

DELBETÆNKNING

vedrørende

PERIODISK SYN AF PERSONVOGNE

*afgivet af det
afjustitsministeren den 5. marts 1974 nedsatte udvalg
med den opgave at overveje, om der skal indføres
en autorisationsordning for autoværksteder, og i bekræftende fald,
hvorledes den skal udformes.*



BETÆNKNING NR. 770

ISBN 87-503-1997-3

Statens trykningskontor

Ju 00-3-bet.

INDHOLD.

	side
Indledning	5
I. Generelle bemærkninger om periodiske syn (med hovedvægten på en gennemgang af færdselssikkerhedskommissionens betænkning) ..	7
II. Forslaget til EF-direktiv	11
III. Administrative og økonomiske spørgsmål	12
IV. Udvalgets synspunkter	14
 <u>Bilag.</u>	
Bilag 1 (bilag 1a og 1b).....	17
Bilag 1a. Bilsyn 1973. Antal synede automobiler fordelt efter 1. registreringsår	18
Bilag 1b. Procentvis fordeling af synsresultaterne inden for de forskellige årgange	19
Bilag 2. Tabel fra AB Svensk Bilprovnings publikation "Weak Points on Cars", oktober 1974	20
Bilag 3. Notat om periodiske syn af personvogne	21
Underbilag 3 A. Antal personvogne - Årgang 1965 og tidligere	26
Underbilag 3 B. Bestanden af personvogne. Årgang 1965 og tidligere	27
Underbilag 3 C. Antal personvogne - Årgang 1970, 1968, 1966, 1964 etc.	28
Underbilag 3 D. Bestanden af personvogne. Årgang 1970, 1968, 1966, 1964 etc.	29
Bilag 4. Oversættelse af de gennem det svenske kommunikationsdepartementet modtagne oplysninger fra AB Svensk Bilprovning om de svenske erfaringer vedrørende periodisk kontrol af personbiler ...	30
Underbilag 4 A. Resultatet af kontrolsyn af personbiler i årene 1965 - 1975	40
Underbilag 4 B. Antal fejl pr. 100 kontrolsynede personbiler i forskellige aldre, synet 1965 - 1975 . •	41
Underbilag 4 C. Antal kørselsforbud samt den procentvise andel af kørselsforbud af antallet af kontrolsynede personbiler af forskellig alder i syns-årene 1965 - 1975	42

	side
Underbilag 4 D. Den sandsynlige levetid for personbiler i Sverige og U.S.A. i årene 1963 - 1974 .	43
Underbilag 4 E. Antallet af ophuggede personbiler i 1963 - 1974, prognose 1972 - 1979 ifølge Industriens Utredningsinstitut samt beregning af den forventede ophugning for årene 1975 - 1979 på baggrund af 1974-antallet.	44.

INDLEDNING.

Den 5. marts 1974 nedsatte justitsministeren et udvalg med den opgave at overveje, om der skal indføres en autorisationsordning for autoværksteder, og i bekræftende fald, hvorledes den skal udformes.

Som medlemmer af udvalget beskikkedes:

Kontorchef P. Wiese (formand), justitsministeriet,
direktør Børge Agerskov, udpeget af Assurandør-Societetet,
mekanikermester Holger Frederiksen, udpeget af Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark,
civilingeniør Niels Gottlob, udpeget af Forbrugerrådet,
direktør Ernst Hartmann, udpeget af Motorbranchens Arbejdsgiverforening,
fuldmægtig Jørgen Heisel, udpeget af Landsforeningen Danske Vognmænd,
sekretær Erik Jensen, udpeget af Dansk Metalarbejderforbund,
chefbilinspektør Frede Jensen, udpeget af Landsforeningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark,
fabrikant Helge Kenneth, udpeget af Karrosseribranchens Arbejdsgiverforening,
ekspeditionssekretær K. Kofod, udpeget af arbejdsministeriet,
bilinspektør, nuværende chefbilinspektør Folmer Kristiansen, justitsministeriet,
direktør V. Lærkes, udpeget af Forenede Danske Motorejere,
formand Jørgen Madsen, udpeget af Dansk Metalarbejderforbund,
direktør P. E. Nedergaard, udpeget af Danmarks Automobil-Forhandler-Forening,
direktør Preben Nielsen, udpeget af Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark,
direktør E. Ebsen Petersen,, udpeget af Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører,,
automobilforhandler Jens Peter Petersen, udpeget af Dansk Automobil-Forhandler-Forening,

direktør Knud Petersen, udpeget af Oliebranchens Fællesrepræsentation, og mekanikermester Flemming Wagner, udpeget af Københavns Automekaniker-Laug.

Efter at chefbilinspektør Frede Jensen er afgang ved døden, har chefbilinspektør Folmer Kristiansen repræsenteret Landsforeningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark. Desuden er i samme anledning civilingeniør Per Frederiksen beskikket som medlem af udvalget, udpeget af justitsministeriet.

Efter at sekretær Erik Jensen på grund af eget ønske var udtrådt, beskikkedes sekretær Johs. Schrøder, Dansk Metalarbejderforbund, til at indtræde i udvalget. Efter at Johs. Schrøder er afgang ved døden, er sekretær Erik Jensen på ny beskikket som medlem af udvalget.

Efter at automobilforhandler Jens Peter Petersen på grund af eget ønske er udtrådt, er automobilforhandler Thorkild Sørensen beskikket som medlem af udvalget i hans sted.

Efter at fabrikant Helge Kenneth på grund af eget ønske er udtrådt, er fabrikant Ib Bentsen beskikket i hans sted.

Som sekretærer er beskikket fuldmægtig i justitsministeriet Hans Rosenmeier og sekretær i justitsministeriet Otto Hedegaard Madsen.

Udvalgets drøftelser om en eventuel autorisationsordning for autoværksteder er endnu ikke afsluttet. Der har imidlertid under disse drøftelser vist sig enighed om i udvalget at afgive en delbetænkning, i hvilken det anbefales at indføre periodiske syn af personvogne.

Begrundelsen herfor fremgår af afsnit IV.

KØBENHAVN, i marts 1976.

P.U.V.

P. Wiese
(formand)

'H. Rosenmeier.

I. Generelle bemærkninger om periodiske syn (med hovedvægten på en gennemgang af færdselssikkerhedskommissionens betænkning).

I april 1973 afgav færdselssikkerhedskommissionen en betænkning om periodisk syn af motorkøretøjer (betænkning nr. 689/1973). Betænkningen indeholder en gennemgang af problematikken omkring dette emne,, og nærværende delbetænkning skal i første række ses som et supplement til den.

De generelle bemærkninger om periodiske syn, som indeholdes i nærværende kapitel, er af praktiske grunde og for sammenhængens skyld udformet som et kort resumé af færdselssikkerhedskommissionens betænkning, i det følgende kaldet FKB.

Resumeet er på enkelte steder suppleret med udvalgets egne tilføjelser. Disse er markeret med en lodret streg i margenen.

1) FKB indledes med en gennemgang af de gældende regler om syn af motorkøretøjer, side 6 - 10.

Disse regler er uændrede. Det skal blot fremhæves, at hyre-, udlejnings- og udrykningskøretøjer samt vare- og lastvogne allerede nu er undergivet periodiske syn. Problemet er reelt blot, om også personvogne skal ind under sådanne regler.

Side 10 er gengivet en tabel om antallet af syn i 1966-1971. Tabellen kan for de senere år suppleres således:

	<u>Periodiske syn</u>	<u>Andre syn</u>	<u>I alt</u>
1972	96.253	234.016	330.269
1973	85.537	244.617	330.154
1974	89.558	224.701	314.259
1975	99.200	263.200	362.400

2) I kapitel II i FKB gives en fremstilling af reglerne om periodiske syn i en række andre lande. På side 12 gives i tabelform en oversigt over reglerne i 24 europæiske lande. Det fremgår, at 15 af disse havde periodiske syn af personvogne. Side 18 - 19 nævnes et forslag om periodiske syn fremsat af EF-kommissionen.

EF-forslaget er sidenhen ændret, og der er indledt forhandlinger mellem EF-landene om det. Det omtales nedenfor under II.

Som bilag 4 til nærværende betænkning er vedlagt en redegørelse fra AB Svensk Bilprovning om erfaringerne vedrørende de svenske periodiske syn, der også omfatter personvogne. Udvalget har indhentet redegørelsen gennem det svenske kommunikationsdepartement.

Af redegørelsen fremgår, at de svenske periodiske syn efter AB Svensk Bilprovnings vurdering har øget køretøjernes tekniske standard, og at de formentlig har forhindret et vist antal trafikulykker. Endvidere bedømmes synene positivt set ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel (omkostnings-nyttesynspunkt).

3) I FKB, kapitel III, gives en fremstilling af den færdselssikkerhedsmæssige betydning af teknisk kontrol af motorkøretøjer.

Der gøres rede for emnets problematik side 20 - 21. Det nævnes, at det ikke volder vanskeligheder at konstatere, hvor ofte der forekommer fejl ved motorkøretøjer. Vanskeligheden består i at konstatere disse fejls betydning for færdselssikkerheden. Der nævnes forskellige metoder, der dog alle er behæftet med svagheder.

Der redegøres derefter, delvis i tabelform, for en lang række udenlandske og danske undersøgelser. Det fremgår bl.a., at en væsentlig del af motorkøretøjerne er behæftet med tekniske fejl. Ved syn og anden kontrol af tekniske sagkyndige er det således almindeligt, at 30 - 40% af de undersøgte køretøjer ikke kan godkendes (side 22, 3. afsnit). I Danmark må der forlanges omstilling for over halvdelen af de køretøjer, der fremstilles til syn, se side 29 - 32.

Som bilag 1 til nærværende betænkning er vedføjet 2 tabeller, der bygger på resultaterne i den danske synsstatistik for 1973. Som bilag 2 en svensk tabel for februar - april 1974.

Fejlens betydning for færdselssikkerheden omtales ligeledes. En dansk undersøgelse, den bekendte "Fynsundersøgelse", der foretoges i 1962-63, nåede gennem en analyse af en række uheld frem til, at 8% af disse skyldtes køretøjsfaktorer (side 27). Ved bilinspektørernes uheldssyn i 1968-70 blev i knap 18% af tilfældene konstateret tekniske mangler af betydning for uheldet, tabellen side 33.

I afsnit d), side 25 - 27» refereres en række amerikanske undersøgelser af bl.a. periodiske syns betydning for ulykkes-

tallene. Noget klart billede synes ikke at tegne sig. Side 25 - 26 nævnes en undersøgelse, hvis resultater skønnes at være "et vægtigt indicium for, at periodiske syn,, særligt hvis disse udføres af statslige kontrolstationer, har en virkning i retning af at nedsætte uheldstallene".

Side 27 nævnes imidlertid en undersøgelse, der viser, at uheldstallene i et antal amerikanske stater med periodiske syn var steget ca. dobbelt så meget som i et tilsvarende antal stater uden periodiske syn.

Side 34 - 39 gives en fremstilling af betydningen af køretøjernes alder.

Udvalget kan i de her omhandlede sammenhænge henvise til de statistikker over danske uheldssyn, som offentliggøres af Danmarks Statistik, se f.eks. "Statistiske Efterretninger" nr. 66 i 1975.

Endvidere må også i denne forbindelse henvises til den som bilag 4 vedføjede redegørelse fra AB Svensk Bilprovning, ifølge hvilken de svenske periodiske syn har nedbragt antallet af fejl ved køretøjerne og formentlig har forhindret et antal trafikulykker.

4) I FKB, kapitel IV, nævnes periodiske syn som et muligt led i forureningsbekæmpelsen. Både hensynet til bekæmpelse af luftforurening og støj taler for at indføre periodiske syn.

5) I FKB, kapitel V, gøres rede for en række administrative spørgsmål vedrørende periodiske syn. Det nævnes bl.a., at årlige syn af mindst 10 år gamle personvogne vil forudsætte ansættelse af ca. 40 teknikere i bilinspektionen. Syn af mindst 5 år gamle personvogne vil forudsætte ansættelse af yderligere ca. 80 teknikere.

De administrative spørgsmål omtales nærmere nedenfor under III.

6) FKB afsluttes i kapitel VI med færdselssikkerhedskommissionens overvejelser og forslag.

Det nævnes, at selv om det ikke er muligt på grundlag af de foreliggende undersøgelser at angive et præcist tal for, hvor mange ulykker der kan tilskrives fejl og mangler ved motorkøretøjer, er der dog for kommissionen ingen tvivl om, at tekniske

mangler spiller en rolle som ulykkesårsag. Det nævnes videre, at nedbringelse af køretøjers fejl og mangler vil kunne ske ved propaganda, øget landevejskontrol, stikprøvekontrol med typegodkendte køretøjer, øgede ejerskiftesyn og indførelse af sanktioner for dårligt udførte reparationer m.m.

Halvdelen af kommissionens medlemmer mente, at der foreløbig alene burde foretages en intensiveret indsats på disse områder. Den anden halvdel mente, at der yderligere straks burde indføres periodiske syn af personvogne m.m.

II. Forslaget til EF-direktiv.

EF-kommissionen har den 17. august 1972 fremsat forslag til direktiv om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (Kom(72)862). Efter at forslaget har været til udtalelse i Europaparlamentet og Det økonomiske og sociale Udvalg, har Kommissionen den 13. juni 1974 stillet ændringsforslag (Kom(74)809).

Ifølge forslaget skal medlemsstaterne gennemføre periodiske syn for næsten alle køretøjskategorier. Udgifterne til syn skal afholdes af køretøjets ejer. Gebyret skal fastsættes således, at det dækker alle anlægs- og driftsudgifter ved synene. Automobilindustrien skal underrettes om de fejl, der konstateres ved synene.

Efter hvert syn skal der anbringes en kontrolplade på køretøjet. Når et køretøj, der er registreret i en medlemsstat, er forsynet med denne plade, skal de andre medlemsstater normalt anerkende, at køretøjet opfylder disses regler om periodiske syn.

En medlemsstat kan opstille strengere krav end foreskrevet i direktivforslaget.

Forslaget skal for at få gyldighed vedtages af Ministerrådet. Det er i den anledning blevet forhandlet på et antal møder i en arbejdsgruppe under Ministerrådet med deltagelse af repræsentanter for Kommissionen og EF's medlemslande.

Kommissionen har under disse forhandlinger tilkendegivet, at hovedformålet med forslaget er at styrke færdselssikkerheden, ligesom de senere års udvikling har understreget emnets betydning. Endvidere vil forslaget efter Kommissionens opfattelse fremme bestræbelserne for at bekæmpe luftforureningen.

Fra flere af landenes side er der imidlertid udtrykt reservation over for forslaget. Interessen har derfor under de seneste forhandlinger samlet sig om muligheden for indtil videre kun at gennemføre fælles regler om syn af erhvervskøretøjer. Selv om planerne om EF-regler for syn af personvogne således muligvis kan anses for sat i bero, må det dog i hvert fald forventes, at spørgsmålet vil blive taget op igen senere.

III. Administrative og økonomiske spørgsmål, .

I færdselssikkerhedskommissionens betænkning fra 1973 anslås det, at årlige syn af mindst 10 år gamle personvogne vil forudsætte ansættelse af ca. 40 teknikere og af mindst 5 år gamle vogne yderligere ca. 80 teknikere i bilinspektionen. Desuden nævnes det, at en udbygning af bilinspektionens byggeri vil være nødvendig og rimelig, hvis der indføres periodiske syn af personvogne over 5 år.

Udvalget har ønsket en tidsmæssig ajourført opgørelse af de økonomiske aspekter ved indførelse af periodiske syn af personvogne. Det biltekniske kontor i justitsministeriets færdselssikkerhedsafdeling har i denne anledning foretaget en samlet vurdering,, der er vedføjet som bilag 3.

Bilteknisk kontors vurdering kan kort gengives således, at indførelse af periodiske syn af personvogne vil forudsætte yderligere ansættelser i bilinspektionen samt visse investeringsudgifter. Udgifterne til lønninger samt til forrentning, afskrivning og vedligeholdelse af de nødvendige nyanlæg og -anskaffelser vil imidlertid uden vanskelighed kunne afholdes inden for det offentliges øgede indtægter under forudsætning af, at den nuværende synsafgift fastholdes uændret.

Det kan utvivlsomt på grundlag af bilteknisk kontors vurdering helt generelt konkluderes, at periodiske syn af personvogne vil kunne hvile økonomisk i sig selv. Der ses således ikke at være bevillingsmæssige betænkeligheder ved indførelse af sådanne syn.

Et andet spørgsmål er, om periodiske syn af personvogne vil kunne betale sig ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel. Periodiske syn af personvogne vil efter udvalgets opfattelse utvivlsomt medføre en forbedring af personvognsparkens tekniske standard med en deraf følgende nedgang i færdselsulykkerne. Der kan herved henvises til fremstillingen på side 34, litra 3 a), i færdselssikkerhedskommissionens betænkning og til de vedføjede bilag 1 og 2. Det fremgår heraf, at køretøjernes fejlfrekvens stiger med alderen. Endvidere henvises til, at de svenske periodiske syn har medført en forbedring af køretøjernes tekniske

standard, og at de formentlig har forhindret et antal færdselsulykker, se bilag 4. Spørgsmålet er imidlertid i den foreliggende forbindelse, om de samfundsmæssige besparelser med hensyn til udgifter til sygehuse, retsvæsen, tabt arbejdsfortjeneste etc. vil opveje de samfundsmæssige udgifter ved periodiske syn, d.v.s. ikke alene bilinspektionens udgifter, men også tabt arbejdstid for de personer, der fremstiller køretøjerne til syn etc.

Udvalget skal om dette spørgsmål bemærke, at en ren samfundsøkonomisk synsvinkel under alle omstændigheder ikke kan være afgørende, da der bl.a. er tale om at nedbringe antallet af drab og kvæstelser i trafikken. Endvidere må det forudsætte nærmere overvejelser, hvorledes spørgsmålet om periodiske syns samfundsøkonomiske betydning konkret skal formuleres, d.v.s. hvilke poster der skal medtages henholdsvis på indtægts- og udgiftssiden. Udvalget har ikke fundet tilstrækkelig anledning til selv at søge disse spørgsmål undersøgt nærmere.

Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at periodiske syn af personvogne under alle omstændigheder må kunne forventes at få samfundsøkonomisk gevinst. De samfundsmæssige udgifter ved færdselsulykkerne udgør vældige beløb, i størrelsesordenen flere milliarder kr. årligt. Der kan f.eks. henvises til publikation nr. 1 fra Institut for Social Medicin, København 1972, Finn Kamper-Jørgensen "Trafikulykkernes samfundsmæssige omkostninger 1967, 1968 og 1969". De samfundsmæssige omkostninger ved de danske trafikulykker i de nævnte år anslås her til 1.100 - 1.450 mill. kr. årligt. Hvis periodiske syn blot nedbringer trafikulykkerne med nogle få procent, vil de samfundsmæssige besparelser udgøre så store beløb, at det på forhånd er vanskeligt at forestille sig, at de samfundsmæssige udgifter til synene skulle overstige dem.

Der kan også i denne sammenhæng henvises til den redegørelse fra AB Svensk Bilprovning, der er vedføjet som bilag 4. I redegørelsens afsnit om omkostnings-nyttesyndspunkter gives udtryk for en positiv vurdering af periodiske syns betydning set ud fra et omkostnings-nyttesyndspunkt,

IV. Udvalgets synspunkter.

1. Udvalgets drøftelser om, hvorvidt der bør indføres en autorisationsordning, og hvad den i givet fald skal gå ud på, vil blive fortsat. Under de hidtidige drøftelser herom har der tegnet sig tre hovedsynspunkter i udvalget. Disse hovedsynspunkter skitseres i det følgende, hvorved bemærkes, at synspunkterne i en kommende betænkning om en autorisationsordning vil blive uddybet nærmere.

Alle medlemmer er enige om, at der bør foretages aktive foranstaltninger for at forbedre personvognsparkens tekniske standard.

Nogle af udvalgsmedlemmerne mener, at disse foranstaltninger i første række bør gå ud på at indføre en autorisationsordning. Disse medlemmer er af den opfattelse, at en af hovedfordelene ved en autorisationsordning vil ligge i den løbende kontrol med værkstedernes arbejde, som må være et væsentligt led i den. En sådan kontrol vil imidlertid kun kunne gennemføres i tilfredsstillende omfang, hvis indsamlingen af oplysninger om kvaliteten af værkstedernes arbejde sker systematisk og i stort omfang. Dette vil kunne ske gennem periodiske syn. Formålet vil imidlertid kun kunne tilgodeses i tilstrækkeligt omfang, hvis der indføres periodiske syn af alle slags motorkøretøjer,, d.v.s. også for personvogne.

Andre af udvalgets medlemmer mener ikke, at en autorisationsordning vil få tilstrækkelig værdi. Disse medlemmer er af den opfattelse, at højnelsen af personvognsparkens standard i stedet bør gennemføres ved, at der indføres periodiske syn af personvogne.

Den øvrige del af udvalgsmedlemmerne er af den opfattelse, at der ikke nu foreligger tilstrækkeligt, eksakt erfaringsmateriale med hensyn til kvaliteten af værkstedernes arbejde, og at der derfor ikke foreligger tilstrækkeligt grundlag for at vurdere behovet for en autorisationsordning. Et erfaringsmateriale som nævnt vil efter disse medlemmers opfattelse bedst kunne tilvejebringes ved undersøgelser, der bygger på oplysninger, som indhentes i forbindelse med de officielle syn. For at sådanne

undersøgelser kan give et tilstrækkeligt billede, er det efter disse medlemmers opfattelse nødvendigt, at de bygger på periodiske syn af alle slags køretøjer, også personvogne. Disse medlemmer er derfor af den opfattelse,, at indførelse af periodiske syn af personvogne er en forudsætning for en senere bedømmelse af behovet for en autorisationsordning.

Det fremgår af det anførte, at alle udvalgsmedlemmerne mener, at der bør indføres periodiske syn af personvogne. Nogle medlemmer mener, at periodiske syn bør indføres som et supplement til en autorisationsordning, andre mener, at de bør indføres som et alternativ til en sådan, medens de øvrige medlemmer mener, at de vil være en forudsætning for at bedømme behovet for en autorisationsordning.

Hertil knytter sig den begrundelse, som alle udvalgsmedlemmerne er enige i, at periodiske syn af personvogne vil fremme færdselssikkerheden. Der henvises herom til bemærkningerne straks nedenfor under 2.

2. Periodiske syn af personvogne som færdselssikkerhedsfremmende foranstaltning.

Der kan ikke være tvivl om, at tekniske fejl og mangler spiller en rolle som ulykkesårsag, jfr. herved side 46 f.n. i færdselssikkerhedskommissionens betænkning, hvor der gives udtryk for den samme opfattelse. Da periodiske syn selvsagt vil nedbringe antallet af fejl og mangler ved køretøjerne, er der efter udvalgets opfattelse ikke rimelig tvivl om, at de fremmer færdselssikkerheden. Dette gælder naturligvis også periodiske syn af personvogne. Udvalget skal i denne forbindelse henvise til, at Danmark allerede nu har periodiske syn af lastvogne, varevogne, busser, hyrevogne m.m. Der henvises herom til kapitel I i færdselssikkerhedskommissionens betænkning. Disse regler bygger på en erkendelse af periodiske syns færdselssikkerhedsmæssige betydning.

Det må endvidere være klart, at hensynet til bekæmpelsen af luft- og støjforurening taler for at indføre periodiske syn. Der henvises herom til kapitel IV i færdselssikkerhedskommissionens betænkning.

Imod periodiske syn høres i debatten om disse navnlig to synspunkter, dels at de er uforholdsmæssigt økonomisk belasten-

de for de socialt ringest stillede, og dels at de er samfundsmæssigt bekostelige. Ingen af disse synspunkter kan imidlertid tillægges betydning.

Med hensyn til synspunktet om, at periodiske syn af personvogne er mest økonomisk belastende for de socialt ringest stillede, "vender den tunge ende nedad", bemærkes: Synspunktet er efter udvalgets opfattelse ikke rigtigt. Man må kunne gå ud fra, at periodiske syn bidrager til at holde køretøjsparkens standard oppe, således at de i sidste instans også vil være til gavn for dem, der kører i de ældste vogne. Da de socialt dårligst stillede formentlig gennemsnitligt har de ældste vogne, er betragtningen om, at periodiske syn ikke bør indføres af hensyn til dem, i virkeligheden udtryk for en accept af, at de socialt ringest stillede bør have lov til at køre i de mindst sikre vogne. Udvalget finder derfor synspunktet uacceptabelt.

Udvalget kan heller ikke tiltræde synspunktet om, at periodiske syn af personvogne vil være for bekostelige. Som nævnt foran i afsnit III vil periodiske syn af personvogne kunne hvile økonomisk i sig selv. Som nævnt i samme afsnit må det endvidere antages, at de også vil få en samfundsøkonomisk gevinst.

Endelig skal udvalget henvise til, at mange andre lande har periodiske syn af personvogne, således f.eks. Sverige og Tyskland.

Specielt fremhæves, at de svenske erfaringer er gunstige, se den som bilag 4 vedføjede redegørelse fra AB Svensk Bilprøving.

3. Konklusion.

Under hensyn til de synspunkter, der er nævnt foran under 1, samt til,
at periodiske syn af personvogne vil fremme færdselssikkerheden,
at hensynet til bekæmpelsen af luft- og støjforurening taler
for periodiske syn af personvogne,
at periodiske syn af personvogne vil kunne hvile økonomisk i
sig selv, og
at periodiske syn må antages at få samfundsøkonomisk gevinst,
indstiller udvalget, at der indføres periodiske syn af person-
vogne.

Gennemførelsen bør ske etapevis.

Bilag 1.

To tabeller indeholdende uddrag af den danske bilsynsstatistik for 1973 (Bilag 1a og 1b).,

Tabellerne, der er opstillet af Automobil-Importørernes Sammenslutning til brug for udvalget, bygger på oplysningerne i Danmarks Statistiks publikation "Bilsyn 1973", Statistiske Efterretninger 1971?, nr. 27.

Danmarks Statistik har i Statistiske Efterretninger 1975, nr. 57, udgivet en tilsvarende publikation for bilsynene i 1974. Denne publikation er udkommet efter opstillingen af de nævnte to tabeller for 1973. Udvalget har ikke fundet det nødvendigt at opstille tilsvarende tabeller for 1974, da billedet er det samme.

Det bemærkes, at Danmarks Statistiks oplysninger ikke bygger på indberetninger fra alle synsstederne. Dette er baggrunden for forskellen i angivelsen af synsmængden i den ene tabel i dette bilag på den ene side og i tabellen i betænkningens kapitel II på den anden side.

Bilsyn 1973

A. Antal synede automobiler fordelt efter 1. registreringsår						
	Private person-biler	Hyre- og udlejningsbiler	Busser	Varebiler	Lastbiler	Ialt
1. registreringsår						
Før 1964	39.798	162	1.167	6.863	4.935	52.925
1964	12.902	98	206	3.921	2.171	19.298
1965	12.214	105	225	5.112	2.607	20.263
1966	15.102	228	341	6.913	3.968	26.552
1967	16.975	349	291	8.517	4.404	30.536
1968	12.805	449	325	12.996	4.788	31.363
1969	5.385	728	272	967	798	8.150
1970	3.879	1.176	346	429	798	6.628
1971	4.213	1.456	332	457	654	7.112
1972	5.664	2.186	267	791	606	9.514
1973	14.778	2.913	507	5.268	8.941	32.407
Uoplyst	108	6	3	48	41	206
Ialt	143.823	9.856	4.282	52.282	34.711	244.954
Periodiske syn	4.354	6.037	3.049	35.405	17.463	66.308
Andre syn	139.469	3.819	1.233	16.877	17.248	178.646
Synede vogne i procent af vognparken	11,7	74,9	75,6	37,0	46,7	16,7

B. Procentvis fordeling af synsresultaterne inden for de forskellige årgange.

	Private person-biler	Hyre- og udlejnings-biler	Busser	Vare-biler	Last-biler	Private person-biler	Hyre- og udlejnings-biler	Busser	Vare-biler	Last-biler
	GODKENDT					GODKENDT MED PÅPEGEDE FEJL				
	%					%				
1. registreringsår										
Før 1964	6,8	9,9	19,9	9,0	15,9	13,6	14,2	19,7	18,4	21,2
1964	8,0	14,3	22,3	9,2	14,1	16,1	11,2	26,7	16,9	19,0
1965	9,6	12,4	27,1	8,4	14,0	17,8	20,0	24,9	18,6	20,9
1966	11,4	8,8	25,2	9,5	15,0	20,0	15,8	24,6	21,2	20,5
1967	14,9	12,3	26,8	11,9	15,1	23,0	19,5	19,2	22,8	22,4
1968	17,2	12,2	31,1	13,6	14,9	24,0	16,7	27,7	22,1	22,1
1969	22,8	13,0	34,2	20,7	15,2	23,9	22,0	24,3	20,4	18,0
1970	28,4	19,8	33,2	23,8	20,9	25,7	23,8	28,6	21,7	18,9
1971	35,3	24,2	43,7	25,2	26,5	27,5	23,8	24,1	31,1	21,4
1972	46,1	30,3	50,6	35,4	41,9	27,0	26,8	25,8	30,9	22,1
1973	57,9	57,4	64,1	53,1	45,9	23,7	20,2	16,0	25,0	27,4
Tilsammen	18,3	32,2	33,1	16,0	23,8	19,6	22,3	22,6	21,3	22,7
OMSTILLING										
	%					KØREFORBUD				
	%					%				
1. registreringsår										
Før 1964	77,5	75,3	59,6	71,2	61,8	2,1	0,6	0,8	1,4	1,0
1964	74,6	73,5	51,0	72,2	66,1	1,3	1,0	-	1,7	0,8
1965	71,4	66,6	48,0	71,6	64,3	1,2	1,0	-	1,4	0,9
1966	67,7	74,1	49,6	68,5	63,8	0,9	1,3	0,6	0,8	0,6
1967	61,5	67,1	54,0	64,7	62,0	0,6	1,1	-	0,6	0,5
1968	58,3	69,7	41,2	63,8	62,6	0,5	1,3	-	0,5	0,5
1969	52,8	64,4	40,8	58,0	66,0	0,5	0,5	0,7	0,9	0,8
1970	45,5	56,0	37,9	53,8	59,5	0,4	0,3	0,3	0,7	0,6
1971	37,1	51,8	31,9	43,7	51,5	0,1	0,2	0,3	-	0,6
1972	26,8	42,8	23,6	33,6	35,8	0,1	0,1	-	0,1	0,2
1973	18,4	22,4	19,7	21,8	26,6	0,0	-	0,2	0,0	0,1
Tilsammen	61,0	45,2	43,9	61,9	53,0	1,1	0,3	0,4	0,8	0,5

Bilag 2.

Tabel fra AB Svensk Bilprovnings publikation "Weak Points on Cars", oktober 1974. (Oversat af sekretariatet).

Synsresultater for personvogne af forskellige årgange ved periodiske syn i februar, marts og april 1974.

Årgang	Godkendt		Ikke godkendt (omstilling for- langt eller kø- reforbud)	Ialt
	uden bemærk- ninger	med bemærk- ning om min- dre fejl		
	Antal			
1960 og tidligere	8.217	14.552	10.758	33.527
1961	4.160	8.167	7.040	19.367
1962	8.280	15.039	12.992	36.311
1963	3.632	6.689	6.725	17.046
1964	11.560	21.546	17.198	50.304
1965	18.132	28.773	20.901	67.806
1966	17.650	24.242	15.065	56.957
1967	17.101	19.052	9.671	45.824
1968	21.952	20.052	10.006	52.010
1969	28.509	24.705	9.213	62.427
1970	30.774	22.028	6.796	59.598
1971	29.017	17.381	4.449	50.847
1972	44.138	16.726	3.311	64.175
1973 og senere	6.928	2.113	203	9.244
Ukendt		5	5	10
Ialt	250.050	241.070	134.333	625.453
	Procent			
1960 og tidligere	24,5	43,4	32,1	100
1961	21,5	42,2	36,3	100
1962	22,8	41,4	35,8	100
1963	21,3	39,2	39,5	100
1964	23,0	42,8	34,2	100
1965	26,7	42,4	30,8	100
1966	31,0	42,6	26,4	100
1967	37,3	41,6	21,1	100
1968	42,2	38,6	19,2	100
1969	45,7	39,6	14,8	100
1970	51,6	37,0	11,4	100
1971	57,1	34,2	8,8	100
1972	68,8	26,1	5,2	100
1973 og senere	74,9	22,9	2,2	100
Ukendt		50,0	50,0	100
Ialt	40,0	38,5	21,5	100

Bilag 3.

JUSTITSMINISTERIET,
Færdsels sikkerhedsafdelingen,
Bilteknisk kontor,.

Den 11. februar 1976.

Notat om periodiske syn af personvogne.

1. Den nu foreliggende opgørelse over Statens bilinspektions arbejde i 1975 giver følgende tal for synsmængderne - tallene er afrundet til nærmeste hundrede:

1 a) Periodiske syn	99.200
1 b) Registreringssyn	254.500
1 c) Kontrol syn	8.700
2 a) Syn af person- og varevogne ^{x)}	249.800
2 b) Syn af lastvogne og busser ^{x)}	48.800.
I de ovenfor anførte tal er omstillerne ikke medregnet.	
3 a) Synsmængden incl. omstillere og omregnet til antal syn á 20 minutter	493.100.

Produktionsstatistikken for 1975 viser tillige, at der ikke i bilinspektionens nuværende mandskabsstyrke er nogen reserve, der i givet fald ville kunne udnyttes i forbindelse med en eventuel udvidelse af omfanget af de periodiske syn.

En udvidelse af omfanget af de periodiske syn vil således automatisk udløse et dertil, svarende behov for en forøgelse af bilinspektionens nuværende mandskabsstyrke.

2. I det følgende er søgt at beregne forøgelsen i synsmængde og det deraf afledte behov for forøgelse af bilinspektionens mandskabsstyrke i 1975 i to tilfælde:

A. De nugældende bestemmelser om periodisk syn (jfr. registreringsbekendtgørelsens § 24) udvidet til også at omfatte personmotorvogne, der indkaldes til periodisk syn én gang årligt, første gang i løbet af det 10. år efter første registreringsår.

Uændrede bestemmelser for ejerskiftesyn (jfr. registreringsbekendtgørelsens § 14, stk. 5).

Med sådanne bestemmelser skulle personmotorvogne af årgang 1965 og tidligere have været indkaldt til periodisk syn i løbet af 1975. Desuden ville ejerskiftesynene af de omhandlede person-

x) Forskellen mellem summerne af de under 1) henholdsvis under 2) anførte tal skyldes, at tallene under 1) i modsætning til tallene under 2) omfatter syn af påhængskøretøjer.

motorvogne enten erstatte eller blive erstattet af periodiske syn.

B. De nugældende bestemmelser om periodisk syn (jfr. registreringsbekendtgørelsens § 24) udvidet til også at omfatte personmotorvogne, der indkaldes til periodisk syn hvert andet år, første gang i løbet af det 5. år efter første registreringsår.

De nugældende bestemmelser for ejerskiftesyn (jfr. registreringsbekendtgørelsens § 14, stk. 5) ændret således:

"Køretøjer kan registreres uden syn i følgende tilfælde:

- 1) (uændret),
- 2) (uændret),
- 3) Når køretøjet er undergivet regler om periodisk syn og er synet og godkendt for mindre end 1 år siden,, for personmotorvogn til privat personbefordring dog for mindre end 2 år siden,
- 4) (uændret), og
- 5) (uændret)."

Med sådanne bestemmelser skulle personmotorvogne af årgang 1970, 1968, 1966, 1964, 1962, 1960 etc. have været indkaldt til periodisk syn i løbet af 1975. Desuden ville ejerskiftesynene af de omhandlede personmotorvogne enten erstatte eller blive erstattet af periodiske syn.

Det skal i øvrigt bemærkes, at man måske burde overveje en forenkling af gældende bestemmelser om tvungent syn - hvortil ejerskiftesynene hører - således at der ikke kræves ejerskiftesyn for køretøjer, der er underkastet bestemmelser om periodisk syn.

3. På grundlag af oplysningerne i "Vejtransporten i tal og tekst, 17. årgang, 1975", om bestanden af personbiler - pr. 31. december i årene 1968 - 1974 - fordelt efter 1. registreringsår er beregnet størrelsen af:

A. Årgang 1965 og tidligere. Der er optegnet en kurve over denne bestands variation over perioden 1969 - 1975. Se underbilag 3 A og 3 B.

Da bestandens størrelse er faldende fra årets begyndelse til årets slutning, er af kurven på underbilag 3 B udtaget et middeltal for bestandens størrelse i året 1975 - ca. 325.000.

B. Årgang 1970, 1968, 1966, 1964, 1962, 1960 etc. Der er optegnet en kurve over denne bestands variation over perioden 1971 - 1975. Se underbilag 3 C og 3 D.

Af kurven på underbilag 3 D er udtaget et middeltal for bestandens størrelse i året 1975 - ca. 445.000.

4. Det skønnes, at i tilfælde A (jfr. pkt. 2 ovenfor) vil ca. 100.000 af de forventede periodiske syn erstatte eller blive erstattet af ejerskiftesyn, og at i tilfælde B (jfr. pkt. 2 ovenfor) vil ca. 200.000 af de forventede periodiske syn erstatte eller blive erstattet af ejerskiftesyn. Dette skøn er selvsagt behæftet med nogen usikkerhed.

5. Skøn over den forventede forøgelse af den samlede synsmængde som følge af en udvidelse af omfanget af de periodiske syn er behæftet med yderligere mindst 3 usikkerhedsmomenter:

a) Det er uhyre vanskeligt at skønne over, hvor mange personmotorvogne, der som følge af indkaldelsen til periodisk syn vil blive opgivet af ejeren og udgå af registrering uden at møde til periodisk syn, men det er givet, det vil blive aktuelt for en del køretøjer.

b) Skøn over virkningen på den samlede synsmængde af sådanne beslutninger fra køretøjsejernes side vanskeliggøres yderligere af, dels at en vis del af de således opgivne køretøjer vil blive repareret og senere indgå i vognparken, dels at de pågældende køretøjsejere vil anskaffe et andet køretøj med deraf følgende belastning af registreringssynsmængden.

c) Det er ikke muligt af statistikken over antallet af henholdsvis periodiske syn og registreringssyn at udlede, hvor stor eller lille en del af registreringssynene, der reelt er affødt af indkaldelse til periodisk syn, men erfaringerne fra de nuværende periodiske syn viser, at en del af køretøjerne ikke møder til periodisk syn, men afmeldes og/eller afhændes for senere at indgå i vognparken gennem registreringssyn.

6. På grundlag af det ovenfor anførte skønnes det rimeligt at antage,

A. at tilfælde A (jfr. pkt. 2 ovenfor) ville have medført en forøgelse af synsmængden i 1975 på ca. 225.000 personvognssyn, omstillere ikke medregnet, og

B. at tilfælde B (jfr. pkt. 2 ovenfor) ville have medført en

forøgelse af synsmængden i 1975 på ca. 245.000 personvognssyn, omstillere ikke medregnet.

7. På grundlag af den nu afsluttede detaljerede produktionsstatistik for 1975 kan det udledes:

A. At tilfælde A (jfr. pkt. 2 ovenfor) kan antages at ville have medført et behov for en forøgelse af bilinspektionens mandsskabsstyrke i 1975 på 67 mekanikere.

B. At tilfælde B (jfr. pkt. 2 ovenfor) kan gintages at ville have medført et behov for en forøgelse af bilinspektionens mandsskabsstyrke i 1975 på 73 mekanikere.

Det bør bemærkes, at forskellen i konsekvenser med hensyn til personalebehov mellem de to skitserede former for periodisk syn af personmotorvogne til privat personbefordring er ret beskeden, og at tilfælde B synes at være den af de to skitserede løsninger, der er mest i overensstemmelse med udvalgets synspunkter med hensyn til formålene med periodisk syn af personmotorvogne.

8. Indførelse af periodiske syn af personvogne vil forudsætte visse investeringsudgifter. Disse kan for begge de foran nævnte alternativs vedkommende anslås til 15 - 20 mill. kr. Heraf vil udgifter til teknisk udstyr udgøre omkring 1 - 1,2 mill, kr., medens resten af investeringsudgifterne vil medgå til anlæg af synsbaner.

9. INDTÆGTER.

Med den nuværende synsafgift på 50 kr. ville bilinspektionens indtægter i 1975 stige med

A) ca. 11.250.000 kr.

B) ca. 12.250.000 kr.

UDGIFTER.

Stigningen i bilinspektionens årlige driftsudgifter kan anslås således:

a) Mekanikerlønninger (A).....	4.200.000 kr.
Mekanikerlønninger (B).....	4.600.000 kr.
b) Kontormedhjælp (40 i-dags).....	1.250.000 kr.
c) Afskrivning af teknisk udstyr med ca. 12%	140.000 kr.
d) Forrentning af investeringer med ca. 11%.	2.200.000 kr.
e) Vedligeholdelse af anlæg og udstyr.	60.000 kr.
Ialt (A)	7.850.000 kr.
Ialt (B)	8.250.000 kr.

Antal personvogne - Årgang 1965 og tidligere.

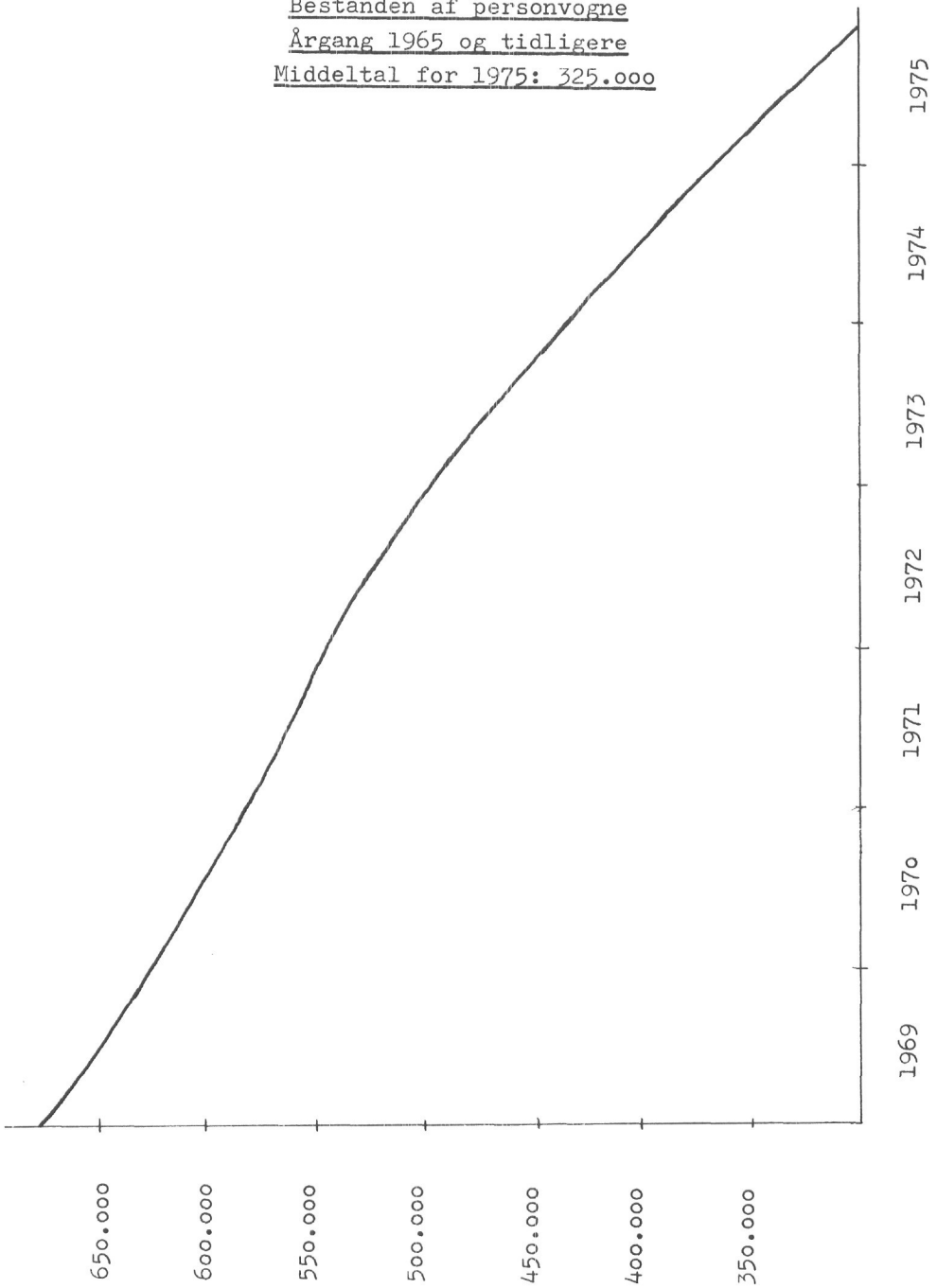
	31/12-1968 1/1-1969	31/12-1969 1/1-1970	31/12-1970 1/1-1971	31/12-1971 1/1-1972	31/12-1972 1/1-1973	31/12-1973 1/1-1974	31/12-1974 1/1-1975
Før 1955	53.438	40.151	28.722	20.792	15.626	11.587	8.465
1955 - 59	154.760	135.849	112.411	92.147	74.337	56.678	42.515
1960	61.492	58.156	52.193	46.013	39.879	32.215	25.541
1961	71.183	68.361	63.855	58.346	52.007	43.225	34.975
1962	90.753	88.297	84.501	79.992	73.008	61.580	50.671
1963	71.472	69.942	68.857	68.667	65.998	58.644	50.251
1964	93.410	92.447	91.285	93.584	92.717	85.022	75.138
1965	79.981	79.039	79.023	81.996	83.117	78.445	72.363
Ialt x)	676.500	632.200	580.800	541.500	496.700	427.400	359.900

Underbilag 3 A.

x) Afrundet til hele hundreder.

Underbilag 3 B.

Bestanden af personvogne
Årgang 1965 og tidligere
Middeltal for 1975: 325.000



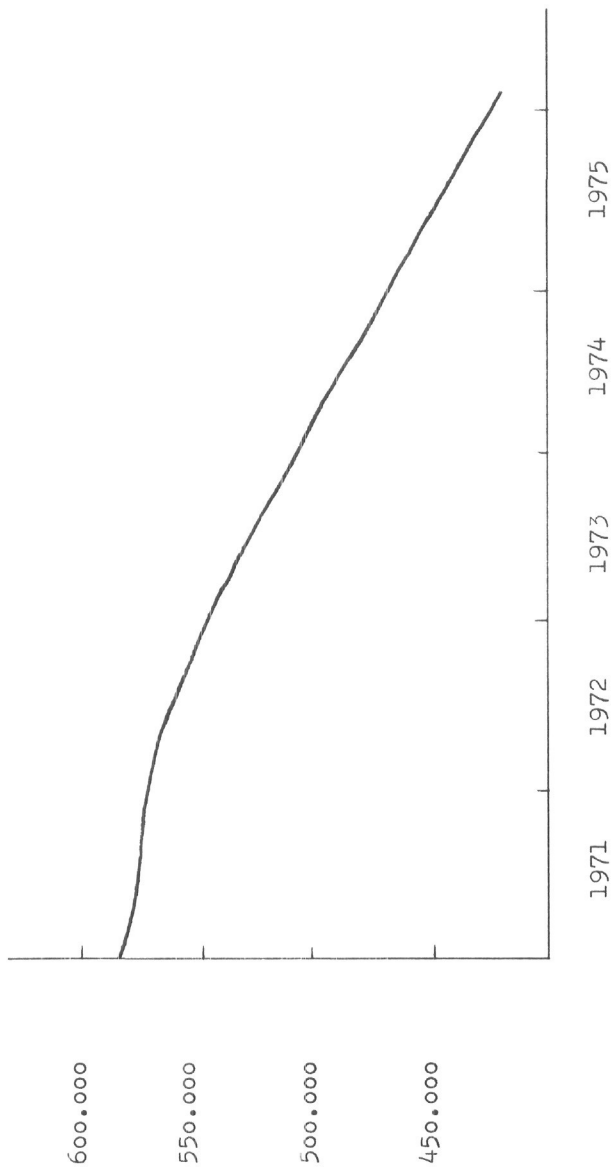
Antal personvogne - Årgang 1970, 1968, 1966, 1964 etc.

	31/12-1970 1/1-1971	31/12-1971 1/1-1972	31/12-1972 1/1-1973	31/12-1973 1/1-1974	31/12-1974 1/1-1975
$\frac{1}{2}$ x før 1960	70.567	56.470	44.982	34.132	25.490
1960	52.193	46.013	39.879	32.215	25.541
1962	84.501	79.992	73.008	61.580	50.671
1964	91.285	93.584	92.717	85.022	75.138
1966	93.940	98.508	100.090	96.039	91.614
1968	88.298	89.193	91.327	93.062	93.224
1970	107.506	106.847	105.566	104.003	105.109
Ialt x)	588.300	570.600	547.600	506.100	466.800

x) Afrundet til hele hundreder.

Underbilag 3 D.

Bestanden af personvogne
Årgang 1970, 1968, 1966, 1964 etc.
Middeltal for 1975: 445.000



Bilag 4.

Oversættelse af de gennem det svenske kommunikationsdepartement modtagne oplysninger fra AB Svensk Bilprovning om de svenske erfaringer vedrørende periodisk kontrol af personbiler. (Skrivelse af 5. december 1975 fra AB Svensk Bilprovning til kommunikationsdepartementet.) ^{x)}

Køretøjstekniske erfaringer.

Det årlige kontrolsyn indebærer en teknisk undersøgelse af komponenter og systemer på køretøjer, som har betydning for trafik sikkerheden. Konstaterede fejl bedømmes efter normer, som fastsættes af Statens trafiksäkerhetsverk, og noteres i en synsrapport.

AB Svensk Bilprovning følger kontinuerligt resultatet af synene og ændringerne i den relative fejlfrekvens hos de synede køretøjer. Udviklingen har medført en successiv mindskeelse af antallet af køretøjer, som har fået anmærkning ved synene. Der er herved taget hensyn til, at sammensætningen af synsmaterialet er ændret ved fremkomsten af yngre køretøjsmodeller. Der foreligger en klar sammenhæng mellem køretøjets alder og antallet af køretøjer, som får anmærkning ved synene. Ældre køretøjer får således anmærkninger i større udstrækning end køretøjer af yngre årsmodeller. I underbilag 4 A angives resultatet af kontrolsyn vedrørende personbiler af forskellig alder i årene 1965 - 1975. Grundlaget for opstillingen udgør et repræsentativt udvalg af synsrapporter fra første halvår hvert år i årene 1965 - 1969, medens udvalget for årene 1970 - 1975 er baseret på synsrapporter, som angår syn i første kvartal i de nævnte år. Af opstillingen fremgår, at antallet af personbiler, som ved synene har fået en eller flere anmærkninger, er faldet. Således fik 74% af personbiler, der var 5 år gamle, anmærkning i 1965 ved kontrolsynene. Det tilsvarende antal i 1975 var ca. 56%. Dette kan siges at være et resultat af forbedringerne af køretøjernes standard set fra et trafiksikkerhedssynspunkt.

Antallet af fejl på køretøjer ved syn er også fortsat mindsket, siden den periodiske køretøjskontrol blev indført. En sammenligning med personbiler af samme alder viser således, at det gennemsnitlige antal af fejl på loo synede biler er faldet inden for samtlige aldersklasser i perioden 1965 - 1975. Ændrin-

x) Bilagene er i oversættelsen angivet med underbilagsnumre.

gerne kan i nogen grad have forbindelse med køretøjernes konstruktive udformning. AB Svensk Bilprovning mener imidlertid, at påvirkningen heraf er ringe, og at den konstaterede udvikling i alt væsentligt er en følge af den periodiske køretøjskontrol. Af underbilag 4 B fremgår nærmere, hvorledes antallet af konstaterede fejl på de synede køretøjer er ændret i perioden 1965 - 1975.

Ændringerne i køretøjernes standard kan set fra et trafik-sikkerhedssynspunkt ligeledes belyses ved udviklingen af den relative kørselsforbudsfrekvens, som f.eks. for 9 år gamle personbiler er faldet fra 3,6% i år 1965 til 0,5% i år 1975 (underbilag 4 C). Ifølge AB Svensk Bilprovnings opfattelse kan den nu beskrevne udvikling formentlig forklares ved, at den årlige kontrol fremtvinger en mere regelmæssig vedligeholdelse af køretøjerne, som dels mindsker antallet af fejl, dels modvirker at begyndende fejl er årsag til mere alvorlige defekter.

AB Svensk Bilprovning har regelmæssigt publiceret redegørelser over resultatet af den periodiske køretøjskontrol og derved også redegjort for resultatet for de forskellige køretøjsmodeller. Fabrikanten og generalagenten har vist stor interesse for disse redegørelser, som giver et klart billede af, hvorledes køretøjerne modstår påvirkninger under brug. Bilfabrikanterne har ifølge samstemmende oplysninger ment, at det opgivne materiale udgør et meget værdifuldt grundlag ved bedømmelse af behovet for konstruktionsændringer eller bestemte serviceforanstaltninger. Noget tilsvarende materiale har endog indtil for nylig ikke været tilgængeligt i andre lande.

Forekomsten af forskellige slags fejl hos de synede køretøjer kan hurtigt konstateres ved systematisk undersøgelse i synsvirkomheden på grund af dennes store omfang. Hver arbejdsdag foretager AB Svensk Bilprovning syn af 12.000 - 17.000 køretøjer, hvilket repræsenterer et gennemsnit af landets køretøjsbestand. For på et tidligt stadium at få kendskab til forekommer de specielle fejl har AB Svensk Bilprovning en kontinuerlig rapportering af sådanne observationer fra sine prøvestationer. Man har herved ofte kunnet etablere kontakt med fabrikanten og generalagenten vedrørende observerede fejl af særlig interesse allerede på et tidligt stadium i køretøjets brug. Det bør i denne forbindelse påpeges, at et relativt stort antal køretøjer er

underkastet periodisk kontrol allerede et halvt år eller et år efter første registrering. Desuden foretager AB Svensk Bilprovning registrerings- eller kontrolsyn af ca» 50.000 fabriksnye køretøjer hvert år. Af disse er ca. halvdelen personbiler og en fjerdedel lastbiler, medens resten er fordelt på påhængsvogne, busser og traktorer.

Omkostnings-nyttesyndpunkter.

Det endelige formål med periodisk køretøjskontrol er naturligvis at mindske antallet af trafikulykker og mildne deres skadevirkninger. En omkostnings-nyttebedømmelse af systemet med periodisk køretøjskontrol skulle derfor indebære, at man på den ene side beregnede de samfundsøkonomiske omkostninger for kontrolsystemet og på den anden side forsøgte at bedømme den samfundsøkonomiske værdi af en konstateret effekt på omfanget af trafikulykkerne.

I lighed med, hvad der gælder for flertallet af andre foranstaltninger, der er indført i den hensigt at øge trafikikkerheden, kan virkningerne af den periodiske køretøjskontrol imidlertid ikke måles direkte i form af et mindsket antal trafikulykker. Årsagen er bl.a., at forskellige foranstaltninger vedtages i den samme periode, og at virkningerne af disse foranstaltninger ikke kan adskilles.

En entydig omkostnings-nyttekalkule vedrørende virkningerne af den periodiske køretøjskontrol kan altså i hvert fald for øjeblikket ikke foretages.

At den periodiske køretøjskontrol har virkninger med hensyn til køretøjernes gennemsnitlige tekniske standard kan derimod som tidligere vist klart konstateres. Eftersom tekniske fejl på køretøjerne i en vis udstrækning kan forårsage eller medvirke til, at trafikulykker indtræffer, kan man heraf slutte, at denne forbedring af køretøjsbestandens tekniske standard formentlig har forhindret et vist antal trafikulykker.

Den periodiske køretøjskontrol har imidlertid også haft virkninger af en anden natur end de primært forventede. Således har tydelige ændringer kunnet noteres med hensyn til sådanne faktorer, som indvirker på de samfundsøkonomiske omkostninger for biltrafikken. Som det fremgår af det følgende, er der grund til at antage, at hvis disse virkninger medtages i om-

kostnings-nyttekalkulen, så kan enhver formindskelse af trafikulykke sniveauet anses at være sket uden nogen som helst omkostning for den samlede økonomi.

Den virkning, der her sigtes til, er, at bilers gennemsnitlige levetid er øget betydeligt siden midten af 1960'erne.

En klar sammenhæng med indførelsen af periodisk køretøjskontrol har herved kunnet iagttages. I underbilag 4 D anføres den sandsynlige levetid for personbiler i Sverige i årene 1963 - 1974. Til sammenligning er medtaget den tilsvarende udviklingskurve for U.S.A.

Indførelsen af periodisk køretøjskontrol i 1965 er ligeledes af iagttagere uden for AB Svensk Bilprovning blevet anset for at være af afgørende betydning for udviklingen af bilområdet. Af den inden for Industriens Utredningsinstitut af fil. dr. Lars Jacobsson udarbejdede afhandling "Bilprognos 1972 - 85" må følgende citeres:

"Hvis man skal forklare de kraftige bevægelser i ophugningen af biler omkring 1960'erne, må afgørende vægt lægges på lovgivningen om årligt syn af ældre køretøjer. Frem til og med indførelsen af dette syn øgedes ophugningen kraftigt. Specielt var ekspansionen kraftig mellem 1962 og 1965. Mellem de nævnte år fordobledes antallet af ophuggede personbiler. Derefter reduceredes imidlertid ophugningen kraftigt. Fra 158.000 ophuggede biler i 1965 faldt niveauet til 98.000 biler i 1967. Derefter har ophugningen ligget på et niveau af ca. 100.000 biler pr. år" (side 14).

"I de seneste år har ophugningsfrekvensen for en given alder ligget væsentligt lavere, end inden lovgivningen om syn blev indført" (side 18).

I underbilag 4 E vises en opstilling af antallet af personbiler, der ifølge Centrala bilregistret er blevet ophugget i perioden 1963 - 1974, samt en af AB Svensk Bilprovning udført beregning af den forventede ophugning for årene 1975 - 1979.

Videre anfører Jacobsson følgende:

"Foruden priserne på nye og brugte biler er der naturligvis også andre omkostninger, der er af betydning for bilejeren. Blandt disse kan nævnes brændsels- og reparationsomkostninger samt køretøjsskatter. Siden midten af 1960'erne synes skattebelastningen på køretøjer og brændsel at være steget væsentligt

hurtigere end tidligere. Samtidig kan det konstateres, at de totale reparationsomkostninger frem til og med 1966 relativt godt fulgte bilbestandens udvikling for derefter at stige meget langsomt. Omfangsmæssigt er bilreparationerne til og med faldet i de seneste år. Det kan nævnes, at reparationsomfanget i 1970 lå omtrent 13% under 1966-niveauet. Med hensyn dels til bilbestandens vækst, dels til ændringen af bilbestandens aldersfordeling - med færre nye biler - forekommer denne udvikling bemærkelsesværdig. Sandsynligvis har det årlige kontrolsyn bidraget til det reducerede reparationsomfang derved, at eventuelle fejl nu ordnes på et tidligere stadium. Det er også tænkeligt, at bilbestanden kvalitetsmæssigt successivt forbedres. Desuden bør nævnes, at strengere hastighedsbestemmelser for biler nu gennemføres sammenlignet med begyndelsen af 1960'erne" (side 24),,

Den konstaterede vækst i bilernes levetid er altså i henhold til foreliggende oplysninger sket uden øget service- og reparationsindsats. Fra motorbranchens side har man oplyst, at det relative reparationsomfang i landet snarere er mindsket i den aktuelle periode. Bilernes øgede levetid må derfor ses som et nettotilskud i samfundsøkonomien.

Størrelsen af dette nettotilskud kan vurderes ved beregninger over den årlige ophugningsfrekvens og det hermed svarende erstatningsbehov for biler med forskellig gennemsnitlig levetid. De ændringer, der i disse henseender har kunnet konstateres i tiden fra midten af 1960'erne til midten af 1970'erne, modsvarer ved den nuværende størrelse af personbilsbestanden (ca. 2,8 mill. biler) en formindskelse af det årlige erstatningsbehov med ca. 80.000 køretøjer. Hvis erstatningsomkostningerne pr. bil sættes til 25.000 kr. (excl. skatter og afgifter), modsvarer dette et beløb af størrelsesordenen 2.000 mill. kr. pr. år, regnet i 1975-pengeværdi.

Denne samfundsøkonomiske gevinst behøver blot for en ringe del (10 a 15%) at tilskrives den periodiske køretøjskontrol, for at totalomkostningerne (synsomkostninger + omkostninger til transport til og fra prøvestationer incl. tidsomkostninger) skal være helt dækkede.

I en omkostnings-nyttekalkule over trafiksikkerhedseffekterne af den periodiske køretøjskontrol kan derfor omkostnings-

siden helt balancere med køretøjsøkonomiske gevinster, hvilket indebærer, at hver forbedring af trafiksikkerheden set fra et omkostnings-nyttesynspunkt bliver en nettoforbedring.

Øget trafiksikkerhed gennem udvidet kontrol.

Ansvar for, at køretøjet under brugen er i foreskreven stand, påhviler ifølge færdselslovgivningen køretøjsejeren. Kendskabet til gældende krav vedrørende køretøjets beskaffenhed og udstyr turde imidlertid ikke vasre så indgående hos køretøjs-ejerne, at de selv har mulighed for at bedømme, når køretøjet er mangelfuldt. Alene af denne grund er det motiveret med en overvågning og kontrol af køretøjsbestandens tilstand.

Den periodiske kontrol viser,, at køretøjerne ved synene ofte har fejl af betydning for trafiksikkerheden, som resulterer i anmærkning. Dette står formentlig i forbindelse med de lige nævnte vanskeligheder for køretøjsejerne med at opdage fejl på køretøjerne, men også med det faktum, at fejl kan opstå på kort tid. Mange køretøjsejere er ikke klar over, hvor forskelligt systemer og komponenter i køretøjerne forandres med tiden og kørestrækningen. Hertil kommer givetvis, at reparationer og vedligeholdelse indebærer en belastning for den enkelte køretøjsejers økonomi, som han længst muligt forsøger at udskyde.

Ud fra nu angivne udgangspunkter kan en obligatorisk kontrol en gang om året bedømmes som utilstrækkelig. I tiden mellem synene kan køretøjet forringes i et sådant omfang, at det ikke længere er trafiksikkert. Det er imidlertid ikke rimeligt at opbygge et kontrolsystem, som giver fuldstændige garantier for, at køretøjerne i trafikken altid er i foreskreven stand. Indsatsen må bedømmes i forhold til de beregnede effekter og mulighederne for på anden måde at afstedkomme forbedringer af køretøjernes standard set fra et trafiksikkerhedssynspunkt. Erfaringerne med periodisk køretøjskontrol i U.S.A. viser, at tættere intervaller mellem synene mindsker såvel andelen af underkendte køretøjer som den relative anmærkningsfrekvens. Således er det ved særlige undersøgelser konstateret, at den relative underkendelsesfrekvens ved periodisk kontrol 1, 2 eller 3 gange om året var henholdsvis 42,6%, 34,1% og 12,4%. Antallet af fejl på de synede køretøjer viser en lignende tendens. Ved syn en gang om året konstateredes således 217 fejl pr. 100 sy-

nede køretøjer, medens det tilsvarende tal ved kontrol 2 og 3 gange om året var henholdsvis 157 og 128. ' /

Som det fremgår af det foregående, får ældre køretøjer anmærkning ved syn i større udstrækning end yngre årgangsmodeller. Forskellene i relativ anmærkningsfrekvens mellem de ældste og yngste køretøjer i bilbestanden er betydelig. Af de kontrolsynede personbiler i første kvartal af 1975 fik således ca. 77% af køretøjerne tilhørende 1965 årgangsmodeller anmærkninger, medens den tilsvarende andel af køretøjer af 1973 årgangsmodeller var ca. 30%. Det bør i denne sammenhæng påpeges, at den relative anmærkningsfrekvens for de sidstnævnte køretøjer alligevel må anses for at være høj under hensyn til, at køretøjerne ved synene kun var omkring 2 år gamle. Forskellene mellem de ældre og yngre køretøjer hænger delvis sammen med, at fejlbilledet for de to køretøjsgrupper har forskelligt udseende. Eksempelvis har de yngre køretøjer så godt som ingen rustskader i rammen og bærende karrosseridele, medens sådanne skader forekommer almindeligt blandt de ældre årgangsmodeller. Allerede når køretøjerne er 4 år gamle, kan rustskader i disse komponenter optræde i et omfang, som indvirker på køretøjets trafiksikkerhed. Imidlertid forekommer korrosionsskader i forskellige systemer og komponenter også på betydeligt yngre køretøjer, f.eks. i bremse- og el-system.

Sandsynligvis skulle en kontrol 2 gange årligt resultere i et lavere antal anmærkninger ved hvert syn. Forandringerne inden for de forskellige aldersklasser er imidlertid betydeligt sværere at bedømme. Risikoen for forekomst af fejl turde imidlertid være større blandt de ældre køretøjer, hvorfor effekten af en skærpet kontrol kan antages at blive mest mærkbar inden for denne gruppe. Det kan imidlertid fremføres, at også helt nye køretøjer relativt ofte har fejl af betydning for trafiksikkerheden.

En udvidelse af den løbende kontrol kan dog også ske på anden måde end gennem det obligatoriske kontrolsyn. Kontrollen gennem "flygande inspektion", som efter AB Svensk Bilprovvnings mening udgør et værdifuldt komplement til den periodiske kontrol, tager specielt sigte på køretøjer, som kan antages at væ-

- x) Mc Cateheon, R W "The influence of Periodic Motor Vehicle Inspection on Mechanical Condition", publiceret i "Motor Vehicle Diagnostic Analysis Technology 1971-1985" april 1971.

re behæftede med mangler. En øget indsats heraf kan derfor i visse tilfælde være et alternativ til en udvidet periodisk kontrol.

En nærmere vurdering af forskellige i og for sig tænkelige løsninger bør bygge på en kalkule, som tager hensyn til de beregnede omkostninger og gevinster fra et samfundsøkonomisk synspunkt.

Bedømmelsen af et køretøjs beskaffenhed og udstyr må altid ske på baggrund af de krav, der er fastsat som gældende for køretøjet. For et nyt køretøj gælder visse krav, som i princippet må opfyldes, for at køretøjet skal kunne anvendes i trafikken. Under brug er køretøjet udsat for et stadigt slid, som i større eller mindre grad nedsætter funktionssikkerheden i forskellige systemer og komponenter. Ved hvert køretøjssyn er det nødvendigt af praktiske grunde at acceptere en vis forringelse af køretøjets beskaffenhed og udstyr. Kravene ved den løbende kontrol kan i princippet aldrig være højere end de, der gælder, når køretøjet oprindeligt godkendes. Her bortses da fra de relativt usædvanlige tilfælde, hvor nye køretøjskrav har fået tilbagevirkende kraft.

For at afstedkomme yderligere forbedringer af køretøjernes standard fra et trafiksikkerhedssynspunkt kræves skærpede sikkerhedsbestemmelser. I de senere år er visse nye krav blevet indført, som endog har påvirket selve kontrolvirksomheden. Kontrol af, at de fastsatte krav er opfyldt, sker i første omgang, når køretøjet er nyt og skal indsættes i trafikken, d.v.s. ved registrerings- eller typegodkendelse. Denne kontrol er i betydelig udstrækning baseret på attester fra fabrikanten vedrørende køretøjets overensstemmelse med gældende bestemmelser. Fabrikanten bliver dermed forpligtet til at svare for de nødvendige prøver, der bør ske efter standardiserede metoder.

Ved den løbende køretøjskontrol er mulighederne for at udføre avanceret kontrol begrænsede af praktiske og økonomiske grunde. Undersøgelsen af forskellige funktioner og komponenter lettes imidlertid, hvis man ved den konstruktive udformning af køretøjerne har taget hensyn til de forudsætninger, der foreligger ved den løbende kontrol. Mulighederne for på en enkel måde at kontrollere komponenter i køretøjerne skulle i adskillige tilfælde kunne forbedres væsentligt ved relativt simple

foranstaltninger. Det fremstår som specielt magtpåliggende, at sådanne dele af køretøjet, der har direkte betydning for trafik-sikkerheden, gives en udformning, som ikke unødigt vanskeliggør inspektions- og kontrolarbejdet. Også køretøjsejerne skulle her-ved lettere selv kunne kontrollere køretøjets beskaffenhed.

Fejl på køretøjerne indtræder ofte som følge af slid på grund af alder og brug. Ved service- og vedligeholdelsesforanstaltninger findes der muligheder for i visse tilfælde at forlænge levetiden for køretøjskomponenter eller for at modvirke forekomsten af funktionsforringelser eller funktionsophør. Bilfabrikanternes anvisninger vedrørende service og vedligeholdelse af køretøjerne bliver dog ikke altid fulgt af køretøjsejerne. Interessen for sådanne foranstaltninger er sikkert størst, når køretøjet er relativt nyt, og aftager med køretøjets stigende alder.

Omkostningerne til service og vedligeholdelse er ikke ubetydelige, hvorfor det synes at være ganske naturligt, at køretøjsejerne ofte længst muligt undgår foranstaltninger, som ikke anses for at være uundgåeligt nødvendige. Efter AB Svensk Bilprovvnings opfattelse burde der ved den konstruktive udformning af køretøjerne tages øget hensyn til service- og vedligeholdelsesbehovene. En given målsætning bør være at gøre køretøjerne mindre afhængige af service og vedligeholdelse, hvilket kan ske ved at øge holdbarheden og pålideligheden af komponenter, der indgår i forskellige systemer i køretøjet. Meromkostningerne for at øge pålideligheden og dermed sikkerheden vil sikkert ofte være ringe.

Forebyggende service- og vedligeholdelsesarbejder bør kunne udføres enkelt og til så lave omkostninger som muligt. Her-ved øges køretøjsejernes muligheder for at holde køretøjerne i trafiksikker stand. Udskiftningen af slitagedetaljer lettes, hvis man allerede ved konstruktionen af køretøjerne tager hensyn til service- og vedligeholdelsesbehovene. I bestemmelserne om køretøjernes beskaffenhed og udstyr har man hidtil kun i undtagelsestilfælde taget hensyn til serviceaspekterne. AB Svensk Bilprovning anser det for at være en vigtig opgave, at man ved udformningen af de tekniske krav for køretøjerne tager specielt hensyn til såvel kontrol- som servicemulighederne. Der findes eksempel på, at køretøjsdetaljer helt uden grund ud-

formes på en sådan måde, at kontrollen ved syn direkte vanskeliggøres. Efter AB Svensk Bilprovnings mening bør en udformning af køretøjerne, der gør dem bedre tilgængelige ved service og inspektion, give øgede forudsætninger for at holde køretøjerne i trafiksikker stand.

Resultatet af kontrolsyn af personbiler i årene 1965 - 1975. Den procentvise andel af personbiler af forskellig alder med en eller flere anmærkninger.

Undersøgel- sesperiode	Alder	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1.halvår																		
1965					74,0	77,8	83,3	85,4										
1966				64,8	70,9	75,1	84,1	83,9	85,1									
1967			60,2	70,3	68,5	73,9	81,7	83,8	86,3	88,1								
1968			60,7	67,9	74,0	73,6	79,0	83,5	85,0	89,7	88,0							
1969			60,7	66,3	71,0	78,1	77,3	80,6	83,5	85,0	89,5	89,0						
1.kvartal																		
1970		49,3	57,9	64,4	70,9	75,2	77,3	79,2	79,8	83,8	87,3	82,9						
1971	37,1	47,4	52,5	61,4	69,3	74,7	77,8	78,5	80,0	79,5	82,5	83,2	77,1					
1972	35,3	44,8	52,3	57,4	64,6	70,8	75,0	79,5	78,4	81,1	82,1	81,8	78,0	80,3				
1973	35,5	44,8	51,3	56,6	61,0	68,1	73,5	76,8	80,5	79,9	79,9	81,0	80,6	81,0	80,9			
1974	31,2	42,9	48,4	54,3	57,8	62,7	69,0	73,3	77,0	78,7	77,2	78,5	78,6	77,9	42,3	74,5		
1975	31,6	41,9	50,4	55,7	62,1	64,9	69,5	73,6	77,0	79,0	82,1	80,3	80,3	79,0	73,9	77,2	74,0	

Antal fejl pr. 100 kontrolsynede personbiler i forskellige aldre, synet 1965 - 1975.

Undersøgelse	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. halvår 1965					195	239	291	331									
1966				149	169	201	257	263	297								
1967			119	160	160	199	234	271	298	307							
1968			126	155	184	200	233	269	305	317	324						
1969			118	146	173	218	213	249	268	293	325	313					
1. kvartal 1970			90	118	143	175	205	215	241	251	281	304	267				
1971	56	80	96	129	166	195	222	218	244	250	265	272	234				
1972	52	73	96	111	143	174	208	238	230	255	264	269	254	261			
1973	52	71	91	109	128	158	196	223	250	241	253	257	251	251	246		
1/2-30/4-1974	45	69	84	102	119	141	171	199	224	246	226	237	235	229	207	210	
1. kvartal 1975	44	64	88	105	130	143	170	198	227	240	258	245	246	246	248	219	223

Antal kørselsforbud samt den procentvise andel af kørselsforbud af antallet af kontrolsy-
nede personbiler af forskellig alder i synsårene 1965 - 1975.

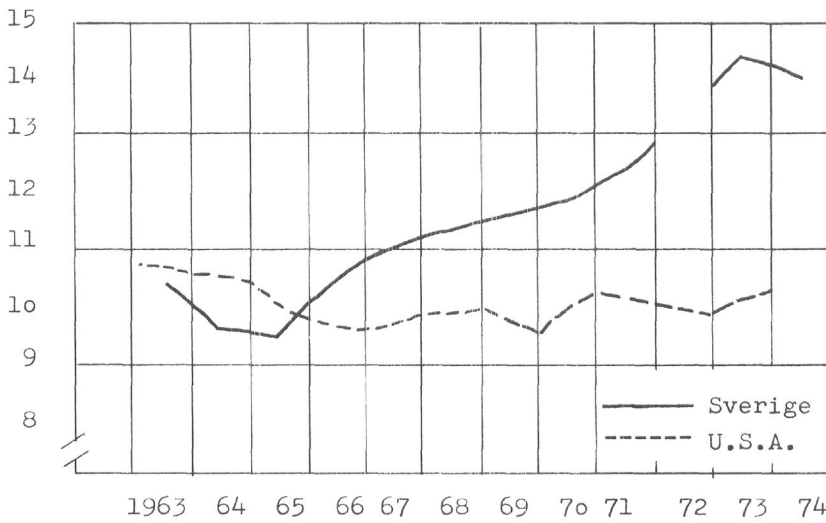
År	Alder, år											
	5	6	7	8	9	10	11	12				
1965 ^{x)}	Antal kørselsforbud	481	598	814	814	814	814	896				
1966 ^{xx)}	Kørselsforbudsfrekvens %	0,52	1,35	1,50	2,02	2,02	2,02	3,61				
1967 ^{xx)}	Antal kørselsforbud	350	663	662	838	838	838	654				
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,43	0,65	1,24	1,35	1,35	1,35	1,52				
1968	Antal kørselsforbud	344	501	709	577	577	577	611	350			
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,26	0,58	0,73	1,34	1,34	1,34	1,12	1,02			
1969	Antal kørselsforbud	334	868	1004	1156	1156	1156	729	771	414		
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,32	0,36	0,66	0,69	0,69	0,69	1,05	0,98	0,81		
1970 ^{xxx)}	Antal kørselsforbud	226	173	566	509	509	509	515	303	273	157	
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,18	0,31	0,46	0,65	0,65	0,65	0,64	0,97	0,82	0,76	
1971 ^{xxx)}	Antal kørselsforbud	118	158	114	295	295	295	247	230	90	92	
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,08	0,13	0,21	0,25	0,25	0,25	0,36	0,33	0,38	0,33	
1972 ^{xxx)}	Antal kørselsforbud	106	141	212	125	125	125	340	225	209	71	
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,15	0,18	0,32	0,47	0,47	0,47	0,58	0,71	0,64	0,76	
1973 ^{xxx)}	Antal kørselsforbud	57	133	211	227	227	227	167	385	213	172	
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,12	0,20	0,27	0,36	0,36	0,36	0,68	0,73	0,76	0,67	
1974 ^{xxx)}	Antal kørselsforbud	50	80	215	311	311	311	310	151	388	197	
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,09	0,16	0,32	0,40	0,40	0,40	0,53	0,71	0,83	0,81	
1975 ^{xxx)}	Antal kørselsforbud	31	72	120	267	267	267	321	287	171	300	
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,05	0,14	0,27	0,49	0,49	0,49	0,49	0,60	1,05	0,86	
	Antal kørselsforbud	16	42	88	151	151	151	292	266	273	134	
	Kørselsforbudsfrekvens %	0,03	0,07	0,17	0,35	0,35	0,35	0,54	0,46	0,68	1,02	

x) 2. halvår.
 xx) 1. halvår.
 xxx) 1. kvartal.

Underbilag 4 D.

Den sandsynlige levetid, for personbiler
i Sverige og U.S.A. i årene 1963 - 1974.^{x)}

Sandsynlig levetid, år.



x) På grund af omlægningen af bilregisteret har visse beregninger ikke kunnet gøres for året 1972.

Underbilag 4 E₀

Antallet af ophuggede personbiler i 1963 - 1974,
prognose 1972 - 1979 ifølge Industriens Utrædnings-
institut samt beregning af den forventede ophugning
for årene 1975 - 1979 på baggrund af 1974-antallet.

Antal ophuggede personbiler

1000-tal

