgemäß, Nähte gerissen.	x	x	x
604	RAHMEN/TRAGENDE TEILE - REPARATUR UNSACHGEMÄSS (auch Hilfsrahmen) unsachgemäß repariert.		x	x
605	UNTERFAHRSCHUTZ unsachgemäß angebracht, fehlt; beschädigt, verbogen.	x	x	
606	VORDERACHSE - ACHSKÖRPER/ AUFHÄNGUNG/GABEL Achskörper angerissen, gebrochen, erhebliche Korrosion, unsachgemäß repariert; Aufhängung ausgeschlagen, verformt, erhebliches Spiel, ungenügende Befestigung; Gefahr des Lösen der Verbindung; Kraftradgabel: verändert, stark beschädigt, Zulässig- keit nicht nachgewie- sen.		x	x
607	VORDERACHSE - FEDERN/STABILISATOR schadhaft, übermäßiger Verschleiß, Bruch; Aufhängung, Befestigung; ausgeschlagen, lose (Bock, Bolzen, Gehänge, Briden, Laschen); leicht verschobene Federblätter, mangelhafte Schmierung, Rost; Luftfederung schadhaft.		x	x
608	VORDERACHSE - STOSSDÄMPFER fehlt, unwirksam; leichtes Nachlassen der Wirksamkeit.	x	x	
609	VORDERACHSE - RADLAGER zu großes Spiel.	x	x	
610	HINTERACHSE - ACHSKÖRPER/ AUFHÄNGUNG/SCHWINGE Achskörper angerissen, verbogen, gebrochen, erhebliche Korrosion, unsachgemäß repariert; Aufhängung ausgeschlagen, verformt, erhebliches Spiel, ungenügende Befestigung; Gefahr des Lösen der Verbindung; Kraftradschwinge: nicht original, Zulässigkeit nicht nachgewiesen; leichte Rostschäden.	x	x	x
611	HINTERACHSE - FEDERN/STABILISATOR schadhaft, übermäßiger Verschleiß, Bruch; Aufhängung, Befestigung; ausgeschlagen, lose (Bock, Bolzen, Gehänge, Briden, Laschen); leicht verschobene Federblätter, mangelhafte Schmierung, Rost; Luftfederung schadhaft.	x	x	x
612	HINTERACHSE - STOSSDÄMPFER fehlt, unwirksam; leichtes Nachlassen der Wirksamkeit.	x	x	
613	HINTERACHSE - RADLAGER zu großes Spiel.	x	x	
614	MOTOR-ANTRIEB-AUFHÄNGUNG schadhaft.	x	x	

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
615	MOTOR/ANTRIEB – ÖLVERLUST alle Mängel.	x		
616	MOTOR/ANTRIEB – KUPPLUNG/ SCHALTUNG schadhaft; ohne Funktion.	x	x	
617	MOTOR/ANTRIEB – WELLEN/ KETTE(N)/-Schutz Antriebswellen Verschleiß, Befestigung, Manschetten; Kettenschutz fehlt oder schadhaft.	x x	x x	
618	ANHÄNGE-/SATTELKUPPLUNG in der Funktion beeinträchtigt, über- mäßiges Spiel (Verschleißgrenze überschritten), schadhaft, Befestigung unzureichend, nicht genehmigte Aus- führung; Fangmaul beschädigt; Typschild fehlt.	x x	x x	x
619	ABSCHLEPPEINRICHTUNG VORN/HINTEN mangelhaft	x	x	
620	ZUG EINRICHTUNG – BEFESTIGUNG lose, zu großes Spiel, schadhafte Sicherung.		x	x
621	ZUG EINRICHTUNG – SCHADHAFT Zuggabel/-rohr stark verbogen, angerissen oder unzulässig/ unsachgemäß reparaturgeschweißt, nicht genehmigte Ausführung; Zugöse: zulässige Toleranz überschritten, Typschild fehlt.	x x	x x	x
622	ZUG EINRICHTUNG – BODEN- FREIHEIT/HÖHENEINSTELL- EINRICHTUNG/STUTZRAD keine Bodenfreiheit; Höhenstellenrichtung nicht vorschriftsmäßig; nicht genehmigte Ausführung; Stutzrad fehlt, schadhaft, Typschild fehlt.		x x x	
623	AUFBAU – FUHRERHAUS/ KRAFTRADVERKLEIDUNG unzulässig verändert, beschädigt; Kraftradverkleidung Zulässigkeit nicht nachgewiesen.	x	x x x	
624	AUFBAU – GEFÄHRDENE FAHRZEUGEILE AUSSEN/INNEN außen; innen.	x x	x x	
625	AUFBAU – RADABDECKUNGEN fehlen, nicht ausreichend.	x	x	
626	AUFBAU – SPOILER Befestigung unzureichend, lose; Zulässigkeit nicht nachgewiesen.	x	x x	
627	AUFBAU – EINSTIEGE/TRITTSSTUFEN zu hoch, nicht gleitsicher.	x	x	
628	AUFBAU – TÜREN/HAUBEN/ GRIFFE/SCHLÖSSER/SCHARNIERE unbeabsichtigtes Öffnen möglich; Schwergängigkeit.	x	x	
629	AUFBAU – SICHT/VERGLASUNG/ SONNENBLLENDE Sicht beeinträchtigt (z. B. Steinschlag- schaden im Hauptsichtbereich); Verglasung: unzulässige Scheibe (nicht genehmigte Ausführung); sonstige Mängel; Sonnenblende: mangelhaft; Aufbringung von Folien: zu Fläche überschritten	x x x	x x	

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
630	AUFBAU – SCHEIBENWISCHER/ -WASCHANLAGE Scheibenwischer fehlt, keine Funktion; Scheibenwischerblätter beschädigt; Scheibenwaschanlage keine Funktion;	x x	x	
631	AUFBAU – SITZE/FUSSRASTEN Sitze: unzureichende Befesti- gung, keine sichere Lehnenarretierung, unzulässiger Sitz; schadhaft; Fußrasten: fehlen, schadhaft, ungünstige Anbringung.	x	x x	
632	AUFBAU – SICHERHEITSGURTE/ HALTEGRIFFE Sicherheitsgurte: fehlen, unbrauch- bar, beschädigt, nicht genehmigte Ausführung; Haltegriffe: fehlen, beschädigt.	x	x	
633	AUFBAU – RESERVERADBEFESTIGUNG freiliegendes Reserverad ungenügend befestigt, nicht gesichert.		x	
634	LADERAUM – BODEN/WÄNDE/RUNGEN unsichere Befestigung, stark beschädigt, einzelne lose Nieten, leichte Rostschäden.	x	x	
635	LADERAUM – PLANE/ GESTELL/VERSCHLÜSSE Spiegelgestell beschädigt, nicht ausreichend befestigt, Bordwandverschlüsse schadhaft, scharfkantig	x	x	
636	LADERAUM – KIPP-/LADEEINRICHTUNG Kippeneinrichtung: Niederspann- einrichtung fehlt, wirkungslos; nicht ausreichend befestigt, gesichert, nicht in Fz-Papier- en eingetragen; Hydraulik- oder Druckluftteil und- dicht; einzelne lose Nieten, leichte Rostschäden.	x	x x	
637	GEPACKTRAGER/ PAKKTASCHEN scharfkantig, nicht ausreichend befestigt; Kennzeichen/ Beleuchtung verdeckt.	x	x	
638	KRAFTRADSTANDER Kippstander/ Seitenstütze fehlt, wird im hochgeklappten Zustand nicht sicher gehalten, schadhaft		x x	
639	BEIWAGEN mechanischer und/oder licht- technischer Anschluß schadhaft, Zulässigkeit nicht nachgewiesen.		x	
640	HEIZUNG/LÜFTUNG fehlt, nicht genehmigte Ausführung, Wärmetauscher nach vorgeschriebe- ner Frist nicht ausgetauscht, Wirkung beeinträchtigt.	x	x	

Gruppe 7 – FEUERSICHERHEIT

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
701	KRAFTSTOFF-/GASANLAGE LEITUNGEN, TANK undicht, unzulässige Veränderungen; Befestigung mangelhaft, schlechter Zustand	x	x	
702	ELEKTRISCHE LEITUNGEN Isolationsschaden mit Kurzschluß-/ Brandgefahr; einzelne Halterungen lose, leichte Isolationsschäden; nicht scheuerfrei verlegt.	x	x	
703	BATTERIEBEFESTIGUNG/ -ABDECKUNG Batterie lose, Abdeckung fehlt.	x	x	

Gruppe 8 – ABGAS- UND GERÄUSCHVERHALTEN

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
801	AUSPUFFANLAGE – SCHADHAFT/LOSE stark undicht, schadhaft (veränderte Abgas- bzw. Geräusch- werte); Auhängung lose, leicht undicht, nicht ausreichend befestigt.	x	x	
802	AUSPUFFANLAGE – FALSCHER AUSFÜHRUNG Originalanlage geändert/ersetzt, Zulässigkeit nicht nachgewiesen.		x	
803	RAUCHENTWICKLUNG (LEERLAUF) Dieselmotor: erhebliche Abgastrübung; Ottomotor: erhebliche Motoröl-Verbrennung.	x		
804	ABGASVERHALTEN CO-Konzentration im Abgas über dem gesetzlichen Grenzwert; CO-Konzentration im Abgas über dem typspezifischen Wert bis zum gesetzlichen Grenzwert; ASU-Prüfbescheinigung/Plakette ungültig.	x	x	
805	GERÄUSCHENTWICKLUNG Stand- und/oder Fahrgeräusch über dem zulässigen Wert.		x	

Gruppe 9a – AUSTRÜSTUNG VON KOM

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
901	BESCHRIFTUNG/KENNZEICHNUNG AUSSEN Anbringungs- u. Beleuchtungs- möglichkeiten für Zielschild, Streckenschild u. Liniennummer fehlen, beschädigt; Tempo-„100“-Plakette fehlt; Unternehmeranschrift fehlt; Kennzeichnung der Ein- und Ausstiege fehlt.	x		
902	BESCHRIFTUNG/KENNZEICHNUNG INNEN Angabe der zulässigen Sitz-/Stehplatzzahl fehlt; Hinweise auf Verbandkästen und Sitz- plätze für Schwerbehinderte fehlen; Kennzeichnung der Notausstiege fehlt.	x		

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
903	EIN- UND AUSSTIEGE Fahrgasttüren nicht von innen zu öffnen über Nothahn und/oder über normale Türbetätigungseinrichtung; Gefährdung von Personen beim Öff- nen und Schließen der Türen möglich (Ausfall der Einklemmschutzeinrich- tung, zu hohe Ansprechkraft vor der Reversierung); defekte Schutzleisten.	x	x	
904	BODENBELAG nicht ausreichend rutschsicher; schadhaft (Stolpergefahr).	x	x	
905	BLENDSCHUTZ nicht vorhanden; nicht ausreichend.	x		
906	STEHPLATZBEGRENZUNG/ HALTEGRIFFE Stehplatzbegrenzung fehlt; Stehplatzhöhe nicht ausreichend; Anzahl der Haltegriffe nicht ausreichend; Haltegriffe falsch angebracht.	x	x	
907	NOTAUSSTIEGE Nothämmer fehlen, Betätigungseinrichtung unwirksam; Anzahl/Große der Notausstiege nicht ausreichend, Zugänglichkeit eingeschränkt; Kennzeichnung der Notausstiege fehlt.	x	x	
908	FEUERLÖSCHER/VERBANDKÄSTEN nicht in ausreichender Anzahl vorhanden; Prüfschild am Feuerlöscher nicht vorhanden oder Prüfrist abgelaufen; Feuerlöscher: Anbringungsort falsch; Verbandkasten entsprechen nicht den Vorschriften.	x		
909	HANDLAMPE windsichere Handlampe fehlt; Handlampe defekt.	x		
910	INNENBELEUCHTUNG fehlt, nicht ausreichend, defekt; zum Fahrerplatz hin nicht ausreichend abgeschirmt.	x	x	
911	VERSTÄNDIGUNGSMÖGLICHKEIT keine Verständigung mit dem Fahrer möglich.	x	x	
912	TÜRENDSTELLUNG/KONTROLLE Kontrollmechanismus fehlt, defekt.		x	

Gruppe 9b – AUSTRÜSTUNG VON TAXEN UND MIETWAGEN

Nr.	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
913	FARBE/TAXE entspricht nicht RAL 1015.		x	
914	TAXISCHILD/ORDNUNGSNUMMER Taxischild fehlt oder entspricht nicht BOKraft; Ordnungsnummer fehlt, falsch angebracht.	x	x	
915	UNTERNEHMERANSCHRIFT fehlt, nicht deutlich sichtbar angebracht.	x		
916	FAHRPREISANZEIGER/ WEGSTRECKENZÄHLER nicht vorhanden, nicht gültig geeicht, nicht verplombt.		x	
917	ALARMANLAGE fehlt, schadhaft.		x	

**Gruppe 10 – KENNZEICHNUNG UND AUSTRÜSTUNG
VON BESTIMMTEN GGVS-FAHRZEUGEN**

Nr	Mangel, Bezeichnung	GM	EM	VU
1001	PRÜFBESCHEINIGUNG nicht vorhanden, ungültig.		x	
1002	WARTAFEL/GEFAHRZETTEL Halterung nicht vorhanden.		x	
1003	FEUERLÖSCHER nicht in ausreichender Anzahl vorhanden, falsche Brandklasse; Prüfschild am Feuerlöscher nicht vorhanden, Prüffrist abgelaufen.	x x		
1004	WARNLEUCHTEN fehlen, nicht ausreichende Anzahl, defekt.	x		
1005	TANKTYPSCILD fehlt; schadhaft.	x	x x	
1006	TANKWANDUNG undicht; schadhaft, verbault.		x x	x x
1007	TANKBEFESTIGUNG unzureichend; teilweise lose; leicht beschädigt, angerostet.	x	x x	x
1008	TANKARMATUREN stark beschädigt, undicht; fehlen teilweise.		x	x
1009	BRANDSCHUTZ besondere Einrichtungen des Brand- schutzes fehlen; Trennwand beschädigt (Führerhaus- rückwand).		x x	
1010	ELEKTRISCHE AUSTRÜSTUNG Kabelverschraubungen gebrochen; Klemmkasten, Kontroll- und Meßeinrichtungen beschädigt; Kabelverschraubungen lose, fehlen oder beschädigt; Trennschalter fehlt, falsch angebracht oder unwirksam.	x x	x x x	

(VkB1 1988 S. 173)

**6. Gesetz über amtlich anerkannte Sachverständige und
amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr
(Kraftfahrtsachverständigengesetz – KfSachvG)¹**

Vom 22. Dezember 1971

(BGBl. I S. 2086 i. d. F. des Ges. v. 2. März 1974, BGBl. I S. 469)
geändert durch Gesetz vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**§ 1 Amtliche Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer für
den Kraftfahrzeugverkehr**

(1) Wer die Aufgaben eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (Sachverständiger) oder eines amtlich anerkannten Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (Prüfer) wahrnimmt, bedarf der Anerkennung nach diesem Gesetz.

(2) Die Anerkennung kann auf Teilbefugnisse beschränkt werden. Die Anerkennung als Sachverständiger mit Teilbefugnissen schließt aus, Gutachten zu erstellen

1. für die Erteilung von Allgemeinen Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge oder Fahrzeugteile,
2. für die Erteilung von Betriebserlaubnissen für Einzelfahrzeuge, wenn sich die Gutachten auf Fahrzeuge beziehen, die erstmals in den Verkehr kommen,
3. für die Erteilung von Betriebserlaubnissen für Fahrzeugteile, die nicht zu einem genehmigten Typ gehören.

Die Anerkennung als Prüfer mit Teilbefugnissen berechtigt nur, Untersuchungen im Rahmen der amtlich vorgeschriebenen technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger durchzuführen.

§ 2 Voraussetzung für die Anerkennung

(1) Die Anerkennung wird erteilt, wenn der Bewerber

1. mindestens 24 Jahre alt ist;
2. geistig und körperlich geeignet ist und keine Tatsachen vorliegen, die ihn für die Tätigkeit eines Sachverständigen oder Prüfers als unzuverlässig erscheinen lassen;
3. die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen mit Antrieb durch Verbrennungsmaschinen besitzt;
4. in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr, einem Kraftfahrzeugbetrieb oder einer Kraftfahrzeugfabrik eine mindestens

¹ Vgl. zum KfSachvG die allgemeine Verwaltungsvorschrift v. 24. 5. 1972 im VtBl 1972 S. 310 Nr. 204.

6 KfSachvG

Kraftfahrtsachverständigengesetz

eineinhalbjährige Tätigkeit als Ingenieur oder, wenn nur die Anerkennung als Prüfer mit Teilbefugnissen beantragt wird, als Meister ausgeübt hat;

5. in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr eine mindestens sechsmonatige Ausbildung abgeleistet hat;
6. einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr angehört;
7. fachlich geeignet ist; die fachliche Eignung ist in einer Prüfung (§ 4) nachzuweisen.

(3) Außerdem muß ein Bewerber um die Anerkennung als

1. Sachverständiger ein Studium des Maschinenbau-fachs oder der Elektrotechnik an einer deutschen Universität oder Technischen Hochschule,
2. Sachverständige mit Teilbefugnissen ein Studium des Maschinenbau-fachs oder der Elektrotechnik an einer öffentlichen oder staatlich anerkannten deutschen Fachhochschule oder Ingenieurschule,
3. Prüfer ein Studium des Maschinenbau-fachs oder der Elektrotechnik an einer öffentlichen oder staatlich anerkannten deutschen Fachhochschule oder Ingenieurschule,
4. Prüfer mit Teilbefugnissen eine Ausbildung als Kraftfahrzeugmechaniker- oder Kraftfahrzeugelektrikermeister erfolgreich abgeschlossen haben. Über die Anerkennung der Gleichwertigkeit von ausländischen Zeugnissen entscheiden die zuständigen Behörden der Länder.

§ 3 Antragsverfahren

(1) In dem Antrag auf Anerkennung hat der Bewerber anzugeben, ob er als Sachverständiger, als Sachverständiger mit Teilbefugnissen, als Prüfer oder als Prüfer mit Teilbefugnissen anerkannt werden will. Beizufügen sind

1. ein Lebenslauf mit Lichtbild;
2. das Zeugnis eines Amtsarztes oder – auf Verlangen der Anerkennungsbehörde – eines Facharztes oder das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle über die geistige und körperliche Eignung (§ 2 Abs. 1 Nr. 2);
3. eine amtlich beglaubigte Abschrift oder Ablichtung des Führerscheins (§ 2 Abs. 1 Nr. 3);
4. Unterlagen über den Nachweis der praktischen Tätigkeit als Ingenieur oder Meister (§ 2 Abs. 1 Nr. 4);
5. eine Bescheinigung über die abgeleitete Ausbildung bei einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 2 Abs. 1 Nr. 5);

Kraftfahrtsachverständigengesetz

KfSachvG 6

6. eine Bescheinigung über die Zugehörigkeit zu einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 2 Abs. 1 Nr. 6);
7. Unterlagen über den Nachweis des Universitäts-, Hochschul-, Fachhochschul- oder Ingenieurschulabschlusses oder über die Meisterprüfung (§ 2 Abs. 2).

(2) Die Anerkennungsbehörde kann eine Beurteilung des Bewerbers von der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr anfordern, bei der der Bewerber beschäftigt ist oder war.

§ 4 Prüfung für die Anerkennung

(1) Zur Prüfung wird der Bewerber nur zugelassen, wenn er die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 6 und des § 2 Abs. 2 erfüllt.

(2) In der Prüfung der fachlichen Eignung hat der Bewerber um die amtliche Anerkennung als Sachverständiger nachzuweisen, daß er

1. umfassende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik und der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften besitzt;
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist und
3. seine Kenntnisse bei der Durchführung der den Sachverständigen oder Prüfern nach dem Straßenverkehrsrecht übertragenen Aufgaben anwenden kann.

(3) Für den Bewerber um die amtliche Anerkennung als Sachverständiger mit Teilbefugnissen oder als Prüfer gilt Absatz 2 entsprechend; jedoch genügen hinreichende Kenntnisse der Kraftfahrzeugtechnik und der maßgebenden gesetzlichen Vorschriften. Für den Bewerber um die amtliche Anerkennung als Prüfer mit Teilbefugnissen genügen die Kenntnisse des für seine Tätigkeit erforderlichen Wissensstoffes.

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen

1. über die Einzelheiten der Ausbildung bei einer Technischen Prüfstelle, insbesondere über den Ausbildungsstoff, den Ausbildungsgang und den Ausbildungsleiter;
2. über die Bildung und Zusammenstellung von Prüfungsausschüssen sowie über die Einzelheiten des Prüfungsverfahrens, insbesondere über die Prüfungsgebiete, die praktische, die schriftliche und die mündliche Prüfung, den Rücktritt und den Ausschluß von der Prüfung, das Prüfungsergebnis und seine Bekanntgabe, die Erteilung von Prüfungsbescheinigungen, die Ergänzungs- und die Wiederholungsprüfungen.

6 KfSachvG

Kraftfahrtsachverständigen-gesetz

§ 3 Anerkennung

Die Anerkennung als Sachverständiger oder Prüfer wird durch Aus-händigung oder Zustellung eines Ausweises erteilt. Der Ausweis ist an die Anerkennungsbehörde unverzüglich zurückzugeben, wenn die An-erkennung ruht oder wenn sie erloschen, zurückgenommen oder wider-rufen ist.

§ 6 Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer

Der Sachverständige und der Prüfer dürfen ihre Tätigkeit nur für die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr ausüben, der sie angehören. Sie haben ihre Aufgaben unparteiisch auszuführen und dür-fen von der Zahl und dem Ergebnis der Prüfungen wirtschaftlich nicht abhängig sein.

§ 7 Ruhen und Erlöschen der Anerkennung

(1) Die Anerkennung ruht,

1. solange für den Sachverständigen oder den Prüfer ein Fahrverbot nach § 25 des Straßenverkehrsgesetzes oder nach § 44* des Strafgesetzbuches besteht,
2. solange der Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Ver-wahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist,
3. solange die Fahrerlaubnis nach § 111a der Strafprozeßordnung vor-läufig entzogen oder bei einer Entziehung im Verwaltungsverfahren die sofortige Vollziehung angeordnet worden und die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs nicht wiederhergestellt ist oder
4. wenn der Sachverständige oder der Prüfer vorübergehend – jedoch höchstens für einen Zeitraum von sechs Monaten – einer Technischen Prüfstelle nicht angehört; die Nummern 1 bis 3 bleiben unberührt.

(2) Die Anerkennung erlischt, wenn dem Sachverständigen oder dem Prüfer die Fahrerlaubnis rechtskräftig oder unanfechtbar entzogen wird. Ist die Fahrerlaubnis wegen körperlicher Mängel entzogen worden, so kann die Anerkennungsbehörde eine erneute Anerkennung unter Be-schränkung auf die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben erteilen. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung kann die Anerkennungsbehörde von dem Betroffenen die Vorlage eines amts- oder fachärztlichen Zeugnisses oder eines Gutachtens einer amtlich anerkannten medizinisch-psycho-logischen Untersuchungsstelle verlangen.

§ 8 Rücknahme und Widerruf der Anerkennung

(1) Die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer ist zurück-zunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen des § 2

* Fassung des EGStGB v. 2. 3. 1974, in Kraft ab 1. 1. 1975.

Kraftfahrersachverständigengesetz

KfSachvG 6

nicht vorgelegen hat und keine Ausnahme nach § 17 genehmigt worden ist.

(2) Die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer ist zu widerrufen, wenn eine der in § 2 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 6 oder Nr. 7 erster Halbsatz genannten Voraussetzungen für die Anerkennung nicht mehr vorliegt. § 7 Abs. 1 Nr. 4 bleibt unberührt.

(3) Zur Vorbereitung einer Entscheidung nach Absatz 1 oder 2 kann die Anerkennungsbehörde von dem Betroffenen die Vorlage eines amts- oder fachärztlichen Zeugnisses oder eines Gutachtens einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle verlangen.

§ 9 Erteilung einer neuen Anerkennung

Wird nach Erlöschen (§ 7 Abs. 2), Rücknahme oder Widerruf (§ 8) einer Anerkennung eine neue Anerkennung beantragt, kann eine erneute Prüfung (§ 2 Abs. 1 Nr. 7 und § 4) ganz oder teilweise verlangt werden, wenn Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der fachlichen Eignung des Bewerbers rechtfertigen.

§ 10 Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr

(1) Eine Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr wird von der Stelle unterhalten, die die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde hiermit beauftragt. Die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde legt die örtliche Zuständigkeit der Technischen Prüfstelle fest. Für denselben Bereich dürfen nicht mehrere Technische Prüfstellen errichtet und unterhalten werden.

(2) Die Technische Prüfstelle darf keinen auf Gewinn abzielenden Geschäftsbetrieb führen. Für die Technische Prüfstelle ist eine gesonderte Erfolgsrechnung durchzuführen. Die aus der Tätigkeit der Sachverständigen und Prüfer anfallenden Gebühren dürfen nur für Zwecke der Technischen Prüfstelle verwendet werden. Der Auftrag zur Errichtung einer Technischen Prüfstelle kann mit Auflagen verbunden werden. In der Technischen Prüfstelle dürfen jedoch nur solche Aufgaben wahrgenommen werden, die den Sachverständigen und Prüfern gesetzlich oder durch die zuständige Landesbehörde übertragen sind.

(3) Die beauftragte Stelle hat für jede von ihr unterhaltene Technische Prüfstelle sicherzustellen, daß die Sachverständigen und Prüfer die ihnen übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen können.

(4) Die mit der Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle beauftragte Stelle hat das Land, in dessen Gebiet die Technische Prüfstelle tätig wird, von allen Ansprüchen Dritter wegen Schäden freizustellen, die durch Sachverständige, Prüfer oder Hilfskräfte in Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben verursacht werden.

Straßenverkehr

Nr. 184 **§ 29 StVZO;**

für

Richtlinie über die Beschaffenheit und Ausstattung von Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 und Anlage VIII, Nr. 3 und 4.2 StVZO

Bonn, den 6. Oktober 1988

StV 13/36.20.11-01

Ziel dieser Richtlinie ist es, zu gewährleisten, daß Hauptuntersuchungen (HU) an Kraftfahrzeugen und Anhängern nach § 29 und Anlage VIII, Nr. 3 und Nr. 4.2 StVZO unter den gleichen technischen Voraussetzungen und nach dem gleichen technischen Standard stattfinden. Die Einhaltung der in der Richtlinie enthaltenen Anforderungen ist bei der Anerkennung und Überwachung der Untersuchungsstellen von den zuständigen obersten Landesbehörden oder den von ihnen bestimmten Behörden zu prüfen. Ausnahmen von den Anforderungen über die Beschaffenheit und Ausstattung der Untersuchungsstellen können auf Antrag und bei nachgewiesener Notwendigkeit von den vorgenannten Stellen im Rahmen der Anerkennung (§ 11 Abs. 1 KfzSachvG, Anlage VIII Nr. 7 StVZO) gestattet werden. Nachstehend gebe ich nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden die erweiterte und neu aufgestellte Richtlinie bekannt.

Die Verlautbarung im Verkehrsblatt 1963, Nr. 32, S. 54 wird hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

K e l l e r

Richtlinie über die Beschaffenheit und Ausstattung von Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen nach § 29 und Anlage VIII Nr. 3 und Nr. 4.2 StVZO

1. Untersuchungsstellen

Untersuchungsstellen sind Örtlichkeiten, an denen Hauptuntersuchungen (HU) stattfinden. Sie werden wie folgt unterteilt:

- 1.1 Prüfstellen
- 1.2 Prüfstützpunkte
- 1.3 Prüfplätze

1.1 Prüfstellen

An Prüfstellen werden regelmäßig und in größerer Zahl HU durchgeführt. Prüfstellen sind im Besitz der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr (TP) bzw. der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen befindliche Einrichtungen zur Durchführung von HU.

Folgende Anforderungen sind zu erfüllen:

1.1.1 Grundstück

Lage und Größe des Grundstücks sind so zu wählen, daß die zu erwartende Zahl von Fahrzeuguntersuchungen ordnungsgemäß durchgeführt werden kann.

1.1.2 Baulichkeit

Größe und Lage der Baulichkeiten (Prüfhalle, Büro usw.) sind unter Berücksichtigung der Art der zu verwendenden Prüfgeräte so zu gestalten, daß ein ordnungsgemäßer Prüfablauf gewährleistet wird. Die Prüfhalle muß die Prüfgeräten mit den festeingebauten Prüfeinrichtungen überdecken. Ihre Abmessungen richten sich nach der Anzahl der Prüfgeräten und deren Ausrüstung. Die Länge wird durch den Einbau der jeweiligen Prüfgeräte und die Abmessungen der zu prüfenden Fahrzeuge bestimmt. Die Reihenfolge der Stationen einer Prüfstraße, die die Fahrzeuge durchlaufen, hängt von der Art der verwendeten Prüfgeräte und der Notwendigkeit ihrer Kombination ab.

1.1.3 Zusätzliche Anforderungen an Prüfstellen der TP

Die TP unterhalten zur Gewährleistung eines flächendeckenden Untersuchungsangebots ihre Prüfstellen an Orten, die ein ausreichendes Einzugsgebiet haben. In den jeweiligen Einzugsgebieten liegen alle Ortschaften, deren Mittelpunkt nicht mehr als 25 km von den Prüfstellen entfernt sind.

1.2 Prüfstützpunkte

– An Prüfstützpunkten werden von den TP oder amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen unter Inanspruchnahme der technischen Einrichtungen einer in der Handwerksrolle eingetragenen Kraftfahrzeugwerkstatt oder eines entsprechenden Fachbetriebes HU durchgeführt.

– Für die Durchführung der HU muß eine ausreichend bemessene Halle oder ein entsprechender überdachter Platz vorhanden sein. Das Grundstück muß so beschaffen sein, daß Störungen im öffentlichen Verkehrsraum durch den Betrieb des Prüfstützpunktes nicht entstehen.

1.3 Prüfplätze

An Prüfplätzen werden von den TP oder amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen HU unter den nachstehenden Bedingungen durchgeführt. Es dürfen nur

– Fahrzeuge von Fuhrparks (dazu zählen alle Fahrzeuge eines Halters oder Betriebs) auf deren eigenem Grundstück,

oder

– Fahrzeuge, deren bauartbestimmte oder zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h nicht übersteigt, untersucht werden.

Für die Durchführung der HU muß ein geeigneter Platz auf dem Grundstück zur Verfügung stehen.

Ausstattung der

Prüfstellen (1.1) und Prüfstützpunkte (1.2)

An Prüfstellen und Prüfstützpunkten müssen mindestens folgende Prüfeinrichtungen und -geräte ständig zur Verfügung stehen:

- 2.1.1 Grube oder Hebebühne mit ausreichender Länge und Beleuchtungsmöglichkeit sowie mit Einrichtung zum Anheben der Achsen oder Detektor für die Achsspielprüfung.
- 2.1.2 Bremsprüfstand,
- 2.1.3 schreibendes Bremsmeßgerät,
- 2.1.4 Gerät zur Funktionsprüfung von Druckluftbremsanlagen,
- 2.1.5 Scheinwerfereinstellprüfgerät oder senkrechte Prüffläche (entspr. der „Richtlinien für die Einstellung und die Prüfung von Scheinwerfern an Kraftfahrzeugen“, VkBil 1987, S. 563),
- 2.1.6 Anhängersteckdosenprüfgerät oder entsprechende Prüfvorrichtung in kombinierter Bauweise,
- 2.1.7 Lehren für die Überprüfung von
 - Zugösen,
 - Bolzen der Anhängerkupplung,
 - Zugsattelzapfen,
 - Sattelkupplungen,
 - Kupplungskugeln,

2.1.8 Geräuschmeßgerät nach DIN IEC 1121 (Guteklasse 2 **)

2.1.9 Geräte zur Messung von Schadstoffen im Abgas**)

2.1.10 Bandmaß (20 m), Stoppuhr

2.2 Prüfplätze (1.3)

Für die Durchführung von HU an Prüfplätzen müssen ständig zur Verfügung stehen oder von der mit der Durchführung der HU beauftragten Person mitgeführt werden:

2.2.1 Prüfeinrichtungen und -geräte nach 2.1.1 bis 2.1.10

Bei der Untersuchung von Fahrzeugen, deren bauartbestimmte oder zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h nicht übersteigt, kann auf die Einrichtung nach 2.1.1 verzichtet werden, wenn die Prüfung der Fahrzeugunterseiten auf andere Weise durchgeführt werden kann.

Auf die Einrichtung nach 2.1.2 kann verzichtet werden, wenn

– ausschließlich Fahrzeuge, deren bauartbestimmte oder zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h nicht übersteigt, untersucht werden,

oder

– geeignete Gelände zur Prüfung der Bremsanlagen im Fahrversuch zur Verfügung stehen; Prüfungen im öffentlichen Verkehrsraum müssen ohne Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs durchgeführt werden können.

2.2.2 Besondere Auflagen bei der Durchführung von HU an Prüfplätzen

Bei Prüfungen der Bremsanlagen im Fahrversuch von Fahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten oder zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h ist die Wirkung der Betriebs-, Feststell- und ggf. Dauerbremsanlage mit einem schreibenden Bremsmeßgerät, das die erreichten Bremsverzögerungen aufzeichnet, zu prüfen. Die in den Richtlinien für die Durchführung von Zwischenuntersuchungen (ZU) und Bremsensonderuntersuchungen (BSU) enthaltenen Vorschriften über die Bremswirkungsprüfung im Fahrversuch gelten entsprechend. Die Aufzeichnungen über die einzelnen Bremswirkungsprüfungen sind mit dem Prüfbericht zu verbinden.

3 Ausnahmen

Wenn in Prüfstellen, Prüfstützpunkten oder Prüfplätzen nur bestimmte Fahrzeugarten untersucht werden, brauchen nur die für die HU an diesen Fahrzeugen benötigten Prüfeinrichtungen und -geräte vorgehalten oder von der mit der Durchführung der HU beauftragten Person mitgeführt zu werden. Andere Fahrzeugarten dürfen dann dort nicht untersucht werden.

4 Schlußbestimmungen

Die TP und die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen müssen die von ihnen unterhaltenen Prüfstellen und die von ihnen genutzten Prüfstützpunkte und Prüfplätze der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Behörde für die Anerkennung melden. Veränderungen bei Prüfstellen, Prüfstützpunkten und Prüfplätzen, die Einfluß auf die Anerkennung haben können, sind diesen Behörden unaufgefordert mitzuteilen. Die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde kann prüfen, ob Prüfstellen, Prüfstützpunkte und Prüfplätze dieser Richtlinie entsprechen und die festgelegten Auflagen eingehalten werden.

(VkBil 1988 S. 718)

*) Anwendung z. Z. ausgesetzt.

**) Z. Z. nur geeichtes CO-Meßgerät gefordert für die Untersuchungsstellen, bei denen Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor geprüft werden, die vor dem 1. 7. 1969 erstmals in den Verkehr gekommen oder die mit Zweitaktmotoren ausgerüstet sind.

VII/227/86-EN

EUROPEANS AND ROAD SAFETY

MARCH 1987

This survey was conducted in the twelve countries of the European Communities at the request of the Directorate-General for Transport of the Commission of the European Communities.

Between 30 September and 11 November 1986, an identical set of questions was put to national representative samples of the population aged fifteen and over, the total number of people involved being 11 837. Each individual was interviewed at home by a professional interviewer.

The survey was carried out by twelve specialised institutes, all members of the European Omnibus Survey, under the general coordination of Faits et Opinions, Paris.

The names of the institutes taking part, together with other technical details, are contained in the Annex.

The Commission of the European Communities disclaims all responsibility for this report, which was compiled by Brigitte Colas de la Noue.

TABLE 2.1.1. - ATTITUDE TOWARDS THE RULES ON
WEARING OF SAFETY BELTS AND CHECKING
THE STATE OF ONE'S VEHICLE

	WEARING A SAFETY BELT		CHECKING THE STATE OF ONE'S VEHICLE	
	Helps Reduce the number of accidents	Should be more strictly enforced	Helps Reduce the number of accidents	Should be more strictly enforced
EC AS A WHOLE	86 %	42 %	95 %	55 %
SEX				
Men	84	39	95	56
Women	88	45	95	54
AGE				
15-24 years	87	40	94	53
25-39 years	84	36	95	54
40-54 years	86	44	96	55
55 and over	86	47	95	58
LEVEL OF EDUCATION				
Low	85	46	96	54
Average	86	40	94	56
Higher	87	36	95	56
LEVEL OF HOUSEHOLD INCOME				
--	85	45	94	53
-	85	42	95	57
+	86	41	97	57
++	87	39	96	55
PLACE OF RESIDENCE				
Village	85	39	95	51
Medium-sized	87	43	97	57
Big city	86	45	93	57
ROAD USER CATEGORY				
Regular driver	82	35	96	55
Other driver	88	47	94	54
Non-driver	89	49	95	55
COUNTRY				
Belgium	82	38	90	46
Denmark	84	36	90	42
Germany	89	51	88	49
Greece	94	56	95	60
Spain	85	46	96	58
France	78	27	98	55
Ireland	94	56	95	49
Italy	82	36	98	57
Luxembourg	86	26	95	27
Netherlands	89	38	97	58
Portugal	89	50	92	50
United Kingdom	90	48	98	62

DHV

31

(B)

REF: DHV Consulting Engineers: The function of the periodic inspection of cars and light commercial vehicles in The Netherlands, oct. 1987

- o the above-mentioned increase in disposable income
- o extension of the life of cars because of better maintenance; every month of extension of the average life represents a saving of approx. Hfl 100 million a year; an extension of, for instance, half a year would represent a saving of Hfl 600 million a year (approx. Hfl 120 per car per annum)
- o possible reduction in the course of time of maintenance costs; after all proper maintenance has a preventive effect.
- The calculated saving from lower fuel consumption will be reduced in due course as a result of more economical engines and extended service intervals between adjustment.
- On balance public income will drop by about Hfl 65 million a year. This is the combined result of approx. Hfl 80 million/annum more in VAT, approx. Hfl 15 million/annum more in corporation tax, and approx. Hfl 160 million/annum less in duties, etc. Government expenditure will rise by approx. Hfl 25 million/year, without taking into account the reduction in social benefits paid as a result of the increase in the number of jobs.
- Not quantified are the effects of:
 - o fewer breakdowns, less inconvenience, etc., as a result of the improvement in the general standard of cars
 - o less bodily injuries, inconvenience etc., as a result of fewer accidents
 - o reduced emissions from exhaust gases.

6.7. Public response

A telephone survey of a random sample of motor vehicle users was commissioned. The random sample comprised some 900 people. The questions were put in such a way as to leave full scope for the expression of critical opinions. The survey took place at the end of January and beginning of February 1987.

The results of this survey can be summarized as follows:

- almost everyone acknowledged the objectives of 'improving road safety' and 'better level of maintenance'
- almost everyone (93 - 97%) considered that the tests should be continued
- almost half of those questioned wanted tests from the car's fifth year; a large majority (62 - 71%) were in favour of the present annual tests rather than, for example, two-yearly ones
- the majority (66 - 74%) were in favour of testing by garages, the rest preferred an independent inspection authority
- approximately one half were in favour of the tests being continued in their present form; rather less than half wanted to see the system improved and approx. 10% wanted a completely different system
- 90% had had their cars tested by a garage, 5% by the ANWB and 4% by the RDW
- people went to garages mainly for practical reasons; half or more were reasonably happy to rely on their garage
- people went to an independent inspection authority because they were confident of the quality and impartiality of the service
- where tests had been carried out by garages 60% were exclusively tests, and 40% were carried out in conjunction with service or a repair
- 69% of the repairs considered necessary were carried out by the garage where the test took place
- generally speaking, people were satisfied with the testing (88%) and the correctness of the treatment they had received (93%).

The resulting picture is on the whole a positive one. People therefore consider the tests to be a good thing. The main criticism is the lack of independent testing capacity.

6.8. The organisational functioning of the system

At first the inspection authorities, car-owners and the RDW all encountered problems due to lack of familiarity with the system. These soon became less frequent.

Finansministeriet

BP-afd. 2. kt.

Ref. TS

5. marts 1992

91-910-40

Justitsministeriet
 Att. Frank **Mørch**
 Slotsholmsgade 10
 1216 K.

Vedrørende model for periodisk syn af personbiler

Justitsministeriet har med brev af 7. januar 1992 fremsendt en række notater vedrørende en model for periodisk syn af personbiler på private værksteder mv. med henblik på eventuelle bemærkninger.

Budgetdepartementet kan bifalde Justitsministeriets model for periodisk syn af personbiler, idet Budgetdepartementet dog finder at:

- * fordele og ulemper ved variable priser på syn bør undersøges nærmere, inden det evt. beslutes at sætte en fast pris
- * en mærkatløsning for kontrol af, at synsintervaller overholdes, forekommer mere hensigtsmæssig end en tilsigelsesordning.

Budgetdepartementet lægger endvidere vægt på, at ordningen udformes således, at den ikke hindrer en eventuel senere udvidelse af ordningen til at omfatte flere typer syn, samt at der sikres mulighed for at foretage en løbende regulering af afgiften på syn.

Budgetdepartementets bemærkninger er tidligere meddelt Justitsministeriet telefonisk.

Med venlig hilsen

Troels Schmitto

Adresse
 Christiansborg Slotsplads 1
 DK-1218 København K

Telefon
 33 92 33 33

Telefax
 33 32 80 30

Telefax
 43 333
 budget dk

KonkurrenceRådet
 Kongens Århusgade 48, København K



Justitsministeriet
Førselssikkerhedsafd.
 Købmagergade 48A
 Postboks 2131, 1015 **Kbh.K**
 Att.fm. Franch Mørch

1-618-8, HB

København, den 24.marts 1992 0 3 6 0 6

Justitsministeriet har ved skrivelse af 11. marts 1992 fremsendt notat af 3. januar 1992 vedrørende en model for periodisk syn af personbiler på private værksteder og prøvestationer/testcentre til opfyldelse af bestemmelserne i **Rådsdirektiverne** 77/143/EØF og 91/328/EØF med anmodning om Konkurrencerådets bemærkninger.

For så vidt angår notatets model for autorisation af værksteder/testcentre til udførelse af periodisk syn, skal Konkurrencerådet i denne anledning fremkomme med følgende konkurrenceretlige bemærkninger:

På sit møde 19. juni 1991 drøftede Konkurrencerådet Rådets principielle holdning til konkurrencelovens anvendelse på erhverv, der er adgangsreguleret i form af autorisationer, bestallinger, tilladelser, beskikkelse mv.. Konkurrencerådet fandt på baggrund af denne drøftelse at måtte kræve, at adgangen til disse erhverv baseres på saglige, rimelige og objektive kriterier, der administreres konsekvent, jvf. vedlagte pressemeddelelse nr. 13.

Konkurrencerådet besluttede endvidere som udgangspunkt at anse såvel offentligretlige som privatretlige konkurrencebegrænsninger, der knytter sig til autoriserede erhverv mv., for skadelige for konkurrencen og dermed effektiviteten.

I det fremsendte notat af 3. januar 1992 vedrørende model

for periodisk syn af personbiler ses autorisationsordningen ikke i sig selv, at kunne medføre skadelige virkninger for konkurrencen og dermed effektiviteten.

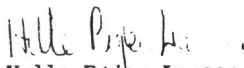
Hvad angår øvrige offentligretlige konkurrencebegrænsninger, der knytter sig til den foreslåede autorisationsordning, må det ud fra en konkurrenceretlig vurdering anses for skadeligt for konkurrencen, når der til selve autorisationsordningen er knyttet en central prisfastsættelse. Det hedder således i modellen: "Der fastsættes en fast pris, som er ens i hele landet, og som det autoriserede synssted skal opkræve for udførelse af det periodiske syn. Beløbet beregnes således, at det giver fuld omkostningsdækning, herunder fornøden afskrivning. På den baggrund vil det være realistisk at fastsætte prisen til 200 kr."

En sådan tilknyttet konkurrencebegrænsning kan ikke anses for nødvendig for udøvelsen af det periodiske syn. Hertil kommer at prisbindningen ud fra en konkurrenceretlig bedømmelse vil udelukke priskonkurrence med skadelige virkninger for konkurrencen og dermed effektiviteten til følge.

Konkurrencerådet skal for god ordens skyld gøre opmærksom på", at Rådets bemærkninger alene vedrører udformningen af selve autorisationsordningen. Konkurrencerådet forbeholder sig således ret til at foretage en samlet konkurrenceretlig bedømmelse af bilinspektionsområdet, når betænkningen om Staten Bilinspektion foreligger.

Konkurrencerådet anmoder om at få tilsendt et eksemplar af betænkningen, når denne foreligger.

Med venlig hilsen


Helle Bøjen Larsen
fm.

KonkurrenceRådet

PRESSEMEDDELELSE

Nr. 13

26. juni 1991

Autoriserede erhverv:

Mindre regulering og mere konkurrence

Konkurrencen har ofte trange kår i de erhverv, hvortil adgangen er reguleret i form af autorisationer, bestalling o.l. Det fremgår af en undersøgelse, som **Konkurrencerådet** har udarbejdet

Konkurrencerådet vil nu sætte ind for at øge konkurrencen **på** disse **områder**.

Kriterierne for at opnå autorisation o.l. kan være velbegrundede, fx. i sikkerhedshensyn, men sådanne adgangsbegrænsninger bør ikke gå ud over det saglige, rimelige og objektive. Og alle der opfylder kriterierne bør have adgang til at udøve det pågældende erhverv.

Indenfor visse erhverv har myndighederne fastsat begrænsning i antallet af erhvervsudøvere. En sådan begrænsning er en hindring for størst mulig konkurrence.

Samtidig er de **autoriserede** erhverv typisk hjemmemarkedserhverv afskærmet fra udenlandsk konkurrence. Dertil kommer, at der til de autoriserede erhverv ofte er knyttet yderligere konkurrencebegrænsninger, fx:

- tvungen medlemskab af brancheforeningen;
- en pligt for de enkelte medlemmer til at overholde kollegiale regler;
- regulering af priserne ved at vejlede medlemmerne om prisfastsættelsen.

Sådanne konkurrencebegrænsninger anses af Konkurrencerådet for skadelige for konkurrencen.

Rådet vedtog at orientere offentligheden og de relevante offentlige myndigheder og autoriserede erhverv om ovennævnte. Herefter vil Konkurrencerådet tage disse konkurrencebegrænsninger op, og hvor man på konkrete erhvervsområder støder på forhold, der er skadelige for konkurrencen, vil Rådet søge at fjerne disse.

Konkurrencerådet har lavet et særtryk af undersøgelsen, som kan fås (gratis) ved henvendelse til Konkurrencerådet. Desuden er undersøgelsens hovedresultater bragt i nyhedsbrevet 'KonkurrenceNyt, 1991, nr. 10, som ligeledes (gratis) kan fås ved henvendelse til Konkurrencerådet

Vil De vide mere, kan De ringe til kontorchef Niels Rytter (tlf. 33 93 26 89) eller fuldmægtig Karsten **Godballe** (tlf. 33 93 90 00).

