

ningen om 360.000 pladssyn helt urealistisk, medmindre pladssynene griber afgørende ind i branchens struktur.

Noget kunne tyde på, at det var hensigten, idet det siges i bemærkningerne til lovforslaget: »For at tilskynde bilejeren til at benytte pladssyn vil betalingen blive den samme, hvad enten synet foretages af Statens Bilinspektion i en synshal eller af Statens Bilinspektions personale i private synsfaciliteter.«

Det vil sige, at meromkostningerne ved forøget tidsforbrug, transport af bilassistenterne, betaling til værkstedet for brug af faciliteter og medhjælp skal betales af de bilister, der vælger at få bilen synet hos Statens Bilinspektion. Med andre ord et klækkeligt tilskud til visse værksteder.

Vi har allerede i forbindelse med det i øvrigt meget spinkle forsøg med pladssyn på nogle få værksteder oplevet værksteder, der har markedsført godkendelsen som et kvalitetsstempel fra det offentlige som følge af mange års høj kvalitet på værkstedet. En sådan markedsførings effekt vil kunne få til følge, at en lang række værksteder vil søge godkendelse til pladssyn med udgifter til udstyr og kontrol til følge uden i øvrigt at benytte godkendelsen,

blot for at undgå klassificering som 2. classes værksted.

Den servicemæssige gevinst ved pladssyn er også til at overse, idet der meget få steder i landet er mere end 20 km til en synshal. De steder, hvor det forekommer, er der næppe heller værksteder, der kan påtage sig opgaven med pladssyn. Vi kan også forudse situationer, hvor der er travlhed på værkstederne. I så fald vil man hellere bruge pladsen til indtægtsgivende reparationer, hvorved der vil mangle kapacitet til at klare opgaven. Staten er i den situation nødt til at have den fornødne kapacitet. Vi finder det derfor mere hensigtsmæssigt, at Statens Bilinspektion indgår lejemaal på steder, hvor behovet er til stede.

Det er i øvrigt vor opfattelse, at man bør starte gradvist op så hurtigt som muligt, således at man hen ad vejen kan tilpasse kapaciteten og udnytte de erfaringer, man opnår.

Vi håber, at udvalget vil lade vore synspunkter indgå i behandlingen af lovforslaget. Vi skal samtidig anmode om foretræde for udvalget for at redegøre nærmere og besvare eventuelle spørgsmål, som denne henvendelse måtte give anledning til.

Med venlig hilsen

PER SPLIID

Formand

/ Benny Kirkegaard

Direktør

*Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Metal, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, 28. marts 1994.*

*Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Metal og Motorbranchens Arbejdsgiverforenings foretræde for Folketingets Retsudvalget den 5. april 1994 kl. 15.00 i anledning af L 208 – Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Periodisk syn af almindelige personbiler).*

De tre organisationer er fortsat af den opfattelse, som det fremgår af betænkning nr. 1235 fra den af Justitsministeriet den 11. oktober 1991 nedsatte arbejdsgruppe, at den såkaldte *autorisationsmodel* vil være den model for periodisk syn af personbiler, der i henseende til

*nærhedsprincip og prisbillighed* for forbrugerne vil være den optimale. I henhold til betænkningen er omkostningerne pr. syn ved denne model beregnet til ca. 200 kr.

Med udgangspunkt i regeringens lovforslag (L 208) har vi foretaget en fornyet vurdering af kombinationen af periodisk syn i Statens Bilinspektions regi, *statsmodellen*, og som såkaldte *pladssyn*. Efter denne fornyede vurdering kan vi tilslutte os og anbefale forslaget som et acceptabelt kompromis.

Set ud fra *forbrugens (bilejeren) synspunkt indebærer lovforslaget nogle umiddelbare fordele, der i hovedtræk kan gengives som:*

– kombination af to synsmodeller, der giver optimal og kundeorienteret forbrugerservice,