
RIGSREVISIONEN



Notat til Statsrevisorerne om beretning om bilsyn efter liberaliseringen i 2005

Marts
2012

revision
revision
revision

Opfølgning i sagen om bilsyn efter liberaliseringen i 2005 (beretning nr. 11/2008)

29. februar 2012

RN A604/12

1. Dette notat følger op på sagen om bilsyn efter liberaliseringen i 2005, som jeg indledte med en beretning i april 2009. Notatet handler om Transportministeriets og Trafikstyrelsens arbejde med at forbedre styrelsens tilsyn med syns- og omsynsvirksomheder, oplysninger om biler, der udebliver fra syn, og gennemsigtigheden i priserne for bilsyn.

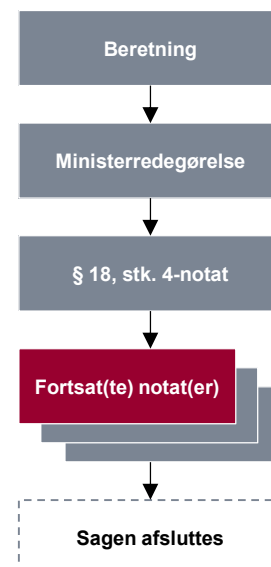
Notatet indeholder følgende konklusion:

Transportministeriet og Trafikstyrelsen arbejder på flere måder med styrelsens tilsyn med bilsyn og med at sikre gennemsigtighed i priserne for bilsyn. Jeg finder dette arbejde tilfredsstillende og afslutter derfor min opfølgning på disse dele af sagen.

Denne del af min konklusion bygger jeg på følgende:

- Trafikstyrelsen og Rigspolitiet har vurderet, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at iværksætte en forsøgsordning, der tilvejebringer oplysninger om, hvorvidt nysynede biler, som er indblandet i større færdselsuheld, har tekniske fejl. Styrelsen er dog i dialog med andre offentlige institutioner om data, der kan kvalificere styrelsens tilsyn med bilsynsvirksomhederne.
- Trafikstyrelsen har effektiviseret tilsynet med bilsyn, og styrelsen og departementet bruger den indhentede information til at arbejde med effektiviseringen af tilsynet.
- Trafikstyrelsen sikrer sig nu, at borgeren kan få den korrekte prisinformation ved at gå ind på den privatdrevne hjemmeside www.bilsynspriser.dk.

Transportministeriet er dog endnu ikke i mål med at implementere opgørelsesmetoder for kvaliteten af bilsyn eller med at kunne sammenligne oplysninger om biler, der udebliver fra syn.

Sagsforløb for en større undersøgelse

Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

Jeg vil derfor fortsat følge udviklingen og orientere Statsrevisorerne om:

- Trafikstyrelsens opstillede mål for kvaliteten af bilsyn, idet styrelsen i sin opgørelsesmetode først i løbet af 2012 vil være i stand til at frasortere de "kontROLSYN efter syn", der er foretaget på baggrund af målrettede eller skærpede tilsyn
- de sammenlignelige oplysninger om udviklingen i antallet af biler, der udebliver fra syn, som Trafikstyrelsen først kan hente fra SKAT medio 2012.

I. Baggrund

2. Jeg afgav i april 2009 en beretning om bilsyn efter liberaliseringen i 2005. Beretningen viste, at forventningerne til liberaliseringen kun delvist var indfriet, og at Færdselsstyrelsens (nu Trafikstyrelsen) tilsyn burde forbedres. Beretningen viste desuden, at Transportministeriet ikke aktivt havde fulgt op på liberaliseringen af bilsyn, selv om området havde en markant betydning for færdsels- og retssikkerheden.

Beretningens vurdering var baseret på følgende:

- Forventningerne til liberaliseringen af myndighedsopgaven med bilsyn var både høj kvalitet, uændret eller faldende pris og øget tilgængelighed. Forventningerne til tilgængelighed var indfriet, mens forventningen til pris kun var indfriet i begrænset omfang. Transportministeriet kunne ikke dokumentere, at forventningen til høj kvalitet var indfriet.
- Der fandtes ikke sammenlignelige oplysninger om, i hvilket omfang biler udeblev fra syn.
- Færdselsstyrelsen havde ikke tilrettelagt sit tilsyn med bilsyn tilfredsstillende.
- Departementet havde ikke sikret, at Færdselsstyrelsens tilsyn med bilsyn var effektivt.

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, bemærkede de, at de nøje ville følge Transportministeriets arbejde med at effektivisere og kvalitetssikre Trafikstyrelsens tilsyn med bilsyn. Statsrevisorerne ville også følge Transportministeriets overvejelser om, hvordan der kan tilvejebringes sammenlignelige oplysninger om, i hvilket omfang biler udebliver fra syn og dermed ikke synes rettidigt.

4. Som svar på beretningen afgav Transportministeriet en ministerredegørelse til Statsrevisorerne i august 2009. Heri oplyste transportministeren, at han grundlæggende fandt, at liberaliseringen af bilsynsmarkedet havde været en succes. Transportministeren oplyste yderligere, at Transportministeriet havde iværksat en række initiativer til at effektivisere Trafikstyrelsens tilsyn og skabe større klarhed omkring kvaliteten af tilsynet og af de gennemførte bilsyn.

5. På baggrund af ministerredegørelsen afgav jeg i september 2009 et notat i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, hvori jeg fremlagde mine planer for den videre opfølgning på beretningen. Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2009. I notatet lovede jeg, at jeg ville følge udviklingen på følgende punkter:

- om Transportministeriet medvirker til at skabe større gennemsigtighed i priserne for bilsyn
- ministeriets arbejde med udviklingen af opgørelsesmetoder
- ministeriets overvejelser om at tilvejebringe sammenlignelige oplysninger om biler, der udebliver fra bilsyn
- resultatet af Trafikstyrelsens og Rigspolitiets vurdering af hensigtsmæssigheden ved at iværksætte en forsøgsordning, der tilvejebringer oplysninger om, hvorvidt nysynede biler, som er indblandet i større færdselsuheld, har tekniske fejl
- departementets og Trafikstyrelsens initiativer til at effektivisere styrelsens tilsyn med bilsyn.

Dette notat indeholder min opfølgning på de nævnte punkter.

Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk.

II. Resultaterne af opfølgningen på bilsyn efter liberaliseringen i 2005

6. Jeg gennemgår i det følgende de udestående punkter. Opfølgningen er baseret på møder med Transportministeriet og Trafikstyrelsen og en gennemgang af styrelsens redegørelse af 25. november 2011, departementets redegørelse af 16. januar 2012, Trafikstyrelsens statusrapporter til ministeriet, procespapiret "Føre tilsyn – syn og omsyn", tilsynsstatistikken fra 2008 til i dag samt notat om definition af kvaliteten af syn og notat om nysynede biler med tekniske fejl, som er indblandet i større trafikuheld.

Gennemsigthed i priserne for bilsyn

7. I mit notat af 30. september 2009 erklærede jeg mig enig med transportministeren i, at der ikke er en særskilt offentlig forpligtelse til prisinformation på bilsynsområdet, hvis der i øvrigt er tilstrækkelig gennemsigthed i priserne. Det er min opfattelse, at der derfor er en offentlig forpligtelse til prisinformation om bilsyn, fordi borgeren har pligt til at få synet sin bil, at gennemsigthed i priserne på bilsyn sløres af, at det ikke umiddelbart er muligt at lave en nem prissammenligning, og at prisen også kan rumme fx tillægsprodukter ud over det grundlæggende bilsyn. Jeg fandt derfor, at Trafikstyrelsen burde overveje tiltag, der kunne skabe større prisgennemsigthed.

8. Trafikstyrelsen finder, at gennemsigtheden for priser på bilsynsmarkedet er tilstrækkelig for borgeren. Styrelsen har oplyst, at den ikke finder, at særlige servicetilbud og kampagner, der ofte er af kortere varighed, med rimelighed vil kunne samles i en oversigt.

9. Trafikstyrelsen har yderligere oplyst, at styrelsen nu ugentligt foretager stikprøvekontroller af de priser, der angives på den privatdrevne hjemmeside www.bilsynspriser.dk, og sammenligner disse med synsvirksomhedernes egne hjemmesider. Styrelsen har ingen afvigelser fundet. Styrelsen henviser dog ikke til www.bilsynspriser.dk fra styrelsens egen hjemmeside.

10. Transportministeriet henholder sig til oplysningerne fra Trafikstyrelsen og oplyser derudover, at departementet fortsat finder, at der ikke består en særskilt offentlig forpligtelse til prisinformation på området, hvis der i øvrigt er tilstrækkelig gennemsigthed i priserne.

11. Jeg er enig med Trafikstyrelsen i, at det ikke med rimelighed er muligt at skille eventuelle tillægsprodukter ud af synsvirksomhedernes pris på det egentlige bilsyn.

Jeg finder det tilfredsstillende, at Trafikstyrelsen ved ugentlige stikprøver nu sikrer sig, at borgeren kan få den korrekte prisinformation på den privatdrevne hjemmeside www.bilsynspriser.dk. Jeg finder det derfor uproblematisk, hvis styrelsen som en service over for borgeren i fremtiden vil henvise til den private hjemmeside fra sin egen hjemmeside. På den måde vil borgeren få en sikker og umiddelbar mulighed for at lave en nem prissammenligning, uanset om der er tillægsprodukter i prisen eller ej.

Udvikling af opgørelsesmetoder

12. I mit notat af 30. september 2009 tilkendegav jeg, at jeg ville følge Transportministeriets arbejde med udviklingen af opgørelsesmetoder, så Trafikstyrelsen på en retvisende måde kunne dokumentere kvaliteten af bilsyn.

13. Transportministeriet har oplyst, at kvaliteten af bilsyn er et område, der er fokus på i de løbende drøftelser mellem Trafikstyrelsen og departementet.

14. Trafikstyrelsen har den 12. oktober 2010 udarbejdet et udkast til definition af kvaliteten af bilsyn. Definitionen lyder: "Målt på gennemførte, ikke målrettede kontrolsyn efter syn skal mindst

- 99 % af alle nysynede køretøjer være uden oversete farlige fejl
- 90 % af alle nysynede køretøjer være uden oversete tekniske fejl
- 90 % af alle syn have det korrekte synsresultat".

Trafikstyrelsen definerer "oversete farlige fejl" som oversete fejl, der umiddelbart medfører en risiko ved videre kørsel, og som normalt ville medføre køreforbud ved et syn. "Oversete tekniske fejl" defineres som oversete fejl, der fremgår af detailforskrifterne med undtagelse af miljøkapitlet.

15. Trafikstyrelsen har oplyst, at styrelsen endnu ikke er i stand til at separere de målrettede og skærpede tilsyn fra den samlede mængde tilsyn. Efter en elektronisk opdatering arbejder styrelsen på at gøre dette muligt. Styrelsen forventer i foråret 2012 at have en status på tallene. Det er hensigten, at styrelsen skal kunne beregne de endelige tal tilbage fra 2010, så der foreligger et godt basismateriale til at vurdere kvaliteten af bilsyn.

16. Transportministeriet henholder sig til Trafikstyrelsens redegørelse.

17. Jeg finder Transportministeriets tiltag til at måle kvaliteten af bilsyn tilfredsstillende. Jeg er enig i, at såkaldte ikke målrettede kontrolsyn efter syn er den rigtige parameter at måle kvaliteten af bilsyn ud fra. Jeg vil følge ministeriets videre arbejde med at udvikle opgørelsesmetoder efter den elektroniske opdatering, der skal gøre Trafikstyrelsen i stand til at frasortere de kontrolsyn efter syn, der er foretaget på baggrund af målrettede eller skærpede tilsyn.

Oplysninger om biler, der udebliver fra syn

18. I mit notat af 30. september 2009 erklærede jeg, at jeg ville følge udviklingen i Transportministeriets overvejelser om at tilvejebringe sammenlignelige oplysninger om biler, der udebliver fra syn. Oplysningerne skulle gøre det muligt at følge udviklingen i antallet af biler, der ikke godkendes rettidigt ved syn, og hvor længe bilerne typisk overskrider synsdatoen.

19. Transportministeriet har oplyst, at Trafikstyrelsen efter en lovændring (lov nr. 469 af 18. maj 2011) nu har adgang til at udstede administrative bøder, og at styrelsen forventer at få et mere effektivt instrument i bestræbelserne på at nedbringe antallet af usynede biler på vejene.

20. Trafikstyrelsen har oplyst, at lovændringen har gjort det muligt for styrelsen at udstede administrative bøder til køretøjsejere, der ikke møder op til syn. På baggrund af udenlandske erfaringer forventer styrelsen at kunne nedbringe antallet af usynede biler i Danmark fra ca. 15.000 til 2.000-3.000 og dermed opnå en bedre overholdelse af bilsynsforpligtelsen af hensyn til trafiksikkerhed og miljø.

21. Trafikstyrelsen har yderligere oplyst, at iværksættelse af det nye tiltag afventer SKATs kommende digitale motorregister (DMR), hvorfra de nødvendige oplysninger om udviklingen i antal usynede biler, og hvor lang tid de overskrider synsdatoen, skal hentes. Dette forventes medio 2012.

22. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet som led i de løbende drøftelser med Trafikstyrelsen vil følge virkningen af dette nye instrument.

23. Jeg finder Transportministeriets tiltag på området tilfredsstillende og vil følge op på, om Trafikstyrelsen får tilvejebragt de sammenlignelige oplysninger om biler, der udebliver fra syn, som i de kommende år forventes at ville medføre en reduktion af usynede køretøjer på vejene.

Nysynede biler i større færdselsuheld

24. I mit notat af 30. september 2009 erklærede jeg, at jeg ville følge resultatet af Trafikstyrelsens og Rigspolitiets vurdering af hensigtsmæssigheden ved at iværksætte en forsøgsordning, der giver oplysninger om, hvorvidt nysynede biler, som er indblandet i større færdselsuheld, har tekniske fejl.

25. Trafikstyrelsen har oplyst, at styrelsen sammen med Rigspolitiet på et møde i november 2009 har vurderet, at det resursebæst ikke kan svare sig at igangsætte ordningen, da Rigspolitiet på mødet oplyste, at kun en lille del af ulykkeskøretøjerne undersøges på et værksted. Derfor er politiet kun i stand til at udtale sig detaljeret om fejl for denne lille gruppe af køretøjer.

26. Trafikstyrelsen har dog også oplyst, at Vejdirektoratets årsrapport "Dødsulykker 2010" har givet styrelsen anledning til at anmode om at få oplyst væsentlige data fra de 24 ulykker (ud af 231), der i årsrapporten angives at have haft tekniske fejl som en medvirkende årsag til ulykkerne. Det er styrelsens intention at undersøge, i hvilke tilfælde der eventuelt har været tale om forholdsvist nysynede køretøjer. Styrelsen har oplyst, at den vil følge udviklingen i de kommende årsrapporter for antal fejl på køretøjer impliceret i dødsulykker.

27. Jeg finder Transportministeriets tiltag tilfredsstillende. Jeg finder det positivt, at Trafikstyrelsen er i dialog med andre offentlige institutioner om data, der kan kvalificere styrelsens tilsyn med bilsynsvirksomhederne.

Effektivisering af tilsynet

28. I mit notat af 30. september 2009 erklærede jeg, at jeg ville følge Transportministeriets og Trafikstyrelsens initiativer til at effektivisere styrelsens tilsyn med bilsyn og vurdere, om disse er tilstrækkelige.

29. Trafikstyrelsen har udarbejdet procesbeskrivelsen "føre tilsyn – syn og omsyn". Styrelsen har oplyst, at tilsynsprocessen er styret af en risikobaseret tilgang, så syns- og omsynssteder, der ikke begår fejl, oplever få tilsynsbesøg om året (2-5), mens de, som begår fejl, oplever hyppige målrettede tilsynsbesøg.

I procesbeskrivelsen udspecificeres og eksemplificeres 4 typer tilsyn, hvor tit de foretages, og hvad der udløser dem. Endvidere beskrives detaljeret, hvordan et tilsyn gennemføres, og hvordan afrapporteringer foretages, og afgørelser træffes.

30. Rigsrevisionen har foretaget stikprøver af gennemførte tilsyn i 2011, og i alle tilfælde blev Trafikstyrelsens procesbeskrivelse fulgt tilfredsstillende.

31. Transportministeriet har oplyst, at det er hensigten at udbygge den risikostyrede tilgang til Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter på bilsynsområdet med henblik på at gøre disse så effektive som muligt. Styrelsen har i den forbindelse oplyst, at der bl.a. ved vejsidekontroller er konstateret en relativt stor andel af lastbiler, der ikke lever op til de tekniske krav, når de kører på vejene. Styrelsen har derfor konstateret, at tilsynet mere konsekvent bør være baseret på en risikovurdering, så tilsynet konstant har maksimal effekt, uanset hvor det foregår.

Det er styrelsens vurdering, at der over for erhvervskøretøjer i højere grad er behov for at være til stede ved vejsiden eller opsøge lastbilerne på firmaadressen, og at tilsynet med visse synsvirksomheder kan reduceres, da tilsynsresultaterne hen over lang tid har været tilfredsstillende.

32. Transportministeriet har oplyst, at et kommende lovforslag om ændring af synsloven, som forventes fremsat ultimo februar 2012, har til formål at skabe et hjemmelsgrundlag til, at Trafikstyrelsens kontrolsyn af synede erhvervskøretøjer i højere grad kan ske på grundlag af en risikovurdering, så styrelsen kan sætte ind med kontrolsyn dér, hvor det har den største effekt. Fx via øget tilsyn ved vejsiden.

Det foreslås desuden i lovforslaget, at Trafikstyrelsen uanmeldt og uden retskendelse kan foretage kontrolsyn på et erhvervskøretøj på firmaadressen i en kortere periode efter, at køretøjet er blevet synet i en synshal.

33. Transportministeriet understreger i sin redegørelse, at der med lovforslaget ikke lægges op til en øget resurseindsats, men til at den eksisterende tilsynsindsats kan prioriteres efter det aktuelle risikomønster.

Det fremgår af lovforslaget, at hovedparten af de 2.500 årlige tilsyn er kontrolsyn af netop synede køretøjer. Ministeriet anfører, at det ønsker at reducere denne type kontrolsyn, da ministeriet ikke finder, at de er særligt effektive.

34. Transportministeriet har tidligere tilkendegivet over for Rigsrevisionen, at kontrolsyn af netop synede køretøjer er den mest præcise måde at kontrollere kvaliteten af et bilsyn på. Ministeriet må forholde sig til dette, når det effektiviserer styrelsens tilsyn med bilsyn.

35. Jeg finder Transportministeriets tiltag tilfredsstillende. Jeg kan konstatere, at Trafikstyrelsen har opbygget en detaljeret tilsynsproces, og at styrelsen og departementet bruger den indhentede information til at arbejde med effektiviseringen af tilsynet.

III. Næste skridt i sagen

36. Jeg vil fortsat følge Transportministeriets arbejde med:

- at udvikle opgørelsesmetoder for kvaliteten af bilsyn
- at tilvejebringe sammenlignelige oplysninger om biler, der udebliver fra syn.

Henrik Otbo