

styr, der bl.a. består af rullebremsestand, kørebanelift, luftforureningsmåleudstyr, udsugningsanlæg og lygteprøveapparat, er til stede. Det altovervejende almindelige vil være, at værkstederne i forvejen har nødvendig grav eller løfter samt lygteprøvestand. For en overvejende del af værkstederne vil det være nødvendigt at anskaffe en bremseprøvestand og få moderniseret eksisterende udsugningsanlæg. I forbindelse med foretagelse af syn skal der endvidere benyttes udstyr til måling af luftforurening. Dette vil samlet andrage en investeringsudgift på ca. 120.000-130.000 kr.

Der er dog intet, der hindrer flere mindre værksteder i at gå sammen om investering i det påkrævede tekniske udstyr og derefter at søge godkendelse til at tilbyde pladssyn. En sådan investering vil betyde, at der vil kunne samles kunder fra flere forskellige værksteder, hvilket vil gøre det lettere at nå op på det minimum af biler, der vil blive stillet krav om pr. pladssynsdag. CAD fremhæver, at når prisen for syn skal være ens, uanset om forbrugeren vælger at få foretaget syn i synshal eller på pladssynsværksted, vil de bilister, der får deres bil synet i synshallen, være med til at yde et »klækkeligt tilskud« til visse værksteder.

Til dette kan jeg oplyse, at pladssynsmodellen forudsætter, at Statens Bilinspektion indgår lejeaftaler med godkendte private værksteder, hvorefter værkstederne er forpligtet til at stille værkstedskapacitet til rådighed for bilinspektionens personale til foretagelse af syn. Denne aftale vil være gensidigt bindende, hvilket betyder, at værkstederne ikke kan benytte værkstedet til anden virksomhed i den pågældende kontraktperiode. Hvor stor den pågældende leje skal være, beror på forhandlinger med de aktuelle værksteder. Under alle omstændigheder vil betalingen for syn tilfalde Statens Bilinspektion.

Den omstændighed, at de værksteder, der er godkendt til at tilbyde pladssyn, reklamerer for dette, vil kunne bidrage til målsætningen om, at 50 pct. af synene af almindelige personbiler skal foregå som pladssyn. På grund af investeringsudgifterne til udstyr er det næppe sandsynligt, at værksteder vil søge godkendelse, uden at denne vil blive udnyttet. I givet fald vil en sådan situation kunne føre til overvejelser om inddragelse af godkendelsen.

Målsætningen, hvorefter 360.000 syn skal foregå som pladssyn, kan nås, hvis 500 værksteder godkendes til pladssyn og pladssyner

15-18 biler pr. uge. Dette er ikke urealistisk, men ovennævnte er naturligvis kun en »matematisk« udregning, det ville skulle forhandles individuelt med de enkelte værksteder om, hvor ofte der vil skulle kunne tilbydes pladssyn.

Som følge af den øgede synsmængde vil det, ud over at indføre pladssyn, være nødvendigt at opføre en række nye synshaller og at udbygge og modernisere flere bestående synsanlæg. Trafikministeriet vil i samarbejde med Statens Bilinspektion iværksætte en nøje analyse af, hvor der er behov for at tilvejebringe yderligere synskapacitet, og hvordan dette behov bedst dækkes. Trafikministeriet vil i den forbindelse søge at inddrage ledige private bygningsfaciliteter gennem indgåelse af lejemål, hvor dette findes at være økonomisk rentabelt.

CAD påpeger, at det er ønskeligt at ordningen med periodisk syn af personbiler startes gradvist op, således at kapaciteten løbende kan tilpasses og erfaringerne udnyttes maksimalt. Ifølge direktivet skal periodisk syn af almindelige personbiler være gennemført senest 1.1.1998. Efter lovforslagets vedtagelse vil Trafikministeriet gå i gang med den praktiske tilrettelæggelse af ordningen, således at alt kan fungere optimalt fra 1.1.1998.

Det er ikke Trafikministeriets plan at iværksætte de periodiske syn af almindelige personbiler på et tidligere tidspunkt end krævet af EU. På den anden side kan det ikke udelukkes, at det af praktiske grunde forudsætter en tidligere opstart end den 1. januar 1998. Det vil blive klarlagt i forbindelse med de kommende års detailplanlægning.

6. »Udvalget anmoder om ministerens kommentar til henvendelsen af 28. marts fra Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Metal og Motorbranchens Arbejdsgiverforening, jf. L 208 – bilag 6.«

Svar:

Jeg er naturligvis meget glad for at kunne konstatere, at de pågældende organisationer kan tilslutte sig og anbefale den model til gennemførelse af periodisk syn af personbiler, som regeringen har fremlagt. Desuden er jeg glad for, at organisationerne mener, at der vil være værksteder nok, der vil være interesseret i