

## 1. Indledning

### 1.1. Kommissorium

I april 1999 nedsatte Trafikministeriet en arbejdsgruppe, der skulle foretage en analyse af Statens Bilinspektion.

Arbejdsgruppen fik følgende kommissorium:

”Statens Bilinspektions synsproduktion har siden indførelsen af periodisk syn for personbiler den 1. januar 1998 været mindre end forventet, bl.a. som følge af forskellige indkøringsvanskeligheder, samtidig med at udgiftsniveauet har været stigende.

Bilinspektionen har gennemført eller er ved at gennemføre en række tiltag for at rette op på situationen. Alligevel forventer Bilinspektionen også i 1999 at få vanskeligheder med at leve op til de forventede resultater.

På den baggrund gennemføres en analyse af Statens Bilinspektion med henblik på at afdække eventuelle barrierer og vurdere mulighederne for en mere hensigtsmæssig tilrettelæggelse og styring af synsaktiviteter og administrative rutiner, samt for gennemførelse af reduktioner i ressourceforbruget. Analysen skal inkludere forslag vedrørende bevillingsmæssige samt mere generelle institutionelle forhold for Bilinspektionen.

Analysen skal:

1. klarlægge årsagerne til den ikke-realiserede produktion og undersøge effektiviteten på centralt og regionalt niveau såvel som ude på synstederne,
2. undersøge mulighederne for effektiviseringer og besparelser, bl.a. i bookingfunktionen og de administrative rutiner i øvrigt,
3. undersøge mulighederne for øget indtjening, herunder produktudvikling, og
4. formulere og konsekvensvurdere modeller for budgetmæssig styring med incitamenter til øget effektivitet, herunder nettostyring, resultatløns mv.

Analysen kan omfatte sammenligning med andre institutioner, herunder udenlandske bilinspektioner (bench marking).

I styregruppen for analysen er der repræsentanter for Trafikministeriet, Finansministeriet og Statens Bilinspektion. Formandskabet varetages af Trafikministeriet. Sekretariatet varetages i fællesskab af Trafikministeriets budgetkontor og 4. kontor.

Statens Bilinspektion leverer de nødvendige oplysninger, data mv. til gennemførelse af analysearbejdet samt bidrager i øvrigt til gennemførelse af analysearbejdet herunder med ressourcepersoner i et omfang der nærmere aftales med styregruppen.

Der kan inddrages eksterne konsulenter i analysearbejdet.

Analysen forventes afsluttet i november 1999, dog således at foreløbige konklusioner specielt med sigte på de bevillingsmæssige forhold eventuelt kan indbudgetteres på FFL 2000.”

Rapporten er arbejdsgruppens afrapportering i forhold til de i kommissoriet beskrevne arbejdsopgaver.

Herudover har arbejdsgruppen fulgt op på Statens Bilinspektions gennemførelse af resultatkravene i den nugældende resultatkontrakt for Statens Bilinspektion for 1999-2002, jf. side 15 i resultatkontrakten.

### 1.2. Arbejdsgruppens medlemmer

Afdelingschef Kurt Lykstoft Larsen, Trafikministeriet, blev udpeget som formand for arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppens øvrige medlemmer har været kontorchef Conni Jensen og kontorchef Anne Jøker fra Trafikministeriet; kontorchef Anders Nørskov og fuldmægtig Lars Høgsbro Østergaard fra Finansministeriet samt direktør Klaus Ulrik Rasmussen og kontorchef Andreas Roost fra Statens Bilinspektion.

Arbejdsgruppens sekretariat har bestået af specialkonsulent Jens Larsen, fuldmægtig Hanne Bache og (fra 1. oktober 1999) fuldmægtig Bente Moeslund Laursen, alle fra Trafikministeriet.

Arbejdsgruppen har indhentet bistand hos Økonomistyrelsen og Lisberg Management. Specialkonsulent Kim Nielsen Skals fra Statens Bilinspektion har været kontaktperson for sekretariatet og Økonomistyrelsen og Lisberg Management, og har bistået ved fremskaffelse af basisoplysninger mv.

### ***1.3. Rapportens indhold***

Indholdet i rapportens øvrige kapitler er følgende:

*Kapitel 2. Sammenfatning* indeholder for det første arbejdsgruppens sammenfattende vurderinger af de af Bilinspektionen opnåede resultater med afsæt i en vision om, at Statens Bilinspektion skal gennemføre sine opgaver på en sådan måde, at Bilinspektionen af kunder, myndigheder og branche med rette opfattes som en service-minded, kompetent og effektiv organisation. Det konkluderes bl.a., at der er væsentlige effektivitetsproblemer i Bilinspektionen. For det andet er der en beskrivelse af de barrierer, som er konstateret i løbet af arbejdsgruppens arbejde, for en mere hensigtsmæssig arbejdstilrettelæggelse og en forøgelse af effektiviteten. Barriererne vedrører bl.a. overordnede politiske og institutionelle forhold, teknologiske forhold, kapacitetsmæssige forhold, ledelsesmæssige prioriteringer og en række problemstillinger vedrørende aktivitets- og økonomistyringen i øvrigt. Herudover konkluderes det, at synsbehovet formentlig vil være svagt vigende. Endelig indeholder kapitlet arbejdsgruppens anbefalinger, der omfatter to hovedgrupper, nemlig dels tiltag som ikke umiddelbart kan iværksættes, men hvor initiativer til tilvejebringelse af det fornødne beslutningsgrundlag bør iværksættes snarest, dels tiltag med hurtig effektivitetseffekt, og som derfor kan og bør iværksættes hurtigst muligt.

*Kapitel 3. Virksomhedsbeskrivelse* indeholder bl.a. en bred historisk beskrivelse af forløbet vedrørende Statens Bilinspektion med vægt på perioden efter, at loven om periodisk syn af personbiler blev vedtaget i 1994. Endvidere er der en gennemgang af det nationale danske regler og af EU-reglerne for syn af køretøjer. Det samlede regelsæt er angivet i bilag 2. Der er ligeledes en beskrivelse af de bevillingsmæssige regler, som Bilinspektionen opererer under som statslig institution. Endelig er der en beskrivelse af Bilinspektionens organisation.

*Kapitel 4. Forventede og opnåede resultater* indeholder en beskrivelse af Bilinspektionens resultater 1998-2000, dvs. efter indførelsen af periodisk syn af personbiler den 1. januar 1998. I kapitlet redegøres der for, hvordan det gentagne gange har været nødvendigt at nedskrive forventningerne til synsproduktionen og dermed også til synsindtægterne. Omvendt har det været nødvendigt at foretage forskellige opskrivninger af arbejdskraftsforbruget og af driftsudgifterne i øvrigt. Samlet set må det således konkluderes, at Statens Bilinspektion ikke har kunnet efterleve de forudsatte krav vedrørende produktion og økonomi på bevillingslovene. Endvidere er der en diskussion af sammenhængen mellem udviklingen i synsbehov, effektivitetsudvikling og påkrævet kapacitetsreduktion. Det konkluderes, at kombinationen af en gradvis effektivitetsforøgelse og et vigende synsbehov indebærer, at en væsentlig kapacitetsreduktion er påkrævet i den nærmeste par år.

*Kapitel 5. Resumé af Økonomistyrelsens baggrundsanalyser* gengiver sammenfatningskapitlet i "Økonomistyrelsens bidrag til en analyse af Statens Bilinspektion", Økonomistyrelsen, den

17. november 1999, bl.a. med angivelse af mulige årsager til den ikke-realiserede produktion. Økonomistyrelsens analyse viser, at der er væsentlige regionale forskelle bl.a. i effektiviteten, og dermed et væsentligt effektiviseringspotentiale. Derudover nævnes forskellige problemstillinger vedrørende aktivitets- og økonomistyringen. Endelig fremkommer Økonomistyrelsen med en bred vifte af anbefalinger, fortrinsvis vedrørende effektiviseringspotentialet i Bilinspektionen, aktivitets- og økonomistyringen og organisation og ledelse.

*Kapitel 6. Baggrundsanalyse vedr. budgettet for 2000-2002* indeholder en kort sammenfatning af en analyse ved et konsulentfirma, som arbejdsgruppen iværksatte i slutningen af 1999. Under forudsætning af uændrede virksomhedsmæssige forudsætninger bekræftede analysen, at der måtte forventes et væsentligt merforbrug i forhold til finanslovsforslaget. Analyseresultaterne indgik i Trafikministeriets overvejelser forud for vedtagelsen af den endelige udformning af Bilinspektionens bidrag til finansloven for 2000.

*Kapitel 7. Internationale sammenligninger* indeholder resultatet af en sammenligning med synsvirksomheden i en række nordeuropæiske lande. Det fremgår bl.a., at organiseringen af synsvirksomheden er meget forskellig i de adspurgte lande, idet man dog i alle tilfælde i større eller mindre grad har privatiseret eller udliciteret bilinspektionen.

*Kapitel 8. Idékatalog for nye organisationsformer* indeholder et idékatalog med forskellige mulige organisationsmodeller for Statens Bilinspektion.

## 2. Sammenfatning

### 2.1. Indledning

Ifølge kommissoriet skal analysen af Statens Bilinspektion bl.a. gennemføres med henblik på at afdække eventuelle barrierer og vurdere mulighederne for en mere hensigtsmæssig tilrettelæggelse og styring af synsaktiviteterne samt for gennemførelse af reduktioner i ressourceforbruget. Med henblik herpå skal analysen bl.a. klarlægge årsagerne til den ikke-realiserede produktion og undersøge effektiviteten i institutionen.

Resultatkontrakten for Statens Bilinspektion for 1999-2002 er opstillet med afsæt i følgende vision, som netop lægger op til et effektivitetsbegreb, der knytter an til kommissoriet:

- Statens Bilinspektion skal gennemføre sine opgaver på en sådan måde, at Bilinspektionen af kunder, myndigheder og branche med rette opfattes som en service-minded, kompetent og effektiv organisation.<sup>1</sup>

I overensstemmelse med kommissoriet vil det i det følgende blive forsøgt vurderet, i hvilken grad Bilinspektionen siden indførelsen af periodisk syn ”reelt” har været i stand til at leve op til denne vision.

Beskrivelserne og analyserne i de følgende kapitler fokuserer direkte på effektiviteten og i nogen grad på kvalitet og service. Der er også gennemført forskellige analyser af kompetenceaspektet, dvs. af hvor velfungerende virksomheden er.

Indførelsen af periodisk syn den 1. januar 1998 indebar et grundlæggende skift i Bilinspektionens prioritering af opgaver, nemlig fra udbygning og modernisering af synshaller mv., ansættelse og uddannelse af nye synsmedarbejdere og gennemførelse af

---

<sup>1</sup> En tilsvarende vision findes i det af Statens Bilinspektion opstillede udviklingsprogram for 1995-1997 fra 24. marts 1995: ”Det er vores vision, at vi – selv om vi har eneret på vores opgaver – gennemfører dem, således at vores kunder er tilfredse, - både med indhold, kvalitet, service og pris, og således at SBI af kunder, myndigheder og branche opfattes som en kompetent og effektiv organisation.”

diverse organisatoriske forandringer mv. - foruden gennemførelse af de hidtidige 0,7 mio. normalsyn årligt - til gennemførelse af ca. 1,3 mio. normalsyn årligt.

Der er dermed tale om en omstilling af virksomheden fra udvikling og omstilling til driftsafvikling i væsentligt udvidet omfang.

Et vigtigt element i kompetencebegrebet efter indførelsen af den nye periodesynsordning er derfor spørgsmålet om pålidelig driftsafvikling. I den forbindelse bør det tages i betragtning, at Bilinspektionen fra januar 1998 nærmest skulle fordoble sin synsproduktion og tage en række nye systemer og procedurer i brug på basis af en omfattende omstillings- og udviklingsproces.

## 2.2. Vurdering

Vurderingen i det følgende er foretaget i forhold til virksomhedsvisionen ovenfor, dvs. i forhold til kvalitet og service, effektivitet og kompetence. Effektivitetsdimensionen omfatter både effektiviteten af synsarbejdet i snæver forstand, bl.a. synsproduktionen pr. arbejdstime eller arbejdsdag, og ressourceudnyttelsen i videre forstand, mens kompetencedimensionen referer til den omhu og sikkerhed, hvormed arbejdsopgaverne udføres, herunder driftssikkerheden og økonomistyringen.

Det var ikke lykkedes – eller muligt – som planlagt at få afsluttet omstillingen og fornyelsen af Bilinspektionen pr. 1. januar 1998, hvor man gik i gang med de obligatoriske periodiske syn af personbilerne. Forsinkelserne omfattede bl.a. bygge- og anlægsprogrammet som følge af almindelige fordyrelser inden for byggesektoren og opbygningen af et nyt økonomistyresystem.

Statens Bilinspektions kundekreds er i dag ikke den samme som før indførelsen af periodesynsordningen, hvor kundekredsen primært bestod af professionelle chauffører, bilmekanikere m.fl. I dag kommer en stor del af den voksne befolkning fra tid til anden i kontakt med Statens Bilinspektion. Der er også sket en ændring i indholdet af et syn. Et førstegangssyn inkluderer nu et miljøcheck, dvs. kontrol af bilernes luftforurening.

I konsekvens heraf er de administrative procedurer af betydning for den kvalitet og service, der ydes kunderne, blevet ændret. Der er bl.a. indført en kontantbetalingsordning, og der er etableret en central bookingfunktion. Endvidere, primært på grund af det øgede antal synssteder som følge af pladssynsordningen, er afstanden til nærmeste synssted i de fleste tilfælde også blevet reduceret.

Det bemærkes, at en væsentlig del af den ressourcekrævende ombygning af synsanlæggene, som blev gennemført i årene op til 1998, var afledt af krav fra Arbejdstilsynet til forbedring af arbejdsmiljøet. Denne del kan som udgangspunkt ikke forventes direkte at påvirke effektivitetsniveauet.

Alligevel var det både en vigtig forudsætning og forventning i Budgetanalysen fra 1994, som opstillede rammerne for omstillingen og fornyelsen af Statens Bilinspektion med henblik på indførelsen af periodisk syn af personbiler den 1. januar 1998, at der skulle og også kunne ske en væsentlig forøgelse af effektiviteten i synsproduktionen. Det blev således forudsat, at en synsmedarbejder i 1998 skulle gennemføre 3,4 ”normalsyn” pr. arbejdstime, dvs. hvad der svarer til 3,4 almindelige syn af mindre køretøjer pr. arbejdstime eller 21,6 normalsyn pr. arbejdsdag<sup>2</sup>. I finansloven for 1999 er det tilsvarende forudsat, at en synsmedarbejder skal gennemføre 2,5 normalsyn pr. arbejdstime eller 18,1 syn pr. arbejdsdag i Bilinspektionens egne synsanlæg. I det nuværende produktivitetskrav er der således taget højde for indførelsen

---

<sup>2</sup>Mere præcist antages et normalsyn at være lig: 1,0 førstegangssyn af små køretøjer eller 2,0 omstillingssyn af små køretøjer eller 0,67 førstegangssyn af store køretøjer eller 1,33 omstillingssyn af store køretøjer.

af kontrol af bilernes luftforurening, der af Bilinspektionen skønsmæssigt vurderes gennemsnitligt at vare ca. 4 minutter pr. syn. Hertil kom, at det i Budgetanalysen fra 1994 blev forudsat, at en relativt stor del af synsmedarbejdernes samlede arbejdstid skulle anvendes på egentligt synsarbejde, nemlig ca. 65 pct. Indtil nu har andelen imidlertid ligget på ca. 55 pct.

Det er således indtil nu ikke lykkedes at realisere den forudsatte og forventede effektivitetsstigning, og der er fortsat en betydelig afstand til det forudsatte niveau. Effektivitetsudviklingen bliver ringere, såfremt effektiviteten måles ved udviklingen i antal normalsyn pr. udgiftskrone (målt i faste priser) i stedet for ved udviklingen i antal normalsyn pr. arbejdstime.

Dette skyldes, at der er sket en kraftig stigning i Bilinspektionens samlede udgifter. En del af forklaringen herpå er de store udgifter vedrørende pladssyn. Dette skyldes ikke alene den lave synsproduktivitet pr. arbejdstime ved pladssyn som følge af de daglige dobbeltransporter af synspersonalet, men også at driftsbudgettet er belastet af betydelige udgifter til leje af pladssynsanlæg mv.

Dette er en konsekvens af, at regeringen forud for, at loven om periodisk syn blev vedtaget i 1994, som led i de politiske forhandlinger havde givet tilsagn om at gøre sit yderste for at nå målsætningen om, at mindst 50 pct. af periodesynene skulle gennemføres som såkaldte pladssyn, dvs. i lejede værksteder, men med Bilinspektionens eget personale.

Stigningen i driftsudgifterne skyldes også andre forhold, bl.a. at bemanningen af en række andre opgaver er vokset kraftigt, herunder bl.a. betalingsordningen, det centrale bookingcenter og det omfattende planlægningssystem. Der har også været en kraftig vækst i IT-relaterede driftsudgifter.

Endelig skal det nævnes, at den foretagne sammenligning med situationen i andre lande umiddelbart tyder på, at synsproduktiviteten i Statens Bilinspektion er i underkanten af niveauet i Norge og Sverige, men omvendt bedre end det forventes i Irland, og muligvis også i Holland.

Endelig skal kompetenceaspektet inddrages i overvejelserne.

Det vurderes i denne forbindelse at være væsentligt, at kendskabet til bl.a. varigheden af de forskellige synstyper og den ”nødvendige” spildtid af betydning for produktionsplanlægningen og driftsomkostningerne hviler på erfaringsbaseret viden.

I både 1998 og 1999 har synsproduktionen været mindre end forventet. Det har gentagne gange været nødvendigt at revidere forventningerne både til den realiserede synsproduktion og det nødvendige ressourceforbrug, hvad der har ført til løbende revisioner af skøn over synsudgifter og synsindtægter. I hele 1998 lå Bilinspektionens indtjening væsentligt under det forudsatte niveau på grund af lavere synsproduktion, selv om synsproduktionen steg noget i anden halvdel af 1998.

Forbedringen skete langsommere end forudsat i aktstykke nr. 186 af 27. april 1998. I slutningen af 1998 blev det derfor nødvendigt yderligere at orientere Finansudvalget om situationen i Statens Bilinspektion og igen i juli 1999. I november 1999 – efter at de af ledelsen påtænkte tiltag til at rette op på situationen var gennemført - lod arbejdsgruppen en ekstern konsulent gennemgå Bilinspektionens budget for 2000. Det viste sig, under forudsætning af at de nuværende virksomhedsmæssige tendenser fortsætter uændret, at en markant reduktion i de økonomiske forventninger til 2000, i forhold til hvad der er forudsat i finanslovsforslaget for 2000, ville være påkrævet. Dette skyldes bl.a. en voksende afstand mellem planlagt og realiseret synsproduktion i sidste halvår af 1999.

Det bemærkes i denne forbindelse, at selv om niveauet har været højere i 1999 end i 1998, har effektivitetsniveauet i 1999 været nogenlunde konstant i de tre første kvartaler af 1999, selv

om det er i denne periode, at virksomhedstiltagene i begyndelsen af 1999 til forbedring af effektivitetssituationen måtte forventes at få effekt.

Der er således ikke tvivl om, at der i Statens Bilinspektion har været væsentlige kompetencemæssige problemer både i 1998 og 1999.

### **2.3. Barrierer**

Som fremhævet af Økonomistyrelsen, har der utvivlsomt været tale om et kompliceret samspil af mange forskellige faktorer, når Statens Bilinspektion ikke har opnået den synsproduktion og den indtjening, som har været forudsat på finansloven og i resultatkontrakten med Trafikministeriet. Det er dog arbejdsgruppens vurdering, at den lave synsproduktion i hovedsagen skyldes relativt få centrale faktorer.

I det følgende er der foretaget en samlet vurdering af de væsentligste forhold – eller barrierer – som har spillet en rolle i denne forbindelse.

Barriererne er af vidt forskellig karakter, og har i større eller mindre grad været under påvirkning af ledelsen i Statens Bilinspektion. Barriererne er i det følgende søgt ordnet efter graden af mulig påvirkning fra ledelsen i Statens Bilinspektion, således at de barrierer, som er mindst påvirkelige af Bilinspektionens ledelse, nævnes først.

Overordnede politiske og institutionelle forhold. Overordnede politiske prioriteringer spillede en væsentlig rolle ved introduktionen af pladssynsordningen i forbindelse med ændringen af færdselsloven i 1994, hvor rammerne for den fremtidige nyordning af bilsynsområdet blev fastlagt. Dette spillede ligeledes en væsentlig rolle ved ændringen af færdselsloven i 1998, som indebar, at Statens Bilinspektion i løbet af 1999 og fremover skulle opnå en årlig ekstraintjening på 50 mio. kr. ved indførelse af differentierede takster, en betalingsordning for uanmeldt udeblivelse, som er udskudt indtil videre, mv.<sup>3</sup>

Udsving i synsbehovet. Umiddelbart kan det måske virke paradoksalt, at Bilinspektionens ledelse i en række sammenhænge har anført, at et uventet stort synsbehov i begyndelsen af 1998 var en medvirkende årsag til den lave produktion i første halvdel af 1998. Baggrunden for udsagnet er formentlig følgende: I begyndelsen af 1998 var der et uventet stort behov primært for frivillige ejerskiftesyn, hvilket gav anledning til ventetider mv. For at få tilstrækkelig kapacitet hertil reduceredes indkaldelserne til de obligatoriske periodiske personbilsyn. Denne reduktion var formentlig kraftigere end stigningen i ejerskiftesynene. Dermed er der især tale om et styringsproblem, jf. nedenfor.

Teknologiske barrierer. Centrale dele af produktionsplanlægningen hviler på erfaringsbaseret viden, hvis validitet ikke kan vurderes i det nye tidsregistreringssystem. Her tænkes først og fremmest på varigheden af et normalsyn og de benyttede antagelser om ”nødvendig” spildtid. Konsekvensen i effektivitetsmæssig henseende af denne usikkerhed kendes ifølge sagens natur ikke, men såfremt omregningsfaktorerne ikke i rimelig grad afspejler de reelle forskelle i tidsforbruget på de forskellige synstyper, kan det være en medvirkende årsag til den lave produktivitet i forhold til målsætningen.

En anden teknologisk betinget barriere består i, at produktionsplanlægningssystemet er baseret på det såkaldte normalsynsbegreb. Dette gør, at grundlaget for produktionsstyringen er usikker.

Hertil kommer, at indtjeningen fra et normalsyn kan variere afhængig af synssammensætningen. Således er indtjeningen fra et normalsyn større, hvis det udgøres af

---

<sup>3</sup> Det forventes, at Statens Bilinspektion vil realisere ca. 17 mio. kr. heraf i 1999 og et tilsvarende beløb i 2000.

syn af små køretøjer, end hvis det udgøres af syn fra store køretøjer. Tilsvarende er indtjeningen større fra omstillingssyn end fra førstegangssyn.

En yderligere barriere består i, at reaktionstiden ved uventede ændringer i synsbehovet for registrerings- og ejerskiftesyn i praksis som minimum har været 2-3 måneder.

Usikkerheden i synsbehovet vedrører bl.a. ejerskifte- og registreringssynene. På den ene side kan for lav ledig kapacitet til disse syn give anledning til køer og utilfredshed hos kunderne, som man bl.a. så i begyndelsen af 1998. På den anden side giver en for rigelig kapacitetsreserve til disse syn sig udslag i lav udnyttelsesgrad, dvs. i lav produktivitet og lav produktion uden en tilsvarende omkostningsreduktion.

I en situation med usikkerhed vedrørende synsbehovet er det derfor med det nuværende produktionsplanlægningsystem vanskeligt for Statens Bilinspektion at komme op på en høj udnyttelsesgrad.

I takt med at synspuklen af ikke-synede ældre personbiler bliver reduceret, kan der forventes at ske en reduktion specielt i ejerskiftesynene, og dermed, alt andet lige, i den behovsmæssige usikkerhed, som Bilinspektionen opererer under.

Medarbejderrelaterede barrierer. I den første periode efter indførelsen af periodisk syn 1. januar 1998 havde Bilinspektionens medarbejderstab formentlig ikke fuldt ud den fornødne rutine i de nye procedurer og fremgangsmåder, selv om Bilinspektionen havde gennemført et omfattende internt uddannelsesprogram. I løbet af 1998 må dette indkøringsproblem formodes at være aftaget i betydning.

Det er Økonomistyrelsens vurdering, at en væsentlig grund til den for lave synsproduktivitet ikke er ineffektivitet i selve synsgennemførelsen, men derimod, at medarbejderne ikke har et tilstrækkeligt antal syn at gennemføre, når medarbejderne er allokeret til synsarbejde, og/eller inoptimal synsplanlægning.

Kapacitetsmæssige flaskehalse, ufærdige IT-systemer mv. Det er rimeligt at antage, at en del af grunden til den for lave synsproduktion i begyndelsen af 1998 var, at et omfattende byggeprogram, som Statens Bilinspektion gennemførte i årene forud for indførelsen af periodisk syn af personbiler, havde været ramt af forskellige udskydelser og fejl. Hertil kommer, at en del af grunden til, at synsproduktionen har været for lav i 1999, er, at nyansættelserne i 1998 skete i langsommere tempo end forudsat. Vanskeligheder og forsinkelser med færdiggørelse af et nyt IT-system vedrørende planlægning af synsproduktion kan også have spillet en vis rolle specielt vedrørende pladssynene.

Efterhånden må disse og andre indkøringsvanskeligheder formodes at være af aftagende betydning. I øjeblikket vurderes der således ikke at være nogen generel knaphed i Statens Bilinspektion, hverken på synsmedarbejdere eller synsanlæg, ligesom ”børnesygdommene” ved de basale produktionssystemer (SBIR og SBIS) synes at være overstået.

Der har været en udtalt knaphed på pålidelige og præcise relevante informationer for ledelsen. Tidsregistreringssystemet, der blev igangsat den 1. januar 1999, vil i nogen grad råde bod herpå, ligesom det planlagte ledelsesinformationssystem på sigt vil indebære en vis forbedring af situationen.

Bevillingsmæssige vilkår og rammer i øvrigt. Økonomistyrelsen har umiddelbart vurderet, at den nuværende bevillingsmæssige styring er uhensigtsmæssig, især fordi bruttostyringen betyder, ”at der ikke eksisterer en tilstrækkelig direkte kobling mellem udgifter og indtægter, hvorfor det kan være vanskeligt at etablere en incitamentsstruktur, som tilskynder til ekstra produktion.”

Hertil bemærkes, at det formentlig er rigtigt, at der lokalt er utilstrækkelige incitamenter til ekstraproduktion, men at dette snarere hænger sammen med ledelsesmæssige prioriteringer og

den konkrete tilrettelæggelse af aktivitets- og økonomistyringen end med den overordnede bevillingsstruktur som sådan.

Ledelsesmæssige prioriteringer. Det er vurderingen, at den ledelsesmæssige fokus i for høj grad har været rettet mod produktionstilrettelæggelsen, og at sammenhængen med økonomien ikke har været prioriteret tilstrækkeligt højt. Dette har bl.a. givet sig udtryk i den manglende anvendelse af faste budgetprocedurer, samt i at hovedkontorets overordnede budgetopfølgning indtil fornylig har været forholdsvis sporadisk, og ikke har fungeret som et fremadrettet styringsredskab. Hertil kommer, at hovedkontorets økonomiafdeling er forholdsvis svagt bemanded.

En anden væsentlig ledelsesmæssig prioritering skete, da der i begyndelsen af 1999 blev gennemført en stærk centralisering af beslutningskompetencen vedrørende produktionsplanlægningen som reaktion på de fortsatte problemer med at nå et tilfredsstillende effektivitetsniveau. Det er Økonomistyrelsens vurdering, som arbejdsgruppen er enig i, at denne situation indebærer en risiko for manglende ansvarliggørelse af regionerne – og synsstederne – i forhold til gennemførelse af en effektiv synsproduktion.

For at sikre at synsproduktionen skal matche den geografiske efterspørgsel, og fordi de udtræk, som Bilinspektionen får udleveret fra det Centrale Motorregister, ikke kan differentieres i forhold til regioner, har Bilinspektionen det overordnede princip for produktionsplanlægningen, at der skal synes ”i takt”, dvs. at alle enheder i Statens Bilinspektion i gennemsnit netop skal producere den fastlagte produktionsnorm for en given uge. Noget andet er så, at dette planlægningsprincip kan forstærke problemet med manglende ansvarliggørelse af regioner og synssteder.

Endelig skal det nævnes, at Bilinspektionens ledelse har fravalgt at benytte nogle potentielt væsentlige virkemidler til påvirkning af Bilinspektionens situation, herunder f.eks. gennemførelse af tidsstudier og generel udvidelse af synsstedernes åbningstider. Hertil kommer, at Bilinspektionens ledelse indtil nu ikke har gennemført resultatløse for menige synsmedarbejdere m.fl.

Problemstillinger vedrørende aktivitets- og økonomistyringen i øvrigt. Økonomistyrelsen har yderligere peget på forskellige problemer, herunder at det i forhold til budgetlægning og kapacitetsdimensionering er uheldigt, at der ikke er tilstrækkelig sammenhæng mellem opgaver, normeret ressourceforbrug og synsproduktion, at personaletildelingen til regionerne sker som årsværksrammer og ikke som lønsum, og at der mangler at blive udarbejdet ensartede procedurer for den interne opfølgning af regionerne.

Uhensigtsmæssig ledelse og arbejdstilrettelæggelse af synsproduktionen i regionerne kan således have været af væsentlig betydning for den lave produktivitet.

Endelig skal det nævnes, at det er Økonomistyrelsens umiddelbare vurdering, at hovedkontoret muligvis ikke har tilstrækkelig ledelsesmæssig kapacitet, bl.a. med hensyn til controlling og økonomistyring i øvrigt.

#### **2.4. Effektiviseringsmuligheder**

Det er arbejdsgruppens vurdering, at der er et væsentligt effektiviseringspotentiale i Statens Bilinspektion, herunder i forhold til målsætningen om at en synsmedarbejder kan gennemføre 2,5 normalsyn pr. arbejdstime og 18,1 normalsyn pr. arbejdsdag. Hertil kommer, at der er mulighed for, at synsmedarbejderne vil kunne bruge en øget andel af arbejdstiden på selve synsarbejdet, ligesom der er mulighed for reduktion af den administrative medarbejderstab mv.

Realiseringen af dette potentiale vil imidlertid tage tid på grund af de ovenfor nævnte barrierer, herunder de institutionelle barrierer vedrørende pladssyn, de teknologiske barrierer



og ledelsesmæssige prioriteringer samt de af Økonomistyrelsen fremhævede problemstillinger vedrørende aktivitets- og økonomistyringen i øvrigt.

Hertil kommer, at der i de første tre kvartaler af 1999 som nævnt ikke kan spores nogen tendens til gradvis stigning i synseffektiviteten. Tværtimod var den lidt lavere i 3. kvartal end i de to foregående.

Det er derfor realistisk at forvente, at det af Bilinspektionen i den interne planlægning forudsatte effektivitetsniveau for 2000 vil kunne nås, jf. skema 5.2.2 – men først i løbet af et par år, selv om der er en række tiltag med hurtig effekt, som kan og bør iværksættes snarest muligt, hvilket Bilinspektionen da også har gjort til en vis grad, jf. bilag 3.

Økonomistyrelsens analyser, der er baseret på en sammenligning af forskellene regionerne imellem, har vist, at der er et effektiviseringspotentiale af størrelsesordenen 20-25 mio. kr. årligt.

Yderligere effektiviseringsmuligheder ligger der bl.a. i ændret tilrettelæggelse af betalingsproceduren og reduktion af pladssynsandelen.

Grunden til at pladssynsordningen er relativ omkostningstung og udgiftskrævende er, dels at driftsbudgettet løbende er belastet af en ikke uvæsentlig lejeudgift, dels at pladssynsmedarbejderne hidtil både har påbegyndt og afsluttet arbejdsdagen på et af Bilinspektionens egne synsanlæg. Som følge af ændringer i produktionsplanlægningssystemet med direkte opkobling på alle synstederne er dette ikke mere nødvendigt, såfremt de nødvendige personalefaciliteter kan fremskaffes.

Et andet tiltag med en lignende effekt er f.eks. en udvidelse af åbningstiden, således at Bilinspektionens egne anlæg vil kunne udnyttes mere intensivt. Ved uændret samlet synsproduktion vil der i tilfælde af en udvidelse af åbningstiden f.eks. være mulighed for en reduktion af den ressource- og omkostningskrævende pladssynsproduktion.

### **2.5. Fremtidigt synsbehov**

På finansloven for 2000 er det forudsat, at der i de kommende år må forventes et svagt vigende synsbehov, jf. bilag 1.

Resten af arbejdsgruppen anser Bilinspektionens forventning om en stigning på 25 pct. fra niveauet i 1999 på ca. 1,0 mio. normalsyn i det samlede synsbehov for at være urealistisk, på trods af en samtidig forventning om et markant fald i registrerings- og ejerskiftesynene fra 1999 til 2000.

En stigning på 25 pct. i det samlede synsbehov må derfor indebære en endnu kraftigere stigning i periodesynene for personbiler og/eller lastbilsynene. Bilinspektionen har dog kun redegjort for ca. halvdelen af denne stigning, jf. bilag 4.

Endvidere må det tages i betragtning, at der i hele 1999 var et nogenlunde konstant produktionsniveau, samt at der i 2. halvår af 1999 skete et kraftigt fald i puljen af ikke-synede, men ”periodesynsmodne” personbiler.

Samlet er det derfor resten af arbejdsgruppens vurdering, at der må forventes et svagt vigende synsbehov fra 1999 til 2000.

### **2.6. anbefalinger**

Bl.a. Økonomistyrelsens analyse viser, at der i Statens Bilinspektion inden for de givne rammer er en lang række muligheder for effektiviseringer og mere rationel arbejdstilrettelæggelse.

Som det fremgår af forrige afsnit, er Statens Bilinspektionens effektivitetsproblemer dog delvist strukturelt bestemt, idet de bl.a. er affødt af den centrale styring af synsproduktionen,

herunder den lange reaktionstid på uforudsete ændringer i synsbehovet. Det samlede effektiviseringspotentiale vil derfor ikke umiddelbart kunne realiseres fuldt ud.

Muligheden og nødvendigheden af en væsentlig effektiviseringsforøgelse kombineret med et svagt vigende synsbehov – og ikke et kraftigt voksende synsbehov som forudsat internt i Bilinspektionen – indebærer efter resten af arbejdsgruppens opfattelse, at der bør gennemføres en afvikling af et væsentligt kapacitetsoverskud i de kommende år, som bl.a. må forventes at indebære en mandskabsreduktion, der ikke alene vil kunne klares ved naturlig afgang, også selv om der er en vis buffer af ikke-synede, men ”periode-synsmodne” personbiler<sup>4</sup>.

Bilinspektionens repræsentanter kan ikke tilslutte sig en række af rapportens fremstillinger og anbefalinger. Det drejer sig specielt om rapportens redegørelse for synsbehovet for 2000, hvor Bilinspektionen i bilag 3 til rapporten har redegjort for de forudsætninger og beregninger, der ligger til grund for den nuværende fastlæggelse af af synsbehovet, og den efterfølgende beregning af nødvendig produktionskapacitet i form af synsmedarbejdere og synsbaner.

Derudover drejer det sig specielt om rapportudkastets beskrivelse af produktivitetsudviklingen gennem 1999, samt effekten af de centrale produktivitetstiltag, som blev gennemført i 1999 m.m.

I finansloven for 2000 anføres det bl.a. vedrørende Statens Bilinspektion, jf. bilag 1:

”Trafikministeriet vil foranledige, at der i begyndelsen af 2000 bliver foretaget de nødvendige tiltag vedrørende Statens Bilinspektion til gennemførelse af anbefalinger fra det nævnte analysearbejde med sigte på en hurtig forøgelse af produktiviteten og gennemførelse af den – også i lyset af et svagt vigende synsbehov – nødvendige kapacitetstilpasning. De konkrete foranstaltninger samt den budgetmæssige udmøntning heraf vil, som allerede tilkendegivet på finanslovsforslaget, blive forelagt ved et aktstykke. Der indføres snarest et generelt ansættelsesstop i Statens Bilinspektion.”

Forud for udarbejdelsen af det afsluttende ændringsforslag til finanslovsforslaget for 2000 blev det af et eksternt konsulentfirma beregnet, at under forudsætning af uændrede virksomhedsmæssige forudsætninger, vil der i forhold til det budget, der fremgår af finanslovsforslaget, være en manko på udgiftssiden på 42 mio. kr. og en manko på indtægtssiden på 98 mio. kr.

I den endelige finanslov for 2000 er mankoen på indtægtssiden indbudgetteret svarende til en reduktion af indtægtsbevillingen i alle årene på de beløb, som konsulentfirmaet har beregnet. For så vidt angår udgiftssiden, er der forlods set bort fra 7 mio. kr. af den samlede manko på 42 mio. kr. i 2000, hvorefter den resterende manko på 35 mio. kr. er indbudgetteret i form af en udmøntet besparelse – en såkaldt negativ budgetreguleringskonto til senere udmøntning. For så vidt angår budgetoverslagsårene er udgiftssiden uændret i forhold til finanslovsforslaget.

Arbejdsgruppen ser det i ændringsforslaget til finanslovsforslaget for 2000 nævnte generelle ansættelsesstop for Statens Bilinspektion i forlængelse af den påkrævede kapacitetsreduktion. Som det fremgår af finansloven, vil Finansudvalget få forelagt et aktstykke, hvori der vil blive søgt om Finansudvalgets tilslutning til de budgetmæssige følger af de besluttede initiativer til forøgelse af produktiviteten, og reduktion af kapacitet og personale mv.

Arbejdsgruppens anbefalinger falder i to dele. For det første tiltag som ikke umiddelbart kan iværksættes, men hvor initiativer til tilvejebringelse af det fornødne beslutningsgrundlag for

---

<sup>4</sup> Det bemærkes at den reelle buffer er noget mindre end den samlede pulje af ikke-synede, men ”perioodesynsmodne” personbiler, der ved årsskiftet 1999/2000 havde en størrelse, der svarede til ca. 300.000 normalsyn, idet en vis minimal pulje altid må være hensigtsmæssig i planlægningen af synsproduktionen af hensyn til muligheden for uforudsete udsving i synsbehovet.

disse tiltag, bør iværksættes snarest. For det andet tiltag som – også i praksis – umiddelbart kan og bør iværksættes.

For så vidt angår første del, **anbefales** det, at der snarest muligt gennemføres en nærmere analyse:

- af planlægningen og styringen af synsproduktionen med henblik på bl.a. decentralisering af ansvaret for produktionsplanlægningen til regionerne og synsstederne, således at der kan ske en markant reduktion i reaktionstiden i tilfælde af uventede svingninger i synsefterspørgslen,
- af tilrettelæggelsen af indkaldelses- og betalingssystemet med henblik på reduktion af omkostningsniveauet og antallet af udeblivelser, og
- af den mulige langsigtede udviklingseffekt af Økonomistyrelsens anbefalinger og af gennemførelsesmulighederne heraf.

Til sikring af ovenstående **anbefales** det:

- at der generelt sker en hurtig styrkelse af Bilinspektionens hovedkontor, herunder af den centrale økonomifunktion, og
- at Økonomistyrelsens anbefalinger vedrørende organisations- og ledelsesstrukturen samt den overordnede styringsmodel overvejes i denne forbindelse, jf. afsnit 5.2.6.

Endvidere må det påregnes, at den overordnede styring af Statens Bilinspektion fortsat vil udgøre en relativ stor belastning af Trafikministeriets departement.

Formentlig vil arbejdet med implementering af analyserne kunne være afsluttet medio 2001.

For så vidt angår anden del - vedrørende tiltag som umiddelbart kan og bør iværksættes - **anbefales** det, at Statens Bilinspektions ledelse i samarbejde med Trafikministeriets departement på baggrund af anbefalingerne snarest muligt udarbejder en samlet plan for effektiviseringsarbejdet og for kapacitets- og personalereduktionen med angivelse af det tidsmæssige forløb for gennemførelsen samt de bevillingsmæssige og personalemæssige konsekvenser heraf.

Forøgelsen af produktiviteten og synseffektiviteten i øvrigt bør i første omgang baseres på følgende:

- Markant forøgelse af overbookingen
- Markant reduktion af antallet af reserverede tider til registrerings- og ejerskiftesyn
- Indførelse af individuelle lønincitamenter

For at disse tiltag ikke skal medføre u hensigtsmæssige ventetider for kunderne og for at forbedre udnyttelsen af synsanlæggene, bør disse tiltag kombineres med:

- En udvidelse af åbningstiden på synsstederne.

Bilinspektionen har oplyst, at der allerede er gennemført visse tiltag i denne retning, jf. bilag 3.

Endvidere **anbefales** det, at:

- Økonomistyrelsens anbefalinger vedrørende realisering af effektiviseringspotentialet og vedrørende aktivitets- og økonomistyringen igangsættes og så vidt muligt gennemføres i første halvår af 2000, jf. afsnit 5.2.6 og skema 5.2.2.

Gennemførelsen af ovennævnte anbefalinger bliver en central opgave for Bilinspektionens ledelse i begyndelsen af 2000.

Andre vigtige opgaver for Bilinspektionens ledelse i begyndelsen af 2000 vil være:

- at gennemføre tidsstudier, relevante tidsregistreringer mv. med henblik på dokumentation af basale virksomhedsmæssige sammenhænge af betydning for driftsomkostninger og synsindtægter, herunder ikke mindst varigheden af de forskellige synstyper, og hvor stor en del af arbejdet der anvendes på egentligt synsarbejde, og
- at færdiggøre det planlagte ledelsesinformationssystem, dog i en modificeret udgave, der sikrer den nødvendige basale information for Bilinspektionens ledelse.

De skitserede opgaver indebærer en væsentlig ledelsesmæssig og styringsmæssig udfordring for Bilinspektionen bl.a. i relation til produktions- og økonomistyringen, til medarbejderne og disses organisationer samt til Trafikministeriets departement.

Som nævnt er pladssynsordningen både ressource- og omkostningskrævende. Til støtte af effektiviseringsforbedringen og udgiftsreduktionen **anbefales**, at den tidligere trufne politiske beslutning om, at en vis andel af synene skal ske som pladssyn, overvejes ændret, således at der sker en gradvis reduktion i pladssynsandelen fra begyndelsen af 2000.

Det bemærkes, at behovet for reduktion i Bilinspektionens egen synsbanekapacitet må ses i sammenhæng med denne anbefaling, således at kapaciteten tilpasses behovet.

Endvidere bør den proces med henblik på sikring af nødvendige personalefaciliteter mv., som ledelsen allerede har igangsat, fremskyndes mest muligt, således at de ressourcekrævende daglige dobbelttransporter mellem pladssynstederne og Bilinspektionens egne synshaller kan spares. En sådan udvikling vil, alt andet lige, medføre, at den samlede synskapacitet vil blive yderligere forøget.

Det må forventes, at det i første omgang – i hvert fald i 2000 - bliver nødvendigt at prioritere effektivitetskravet over andre vigtige virksomhedsmålsætninger, herunder bl.a. besluttede udviklingstiltag.

I forlængelse heraf **anbefales** det, at alle udviklingsprojekter, som ikke er absolut nødvendige i forbindelse med afhjælpningen af den nuværende vanskelige situation for Statens Bilinspektion, og som beslaglægger knappe ledelsesressourcer, udskydes indtil videre.

Gradvis må der lægges øget vægt på andre virksomhedsmålsætninger, såfremt Bilinspektionen i bredere forstand skal blive i stand til at leve op til virksomhedsvisionen.

I løbet af 2001 vil andre vigtige projekter, herunder kvalitetsstyringsprojektet, kunne genoptages, såfremt effektiviseringsarbejdet har haft den tilstræbte effekt og de nødvendige ledelsesmæssige ressourcer i øvrigt er til stede.

### 3. Virksomhedsbeskrivelse

#### 3.1. Historien i hovedtræk

Allerede den første færdselslov fra 1903 indeholdt bestemmelser om syn af køretøjer. Automobiler skulle, før de blev taget i brug, fremstilles for politiet eller de af politiet anviste sagkyndige til afgørelse af, om de tekniske krav var opfyldt.<sup>5</sup> Oprindeligt havde de motorsagkyndige afholdt alle typer køreprøver, men i løbet af 50'erne blev kørekort til almindelig bil overført til politiet.

---

<sup>5</sup> Jf. "Betænkning om periodisk syn af personbiler. Afgivet af den af justitsministeren den 11. oktober 1991 nedsatte arbejdsgruppe". Betænkning nr. 1235, København 1992.

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

I løbet af 60'erne medførte den kraftige vækst i bilparken ligeledes en kraftig vækst i Biltilsynets opgaver. Der blev derfor opført et betydeligt antal synshaller i denne periode, og antallet af ”bilinspektører” (motorsagkyndige med ingeniøruddannelse) og navnlig bilassistenter (synspersonale med mekanikeruddannelse) blev forøget. Desuden ændredes navnet Statens Biltilsyn til Statens Bilinspektion.

Siden midt i 60'erne har Arbejdstilsynet stillet krav om forbedringer af arbejdsmiljøet i synshallerne, og ikke mindst i de synshaller, der syner lastbiler. Arbejdstilsynet stillede de samme krav til synshaller som til egentlige automobilværksteder, herunder at de grave, der benyttes til syn af lastbiler skal være så lange, at begge ender kan være udækkede og forsynet med en trappe/stige, når lastbilen er placeret oven på graven. Der blev også stillet krav til udluftning/udsugning, støjisolering mv.<sup>6</sup>

I 1982 udarbejdede en arbejdsgruppe i Justitsministeriet en redegørelse om arbejdsmiljøet i synshallerne med forslag til forbedring af situationen.

I løbet af de efterfølgende år blev en række af Arbejdstilsynets krav opfyldt. Imidlertid var det i en række tilfælde nødvendigt at foretage omfattende ombygninger/udvidelser af lastbilbanerne, som først blev gennemført som led i investeringsprogrammet i sidste halvdel af 90'erne.

Justitsministeriets Færdselssikkerhedsafdeling blev oprettet i 1974.

I forbindelse med fremlæggelsen af finanslovsforslaget for 1989 besluttede den daværende VKR-regering at undersøge, hvordan syn på køretøjer fremover kunne udføres som en del af privat erhvervsvirksomhed, og det blev overvejet at overdrage Bilinspektionens opgaver til et delvist statsejet koncessioneret aktieselskab. Imidlertid kunne der ikke opnås politisk enighed om privatisering af Bilinspektionen. I stedet blev det besluttet at overføre Bilinspektionen til Rigspolitichefen med virkning fra 1. januar 1992.

I løbet af 70'erne og 80'erne blev der vedtaget forskellige EU-direktiver om syn af biler af hensyn til færdselssikkerheden og miljøet, som indebar en gradvis forøgelse af antallet af køretøjstyper, der skulle synes, og også en standardisering af synsreglerne i medlemslandene. Den 21. juni 1991 vedtog Ministerrådet direktiv 91/328/EØF, hvorefter medlemsstaterne var forpligtet til at indføre periodisk syn af personbiler pr. 1. januar 1998.

Den 11. oktober 1991 nedsatte justitsministeren en arbejdsgruppe om den organisatoriske tilrettelæggelse af periodisk syn af personbiler. Arbejdsgruppens hovedopgave var at vurdere og udarbejde forslag til en ordning, hvorefter private autoværksteder eller prøveværksteder udpeges til at foretage de periodiske syn under tilsyn af Statens Bilinspektion.

Betænkningen fra arbejdsgruppen indeholder bl.a. en beskrivelse af forskellige løsningsmodeller, bl.a. en autorisationsmodel, hvorefter synene udføres af private værksteder og testcentre under tilsyn af Statens Bilinspektion, og en selskabsmodel, hvorefter der oprettes et statsligt/privat selskab til varetagelse af synsopgaverne, samt en udbygning af det eksisterende system. Arbejdsgruppen anbefalede ikke nogen bestemt løsningsmodel, men fremhævede kontrolopgavens vigtighed. Arbejdsgruppen anbefalede, at uanset valget af

---

<sup>6</sup> I brev af 12. september 1980 til Justitsministeriet meddelte Statens Brandtilsyn vedrørende indretningen af lastbilbaner bl.a., at man fra et brandmæssigt synspunkt kunne acceptere, at der fra en lastbilgrav ”... ikke er adgang til to af hinanden uafhængige flugtveje på betingelse af, at køretøjet der er placeret over graven, er dieseldrevet.” På trods heraf opretholdt Arbejdstilsynet sine krav, idet man dog var særdeles langmodig med tidsfrister mv., jf. nedenfor.

løsningsmodel bør periodisk syn indføres gradvist fra et tidligere tidspunkt end 1. januar 1998.<sup>7</sup>

Ved ressortomlægningerne i forbindelse med regeringsskiftet i januar 1993 blev Justitsministeriets Færdselssikkerhedsafdeling og Statens Bilinspektion overflyttet fra Justitsministeriet til Trafikministeriet. I forlængelse heraf blev Færdselsstyrelsen oprettet den 1. april 1994. Færdselsstyrelsen skulle varetage størstedelen af de opgaver, der hidtil var blevet løst af Færdselssikkerhedsafdelingen og Direktoratet for Vejtransport. Den 1. januar 1995 blev Statens Bilinspektion etableret som en bruttostyret statsinstitution.

Ved lov nr. 382 af 18. maj 1994 om ændring af færdselsloven blev det vedtaget at indføre periodisk syn af personbiler i Danmark senest pr. 1. januar 1998. Synsvirksomheden skulle udføres af Statens Bilinspektion. Loven var, som led i et politisk forlig om synsafviklingen, blevet vedtaget af et bredt flertal af Folketingets partier (S, V, SF, CD, RV og KRF samt en enkelt stemme uden for partierne). Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår bl.a., at det er målsætningen, at andelen af pladssyn ved periodisk syn af almindelige personbiler - som indebærer leje af en synshal, men med brug af Bilinspektionens eget synspersonale - skal udgøre op imod halvdelen af synsmængden for de almindelige personbiler, at det for en optimal gennemførelse af synsopgaven ville være hensigtsmæssigt, såfremt en del af åbningstiden lå uden for "normal" arbejdstid, samt at Statens Bilinspektion efter gennemførelsen af periodisk syn af personbiler fortsat ville have et årligt overskud af størrelsesordenen 50 mio. kr.

Det fremgår af Retsudvalgets betænkning af 26. april 1994, at regeringen havde givet tilsagn om at gøre sit yderste for at nå målsætningen om, at mindst 50% af de periodiske syn af almindelige personbiler ville blive gennemført som pladssyn.

Pladssynsordningen viste sig at blive relativt ressourcekrævende og omkostningstung, fordi pladssynsmedarbejderne både må påbegynde og afslutte arbejdsdagen på et af Bilinspektionens egne synsanlæg for at koble op til IT-systemet vedrørende de daglige arbejdsplaner. Som følge heraf måtte pladssynsmedarbejderne påbegynde og afslutte arbejdsdagen med en transport på ofte adskillige kilometer mellem de to synsanlæg. Siden januar 1999 har denne løsning imidlertid været erstattet med en løsning med on-line opkobling til systemet, også fra pladssynsstederne.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til finanslov for 1995 aftaltes mellem finansministeren og trafikministeren, at der skulle gennemføres en budgetanalyse af Bilinspektionen, bl.a. med henblik på vurdering af det fremtidige investeringsbehov samt undersøgelser af produktivitet, arbejdsgange og den interne administration mv.

Hovedkonklusionerne i budgetanalysen var, at der var en betydelig ledig banekapacitet i de eksisterende synshaller, og at der i forlængelse heraf kunne foretages effektiviseringer i udnyttelsen af synshallerne og af arbejdskraften. Der vurderedes heller ikke at være behov for anlæg af nye synsbaner i forbindelse med indførelsen af periodisk syn. Endvidere anbefaledes bl.a., at Bilinspektionen burde igangsætte opbygningen af et økonomistyringssystem, og at

---

<sup>7</sup> Spørgsmålet om indførelse af periodisk syn af personbiler i Danmark var tidligere blevet behandlet i forskellige betænkninger, jf. bilag 1 i betænkning nr. 1235/1992. I betænkning nr. 689/1973 behandledes hovedspørgsmålet om det overhovedet skulle indføres periodisk syn af personbiler, hvilket der ikke var enighed om. I betænkning nr. 770/1976 anbefaledes indførelsen af periodisk syn af personbiler, idet det blev forudsat, at synsvirksomheden skulle varetages af Statens Bilinspektion. Endelig begrænsede man sig i betænkning nr. 920/1981 til at undersøge forskellige muligheder. På grund af opgavens omfang blev der peget på behovet for inddragelse af den private sektor. Bl.a. undersøgte man en aktieselskabsmodel svarende til den svenske og en pladssynsagtig samarbejdsmodel med private værksteder blev også omtalt. På basis heraf blev der i folketingsåret 1981-82 fremsat et lovforslag om indførelse af periodisk syn af personbiler, som dog blev nedstemt med en snæver margin.

Bilinspektionen inden 1998 burde opnå DS/ISO 9002-certificering. Endvidere var der forskellige anbefalinger vedrørende effektivisering af produktionen, herunder en mere effektiv udnyttelse af synsbanerne, samt en anbefaling af at der burde skabes incitamenter til at undgå udeblivelser fra bestilt syn, eventuelt i form af betaling.

De vigtigste konklusioner og anbefalinger blev indarbejdet i en resultatkontrakt for Statens Bilinspektion for 1996-1997 mellem Bilinspektionen og trafikministeren. Det overordnede formål med resultatkontrakten var at opstille krav og rammer for den resterende del af udviklingsprogrammet, således at Bilinspektionen ville have de bedst mulige forudsætninger for at gennemføre periodisk syn fra 1. januar 1998 (og i øvrigt opfylde de nævnte krav fra Arbejdstilsynet til indretning af lastbilbaner mv. samt til gennemførelse af miljøcheck, dvs. luftforureningskontrol), herunder sikre at Statens Bilinspektion omstilles til at løse opgaverne mere effektivt og servicebetonet.

Resultatkontrakten indeholdt krav vedrørende bl.a. organisatorisk omlægning af Bilinspektionen, herunder delegering af ansvar til regionerne, samt udvikling af de nødvendige styringsværktøjer, herunder opbygning af et IT-baseret økonomi- og ledelsesinformationssystem, opbygning af forskellige IT-baserede administrative systemer og anvendelse af IT i synsproduktionen. Endvidere skulle der i kontraktperioden gennemføres et omfattende nyansættelses- og medarbejderuddannelsesprogram. Der skulle også forberedes en form for kvalitetsmæssig certificering af synsarbejdet, og et forbedret servicekoncept, bl.a. med udvidet åbningstid, skulle tages i brug. Effektiviteten i synsarbejdet skulle ligeledes forbedres<sup>8</sup>. Endelig skulle der ske en omfattende ombygning og udbygning af synsfaciliteterne, herunder ombygning af synshaller samt forberedelse og gennemførelse af pladssyn.

For at muliggøre en løbende justering af udviklingsprogrammet blev der etableret en udsvingsordning, hvorefter Bilinspektionen i 1996 og 1997 kunne overskride driftsbevillingen med op til 10 pct. (akkumuleret), idet merforbruget skulle udlignes ved et tilsvarende mindreforbrug senest med udgangen af 1998<sup>9</sup>. Der blev yderligere givet mulighed for, at der i 1997 kunne udarbejdes en model for anvendelse af resultatlønsordning for Bilinspektionens medarbejdere.

Som forudsat i resultatkontrakten gennemførtes specielt i 1996 og 1997 et omfattende udviklingsprogram for Bilinspektionen<sup>10</sup>.

Der gennemførtes således et omfattende byggeprogram på ca. 300 mio. kr., bl.a. til opfyldelse af kravene fra Arbejdstilsynet, om end med visse forsinkelser. Forsinkelserne skyldtes primært budgetknappehed som følge af fordyrelser som følge af en almindelig overophedning af bygge- og anlægssektoren, hvilket var medvirkende til den lavere synsproduktivitet som følge af dårligere synsfaciliteter end forventet. Endvidere blev pladssynsordningen forberedt, så hovedparten af den forudsatte pladssynskapacitet var til stede primo 1998. Der gennemførtes ligeledes et omfattende ansættelses- og uddannelsesprogram for medarbejderstaben<sup>11</sup>, samt et omfattende arbejde vedrørende opbygningen af forskellige administrative systemer.

På andre punkter var billedet i slutningen af 1997 imidlertid mindre entydigt. Arbejdet med opbygning af den særlige variant af det daglige produktionsstyringssystem til pladssynsstederne kunne således først tages i brug i januar 1999 på grund af

<sup>8</sup> Synstiden for periodisk syn af personbiler skulle reduceres fra 20 min. til 15 min.

<sup>9</sup> Denne udsvingsordning svarer stort set til, hvad der gælder for statsvirksomheder, jf. afsnit 3.4

<sup>10</sup> Jf. brev af 14. oktober 1998 med bilag fra ministeriet til Rigsrevisionen, der indeholder en redegørelse for det samlede kontraktforløb vedrørende resultatkontrakten.

<sup>11</sup> Programmet omfattede bl.a. 18 bilsagkyndige og 185 nye synsmedarbejdere.

leverandørvanskeligheder, ligesom arbejdet med det nye økonomisystem var præget af vanskeligheder og forsinkelser. Endvidere var arbejdet med opbygning af et certificeret kvalitetssystem blevet udskudt. Endelig lykkedes det ikke for Bilinspektionen at opfylde det vigtige resultatkrav om forbedring af synsproduktiviteten.

Det skal yderligere nævnes, at der ved årsskiftet 1997/1998 var igangsat forsøg med resultatløns for synslederne.

Status for opfyldelsen af resultatkontrakten ultimo 1997 er sammenfattet i figur 3.1.1.

**Figur 3.1.1.** Status i opfyldelsen af resultatkontrakten for 1996-1997 pr. ultimo 1997

Resultatkrav vedrørende:	Resultatkravet er af særlig betydning for <sup>1)</sup> :	Opfyldelse
Delegering af ansvar til regionerne	<b>Driftseffektivitet</b> , (virksomhedskultur), (kundeservice)	Delvis opfyldelse. Dog central indkaldelse af køretøjer til syn
Flytning af arbejdsopgaver fra bilinspektørgruppen til bilsagkyndiggruppen	(Virksomhedskultur), (kundeservice)	Delvis opfyldelse
Arealvedligeholdelse	(Driftsudgifter), (virksomhedskultur)	Udskudt
Opbygning af et økonomistyringssystem	<b>Driftseffektivitet</b>	Væsentlige forsinkelser og uhensigtsmæssig udformning
Opbygning af edb-baserede administrative systemer	<b>Driftseffektivitet</b>	Næsten færdigudviklet
Medarbejderuddannelse/-uddannelse	Driftseffektivitet, <b>driftskapacitet</b> , kundeservice	Afsluttet i forhold til forudsætninger for resultatkontrakten
Kvalitetssikring	<b>Kundeservice</b> , (virksomhedskultur)	Udskudt
Forbedret effektivitet	<b>Driftseffektivitet</b>	Væsentligt efterslæb
Ombygning af synshaller	<b>Driftskapacitet, arbejdsmiljø</b>	Opfyldt, dog med en række forsinkelser og fordyrelser
Pladssyn	<b>Involvering af den private sektor</b>	Næsten opfyldt
Servicekoncept	<b>Kundeservice</b> , virksomhedskultur	Næsten opfyldt
Forsøg med resultatløns	Driftseffektivitet, (virksomhedskultur)	Alene forsøg i relation til synsledergruppen

**Note:** 1) En parentes angiver, at resultatkravet kun er af relativt beskeden eller indirekte betydning for det nævnte forhold, mens en markering med ”**fed**” markerer en relativt væsentlig betydning

Hurtigt efter indførelsen af periodisk syn for personbiler den 1. januar 1998 viste det sig, at Statens Bilinspektion havde vanskeligheder med at afvikle den stærkt forøgede synsmængde på en tilfredsstillende måde. Dette resulterede i ventetider ved syn, hvor kunderne selv henvender sig til Bilinspektionen for at aftale en synstid. Ventetidsproblemet blev forstærket af, at behovet for ejerskiftesyn voksede kraftigere end forventet.

Ventetidsproblematikken blev i første omgang håndteret ved at reducere indkaldelserne af køretøjer til periodisk syn. I slutningen af februar 1998 blev Trafikministeriets registreringsbekendtgørelse derfor ændret, således at Bilinspektionen midlertidigt fik tilladelse til at udskyde fristen for indkaldelse til periodiske syn fra 3 måneder til 6 måneder. Bilinspektionens bookingfunktion til modtagelse af telefoniske henvendelser var også underdimensioneret, så det periodevist var særdeles vanskeligt for kunderne at ringe til Bilinspektionen.

Ved at tiltræde aktstykke nr. 186 af 27. april 1998 gav Finansudvalget<sup>12</sup> sin tilslutning til, at der for 1998 etableredes en udsvingsordning for Statens Bilinspektion på 40 mio. kr.

<sup>12</sup> Aktstykket blev dog først tiltrådt af Finansudvalget den 20. maj 1998. Det bemærkes, at Bilinspektionen inden for de eksisterende bevillingsrammer havde mulighed for at igangsætte den forudsatte personaleudvidelse allerede inden Finansudvalgets tiltrædelse af aktstykket.



Merforbruget skulle være udlignet inden udgangen af 2000<sup>13</sup>. Udsvingsordningen skulle bl.a. bruges til ansættelse og uddannelse af 85 nye synsmedarbejdere og udvidelse og styrkelse af bookingfunktionen samt til dækning af merforbruget i 1996 og 1997 på i alt ca. 16 mio. kr., som i henhold til resultatkontrakten for 1996 og 1997 skulle være udlignet med et tilsvarende mindreforbrug inden udgangen af 1998. I aktstykket orienteredes Finansudvalget yderligere om, at synsindtægterne i 1998 måtte forventes kun at blive ca. 80 pct. af det i finansloven forudsatte niveau.

Herefter skete der en udvidelse af Bilinspektionens kapacitet til at modtage telefonopkald fra kunderne, så de hidtidige vanskeligheder med at komme i telefonisk kontakt med Bilinspektionen stort set blev overvundet.

At synsproduktionen i begyndelsen af 1998 var lavere end forudsat, blev i aktstykket begrundet med forskellige indkøringsvanskeligheder, herunder manglende rutine hos synsmedarbejderne, samt at byggeprogrammet havde været ramt af forskellige forsinkelser og fejl.

Bilinspektionen forventede, at disse vanskeligheder gradvist ville blive overvundet i løbet af 1998. I slutningen af 1998 viste det sig imidlertid kun at være delvist rigtigt, hvorfor synsindtægten i 1998 måtte forventes at blive yderligere ca. 30 mio. kr. lavere end forventet i aktstykket fra april 1998. Finansudvalget orienteredes om denne udvikling i aktstykke nr. 87 af 1. december 1998.

Statens Bilinspektion vurderede, at de fortsatte vanskeligheder skyldtes et samspil af flere forskellige forhold, herunder forsinkelser i forhold til hvad der blev forudsat i aktstykket fra april i ansættelsen af nye synsmedarbejdere, vanskeligheder og forsinkelser med færdiggørelsen af et IT-system vedrørende produktionsplanlægningen, samt at den i sommeren 1998 af ledelsen gennemførte opretning af synsplanlægningen ikke havde haft den forventede effekt.

I løbet af 1998 voksede der imidlertid også en erkendelse i ledelsen om, at *selve konceptet for udviklingsprocessen* var utilstrækkeligt/mangelfuldt. Specielt fremhævede man den pludselige overgang til nye systemer pr. 1. januar 1998. Herom sagde man<sup>14</sup>: ”Overgangen fra gamle til nye procedurer har imidlertid ikke kunnet gennemføres glidende. Iværksættelsen har måttet gennemføres med skift pr. 31/12 1997. Personalet har således ikke, ud over hvad der har kunnet finde sted i kursussituationer, kunnet indøve rutine i anvendelse af de nye procedurer. Som følge heraf har en vis usikkerhed og dermed reduceret effektivitet generelt måttet konstateres i starten af 1998.” I den forbindelse hæftede man sig også ved, ”... at planlægningsforholdene i forbindelse med gennemførelse af synsarbejdet er blevet flerfold mere komplicerede end tidligere (bl.a. som følge af indførelse af pladssynsværksteder og indførelse af flere bemyndigelsesgrader ...)”

Endelig erkendte ledelsen i løbet af 1998, at der var brug for etablering af en detaljeret budget- og produktionsopfølgning i forhold til regionerne.

Ved årsskiftet 1998/1999 blev en ny resultatkontrakt sat i værk for Statens Bilinspektion for 1999-2002. Resultatkontrakten blev formuleret med afsæt i den overordnede målsætning, at Statens Bilinspektion skal gennemføre sine opgaver på en sådan måde, at Bilinspektionen af kunder, myndigheder og branche med rette opfattes som en service-minded, kompetent og effektiv organisation.

---

<sup>13</sup> Reelt var der tale om en merbevilling på 40 mio. kr., idet Bilinspektionen på bevillingerne for 1999 og 2000 har fået en tilsvarende reserve, jf. afsnit 4.2.

<sup>14</sup> Jf. op.cit. p. 4.

Resultatkontrakten, der er opbygget efter ”balanced score-modellen”<sup>15</sup>, indeholder krav vedrørende den daglige drift, herunder krav til synsproduktionen, synsarbejdets effektivitet, udvidet åbningstid samt pladssynsandelen. Endvidere er der en række krav, der skal sikre, at Bilinspektionen på et senere tidspunkt bedre kan opstille krav til den daglige drift, herunder prognoser for synsefterspørgslen, forslag til betalingsordning for udeblivelse fra syn, udvikling og indførelse af et kvalitetssikringssystem, udvikling af standardkoncept for kundetilfredshedsmåling, udarbejdelse af uddannelses- og udviklingsprogram for medarbejderstaben samt gennemførelse af resultatlønsforsøg<sup>16</sup>.

Statens Bilinspektion meddelte i februar 1999 Trafikministeriet, at Bilinspektionen også i 1999 måtte forventes at få problemer med at opfylde indtægtskravene på finansloven for 1999<sup>17</sup>. Udgiftsrammen forventede Bilinspektionen derimod at kunne overholde.

På denne baggrund besluttede Trafikministeriet i april 1999 at gennemføre nærværende analyse af Statens Bilinspektion, bl.a. med henblik på at afdække eventuelle barrierer og vurdere mulighederne for en mere hensigtsmæssig tilrettelæggelse og styring af synsaktiviteterne samt for gennemførelse af reduktioner i ressourceforbruget.

Ved den årlige ændring af Færdselsloven i efteråret 1998 blev der med virkning fra 1. april 1999 gennemført en forhøjelse af taksterne for frivillige syn og for omstillingssyn. Endvidere blev der skabt hjemmel til en betalingsordning for udeblivelse fra syn.

I juni 1999 viste det sig imidlertid, at provenuet fra synstakstforhøjelserne måtte forventes at blive væsentligt mindre end forudsat i lovændringen, ligesom det måtte konstateres, at arbejdet med etablering af en betalingsordning for udeblivelse både var blevet forsinket og dyrere at gennemføre end hidtil forudsat.

Ultimo juni 1999 blev der indgået en aftale med Lisberg Management A/S om at foretage en vurdering af pålideligheden af Bilinspektionens skøn for synsindtægter og driftsudgifter i 1999.

Herefter blev Finansudvalget i aktstykke nr. 261 af 29. juli 1999 orienteret om indtægtssituationen i Statens Bilinspektion.

Den 17. november 1999 afsluttede Økonomistyrelsen sin analyse med rapporten ”Økonomistyrelsens bidrag til en analyse af Statens Bilinspektion. I kapitel 5 nedenfor er der et resumé af Økonomistyrelsens arbejde.

Økonomistyrelsens arbejde omfatter et bredt spektrum af baggrundsanalyser. På basis heraf overvejer Økonomistyrelsens bl.a. de mulige årsager til den ikke-realiserede synsproduktion. Det er således Økonomistyrelsens opfattelse, at en væsentlig forklaringsfaktor er den lave produktivitet ved gennemførelse af synsproduktionen. Der peges også på uhensigtsmæssig ledelse og arbejdstilrettelæggelse som en mulig forklaringsfaktor. Endvidere viser Økonomistyrelsens analyser, at der er væsentlige regionale forskelle bl.a. i effektiviteten, og dermed et væsentligt effektiviseringspotentiale. Derudover nævnes forskellige problemstillinger vedrørende aktivitets- og økonomistyringen.

---

<sup>15</sup>Der opstilles krav i følgende fire dimensioner: Effektdimensionen, dvs. krav for eksternt fastsatte mål; produktionsdimensionen, dvs. krav for interne produktions- og arbejdsprocesser; kundedimensionen; samt udviklingsdimensionen. Modellen indebærer, at kravene i disse fire dimensioner søges indbyrdes afbalanceret.

<sup>16</sup> Det var en forudsætning for resultatkontrakten, at der i løbet af 1999 blev iværksat en resultatlønsordning inden for Bilinspektionens eksisterende lønsramme i henhold til Finansministeriets cirkulære herom. Resultatkravet vedrører en videregående resultatlønsordning, der efter de bevilgende myndigheders godkendelse, eventuelt kan blive baseret på en forøgelse i lønsrammen.

<sup>17</sup> Jf. brev fra Statens Bilinspektion til Trafikministeriet af 17. marts 1999.

Endelig fremkommer Økonomistyrelsen med en bred vifte af anbefalinger. Vedrørende effektiviseringspotentialet i Bilinspektionen anbefaler Økonomistyrelsen bl.a., at Bilinspektionen snarest øger kapacitetsudnyttelsen af egne haller og reducerer pladssynsandelene, og at mulighederne for besparelser i betalingsfunktionen gennemgås. Vedrørende aktivitets- og økonomistyringen anbefales bl.a., at regionernes finansiering gøres aktivitetsafhængig, at der etableres fælles procedurer for regionernes interne budgetopfølgning, og at der sker en styrkelse og opprioritering af hovedkontorets økonomistyring. Vedrørende organisations- og ledelsesstrukturen anbefales bl.a. at Bilinspektionen snarest påbegynder en decentralisering af ansvaret for selve produktionsplanlægningen til regionerne, og at der fokuseres på at sikre større koordinering og sammenhæng mellem hovedkontorets afdelinger for økonomi, personale og produktion. Midt i november 1999 henvendte Trafikministeriet sig til Lisberg Management for at få ekstern bistand ved vurderingen af det eksisterende budgetteringsgrundlag for de senest foreliggende skøn for især indtægter og udgifter på finanslovsforslaget for 2000. Den 26. november 1999 afleverede konsulenten en rapport for arbejdet. Resultatet af dette arbejde er resumeret i kapitel 6 nedenfor.

Arbejdet blev bl.a. baseret på de hidtidige erfaringer med udviklingen i produktion, indtægter og udgifter og uden eventuelle nye initiativer.

Konsulenten vurderede bl.a., at Statens Bilinspektion i 2000 måtte forventes at få en mindre indtægt i forhold til finanslovsforslaget for 2000 på ca. 100 mio. kr. og en merudgift på ca. 40 mio. kr., svarende til en samlet manko på ca. 140 mio. kr. Den skønnede merudgift fordelte sig med nogenlunde halvdelen på henholdsvis lønsum og øvrig drift. Situationen skønnedes at blive nogenlunde den samme i de efterfølgende budgetoverslagsår.

De således reducerede indtægtsskøn blev ultimo 1999 indarbejdet på den endelige finanslov for 2000, mens der på udgiftssiden indbudgetteredes en udmøntet budgetreguleringskonto på -35 mio. kr. for 2000, jf. bilag 1. Af bemærkningerne fremgår, at de konkrete foranstaltninger til en hurtig forøgelse af produktiviteten og – også i lyset af et svagt vigende synsbehov – til gennemførelse af den nødvendige kapacitetstilpasning samt den budgetmæssige udmøntning heraf skal forelægges Finansudvalget ved et aktstykke. Samtidig bebudes det, at et generelt ansættelsestop snarest vil blive indført i Statens Bilinspektion.

### **3.2. Regelgrundlag**

Regelgrundlaget for Statens Bilinspektions virksomhed findes i flere forskellige love mv. Den vigtigste af disse er færdselsloven - med senere ændringer, Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 916 af 8. december 1997 (også kaldet registreringsbekendtgørelsen) med senere ændringer. Rådets direktiver 77/143/EØF, 88/449/EØF og 91/328/EØF om periodisk syn af lastbiler, varebiler og personbiler, samlet i direktiv 96/96/EØF og lov nr. 382 af 18. maj 1998 om ændring af færdselsloven, hvori udmøntes rådets direktiv 91/328/EØF om periodisk syn af personbiler. Regelgrundlaget fremgår af bilag 2.

Trafikministeren har bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om Statens Bilinspektions virksomhed, regler for syn og bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr.

I praksis er det Færdselsstyrelsen, der varetager disse opgaver, herunder udsteder typegodkendelser, fører tilsyn med Bilinspektionens virksomhed i relation til de overordnede regler om syn af køretøjer og fungerer som klageinstans for afgørelser truffet af Bilinspektionen og Centralregisteret. Endvidere har Færdselsstyrelsen mulighed for at fastsætte nærmere bestemmelser om gennemførelse og administration af visse af reglerne i registreringsbekendtgørelsen samt dispensere herfra.

Trafikministeriet har dog fortsat det overordnede ansvar for Statens Bilinspektion som institution - i overensstemmelse med EU's regler om, at periodisk syn skal udøves af staten eller af organer eller virksomheder udpeget af staten, og som virker under dennes direkte tilsyn.

Statens Bilinspektions hovedopgaver er syn af køretøjer, landevejssyn i samarbejde med politiet, undersøgelse af alvorlige færdselsuheld til brug for politiet og domstolene og afholdelse af køreprøver til store køretøjer samt vejledende og kontrollerende køreprøver.

Syn af køretøjer. Statens Bilinspektion syner nye og brugte køretøjer. Syn har til formål at kontrollere, at køretøjerne opfylder de grænser for støj og forurening og krav til sikkerhed, som findes i bl.a. Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977 om køretøjers indretning og udstyr og Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer. I disse bekendtgørelser er inkorporeret de tekniske krav til syn, som fremgår af en række EU-direktiver om kontrol af bremses, udstødning og luftforurening.

Indtil 31. december 1997 udførte Statens Bilinspektion følgende typer af syn:

- Periodiske syn af erhvervskøretøjer, dvs. syn af lastbiler, varebiler, taxaer, skolevogne, udlejningsvogne mv. som i henhold til lov eller lignende skal gennemføres med en bestemt hyppighed.
- Registreringssyn, f.eks. syn af nye, ikke-standardtypegodkendte køretøjer, typisk lastbiler, busser og store påhængskøretøjer, men i sjældnere tilfælde også af personbiler og ombyggede personbiler
- Kontrolsyn af køretøjer, der er registreret uden syn på grundlag af en typeattest. Disse syn foregår stikprøvevis for at kontrollere overensstemmelse med standardtypegodkendelsen.
- Kontrol af køretøjer, der ved landevejssyn har fået konstateret fejl eller mangler, som dog ikke har ført til, at politiet har inddraget nummerpladerne.
- Særlige godkendelser i forbindelse med syn, dvs. godkendelse af køretøjer til national og international transport af farligt gods, erhvervsmæssig personbefordring, udrykningskørsel, godkendelse af ombyggede køretøjer m.v.
- Omstillingssyn, dvs. et "ekstra" syn, som foretages med henblik på at kontrollere, at fejl og mangler, der er konstateret i forbindelse med de ovenfor nævnte syn, er blevet udbedret.
- Lovpligtige ejerskiftesyn, dvs. syn i forbindelse med ejerskifte af motorcykler, campingvogne, små påhængskøretøjer mv., hvor der er forløbet 5 år eller mere fra køretøjets første registrering.
- Frivillige syn, dvs. syn der foretages på foranledning af køretøjets ejer.

Siden 1. januar 1998 har Statens Bilinspektion yderligere udført:

- Periodisk syn af personbiler på grundlag af oplysninger om køretøjets alder fra Centralregisteret for Motorkøretøjer. Periodisk syn finder sted fire år efter første registrering og derefter hvert andet år.

Syn finder sted på Bilinspektionens synssteder. Syn kan endvidere ske på værksteder, der er godkendt hertil af Bilinspektionen ("Pladssyn").

Bilinspektionen indkalder det enkelte køretøjs ejer (bruger) med henblik på syn af køretøjet. Indkaldelsen til syn skal indeholde oplysning om den seneste dato for syn af køretøjet, og skal udsendes senest 1 måned før denne dato. Bilinspektionen kan af hensyn til kapaciteten

fastsætte den seneste frist for fremstilling af køretøjer til syn i tidsrummet fra 2 måneder før til 3 måneder efter datoen for første registrering (månedsdatoen). Bilinspektionen underretter Centralregisteret om datoen for seneste frist for fremstilling af køretøjet. I 1999 fik Bilinspektionen adgang til at fastsætte fristen for fremstilling til syn til indtil 6 måneder efter månedsdatoen.

Når et køretøj, der er omfattet af pligt til periodisk syn, fremstilles til et registrerings-syn, og anmeldelsen indleveres til et motorkontor, fastsættes den fremtidige månedsdato på grundlag af den dato, hvor køretøjet bliver godkendt af Bilinspektionen. Indkaldelse til periodisk syn udsendes herefter på grundlag af den ændrede månedsdato.

Ved syn af et køretøj, der ikke tidligere har været registreret i Danmark mv. skal køretøjets ejer aflevere en række dokumenter, herunder anmeldelsesblanket i udfyldt stand, eventuel typeattest, dokumentation for tidligere registrering, typegodkendelse eller godkendelseserklæring samt vægtseddel fra en statsautoriseret vejer og måler. Ved syn (bortset fra periodisk syn) af et køretøj, der er eller tidligere har været registreret her i landet, skal fremstilleren aflevere anmeldelsesblanket i udfyldt stand, supplerende attester og koblingsattester samt evt. godkendelseserklæring. Disse dokumenter udleveres til køretøjets ejer efter synet. Ved periodisk syn skal ejeren aflevere evt. supplerende attester og koblingsattester samt evt. godkendelseserklæring. Bilinspektionen kan endvidere kræve dokumentation til belysning af forhold, som ikke kan undersøges med det normale udstyr i synshallerne.

De nærmere bestemmelser om syn fremgår af registreringsbekendtgørelsen. Fastsættelsen af bestemmelser i relation til de overordnede regler om syn af køretøjer skal ske efter forhandling med Færdselsstyrelsen.

Bilinspektionen udfærdiger i forbindelse med synet en synsrapport, hvori synsresultatet mv. noteres.

Priser og nærmere bestemmelser om betaling for syn, herunder betaling for udeblivelse fra en reserveret synstid uden foregående afbud, fremgår af færdselsloven. I forbindelse med den seneste ændring af færdselsloven er der blevet indført mulighed for betaling for udeblivelse fra syn, når Bilinspektionens administrative system gør det muligt. Fremstilles et tilsagt køretøj ikke til syn, kan nummerpladerne inddrages af politiet.

Teknisk kontrol. Med Rådets direktiv 77/143/EØF om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, blev der indført teknisk kontrol af store erhvervs-køretøjer. Senere direktivændring indførte kontrol af små erhvervskøretøjer og med ændringsdirektiv 91/328/EØF blev også personbiler omfattet af teknisk kontrol. Kontrollen omfatter i al væsentlighed køretøjernes tekniske færdselssikkerhedsmæssige stand, som ved forskellige direktiver i 1991 og 1992 er blevet udvidet med detailkrav til kontrol af køretøjernes bremses og luftforureningsniveau.

Særlige forpligtelser vedr. luftforureningskontrol. Med Rådets direktiv 77/143/EØF, ændret ved 92/55/EØF, blev medlemslandene pålagt at udvide omfanget af kontrollen med bilers luftforurening ved den periodiske tekniske kontrol, som skal foretages ifølge direktivet.

Direktivet indebærer:

- at dieseldrevne biler, der er registreret den 1. januar 1980 eller senere, ved periodisk kontrol skal underkastes kontrol af røgtætheden,
- at benzindrevne biler med katalysator skal underkastes kontrol af kulilte og lambda (luft/brændstofforholdet), og

- at både benzindrevne personbiler med katalysator og dieseldrevne personbiler ved periodisk syn skal underkastes kontrol af røgtæthed og af kulilte og lambda.

Kontrollen af dieseldrevne biler skulle iværksættes senest den 1. januar 1996, og kontrollen af benzindrevne biler med katalysator senest den 1. januar 1997.

Direktivet er i Danmark gennemført ved Detailforskrifter for Køretøjer (1995).

Detailforskrifternes bestemmelser gælder for alle ibrugværende biler, uanset om de er underkastet periodisk syn eller ej.

Landevejssyn i samarbejde med politiet. Politiet har mulighed for at standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler samt kontrollere, at føreren opfylder betingelserne for lovligt at føre køretøjet. Politiet overlader undersøgelsen af køretøjerne for fejl og mangler til Statens Bilinspektion. I praksis medvirker Statens Bilinspektion ved forud aftalte aktioner sammen med politiet. Politiet kan i andre tilfælde indbringe et køretøj, som menes at have fejl eller mangler, til en synshal med henblik på at køretøjet undersøges.

Færdselsuhedsundersøgelser til brug for politiet og domstolene. Til brug for den retslige behandling af straffe- og erstatningsspørgsmål kan der i forbindelse med alvorlige færdselsuheld være behov for belysning af hændelsesforløbet (kørselsretninger, manøvrer, hastigheder, signalregulering mv.) ud fra spor på uheldsstedet, køretøjerne samt ud fra parts- og vidneforklaringer. Endvidere kan der være behov for afdækning af, om fejl eller mangler ved køretøjerne kan have haft betydning for uheldets opståen og omfang. Statens Bilinspektion yder i sådanne tilfælde bistand til politiet.

Undersøgelse kan efter omstændighederne starte på uheldsstedet umiddelbart efter ulykken, og kan i almindelighed afsluttes ved at køretøjet bringes til en synshal til nærmere undersøgelse. Ofte består Bilinspektionens bistand alene i undersøgelse af fejl og mangler ved de uheldsimplicerede køretøjer, efter at køretøjerne ved politiets foranstaltning er indbragt til en synshal.

Afholdelse af køreprøver til stort køretøj samt afholdelse af vejledende og kontrollerende køreprøver. Køreprøver til tunge køretøjer, dvs. til lastbiler, busser og store vogntog, afholdes af Statens Bilinspektion. I Hovedstadsområdet løses opgaven dog af politiet.

Såfremt politiet finder, at der er begrundet tvivl om, hvorvidt en køretøjsindehaver fortsat er i besiddelse af fornøden kørefærdighed, fornødent kendskab til færdselsreglerne eller forståelse for hensynet til andre trafikanter, kan pågældende sendes til en kontrollerende køreprøve, som afholdes af Statens Bilinspektion.

Såfremt politiet kræver, at ansøgeren underkaster sig en vejledende praktisk prøve til bedømmelse af, om kørekort kan udstedes eller evt. skal udstedes på særlige vilkår (f.eks. med betingelse om særlige betjeningsaggregater i bilen), aflægges der en vejledende praktisk prøve for Statens Bilinspektion.

Andre opgaver. Herudover har Statens Bilinspektion en række andre opgaver, herunder godkendelse af taxameterkontrollanter, tilsyn med overholdelse af særlige regler for udøvelse af taxameterkontrolvirksomhed, undersøgelse af særligt taxiudstyr, samarbejde med toldvæsenet med henblik på at kontrollere, om told- og skattelovgivningen bliver overholdt, kontrol af fartskrivere og hastighedsbegrænsere samt rådgivning, vejledning m.v. over for andre myndigheder, organisationer og private.

### **3.3. Bevillingsmæssig styring**

Statens Bilinspektion er som statsinstitution underlagt det statslige bevillingssystem, således som det er beskrevet i den gældende budgetvejledning og/eller budgethåndbog fra Finansministeriet. De gældende konkrete bestemmelser for Bilinspektionen fremgår af

anmærkningerne i den gældende finanslov. I løbet af et finansår kan bestemmelserne eventuelt blive ændret i et af Finansudvalget godkendt aktstykke.

Den bevillingmæssige styring af en statsinstitution vil derfor kunne ændres, dels som følge af ændringer i det almindelige regelsæt, dels som følge af konkrete ændringer, der alene gælder for den pågældende statsinstitution.

Ved aktstykke nr. 347 af 10. juni 1994 blev Statens Bilinspektion etableret som en særlig institution i Trafikministeriet med en driftsbevilling. Oprindeligt var det hensigten, at Bilinspektionen pr. 1. januar 1995 skulle etableres som en selvstændig statsvirksomhed. For en statsvirksomhed er det bevillingsmæssige nøglebegreb det på finansloven givne nettotal, som institutionen skal overholde. På daværende tidspunkt var nettotallet lig årets driftsindtægter minus årets driftsudgifter og minus årets anlægsudgifter. Siden 1996 har nettotallet alene omfattet årets driftsindtægter minus årets driftsudgifter. I en statsvirksomhed er niveauerne i finansloven for driftsindtægter og driftsudgifter (samt endnu i 1995 også for anlægsudgifter) isoleret set ikke bindende. En statsvirksomhed kan således frit øge de samlede driftsudgifter (og/eller anlægsudgifter frem til og med 1995), såfremt driftsindtægterne øges med samme beløb. Det bemærkes, at en statsvirksomhed i konsekvens heraf er fritaget for en direkte bevillingsmæssig lønsumsstyring, så længe det samlede nettotal bliver opfyldt. Dog skal nettotallet kun overholdes inden for visse grænser, idet der for statsvirksomheder gælder en såkaldt udsvingsordning, der giver adgang til, at merforbrug (underskud) eller mindreforbrug (overskud) i forhold til nettotallet inden for visse grænser kan videreføres til senere år. For en statsvirksomhed er grænsen for det akkumulerede overskud typisk 20 pct. af summen af den samlede udgiftsbevilling på hovedkontoen og typisk 10 pct. for det akkumulerede underskud.

Bevillingstypen statsvirksomhed er således en rammebevilling, der giver institutionen en relativ fri bevillingsmæssig styring.

På finansloven for 1995 er bevillingstypen for Bilinspektionen i overensstemmelse med anbefalingerne i Budgetanalysen fra 1994 imidlertid ikke en statsvirksomhed, men en driftsbevilling med en mere restriktiv bevillingsmæssig styring. Endvidere er anlægsbevillingen opført på en særskilt hovedkonto som en særlig bevillingstype.

Institutioner med en driftsbevilling var endnu i 1995 forpligtet til at begrænse driftsudgifterne til det samlede udgiftsbeløb, der er anført på finansloven, og tilsvarende for driftsindtægterne. Øgede driftsindtægter gav således ikke automatisk adgang til at afholde øgede driftsudgifter. Tilsvarende måtte institutionens samlede lønudgift ikke overstige den samlede lønbevilling. Derimod måtte den samlede udgift til øvrig drift overskride den samlede bevilling til øvrig drift, såfremt der var et tilsvarende mindreforbrug på lønudgiften.

Udsvingsordningen var også mere restriktiv, idet den akkumulerede opsparing aldrig måtte blive negativ.

Udskillelsen af anlægsudgiften på en særlig anlægsbevilling indebærer en adskillelse af driftsbevillingen fra anlægsbevillingen, idet der ikke er overførselsadgang mellem de to hovedkonti. Endvidere var anlægsbevillingen anført som en uspecificeret rådighedsbevilling, hvilket indebærer, at såfremt et anlægsprojekt er på 5 mio. kr. eller mere skulle bevillingsmyndighederne give en særskilt tilladelse til projektet, eksempelvis i form af et aktstykke.<sup>18,19</sup>

---

<sup>18</sup> Siden 1996 har grænsen været 10 mio. kr.

<sup>19</sup> Specielt i 1996 og 1997 tiltrådte Finansudvalget en række aktstykker vedrørende konkrete omrykningsprojekter af synshaller samt kontrakter om IT-systemer mv.

Disse bevillingsregler blev reelt videreført i nogenlunde uændret skikkelse på finansloven for 1996. Som følge af at driftsbevillingsbegrebet i 1996 blev ændret fra en bruttobevilling med adskilt indtægtsdel og udgiftsdel til en nettobevilling, hvor det bevillingsmæssige nøglebegreb i finansloven er ét nettotal, som institutionen skal overholde, blev synsindtægterne udskilt på en særlig hovedkonto, idet der ikke var overførselsadgang mellem drifts(-udgifts-)bevillingen og indtægtsbevillingen.

Adskillelsen af indtægtsbevillingen og driftsbevillingen er siden blevet opretholdt, således at forøgede driftsindtægter ikke automatisk giver adgang til afholdelse af flere driftsudgifter. Baggrunden herfor er dels, at Statens Bilinspektion under den nuværende ordning har eneret på synsgennemførelsen, dels at bilejerne er forpligtet til at sende deres biler til syn i et vist minimalt omfang.

Ved bevillingsreformen i 1996 blev der også etableret en udsvingsordning for driftsbevillinger, om end ordningen er mere restriktiv end for statsvirksomheder, idet nettobevillingen (dvs. nettotallet) kan overskrides med indtil 2 pct. af den pågældende hovedkontos bruttoudgifter, dog højst 10 mio. kr., mod at der i det efterfølgende finansår er et overskud af mindst samme størrelse.<sup>20</sup>

Med henblik på at smidiggøre den omstillingsproces, som Bilinspektionen gennemgik forud for etableringen af periodisk syn af personbiler den 1. januar 1998, tiltrådte Finansudvalget aktstykke nr. 361 af 21. maj 1996, hvorefter Bilinspektionen fik en udsvingsordning, der var tilnærmet udsvingsordningen for en statsvirksomhed, idet Bilinspektionen fik tilladelse til i 1996 og 1997 at have en akkumuleret overskridelse af driftsbevillingen med op til 10 pct. under forudsætning af, at overskridelsen ville udlignes ved et tilsvarende mindreforbrug senest med udgangen af 1998.

Som nævnt viste det sig hurtigt efter indførelsen af periodisk syn for personbiler den 1. januar 1998, at Bilinspektionen havde vanskeligheder med at afvikle den stærkt forøgede synsmængde i et tilfredsstillende tempo. Ved aktstykke nr. 186 af 27. april 1998 blev den eksisterende udsvingsordning både udvidet og forlænget, idet Bilinspektionen fik tilladelse til at afholde merudgifter i 1998 på op til 40 mio. kr. mere end forudsat på finansloven for 1998. Merforbruget forudsattes udlignet inden udgangen af 2000.

I 1999 har Bilinspektionen alene rådet over videreførte anlægsmidler til færdiggørelse af omstillingsprocessen i forbindelse med indførelsen af almindeligt periodisk syn. Til supplement heraf blev der på finansloven for 1999 etableret en overførselsadgang fra Bilinspektionens driftsbevilling til Bilinspektionens anlægsbevilling, således at Bilinspektionen fortsat vil have mulighed for at gennemføre mindre anlægsprojekter o.lign. uden særskilt forelæggelse for bevillingsmyndighederne.

Det bevillingsretlige regelsæt for Statens Bilinspektion for 1999 er i uændret form foreløbigt blevet medtaget i finanslovsforslaget for 2000.

Det bevillingsretlige regelsæt, der i øjeblikket gælder for Statens Bilinspektion er således i nogen henseender mindst lige så frit som det almindelige regelsæt, der gælder for statsvirksomheder, mens det i andre er mere restriktivt.

### ***3.4. Organisation og institutionel ramme<sup>21</sup>***

Statens Bilinspektions nuværende organisationsstruktur er implementeret i 1995-1996. Organisationen er opdelt i et centralt hovedkontor og 6 regioner, som igen er opdelt i en

<sup>20</sup> For statsvirksomheder er tilbagebetalingsfristen normalt fire år.

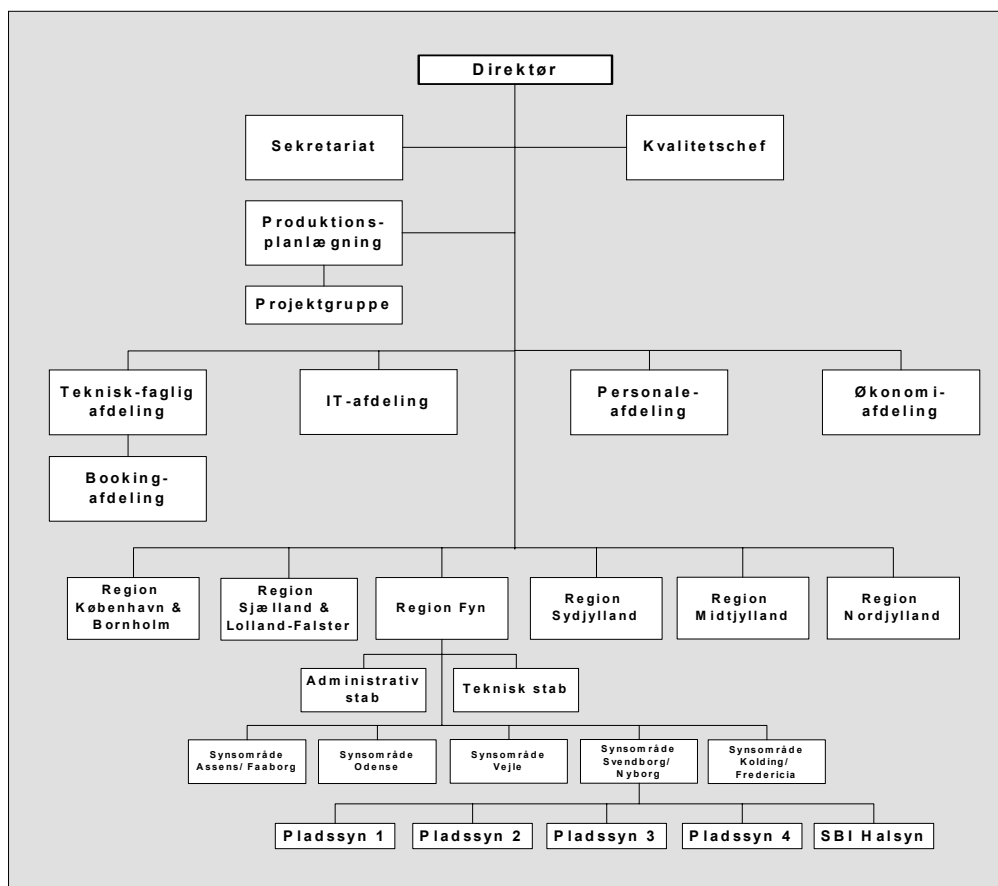
<sup>21</sup> Dette afsnit er en komprimeret version af kapitel 4 i Økonomitstyrelsens bidrag til en analyse af Statens Bilinspektion. For mere detaljerede oplysninger henvises der til rapporten.



række synsområder med tilhørende synshal(ler) og pladssynsværksteder, jf. nedenstående organisationsdiagram.

Der er i alt 49 synsområder og Statens Bilinspektion har 79 synshaller og 272 pladssyn pr. oktober 1999. Statens Bilinspektion består af 3 organisatoriske niveauer: et centralt, et regionalt og et lokalt niveau.

**Figur 3.4.1.** Organisationsdiagram for Statens Bilinspektion



### Det centrale niveau

Hovedkontoret varetager de overordnede ledelsesmæssige spørgsmål i forhold til Statens Bilinspektion, herunder kontakten til andre centrale myndigheder og interessenter. Endvidere udarbejder hovedkontoret de overordnede retningslinjer for personale, produktion, økonomi etc., som regionerne skal følge.

Hovedkontoret er opdelt i en teknisk-faglig afdeling, en IT-afdeling, en personaleafdeling og en økonomiafdeling. Dertil kommer en række stabsfunktioner: et sekretariat, en produktionsplanlægningsenhed og en kvalitetschef. Der er p.t. i alt ansat 63 årsværk i hovedkontoret, hvoraf 33 årsværk hører til den centrale bookingafdeling.

Sekretariatet servicerer direktøren i dennes ledelsesfunktion. Sekretariatet har bl.a. ansvaret for organisations- og ledelsesudviklingsprojekter i Statens Bilinspektion.

Kvalitetschefen har ansvaret for kvalitetsudvikling og kvalitetssikring i Bilinspektionen, jf. resultatkontrakten for 1999-2002.

Produktionsplanlægningsenheden har det overordnede ansvar for den produktionsplanlægning, der skal afvikles i hvert enkelt synsområde i hele landet samt forestår opfølgning i forhold til den realiserede produktion i de enkelte regioner. Oprettelsen af produktionsplanlægningsenheden er sket med den nye organisationsstruktur fra efteråret

1999, og produktionsplanlægningsenheden erstatter i princippet projektorganisationen i det centrale styringsprojekt. I enhedens bemanding indgår bl.a. de 6 regionale produktionsplanlæggere samt den centrale produktionsplanlægger.

Teknisk-faglig afdeling, som ledes af kvalitetschefen, har det faglige ansvar for bilinspektionens produktion, dvs. både for synsvirksomheden og for den øvrige produktion, herunder bl.a. § 77-eftersyn og køreprøver. Endvidere har afdelingen ansvaret for bookingfunktionen. Herudover varetager teknisk-faglig afdeling en lang række meget forskelligartede opgaver: behandling af henvendelser fra andre myndigheder og regioner om køretøjstekniske spørgsmål, deltagelse i internationalt samarbejde, som høringspart i forbindelse med nye regler og retningslinjer, fastlæggelse af overordnede retningslinjer for indgåelse af pladssynskontrakter og for § 77-samarbejdet med politiet, færdselsuhedsbehandlingen, udvikling af køreprøver, overordnet styring af bilinspektionens bygningsmasse, forvaltning af produktionsteknisk udstyr, beklædningsprogram, udarbejdelse af statistik og informationsmateriale samt behandling af klager over synsgennemførelsen mv. IT-afdelingen har ansvaret for at udvikle og sikre driften af Statens Bilinspektions planlægnings- og produktionssystemer samt udvikle tidsregistreringssystem og ledelsesinformationssystem.

Personaleafdelingen har ansvaret for personaleadministration og personalepolitik. Afdelingen varetager opgaver i forbindelse med rekruttering til hovedkontoret, ansættelse af regionschefer og afskedigelser. Endvidere forhandler personaleafdelingen løn og overenskomstspørgsmål med andre centrale myndigheder samt bistår regionerne med personalesager.

Økonomiafdelingen har ansvaret for bilinspektionens budget samt løn og regnskab. Afdelingen varetager opgaver i relation til finanslovsprocessen, i forbindelse med den interne budgetlægning, budgetopfølgning i forhold til regionerne, økonomiopfølgning samt opgaver i relation til Trafikministeriets departement.

Løn- og regnskabsafdelingen, som ledes af en afdelingsleder, har ansvaret for det samlede regnskab i Statens Bilinspektion samt for alle lønudbetalinger, men i takt med at regionerne har fået opbygget deres administrative stabe er der sket en delegering af en del regnskabsopgaver til regionerne. Løn- og regnskabsafdelingen bogfører og frigiver regninger til betaling for hele bilinspektionen samt forestår lønudbetalingen til medarbejderne.

### **Det regionale og lokale niveau**

Regionerne har ansvaret for den daglige tilrettelæggelse og gennemførelse af produktionen. Det er regionernes ansvar, at ressourcerne, dvs. baner og mandskab, udnyttes på en hensigtsmæssig og effektiv måde. Det er også regionernes ansvar at sikre, at der er den nødvendige kapacitet i forhold til den produktion, der skal gennemføres. Endvidere har regionerne ansvaret for den del af driftsbudgettet (øvrig drift), som er delegeret til regionerne. Regionernes organisationsstruktur er opbygget med en regionschef, en administrativ og en teknisk stab på regionalt niveau. Endvidere består hver region af et antal synsområder, hvortil der er knyttet en eller flere synshaller samt et antal pladssyn.

Den administrative stab ledes af en administrationsleder. De administrative medarbejdere i en region er fordelt på regionskontoret og synshaller. Medarbejderne på regionskontoret varetager regnskab, personaleadministration, kundeadministration, pladssynsadministration, indkøb, ordinære sekretæropgaver. De administrative medarbejdere i synshallerne har opgaver vedrørende dagsbookinger, telefonbetjening, kundeekspedition, betaling, fakturaadministration og ordinære sekretæropgaver.

Den tekniske stab har ikke en formel leder, og dermed refererer medarbejderne direkte til regionschefen. Medarbejderne i den tekniske stab er for hovedpartens vedkommende de bilinspektører, som er ansat i regionen. Den tekniske stab forestår undersøgelser af færdselsuheld, samarbejde i relation til politiet, køreprøver samt klagesagsbehandling, koordinering af byggeprojekter i regionen, indkøb af tjenestebiler, varetagelse af det overordnede tilsyn med pladssynsværkstederne i regionen samt overordnet erfaringsopsamling i forhold til synsproduktionen (tekniske forhold).

Produktionsplanlæggeren er en ny funktion, som er tilknyttet den tekniske stab.

Produktionsplanlæggeren skal bl.a. foretage opfølgning på synsledernes frigivelse af synstider og på den faktiske gennemførte produktion samt have overblik over regionens produktionskapacitet.

### **Kompetencefordeling mellem hovedkontor og regioner på udvalgte områder**

Produktion. Det er hovedkontoret, som planlægger, hvor stor produktionen skal være på ugebasis i de enkelte synsområder, og det er hovedkontoret, som har dimensioneret produktionskapaciteten i de enkelte regioner. Regionerne forestår på baggrund heraf den konkrete arbejdstilrettelæggelse.

Personale. Det er hovedkontoret, som dimensionerer antal årsværk i hver medarbejderkategori i regionerne. Endvidere udmelder hovedkontoret til regionerne en ramme for lokallønsmidler, men ikke en lønsumsramme. Ansættelsekompetencen for synsmedarbejdere, administrative medarbejdere og medarbejdere i de tekniske stabe er delegeret til regionerne. regionerne opslår ledige stillinger, afholder ansættelsessamtaler, udarbejder ansættelsesbreve, mens lønindplacering varetages af hovedkontoret. Også uddannelsesplanlægningen foregår centralt – på baggrund af tilbagemeldinger fra regionscheferne.

Økonomi. Hovedkontoret udmelder et budget på øvrig drift til hver af regionerne. Inden for denne driftsramme skal regionerne selv afholde løbende driftsudgifter. I tilfælde af større nyanskaffelser kan der søges midler fra en central pulje, som hovedkontoret administrerer.

Regnskab. Indtastning af regninger og kontering er i 1999 blevet delegeret til regionerne. Det er fortsat hovedkontoret, som bogfører og frigiver regninger til betaling.

### **Ledelsesstruktur**

I Bilinspektionen er der tre ledelsesniveauer, idet regionscheferne refererer til direktøren, og administrationslederne og synslederne refererer til regionschefen.

Direktøren i Statens Bilinspektion har det overordnede ansvar for den ledelsesmæssige tilrettelæggelse og styring af Bilinspektionens opgavevaretagelse samt det overordnede ansvar for økonomiske og administrative funktioner, personaleforhold, produktionsapparat og eksterne relationer. Regionscheferne samt cheferne/lederne i hovedkontoret – i alt 10 chefer/ledere - referer alle direkte til direktøren.

De øvrige chefer i hovedkontoret har hver især ansvaret for deres respektive ressortområder.

Regionscheferne varetager ledelsen af regionens opgaver og er ansvarlig for regionens daglige drift, inklusive målopfyldelse i forhold til planlagt produktion, for regionens ressourcer og for efterlevelse af de generelle retningslinjer og målsætninger.

Administrationslederen er ansvarlig for varetagelse af regionens administrative opgaver inden for kundebetjening, synsadministration, generel ledelse og administration i regionen samt kontoraglig støtte til synsområder og teknisk stab i regionen. Endvidere har administrationslederen ansvaret for det løbende samarbejde med hovedkontoret om administrative og økonomiske styringsopgaver, samt for den faglige og personalemæssige ledelse af regionens administrative personale i regionskontoret og på synsstederne.

Synslederen har ansvaret for den daglige drift i et synsområde, herunder arbejdsplanlægningen for synspersonalet. Synslederen har endvidere ansvaret for, at den planlagte produktion bliver gennemført som planlagt, kvalitetssikring af produktionen, personaleansvar, kontakt til pladssynsværkstederne inden for synsområdet, vedligeholdelse af synshaller og produktionsudstyr.

## 4. Forventede og opnåede resultater

### 4.1. Indledning

Resultatbeskrivelsen i det følgende er i hovedsagen begrænset til driftsafviklingen i 1998 og 1999 med et blik fremad mod 2000.

I en række tilfælde er der tillige sammenlignet med situationen i 1993 og/eller 1994, dvs. inden omstillingen af Statens Bilinspektion for alvor tog fart fra 1995.

Resultaterne er fortrinsvis vurderet i forhold til forudsætningerne på den til enhver tid gældende finanslov, aktstykke eller lignende. Endvidere er forudsætningerne i Budgetanalysen af Statens Bilinspektion fra oktober 1994, som ligger til grund for omstillingen af Bilinspektionen, og som stadigvæk i et vist omfang benyttes i Bilinspektionen som grundlag for normfastsættelse mv., blevet inddraget i overvejelserne.

I arbejdsgruppens forventninger til situationen i 2000 er der taget hensyn til den forventede effekt af de af Bilinspektionen foretagne indgreb frem til november 1999. Derimod er der, som det fremgår af det følgende, ikke taget hensyn til den forventede effekt af de af arbejdsgruppen i kapitel 2 foreslåede tiltag.

Endelig er budgetrammer og forudsætninger for Statens Bilinspektion på finansloven for 2000 kort omtalt, jf. bilag 1, der som nævnt indeholder en kopi af det vedtagne ændringsforslag vedrørende Statens Bilinspektion.

### 4.2. Synsproduktion

Fra 1997 til 1998 steg synsproduktionen i Statens Bilinspektion fra 623.000 syn til 866.000 syn. Stigningen var især en følge af indførelsen af periodisk syn for personbiler den 1. januar 1998.

Som bekendt gennemfører Statens Bilinspektion forskellige typer af syn af forskelligt omfang, jf. afsnit 3.2. Dermed kan synstyperne indebære forskellig ressourcebelastning af Bilinspektionen. Som et groft mål herfor opererer Bilinspektionen med begrebet et "normalsyn". Et førstegangssyn og et omstillingssyn af almindelige personbiler og af andre små køretøjer antages således at svare til henholdsvis 1,00 og 0,50 normalsyn, mens et førstegangssyn og et omstillingssyn af lastbiler og andre store køretøjer antages at svare til henholdsvis 1,50 og 0,75 normalsyn.

Det bemærkes, at dette mål ikke er dokumenteret, f.eks. på basis af tidsstudier, men er baseret på erfaring og sædvane. Dette gælder ligeledes den ekstra tidsbelastning, som indførelsen af kontrol med bilernes luftforurening har givet anledning til, jf. afsnit 4.5 nedenfor.

Målt på denne måde udgjorde antallet af normalsyn 614.000 i 1997 og 829.000 i 1998. I 1993 udgjorde synsproduktionen 575.000 normalsyn.

Udviklingen i synsproduktionen i 1998 og 1999 er vist i tabel 4.2.1.

**Tabel 4.2.1.** Indeks for udviklingen i synsproduktionen 1998-1999 (Normalsyn)

	1. kvrt 98 <sup>1)</sup>	2. kvrt. 98	3. kvrt. 98	4. kvrt. 98	1. kvrt. 99	2. kvrt. 99	3. kvrt. 99	4. kvrt. 99
Periodisk syn	100 (89,5)	88	126	133	174	152	172	235
Registrerings- og ejerskiftesyn	100 (82,8)	110	108	92	95	104	88	73
Omstillingssyn	100 (16,8)	130	148	157	171	167	165	194
<i>I alt</i>	<b>100</b> <b>(189,2)</b>	<b>102</b>	<b>120</b>	<b>117</b>	<b>139</b>	<b>132</b>	<b>135</b>	<b>160</b>

**Kilde:** Beregninger på basis af SBIs interne produktionsstatistiksystem SBIS

**Note:** 1) Tallene i parentes for 1. kvartal 1998 angiver det absolutte antal syn målt i 1000 normalsyn.

Af tabellen fremgår, hvordan udviklingen i synsproduktionen har været karakteriseret ved relativt få perioder med relativt kraftig vækst, nemlig fra 2. til 3. kvartal 1998, fra 4. kvartal 1998 til 1. kvartal 1999 og fra 3. til 4. kvartal 1999, efterfulgt af perioder med stagnation, nemlig fra 1. til 2. kvartal 1998, fra 3. til 4. kvartal 1998 og fra 1. til 3. kvartal 1999<sup>22</sup>. Udsvingene i registrerings- og ejerskiftesynene har som regel været modsat den generelle tendens. Udsvingene i produktionen af periodiske syn har derfor været større end udsvingene i den samlede synsproduktion.

Svarende hertil voksede andelen af periodiske syn fra knapt halvdelen i 1998 til mere end halvdelen i 1999, jf. tabel 4.2.2., mens andelen af registrerings- og ejerskiftesyn faldt fra ca. 40 pct. til ca. 30 pct. Omstillingssynene udgjorde de resterende godt 10 pct. af synsproduktionen.

**Tabel 4.2.2.** Synsproduktionens fordeling på synstyper i 1998 og 1999

(1000 normalsyn)	1998			1999		
	Små køretøjer	Store køretøjer	Alle køretøjer	Små køretøjer	Store køretøjer	Alle køretøjer
<i>Periodisk syn</i>	325	75	400	539	117	656
Registrerings- og ejerskiftesyn	290	51	341	256	42	298
Omstillingssyn	77	14	91	99	18	117
<b>I alt</b>	<b>692</b>	<b>140</b>	<b>832</b>	<b>894</b>	<b>177</b>	<b>1071</b>

**Kilde:** SBIs interne produktionsstatistiksystem SBIS

Syn af store køretøjer udgjorde nogenlunde konstant knapt 20 pct. af den samlede synsmængde. Udsvinget i produktionen af periodiske syn og af registrerings- og ejerskiftesyn skyldes således især udsving i synsproduktionen vedrørende små køretøjer (og specielt personbiler).

<sup>22</sup> Stigningen i synsproduktionen fra 1998 til 1999, jf. afsnit 4.3 og 4.6, skyldes især en effektivitetsstigning, mens stigningen i synsproduktionen fra 3. til 4. kvartal 1999 især skyldes en stigning i arbejdskraftforbruget.

En vigtig nyskabelse i forbindelse med indførelsen af periodisk syn af personbiler var introduktionen af ”pladssyn”. Ved pladssyn gennemføres synene på private bilværksteder, som er lejet til formålet af Statens Bilinspektion, og med Bilinspektionens eget personale, jf. afsnit 3.2.

Udviklingen i pladssynsandelen er vist i tabel 4.2.3.

**Tabel 4.2.3.** Udviklingen i pladssynsandelen<sup>1)</sup> 1998-1999 (Normalsyn)

(Pct.)	1. kv 98	2. kv 98	3. kv 98	4. kv 98	1. kv 99	2. kv 99	3. kv 99
Periodisk syn/små køretøjer	41	51	43	38	39	41	36
Registrerings- og ejerskiftesyn/små køretøjer	24	31	25	23	24	24	22
<b>Alle syn</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>20</b>

**Kilde:** SBIs interne produktionsstatistiksystem SBIS.

**Note: 1)** Det bemærkes, at det er andelen af periodiske syn af små køretøjer, der udføres som pladssyn, der betegnes som ”pladssynsandelen” i rapporten, medmindre der konkret fremgår andet.

Andelen af alle syn, der gennemføres som pladssyn, var jævnt faldende fra ca. 25 pct. i begyndelsen af 1998 til ca. 20 pct. i tredje kvartal af 1999. Tilsvarende faldt den ”egent-lige” pladssynsandel fra godt 45 pct. i første halvår af 1998 til under 40 pct. i tredje kvartal 1999.

Udgangspunktet ved indførelsen af pladssynene var, at 50 pct. af de periodiske syn af almindelige personbiler skulle udføres ved pladssyn på hertil godkendte værksteder, idet det ikke blev udelukket, at andre typer af syn af personbiler kunne udføres som pladssyn.<sup>23</sup>

I finansloven for 1998 blev der forudsat en pladssynsandel af de periodiske syn af små køretøjer i 1998 på mindst 30 pct. Andelen skulle øges til 40 pct. i 1999. Derefter skulle andelen gradvis øges til 50 pct. I finansloven for 1999 blev den forudsatte mindste pladssynsandel for 1999 øget til knap 50 pct., hvorefter pladssynsandelen gradvis skulle reduceres til ca. 45 pct. i 2002. Den realiserede pladssynsandel for 1998 opfylder således klart forudsætningerne i finansloven for 1998, mens intentionerne for 1999 i finansloven for 1999 ikke fuldt ud er imødekommet.

Udviklingen i den forventede og realiserede synsmængde 1998-2001 fremgår af tabel 4.2.4.

<sup>23</sup> I bemærkningerne i lovforslaget til periodisk syn nævnes det, at det er ”målsætningen, at pladssynsandelen ved periodisk syn af almindelige personbiler skal udgøre op mod halvdelen af synsmængden for de almindelige personbiler.” På dette grundlag opgjordes pladssynsandelen skønsmæssigt til 360.000 normalsyn pr. år., svarende til halvdelen af det forventede behov for periodisk syn af personbiler på 720.000 normalsyn. Samtidigt opgjordes Bilinspektionens personbilbanekapacitet i synshaller til 510.000 normalsyn. I Retsudvalgets betænkning af 26. april 1994 anføres i overensstemmelse hermed bl.a., at ”regeringen har givet tilsagn om at gøre sit yderste for at nå målsætningen om, at mindst 50% af de kommende syn af almindelige personbiler gennemføres som pladssyn på dertil godkendte værksteder.”

Udgangspunktet for indførelsen af periodisk syn for personbiler var således, at 50 pct. af de periodiske syn af almindelige personbiler skulle udføres ved pladssyn.

Tabel 4.2.4. *Forventet/beregnet og realiseret synsproduktion 1998-2000*<sup>24</sup>

<b>(1.000 normalsyn)</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Forventninger pr. ultimo 1997 i alt (FL 98)</b>	<b>1.045</b>	<b>1.045</b>	<b>1.045</b>
Aktstykke nr. 186 af 27.4.98	-230	+185	+250
Aktstykke nr. 87 af 1.12.98	-80	...	...
Finanslov 99	...	+20	+20
<b>Forventning pr. ultimo 1998 i alt</b>	<b>790</b>	<b>1.250</b>	<b>1.315</b>
Statsregnskab 1998	+40	...	...
SBI-forventning pr. marts 1999	...	-195	...
Finanslovsforslag 2000	...	...	-10
Aktstykke nr. 261 af 29.7.99	...	-50	...
<b>Realiseret synsproduktion/forventning pr. juli 99 i alt</b>	<b>830</b>	<b>1.005</b>	<b>1.305</b>
SBI-forventning pr. primo september 1999 <sup>25</sup>	...	...	- 60
Realiseret synsproduktion hhv. arbejdsgruppens konsulents beregning pr. ultimo november 99	...	+65	-65
<b>Realiseret synsproduktion/beregning pr. ultimo november 1999 i alt</b>	<b>830</b>	<b>1.070</b>	<b>1.180</b>

Kilde: Diverse finanslove, aktstykker, SBIs interne produktionsstatistik mv.

Udviklingen siden 1998 har været præget af en generel tendens til modsat rettede svingninger mellem realiseret og forventet synsproduktion.

I løbet af 1998 måtte forventningerne til synsproduktionen således reduceres med godt 300.000 normalsyn. Disse syn forventedes gennemført i løbet af de efterfølgende par år<sup>26</sup>. I løbet af 1999 blev det imidlertid igen nødvendigt at reducere forventningerne til synsproduktionen i 1999. Den reducerede forventede synsproduktion i 1999 er i tabel 4.2.4 ikke omsat til forøget synsproduktion i 2000. Dette skyldes, at Bilinspektionen i 1999 vurderede, at kapaciteten ikke gjorde det muligt at indhente det seneste synsefterslæb før efter 2001. I løbet af 1999 måtte Bilinspektionen endog reducere forventningerne til synsproduktionen i 2000 med i alt ca. 130.000 normalsyn.

Synsberegningen pr. ultimo november 1999 for 2000 på 1,18 mio. normalsyn ligger til grund for indtægtsbudgettet i den vedtagne finanslov, jf. kapitel 6 og

<sup>24</sup> Det bemærkes, at der er en vis usikkerhed i opgørelsen af forventningerne pr. ultimo 1997. Således er der i virksomhedsoplysningerne på FL 98 anført 1,100 mio. normalsyn for 1998 og senere år, mens SBI senere har vurderet, at der er tale om en fejl, og at der burde have stået 1,045 mio. normalsyn. En tilsvarende fejl gør sig ligeledes gældende i virksomhedsoplysningerne på FL 99 for 1999 og 2000. Endvidere bemærkes, at forventningstallene pr. juli 1999 vedrørende 1999 og 2000 er planlagte synstal ifølge den interne synsplanlægning i SBI.

<sup>25</sup> Pr. september 1999 forventede SBI, på den ene side fortsat at komme op på en synsproduktion på ca. 1,3 mio. normalsyn. På den anden side svarede en meddelelse fra SBI om en reduktion i synsindtægterne på 23 mio. kr. som følge af mindre synsproduktion på basis af et "konservativt" skøn til en reduktion i den forventede synsmængde på 60.000 syn eller mere, jf. afsnit 4.4.

<sup>26</sup> En gennemsnitsbetragtning viser, at et efterslæb på 300.000 normalsyn, der fordeler sig jævnt på de aldersklasser af personbiler, der er 4 år gamle eller ældre, årligt vil give anledning til ca. 15.000 færre syn, fordi en del af de ældste biler vil blive skrottet uden at være synet.



bilag 1. Bilinspektionens forventninger til synsproduktionens størrelse overstiger dette skøn, jf. afsnit 4.7.

I begyndelsen af 1998 viste behovet for registrerings- og ejerskiftesyn, hvortil bilejerne selv må anmelde deres biler til syn, sig at overstige Bilinspektionens forventninger, jf. tabel 4.2.5<sup>27</sup>. I 1998 blev produktionen af disse synstyper derfor udvidet med godt 60.000 normalsyn.

**Tabel 4.2.5.** Forventet/beregnet og realiseret produktion af registrerings- og ejerskiftesyn af små køretøjer<sup>1)</sup>

<b>(1.000 1.gangssyn)</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Forventninger pr. ultimo 1997 i alt (FL 98)</b>	<b>225</b>	<b>225</b>	<b>225</b>
Ændring pr.:			
• April 1998	+65	-20	-80
<b>Forventninger pr. ultimo 1998</b>	<b>290</b>	<b>205</b>	<b>145</b>
Ændring pr.:			
• Januar 1999	...	+110	...
• Marts 1999	...	-45	...
<b>Realiseret produktion/forventning pr. juli 1999</b>	<b>290</b>	<b>270</b>	<b>145</b>
Ændring pr.:			
• September 1999	...	-15	-45
<b>Realiseret produktion /beregning pr. ultimo nov. 1999</b>	<b>290</b>	<b>255</b>	<b>100</b>

**Kilde:** Diverse notater fra SBI, finanslove, aktstykker, SBIs interne produktionsstatistik mv.

**Note:** 1) Det bemærkes, at forventningsbevægelserne, der er beskrevet i tabel 4.2.5 er forbundet med betydelig usikkerhed, jf. fodnote ovenfor.

I 1999 og 2000 forventede man derimod, at behovet for registrerings- og ejerskiftesyn ville blive reduceret. I slutningen af 1999 viste det sig, at behovet for registrerings- og ejerskiftesyn var faldet noget mere, end man havde forventet året før. I 2000 forventes der at ske en halvering i registrerings- og ejerskiftesynene.

For at imødekomme behovet for disse synstyper, blev den planlagte produktion i 1998 af periodiske syn af små køretøjer godt og vel halveret i løbet 1998, jf. tabel 4.2.6.

Reduktionen af den planlagte produktion i 1998 af periodiske syn blev dog mere end opvejet af en forventet udvidelse af synsproduktionen i de efterfølgende år. I marts 1999 måtte forventningerne til produktionen af periodiske syn af små køretøjer dog igen nedskrives. Først senere på året gav den nedjusterede produktion af registrerings- og ejerskiftesyn mulighed for at planlægge en fornyet udvidelse af produktionen af periodiske syn.

<sup>27</sup> Det bemærkes, at den usikkerhed, der især er i beskrivelsen af forventningsbevægelserne i tabel 4.2.5 og 4.2.6, men også i nogen grad i tabel 4.2.4, formentlig skyldes, at der i SBI undertiden har været benyttet forskellige indbyrdes afvigende prognoser for synsproduktionen, f.eks. i den interne produktionsplanlægning og som forudsætning for finansloven. F.eks. skete der i løbet af 1999 et par gange en nedjustering af produktionsforventningerne for 1999 samtidig med, at de hidtidige produktionsprognoser til en vis grad fortsat blev benyttet i det interne prognosearbejde, jf. bilag 3.

4.2.6. Forventet/beregnet og realiseret produktion af periodiske syn af små køretøjer<sup>1)</sup>

<b>(1.000 1.gangssyn)</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Forventninger pr. ultimo 1997 i alt (FL 98)</b>	<b>595</b>	<b>595</b>	<b>595</b>
Ændring pr.:			
• April 1998	-280	+170	+285
• Ultimo 1998	-30	...	...
<b>Forventninger pr. ultimo 1998</b>	<b>285</b>	<b>765</b>	<b>880</b>
Ændring pr.:			
• Marts 1999 <sup>2)</sup>	+40	-185	...
• Juli	...	-40	...
<b>Realiseret produktion/forventning pr. juli 1999</b>	<b>325</b>	<b>540</b>	<b>880</b>
Ændring pr.:			
• September	...	...	-45
• Ultimo november 1999	...	...	-100
<b>Realiseret produktion/beregning pr. ultimo nov. 1999</b>	<b>325</b>	<b>540</b>	<b>735</b>

Kilde: Diverse notater fra SBI

Note: 1) Det bemærkes, at forventningsbevægelserne, der er beskrevet i tabel 4.2.6, er forbundet med en betydelig usikkerhed, jf. fodnote ovenfor. 2) For 1998 er opgørelsen baseret på Statsregnskabet, jf. tabel 4.2.4.

Endvidere skal det nævnes, at i 2. halvår af 1999 var der en negativ afvigelse mellem realiseret og planlagt synsproduktion på ca. 10 pct., jf. tabel 4.2.7. I 1. halvår havde der derimod været en mindre merproduktion.

**Tabel 4.2.7.** Forskel mellem realiseret og planlagt synsproduktion i 1999

<b>(1000 normalsyn)</b>	<b>Realiseret synsproduktion</b>	<b>Forskel mellem realiseret og planlagt synsproduktion</b>			
		<b>Periodisk syn</b>	<b>Registrerings- og ejerskiftesyn</b>	<b>Omstillings syn</b>	<b>I alt</b>
<i>Marts</i>	99,1	...	...	...	<b>+4,7</b>
<b>April</b>	75,6	...	...	...	<b>+5,7</b>
<b>Maj</b>	82,1	...	...	...	<b>+0,9</b>
<b>Juni</b>	92,4	+8,2	-6,2	+1,0	<b>+3,0</b>
<b>Juli</b>	70,6	+3,3	-7,3	+0,7	<b>-3,3</b>
<b>August</b>	83,6	-4,9	-2,3	-1,7	<b>-8,9</b>
<b>September</b>	100,9	-9,6	-3,1	-1,9	<b>-14,6</b>
<b>Oktober</b>	95,7	-3,5	-6,0	-0,6	<b>-10,1</b>
<b>November</b>	107,1	-9,2	-1,8	-2,0	<b>-13,0</b>
<b>December</b>	100,0	-6,7	-0,5	-1,3	<b>-8,5</b>

Kilde: SBIs interne produktionsstatistiksystem og -planlægningssystem.

Det bemærkes, at afvigelsen faldt sammen med den periode, hvor de tiltag, som Bilinspektionen gennemførte for at rette op på situationen omkring årsskiftet 1998/99 måtte forventes at få effekt.

Af interesse er det også, at Bilinspektionen forklarer den voksende afstand mellem realiseret og planlagt synsproduktion fra juli til september ved en uventet kraftig reduktion i behovet for registrerings- og ejerskiftesyn, selv om reduktionen tilsyneladende var temmelig beskeden, jf. tabel 4.2.5. Dette kan hænge sammen med, at Bilinspektionen i overensstemmelse med tilkendegivelser fra Trafikministeriet har valgt at sørge for, at der i den løbende produktionsplanlægning til enhver tid er tilstrækkelig ledig kapacitet til disse syn.

Omvendt indebærer for stor ledig kapacitet uudnyttede synspladser, og dermed lav realiseret synsproduktion, hvilket under det nuværende produktionsplanlægningssystem, med en planlægningshorisont på op til 9 uger, kan være vanskeligt at undgå.

Dette skyldes, at variationer i behovet for registrerings- og ejerskiftesyn direkte vil kunne influere på produktionsplanlægningen. Behovet herfor, som kun i ringe grad kan påvirkes af Bilinspektionen, er påvirket af et komplekst samspil af mange forskellige faktorer i samfundet, bl.a. af udviklingen i brugtbilssalget og den almindelige konjunkturudvikling som med kort varsel, kan ændre sig. Ændringer i behovet viser sig ved en stigning eller et fald i henvendelser fra bilejere, som med kort varsel ønsker at få deres bil synet.

Det er en nærliggende antagelse, at en tilsvarende situation opstod i begyndelsen af 1998, da Bilinspektionen som nævnt udbød et stærkt forøget antal synstider som registrerings- og ejerskiftesyn og samtidigt måtte foretage en markant reduktion i mængden af periodesyn. Derved kan dette forhold have været en medvirkende faktor til den lave synsproduktion i begyndelsen af 1998.

Derved bliver Bilinspektionens evne til at forudse behovet for registrerings- og ejerskiftesyn samt hurtighed og sikkerhed i tilpasningen af synsproduktionen til ændringer i synsbehovet (herunder varigheden af planlægningshorisonten) to vigtige styringsmæssige parametre for Statens Bilinspektion.

Både i 1998 og 1999 var styringen af periodesynene lettere at håndtere end styringen af registrerings- og ejerskiftesynene. Dette skyldes tildels, at behovet for periodesynene normalt vil være relativt let at forudse. Hertil kommer, at Bilinspektionen til en vis grad har mulighed for at styre tilgangen ved at udskyde eller fremskynde indkaldelserne. Denne situation indebærer en vigtig styringsmæssig pointe for Statens Bilinspektion: Så længe der findes et efterslæb, er variationer i det opståede behov for periodiske syn af personbiler uden betydning for produktionsplanlægningen. Inden for realistiske grænser har det derfor i 1998 og 1999 primært drejet sig om at gøre synsproduktionen så stor som mulig, og derefter indkalde det antal biler til syn, som man kan klare.<sup>28</sup>

Udviklingen i puljen af udskudte periodesyn, dvs. i forskellen mellem synsproduktionen og periodens synsbehov, er derfor af væsentlig styringsmæssig betydning for Bilinspektionen. Hertil kommer, at udviklingen i puljen, sammenholdt med synsproduktionen, er udtryk for, hvilken produktionskapacitet Bilinspektionen skal råde over, også på længere sigt.

Med rimelig sikkerhed vides det, at behovet for periodiske syn gennem hele 1998 oversteg den realiserede synsproduktion, idet synsproduktionen i hvert enkelt kvartal var mindre end det nyopståede synsbehov i kvartalet.

I 1. halvdel af 1999 oversteg det nyopståede synsbehov formentlig synsproduktionen, mens synsproduktionen i 2. halvdel oversteg det nyopståede synsbehov. Samlet vurderede Statens Bilinspektion ultimo 1999, at der i løbet af 1999 var sket en reduktion i synsefterslæbet svarende til ca. 70.000 normalsyn. Dette skøn må formodes at være forbundet med betydelig usikkerhed på grund af ændret opgørelsesmetode midt i 1999.

Idet synsproduktionen i 1999 som nævnt udgjorde ca. 1,08 mio. normalsyn, kan synsbehovet "renset" for synsefterslæbet opgøres til ca. 1,00 mio. normalsyn i 1999.

I 2. halvår 1999 er udviklingen i puljen af ikke-synede personbiler, der var "modne" til indkaldelse til periodisk syn, opgjort på basis af oplysninger fra det Centrale Motorregister, jf. tabel 4.2.8. På grundlag heraf har Bilinspektionen yderligere beregnet puljen af egentlige forsinkelser, dvs. biler hvor fristen på 3 måneder for indkaldelse til periodisk syn må forventes at blive overskredet.

---

<sup>28</sup> Noget andet er så, at Bilinspektionen kan få vanskeligheder med at overholde bestemmelserne i registreringsbekendtgørelsen om synsfrister mv., jf. afsnit 3.2.

Når der ses bort fra den særlige situation i december 1999, hvor der var nogenlunde balance, viser tabellen, at puljen i 2. halvår er blevet reduceret med ca. 40.000 normalsyn pr. måned.

**Tabel 4.2.8.** Udviklingen i puljen af ikke synede personbiler inkl. beregnet antal omstillingssyn (1000 normalsyn)

Opgørelse pr:	Samlet pulje	Heraf "egentligt" efterslæb	Ændring pr. måned i samlet pulje/- "egentligt" efterslæb
14.5.99 <sup>29</sup>	456	...	-6/...
13.8.99	438	286	-34/-36
9.10.99	371	215	-30/-26
12.11.99	341	189	-30/-31
10.12.99	311	158	+2/+11
14.1.00 <sup>30</sup>	313	169	.../...

Kilde: Oplysninger fra Statens Bilinspektion (baseret på oplysninger fra Det Centrale Motorregister).

I den vedtagne finanslov, jf. bilag 1, forventes et svagt vigende synsbehov i 2000.

Statens Bilinspektion har anført, at synsbehovet i 2000 i væsentlig grad vil overstige niveauet for 1999, ligesom der ved nogenlunde uændret medarbejderstab og kapacitet i øvrigt vurderes at være basis for en væsentlig udvidelse af synsproduktionen.

Resten af arbejdsgruppen deler ikke denne opfattelse, jf. afsnit 4.7.

### 4.3. Arbejdskraft

Statens Bilinspektion rådede i 1993 gennemsnitligt over 327 medarbejdere, hvoraf 203 var bilassistenter. I 1999 var medarbejderstaben vokset til 690 medarbejdere (årsværk), hvoraf synsmedarbejderne udgjorde 459 årsværk.

Der er sket en række markante ændringer i medarbejderstaben fra 1993 til 1999. Den samlede stab er således blevet mere end fordoblet og bemandingen af hovedkontoret mere end 10-doblet, primært som følge af etablering af en central bookingcentral, der har en medarbejderstab på ca. 30 årsværk, og eget regnskabskontor. Omvendt er der sket en reduktion i antallet af bilinspektører, der dog er blevet udlignet af en forøgelse i antallet af bilassistenter m.fl., således at de to personalegruppers andel af den samlede medarbejderstab er nogenlunde uændret. Dette svarer til, at en række opgaver er blevet overført fra bilinspektørerne til bilassisterne m.fl.

**Tabel 4.3.1.** Forventet og faktisk udvikling i medarbejderstaben 1993-99

	1993		Mål 1998-99 (BU 94)		1999	
	Personer	%	Personer	%	Personer	%

<sup>29</sup> SBI har i statusredegørelse af 2. juni 1999 vedr. opfyldelsen af SBI's resultatkontrakt oplyst, at puljens faktiske størrelse pr. 14.5.1999 inkl. omstillingssyn udgjorde 561.000 normalsyn. Efterfølgende har SBI oplyst, at det korrekte tal var 456.000 normalsyn, som anført i tabel 4.2.8.

<sup>30</sup> SBI har som supplement til oplysningen på side 5 i brevet af 24. januar 2000, hvoraf kopi er vedlagt som bilag 3, om at det egentlige efterslæb pr. 14. januar 2000 udgør 50.000 normalsyn, præciseret, at det samlede efterslæb er ca. 150.000 normalsyn uden omstillingssyn, idet beregningen i brevet af 24. januar 2000 ikke er sammenlignelig med opgørelsen i tabel 4.2.8.

Synsmedarbejdere	203	62	370	69	459	67
Bilinspektører	40	12	40	8	31	5
Regionschefer, andre chefer	6	2	8	1	6	1
Kontorassistenter	49	15	75	14	105	15
Hovedkontor	4	1	15	3	63	9
Intern service	25	8	25	5	21	3
<i>I alt</i>	<b>327</b>	<b>100</b>	<b>533</b>	<b>100</b>	<b>686</b>	<b>100</b>

**Kilde:** Budgetanalyse af Statens Bilinspektion, oktober 1994 (BU 94), samt for 1999 tabel 5,32 i Økonomistyrelsens bilagsrapport vedr. 2. kv. 1999 korrigeret for en skønnet tilvækst i antal synsmedarbejdere på 17 årsværk, jf. tabel 5.9 i Økonomistyrelsens rapport.

Sammenlignet med budgetanalysen af Statens Bilinspektion fra 1994 er der sket en væsentlig kraftigere vækst i medarbejderstaben end forventet inden for stort set alle medarbejderkategorier.

**Tabel 4.3.2. Udviklingen i medarbejderantallet 1998-1999**

(1. kv. 1998 = 100)	2. kv. 98	3. kv. 98	4. kv. 98	1. kv. 99	2. kv. 99	3. kv. 99
Synsmedarbejdere: - Nominelt antal	102	107	116	115	120	123
- Korrigeret antal <sup>1)</sup>	90	89	107	109	104	104
Øvr. medarbejdere: - Nominelt antal	113	115	119	124	124	125
<i>Alle medarb.: - Nominelt antal</i>	<b>105</b>	<b>110</b>	<b>117</b>	<b>118</b>	<b>121</b>	<b>124</b>

**Kilde:** Beregninger på basis af interne SBI-statistikker

**Note: 1)** De foretagne korrektioner er nærmere beskrevet i teksten og de efterfølgende fodnoter.

Idet medarbejderstaben pr. 1. januar 1998 i alt udgjorde 587 medarbejdere, hvoraf nettotilgangen de to sidste måneder i 1997 udgjorde 30 medarbejdere, er de vigtigste afvigelser fra bemandingsforventningerne i Budgetanalysen fra 1994 først sket efter 1. januar 1998, jf. tabel 4.3.2.

Væksten i det nominelle antal af synsmedarbejdere overstiger imidlertid væksten i det reelle antal synsmedarbejderarbejdstimer, som Bilinspektionen har kunnet disponere over i 1998 og 1999. Ved nyansættelser af synspersonale bør der således korrigeres for, at synsmedarbejderen først efter en periode og gradvist vil kunne deltage i det almindelige synsarbejde<sup>31</sup>. Endvidere er der ikke lige mange arbejdsdage i hver måned, og ferien er særligt koncentreret i bestemte perioder<sup>32</sup>. I det "korrigerede" antal af synsmedarbejdere i tabel 4.3.1 er der taget højde for disse tre forhold<sup>33</sup>.

Det således korrigerede antal synsmedarbejdere udviser kun en relativt beskeden vækst i perioden, med et dyk i andet og tredje kvartal 1998. Gennemsnitligt lå det korrigerede antal synsmedarbejdere i de tre første kvartaler af 1999 ca. 10 pct. over niveauet i 1998, svarende til at ca. 10 pct. af den samlede produktionsstigning på 25 pct. må tilskrives øget kapacitet

<sup>31</sup> Ved ansættelse af bilprøveassistenter er det således i overensstemmelse med praksis i SBI forudsat, at de nyansatte slet ikke deltager i synsarbejdet i de første tre måneder, i de efterfølgende tre måneder med 60 pct. af den normale arbejdstid, og derefter med 100 pct.

<sup>32</sup> Det er forudsat, at ferieandelen af arbejdstimer til rådighed i hver måned fra januar udgør: 2,0 %; 6,4%; 6,8%; 9,9%; 3,0%; 5,8%; 30,8%; 19,6%; 5,0%; 3,0%; 3,0% og 5,0%. De første 9 måneder er fastsat på basis af oplysninger af SBIs timeregistreringssystem, mens de sidste 3 måneder er skønsmæssigt fastsat.

<sup>33</sup> Dette gælder naturligvis også for det øvrige personale, men her er det mere vanskeligt at pege på meningsfulde korrektioner.

som følge af udvidelse af synsmedarbejderstaben. De resterende 15 pct. må tilskrives andre forhold og specielt øget effektivitet, jf. afsnit 4.5.

#### 4.3.3. Forventet/beregnet og faktisk vækst i medarbejderstaben 1998-2000<sup>1)</sup>

<b>(Antal årsværk)</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Forventninger pr. ultimo 1997 i alt (FL 98)</b>	<b>610</b>	<b>600</b>	<b>590</b>
Aktstykke nr. 186 af 27.4.98	+55	...	...
Finanslov 99	...	+55	+55
<b>Forventninger pr. ultimo 1998 i alt</b>	<b>665</b>	<b>655</b>	<b>645</b>
Statsregnskab 98	-30	...	...
SBI-forventning pr. marts 1999	...	+35	+85
Finanslovsforslag 2000 <sup>34</sup>	-70	...	-85
<b>Faktisk forbrug/forventning pr. juli 99 i alt</b>	<b>565</b>	<b>690</b>	<b>645</b>
SBI-forventning pr. primo september 1999	...	...	+85
Arbejdsgruppens konsulenters beregning pr. ult. november 99	...	...	...
<b>Faktisk forbrug/beregning pr. ult. november 99 i alt</b>	<b>565</b>	<b>690</b>	<b>730</b>

**Kilde:** Diverse finanslove, aktstykker mv. samt Forhandlingsdatabasen, jf. tabel 5.9 i Økonomistyrelsens rapport og Lisbergs november-rapport

**Note:** 1) I en række tilfælde indgår et vist element af skøn.

I tabel 4.3.3 er vist, hvorledes det forventede og faktiske antal medarbejdere har udviklet sig i perioden.

I løbet af 1998 var udviklingen i medarbejderstaben domineret af det bevillingsløft, som aktstykke nr. 186 af 27. april 1998 indebar, og den efterfølgende tilretning af ressourceforbruget på finansloven for 1999 og de efterfølgende bevillingsoverslagsår, jf. nærmere i afsnit 4.4.

Det viste sig imidlertid, at det ikke var muligt for Bilinspektionen at udvide medarbejderstaben i det i aktstykket forudsatte tempo, hvilket dog på den anden side gjorde det muligt for Bilinspektionen at ansætte flere medarbejdere i 1999 end oprindeligt forudsat i finansloven, jf. nærmere i afsnit 4.4.

Endelig skal det nævnes, at på trods af rammeudvidelsen på finansloven for 1999 har udmeldinger fra Statens Bilinspektion siden begyndelsen af 1999 peget i retning af, at der er et betydeligt bevillingsefterslæb, herunder behov for en yderligere udvidelse af medarbejderstaben, i 2000 og senere år. Dette er kommet til udtryk ved, at skønnene for 2000 er baseret på ekstrapolation af de hidtidige tendenser.

Statens Bilinspektion fastholder, at synsbehovet i 2000 vil være så stort, at der er produktionsmæssig basis for at opretholde en medarbejderstab på ca. 730 årsværk, også selv om Bilinspektionen forventer, at der vil kunne ske en betydelig forbedring af effektivitetsniveauet, jf. afsnit 4.7.

Den øvrige del af arbejdsgruppen anser dette for at være urealistisk. Tværtimod bør der ske en reduktion i personalet afhængig af udviklingen i synsbehov og -produktivitet, jf. afsnit 4.7. I forhold til finanslovsforslaget for 2000 havde Bilinspektionen et lønsumsproblem på ca. 22 mio. kr. i forhold til bevillingsforslaget, svarende til 80-90 årsværk.

<sup>34</sup> I finanslovsforslaget for 2000 er der under personaleoplysningerne anført et personaleforbrug for 2000 på 729 årsværk i 2000 eller 84 årsværk mere end det, der er anført i finansloven for 1999. Der er dog tydeligvis tale om en fejl, idet lønbevillingen er uændret fra 1999.

#### **4.4. Økonomi**

Fokus i det følgende vil være de bevillingsmæssige forhold i 1998-1999, dog suppleret med tal fra 1994 og en fremskrivning til 2000. Afsnittet er baseret på de nuværende virksomhedsmæssige forudsætninger. Herudover er Statens Bilinspektions bidrag på finansloven for 2000 kort omtalt, jf. bilag 1.

Udviklingen i Bilinspektionens synsindtægter og driftsudgifter er i høj grad påvirket af udviklingen i synsproduktionen og i ressourceforbruget som ovenfor beskrevet. Herudover kan en række forhold selvstændigt påvirke Bilinspektionens økonomiske situation, f.eks. ændringer i synstakster.

I baggrundsforklaringerne i det følgende vil en række supplerende, men vigtige forhold blive inddraget.

Statens Bilinspektions **synsindtægter** voksede fra ca. 206 mio. kr. i 1997 til 276 mio. kr. i 1998. I 1999 forventes synsindtægterne at vokse med yderligere 100 mio. kr. til 375 mio. kr.

Dette forløb er nettoresultatet af forskellige modstridende tendenser, jf. tabel 4.4.1.

Tabel 4.4.1. Forventet/beregnet og realiseret synsindtægt 1998-2000

Mio. kr. <sup>1)</sup>	1998	1999	2000
<b>Forventninger pr. ultimo 97 i alt (FL 98)</b>	<b>382</b>	<b>382</b>	<b>382</b>
Aktstykke nr. 186 af 27.4.98	-85	...	...
Aktstykke nr. 87 af 1.12.98	-29	...	...
Finanslov 99 (Produktionsudvidelse)	...	+72	+97
Finanslov 99 (Særlig takstforhøjelse)	...	+50	+50
<b>Forventninger pr. ultimo 98 i alt</b>	<b>268</b>	<b>504</b>	<b>529</b>
Statsregnskab 98	+8	...	...
SBI-forventning pr. marts 99 (Utilstrækkelig produktionsudvidelse)	...	-70	...
SBI-forventning pr. juni 99 (Mindreprovenu fra særlig takstforhøjelse)	...	-40	...
Finanslovsforslag 2000 <sup>2)</sup>	...	...	+17
Aktstykke nr. 261 af 29.7.1999	...	-19	...
<b>Realiseret synsindtægt/forventning pr. juli 99 i alt</b>	<b>276</b>	<b>375</b>	<b>546</b>
SBI-forventning pr. 6.9.99 (Utilstrækkelig produktionsudvidelse)	...	...	-23
SBI-forventning pr. 6.9.99 (Mindreprovenu fra særlig takstforhøjelse)	...	...	-45
<b>Realiseret synsindtægt/forventning pr. september 99 i alt</b>	<b>276</b>	<b>375</b>	<b>478</b>
SBI's vurdering hhv. arbejdsgruppens konsulenter's beregning pr. ultimo nov. 99	...	+9	-31
<b>Realiseret synsindtægt/beregning pr. ult. nov. 99 i alt</b>	<b>276</b>	<b>384</b>	<b>447</b>

Kilde: Diverse finanslove mv.

Note: 1) Beløb i løbende finanslovsprisniveau. 2) Stigningen for 2000 på FL 2000 på 17 mio. kr. er udelukkende en følge af den almindelige pristalsopregning.

Det fremgår, at der i udviklingen i synsindtægterne, ligesom i udviklingen i synsproduktionen, jf. afsnit 4.2, har været en generel tendens til modsat rettede svingninger mellem forventede og realiserede synsindtægter.

På finansloven for 1998 var det forudsat, at det forøgede synsbehov mv. efter indførelsen af periodisk syn for personbiler pr. 1. januar 1998 ville blive afviklet uden nogen væsentlig forsinkelse i 1998. Sådan gik det imidlertid ikke, og to gange, nemlig ved aktstykker i april og december 1998, blev de bevilgende myndigheder informeret om, at synsindtægterne i 1998 ville blive mindre end forudsat på finansloven for 1998.

Slutresultatet blev en indtægtsmanko i 1998 på ca. 105 mio. kr. i forhold til, hvad der er forudsat på finansloven for 1998, svarende til en synsindtægt på 276 mio. kr.

Indtægtsmankoen skyldes især den lave synsproduktion i 1998. Størstedelen af mindreindtægten i 1998 vil dog, under forudsætning af at Bilinspektionen får den nødvendige synskapacitet, give anledning til ekstra synsindtægter på et senere tidspunkt.<sup>35</sup> Selv om indtægterne skulle falde på et senere tidspunkt, vil udgifterne til afvikling af synene stort set ikke blive reduceret. Udgifterne til afvikling af synene bliver altså større, end hvis synene afvikles som forudsat.

<sup>35</sup> En gennemsnitsbetragtning viser, at et efterslæb på 300.000 normalsyn, der fordeler sig jævnt over aldersklasserne for personbiler, der er 4 år gamle eller ældre, ved et takstniveau på 360 kr. vil give anledning til et årligt tab på ca. 5 mio. kr. i mindskede synsindtægter, fordi nogle af de helt gamle biler vil blive skrottet uden at være synet.



I overensstemmelse hermed blev det på finansloven for **1999** forudsat, at der skulle ske en forøgelse af synsindtægterne i 1999 med ca. 70 mio. kr. (og med næsten 100 mio. kr. i 2000) som følge af en forøgelse af synskapaciteten, bl.a. ved nyansættelser.

Yderligere blev det på finansloven for 1999 forudsat, at synsindtægterne i 1999 skulle forhøjes med 50 mio. kr. (og også i de efterfølgende år), som følge af forhøjelse af taksterne for frivillige syn og omstillingssyn samt indførelse af en betalingsordning for udeblivelser.

Allerede i marts 1999 viste det sig imidlertid, at forventningerne om forøgelse af synsproduktionen og dermed synsindtægterne på finansloven for 1999 ikke kunne realiseres. Statens Bilinspektion måtte derfor i marts 1999 reducere forventningerne til synsindtægterne i 1999 med 70 mio. kr. som følge af reducerede forventninger til synsproduktionen.

I juni 1999 måtte Bilinspektionen yderligere reducere forventningerne til synsindtægterne med ca. 40 mio. kr., hvoraf de ca. 10 mio. kr. kan forklares ved, at takstforhøjelserne først trådte i kraft 1. april 1999 og ikke 1. januar, som forudsat på finansloven for 1999. Resten skyldes bl.a., at antallet af frivillige syn til forhøjet takst i april og maj 1999 havde været væsentligt mindre end forventet, ligesom det ikke ville være muligt for Bilinspektionen inden udgangen af 1999 at etablere en betalingsordning for udeblivelse fra syn uden rettidig afbestilling.

I modsætning til indtægtstabet som følge af for lav produktivitet er dette indtægtstab et varigt indtægtstab, som ikke kan forventes indhentet på et senere tidspunkt.

I juni og juli 1999 foretog et eksternt konsulentfirma en gennemgang og vurdering af budgetteringsgrundlaget for Bilinspektionens senest foreliggende skøn for især indtægter og tildels udgifter for 1999. På basis heraf måtte indtægtsforventningerne til 1999 yderligere reduceres med 19 mio. kr., svarende til en synsindtægt i 1999 på 375 mio. kr.

På trods af at den pr. juli 1999 forventede synsindtægt i 1999 overstiger synsindtægten i 1998 med ca. 100 mio. kr., må der således forventes en indtægtsmanko i 1999 på ca. 120 mio. kr. i forhold til det, der er forudsat på finansloven for 1999.

De bevilgende myndigheder blev ved aktstykke nr. 261 af 29. juli 1999 orienteret om situationen.

Som følge af nærværende undersøgelse af Bilinspektionen blev finanslovsforslaget for **2000** alene ændret med den almindelige prisopregning i finansloven sammenlignet med budgetoverslaget for 2000 på finansloven for 1999. Det var så hensigten at fremlægge resultatet af arbejdsgruppens arbejde

på de afsluttende ændringsforslag til finanslov 2000 i slutningen af 1999 eller ved et aktstykke i begyndelsen af 2000.

Fra juni 1999 var man både i Trafikministeriets departement og Statens Bilinspektion klar over, at mindreindtægten i 1999 på 40 mio. kr., relateret til den særlige takstforhøjelse mv., i et eller andet omfang måtte forventes at blive gentaget i 2000 (og senere år), medmindre den manglende ekstraintægt blev fremskaffet ved yderligere tiltag. Imidlertid måtte man forvente, alt andet lige, at mindreindtægten i 2000 ville blive numerisk mindre end 40 mio. kr. (ud af et forudsat merprovenu på 50 mio. kr. i 2000), fordi takstforhøjelserne i 2000 (og senere år) ville have virkning i hele året, mens de i 1999 kun havde virkning i 9 måneder.

Der var således tale om en reduktion i forventningsniveauet, når Bilinspektionen i september 1999 forventede, at mindreindtægten fra de særlige takstforhøjelser mv. ville udgøre 45 mio. kr. i 2000.

Som følge af utilstrækkelig produktionsudvidelse reducerede Bilinspektionen i september 1999 yderligere indtægtsforventningen for 2000 med 23 mio. kr.

Samlet karakteriserer Statens Bilinspektion september-skønnet for 2000 som et "konservativt skøn for synsindtægterne".

Ikke desto mindre har arbejdsgruppens konsulenter som følge af den fortsatte vigende tendens i synsproduktionen, jf. tabel 4.2.8, fundet det nødvendigt yderligere at reducere skønnet for synsindtægterne i 2000 med ca. 30 mio. kr. til 447 mio. kr. Dette skøn, der er baseret på en ekstrapolation af de hidtidige virksomhedsmæssige tendenser, er optaget i finansloven for 2000, jf. bilag 1.

Statens Bilinspektion fastholder, at der i 2000 kan forventes synsindtægter på et væsentligt højere niveau, jf. afsnit 4.7.

I 1994 udgjorde Statens Bilinspektions **driftsudgifter** 110 mio. kr. i 1994, hvilket i 1998-prisniveau svarer til ca. 121 mio. kr. I 1998 udgjorde driftsudgifterne 249 mio. kr. I 1999 forventes driftsudgifterne yderligere at vokse til ca. 291 mio. kr. Udviklingen i driftsudgifterne er sammenfattet i tabel 4.4.2. og tabel 4.4.3.

Sammenlignet med 1994 skete der i **1998** en særlig stærk stigning i udgifterne til køb af varer og tjenester primært som følge af vækst i IT-relaterede udgifter samt i udgifter til leje, vedligeholdelse, skatter mv. relateret til pladssyn. Disse udgifter til pladssyn udgjorde ca. 18 mio. kr. (i 1999).

Ved aktstykke nr. 186 af 27. april 1998 blev der etableret en særlig udsvingsordning for Statens Bilinspektion, hvorefter Bilinspektionen i 1998 fik adgang til et merforbrug i forhold til driftsbevillingen med op til 40 mio. kr., idet merforbruget skulle være afviklet inden udgangen af 2000. Merforbruget skulle

primært bruges til en udvidelse af syns- medarbejderstaben, der skulle muliggøre en yderligere forøgelse af synsproduktionen i 1999 (og senere år), jf. tabel 4.2.3, og eftergivelse af kravet om tilbagebetaling af merforbruget på 17 mio. kr. i henhold til den tidligere udsvingsordning.

Som nærmere beskrevet fik Bilinspektionen imidlertid ikke brug for hele rammeudvidelsen i 1998, primært som følge af forsinkelser i udvidelsen af synsmedarbejderstaben.

**Tabel 4.4.2. Forventet/beregnet og faktisk driftsudgift 1998-2000**

Mio. kr. <sup>1)</sup>	1998	1999	2000
<b>Forventninger pr. ultimo 97 i alt (FL. 98<sup>36</sup>)</b>	<b>221</b>	<b>247</b>	<b>206</b>
Aktstykke nr. 186 af 27.4.98 <sup>37</sup>	+40	...	...
Finanslov 99 <sup>38</sup>	...	+33	+62
<i>Forventning pr. ultimo 98 i alt</i>	<b>261</b>	<b>280</b>	<b>268</b>
Statsregnskab 98	-12	+11	...
Rammeredegørelse 1-99	...	+3	...
SBI-forventning pr. 1.6.99	...	...	+31
Finanslovsforslag 2000	...	...	-32
Aktstykke nr. 261 af 29.7.1999	...	-3	...
<b>Regnskab/forventning pr. juli 1999 i alt</b>	<b>249</b>	<b>291</b>	<b>267</b>
SBI-forventning pr. 6.9.99	...	...	+47
<b>Regnskab/forventning pr. september 1999 i alt</b>	<b>249</b>	<b>291</b>	<b>314</b>
Arbejdsgruppens konsulents beregning pr. ultimo nov. 99	...	...	-5
<b>Regnskab/beregning pr. ult. nov. 1999 i alt</b>	<b>249</b>	<b>291</b>	<b>309</b>
Finanslov 2000 <sup>2)</sup>	...	...	-7/-42
<b>Regnskab/beregning pr. ult. 1999 i alt<sup>2)</sup></b>	<b>249</b>	<b>291</b>	<b>302/267</b>

Kilde: Diverse finanslove mv.

**Note:** 1) Beløb i løbende finanslovsprismiveau. 2) På den vedtagne finanslov for 2000 er udgiftsbudgettet dels reduceret med 7 mio. kr. i forhold til FFL 2000, dels er der en udmøntet budgetreguleringskonto på – 35 mio. kr. til senere udmøntning. Driftsudgiften for 2000 opgjort pr. ultimo 1999 er i overensstemmelse hermed reduceret med hhv. 7 mio. kr. og 42 mio. kr.

På finansloven for 1999 blev der etableret reserver i 1999 og 2000 på henholdsvis 11 mio. kr. og 28 mio. kr. til afvikling af merforbruget i henhold til den særlige udsvingsordning.

Idet det akkumulerede merforbrug ved udgangen af 1998 kun var på 28 mio. kr., forventes reserven i budgettet for 2000 at være tilstrækkelig til afvikling af merforbruget. I den ”reviderede” driftsbevilling for 1999 i tabel 4.4.3 er reserven på 11 mio. kr. derfor indregnet.

<sup>36</sup> Driftsbevillingen for 1998 er i tabel 4.4.2, som det fremgår af tabel 4.4.3, reduceret med 17 mio. kr. sammenlignet med driftsbevillingen på finansloven for 1998, svarende til det akkumulerede merforbrug ultimo 1997, som ifølge den daværende udsvingsordning skulle tilbagebetales i løbet af 1998.

<sup>37</sup> Udvidelsen af udsvingsordningen på aktstykke nr. 186 af 27. april 1998 er opført som en egentlig bevilling i tabel 4.4.2.

<sup>38</sup> Som nævnt i teksten er i tabel 4.4.2 driftsbevillingen for 1999 og bevillingsoverslaget for 2000 på finansloven for 1999 opgjort ekskl. en reserve på henholdsvis 11 mio. kr. og 28 mio. kr.

Budgetudvidelsen for 1999 på finansloven for 1999 skyldes primært korrektion for den afledte (helårs-)konsekvens af aktstykke nr. 186 fra 1998, der er vurderet at udgøre ca. 27 mio. kr. primært til lønudgifter.

På første rammeredegørelse fra marts meddelte Bilinspektionen, at der i 1999 må forventes et yderligere forbrug i 1999 på 14 mio. kr. Tages der hensyn til, at der i 1998 var et mindreforbrug i forhold til den maksimale ramme på 11 mio. kr., reduceredes det forventede merforbrug i 1999 til godt 3 mio. kr.

**Tabel 4.4.3. Opsplitning af driftsudgifterne på udgiftskategorier 1994-2000**

Mio. kr. <sup>1)</sup>	1994	1998		1999	2000
	Regnskab	FL (FL rev. <sup>39)</sup>	Regnsk ab	FL (FL rev.) <sup>40</sup>	FFL (FL)
Lønninger	86	172 (187)	168	186 (197)	185 (207)
Køb af varer og tjenesteydelser	13	32 (38)	48	51 (51)	37 (50)
Leje, vedligeholdelse, skatter	8	31	27	37 (37)	39 (39)
Øvrig drift i øvrigt	3	3 (5)	7	6 (6)	6 (6)
Reserver	0	0 (0)	0	11 (0)	28 (28)
Budgetregulering	0	0 (0)	0	0 (0)	0 (-35)
Udligning af merforbrug fra tidligere år	0	-17 (0)	0	-11 (0)	-29 (-29)
<b>I alt</b>	<b>110</b>	<b>221 (261)</b>	<b>249</b>	<b>280 (291)</b>	<b>266 (266)</b>
<i>Overførte udgifter fra tidligere år</i>	<i>0</i>	<i>17 (17)</i>	<i>17</i>	<i>40 (28)</i>	<i>28 (28)</i>

Kilde: Diverse finanslove mv.

Note: 1) Beløb i løbende finanslovsprismiveau.

Gennemgangen og vurderingen af budgetteringsgrundlaget, der blev foretaget af en ekstern konsulent i juni og juli 1999, viste, at Statens Bilinspektions driftsudgifter i 1999 burde kunne holdes inden for den samlede driftsbevilling på finansloven for 1999 på 291 mio. kr., hvilket blev meddelt de bevilgende myndigheder i aktstykke nr. 261 af 29. juli 1999, jf. ovenfor.

Endvidere afspejlede udvidelsen i medarbejderstaben, jf. tabel 4.3.2, sig i den yderligere vækst i lønbevillingen på det reviderede budget for 1999, jf. tabel 4.4.3. Derudover er niveauet fra 1998 opretholdt i 1999, hvad angår køb af varer og tjenester, mens lejeudgifterne mv. forudsættes forøget med 10 mio. kr. til 37 mio. kr., primært som følge af vækst i lejeudgifterne relateret til pladssyn.

<sup>39</sup> Inkl. bevillingsløftet på 40 mio. kr. ifølge aktstykke nr. 186 af 27. april 1998.

<sup>40</sup> Reserven på 11 mio. kr. er indregnet i det almindelige driftsbudget, som Bilinspektionen kan råde over, jf. tekst.

Udvidelsen af budgetoverslaget for **2000** (og senere år) på finansloven for 1999 med 62 mio. kr. sammenlignet med budgetoverslaget på finansloven for 1998 skyldes dels korrektion for de afledte konsekvenser af aktstykke nr. 186 fra 27. april 1998 på ca. 27 mio. kr., dels at budgettet blev udvidet med ca. 35 mio. kr. til modregning af en budgetmanko på finansloven for 1998 vedrørende 2000. Mankoen var opstået, fordi budgettet hidtil var beregnet på basis af Budgetanalysen fra 1994. Alene de forudsatte budgetter for 1998 og 1999 var blevet korrigeret herfor.

I forbindelse med arbejdet vedrørende finanslovsforslaget for 2000 meddelte Bilinspektionen så sent som i juni 1999, at man for 2000 forventede at få brug for en rammeudvidelse i forhold til finansloven for 1999 (og de udmeldte rammer på finanslovsforslaget for 2000) på ca. 30 mio. kr. Som følge af analysen af Statens Bilinspektion blev den forventede udgiftsforøgelse dog ikke indarbejdet i finanslovsforslaget, lige så lidt som den forventede mindreindtægt, jf. ovenfor.

I september 1999 forøgede Bilinspektionen yderligere udgiftsforventningen for 2000 med ca. 17 mio. kr., svarende til en samlet merudgift i forhold til finanslovsforslaget for 2000 på ca. 47 mio. kr.

Udgiftsskønnet for 2000pr. ultimo i november 1999 er baseret på den under beskrivelsen af synsindtægterne omtalte gennemgang ved en ekstern konsulent af Bilinspektionens budget for 2000 og fremefter. Dette udgiftsskøn er som det tilsvarende indtægtsskøn ovenfor baseret på uændrede virksomhedsmæssige forudsætninger.

I forhold til finanslovsforslaget for 2000 indebærer dette et merforbrug på i alt 42 mio. kr. i 2000, hvoraf merudgiften til lønninger udgjorde ca. 22 mio. kr., svarende til 80-90 årsværk for mange i forhold til bevillingsforslaget på finanslovsforslaget.

På den vedtagne finanslov for 2000 er udgiftsbudgettet dels reduceret med 7 mio. kr. i forhold til finanslovsforslaget, dels er der medtaget en budgetreguleringskonto på -35 mio. kr. til senere udmøntning, jf. bilag 1.

Nettoresultatet af bevægelserne på indtægt- og udgiftssiden er vist i tabel 4.4.4, der viser skredet i den forventede/konstaterede udvikling i **nettoindtægten**, beregnet som differencen mellem synsindtægter, jf. tabel 4.4.1, og driftsudgifter, jf. tabel 4.4.2.

Det bemærkes, at afskrivninger og forrentning – i modsætning til overskuddet i privatøkonomisk forstand – ikke medregnes i nettoindtægten. Som følge af de betydelige investeringer, der forud for gennemførelsen af periodisk syn blev foretaget i Bilinspektionens synsanlæg, IT-systemer mv., vil Bilinspektionens overskud i privatøkonomisk forstand være væsentligt mindre end nettoindtægten.

*Tabel 4.4.4. Forventet og realiseret nettoindtægt 1994-2001*

Mio. kr. <sup>1)</sup>	1994	1998	1999	2000 <sup>3)</sup>
<b>Realiseret/forventet pr.:</b>				
<i>Ultimo 1997</i>	75 <sup>2)</sup>	161	135	176
Ultimo 1998		7	213	261
Juli 1999		27 <sup>4)</sup>	84	279
September 1999			84	164
November 1999			93	138
Ultimo 1999			93	145/180

**Note:** 1) Beløb er angivet i løbende finanslovsprisniveau. 2) I 1994 udgjorde nettoindtjeningen omregnet til 1999-prisniveau ca. 85 mio. kr. 3) På den vedtagne finanslov for 2000 er udgiftsbudgettet dels reduceret med 7 mio. kr. i forhold til FFL 2000, dels er der en udmøntet budgetreguleringskonto på -35 mio. kr. til senere udmøntning. Nettoindtægten for 2000 opgjort pr. ultimo 1999 er opgjort i overensstemmelse hermed. 4) Ifølge statsregnskabet.

I bemærkningerne til lovforslaget i 1994 om indførelse af periodisk syn af personbiler, jf. afsnit 3.1, er det nævnt, at Bilinspektionen efter gennemførelsen af periodisk syn fortsat ville have et overskud af størrelsesordenen 50 mio. kr. Det blev dog ikke præciseret, hvad der i denne forbindelse skal forstås ved et overskud.

Den markante reduktion i nettoindtjeningen i **1998** fra de relativt tidlige forventninger på finansloven for 1998 til de relativt sene forventninger i løbet af 1999 skyldes som nævnt kombinationen af færre indtægter og flere udgifter end oprindeligt forventet. I konsekvens heraf blev nettoindtægten i 1998 væsentlig mindre end i 1994.

Dette billede gentager sig i **1999** med den væsentlige modifikation, at der i en periode forventedes stærkt øgede synsindtægter især som følge af gennemførelsen af udskudte syn fra 1998.

Gennemførelse af udskudte periodiske syn fra 1998 gav også i en periode anledning til forventning om en stærkt forøget nettoindtjening i **2000**. Pr. september 1999 var forventningsniveauet dog blevet nedjusteret til lidt under, hvad niveauet i slutningen af 1997 forventedes at blive. Skønnet i november indebærer en yderligere reduktion på næsten 30 mio. kr.

Statens Bilinspektion fastholder, at der er basis for en væsentlig større nettoindtægt i 2000 end angivet i tabel 4.4.4.

#### **4.5. Effektivitet**

Den egentlige synsproduktivitet måles i det følgende "netto", dvs. at der i produktivetsberegningen alene er medregnet den tid synsmedarbejderne er allokeret til synsarbejde. For pladssynene inkluderes dog yderligere den tid, som medarbejderne må bruge på transport mellem pladssynsanlæggene og Bilinspektionens egne synsanlæg ved begyndelse og afslutning af arbejdsdagen. Derudover indgår den tid synsmedarbejderne bruger på andre opgaver, uddannelse, fravær mv. ikke i beregningen af den egentlige synsproduktivitet, selv om konsekvensen af eksempelvis at bruge meget tid på

andre opgaver eller fravær i sidste ende bliver det samme som lavt arbejdstempo ved gennemførelsen af synsarbejdet, alt andet lige, nemlig mindre synsproduktion.<sup>41</sup>

I det følgende gennemgås derfor forskellige indbyrdes supplerende produktivets- og effektivitetsmål, således at der udover arbejdstempoet ved selve synsarbejdet bl.a. kan tages hensyn til, hvor stor en del af den samlede arbejdstid, der bruges på synsarbejdet. Herudover måles effektiviteten bl.a. i forhold til Bilinspektionens samlede ressourceforbrug.

I budgetanalysen fra 1994 blev den gennemsnitlige varighed af selve synsarbejdet ved gennemførelse af et almindeligt syn af et mindre køretøj vurderet til 20 minutter, svarende til 3,0 syn pr. arbejdstime. Imidlertid vil udeblivelser og variationer i efterspørgslen mv. i praksis hindre, at man kan komme op på dette "teoretiske" effektivitetsniveau. I budgetanalysen vurderedes<sup>42</sup>, at man i 1993 kun kom op på 80 pct. af dette niveau. I 1993 svarede en varighed af et almindeligt syn af et mindre køretøj på 20 minutter således til 2,4 syn pr. arbejdstime.

For at komme op på produktionen pr. arbejdsdag skal tallet for timeproduktiviteten ganges med antallet af arbejdstimer pr. arbejdsdag. Bilinspektionen har oplyst, at man her alene korrigerer for en frokostpause på 30 minutter, dvs. at en samlet arbejdsdag på 7,4 timer, hvor en synsmedarbejder fuldt ud er allokeret til synsarbejde, svarer til en "effektiv" arbejdsdag på 6,9 timer. Idet synsproduktiviteten jo var 2,4 syn pr. arbejdstime, udgjorde synsproduktiviteten i 1993 således i gennemsnit 16,6 almindelige syn af mindre køretøjer pr. arbejdsdag.

I budgetanalysen – og i Statens Bilinspektion - antages det nu, at det samme gælder for et normalsyn, altså at der i 1993 gennemsnitligt kunne gennemføres 2,4 normalsyn pr. arbejdstime eller 16,6 normalsyn pr. arbejdsdag.<sup>43</sup>

I budgetanalysen blev det yderligere forudsat og forventet, at varigheden af et normalsyn i 1998 efter gennemførelsen af periodisk syn af almindelige personbiler, og efter den foreslåede modernisering og omlægning af bilinspektionen var gennemført, i egne haller ville kunne reduceres til 15 minutter, samtidig med at effektivitetsfaktoren ville vokse fra 80 pct. til 85 pct.

Dette indebærer, at synsproduktiviteten i egne haller ville vokse til 3,4 normalsyn pr. arbejdstime eller 23,5 normalsyn pr. arbejdsdag, jf. nedenstående tabel 4.4.1 og 4.4.3. Som det ligeledes fremgår af de to tabeller, var produktivetsforventningerne vedrørende pladssyn væsentligt mere beskedne.

I overensstemmelse hermed blev der på finansloven for 1996 forudsat en synsproduktivitet på 3,2 normalsyn pr. arbejdstime i 1998, idet der var blevet korrigeret for den lave synsproduktivitet ved pladssynene.

Bilinspektionen har oplyst<sup>44</sup>, at det i seneste resultatkontrakt for Bilinspektionen og i finanslovene for 1999 og 2000 fastsatte resultatkrav om 18,1 normalsyn pr. arbejdsdag i egne haller er baseret på tilsvarende forudsætninger, altså 6,9

<sup>41</sup> Dette "snævre" produktivetsbegreb er også brugt i forbindelse om målsætningen om gennemførelse af 18,1 normalsyn pr. arbejdsdag for synsarbejdet i Bilinspektionens synshaller, jf. nedenfor.

<sup>42</sup> Denne vurdering var, så vidt vides baseret på erfaringsbaseret viden.

<sup>43</sup> Ud over at fungere som mål indgår varigheden af et normalsyn i synsproduktionsplanlægningssystemet, hvor varigheden er fastsat til 20 minutter. Her skelnes ikke mellem syn i egne synsanlæg og pladssynsanlæg, idet der alene ses på varigheden af selve synet. Som nævnt er antagelserne om varigheden af et normalsyn og om størrelsen af omregningsfaktorerne til normalsyn for de forskellige synstyper ikke baseret på tidsstudier eller lignende, men bygger på erfaringsbaseret viden. Størrelsen af effektivitetsfaktoren på 80 pct. eller 85 pct. er ligeledes baseret på erfaringsbaseret viden.

<sup>44</sup> Jf. bilag 6 i "Redegørelse for økonomiske forhold for Statens Bilinspektion 1998-2002" af 31. marts 1998 af Statens Bilinspektion.

arbejdstimer pr. arbejdsdag og en effektivitetsfaktor på 85 pct. Dette resultatkrav svarer altså til 2,62 normalsyn pr. arbejdstime og en gennemsnitlig varighed af normalsyn på 19,5 minutter.

I forhold til budgetanalysen fra 1994 indebærer resultatkravet på 18,1 normalsyn pr. arbejdsdag således en forøgelse i den forudsatte varighed af et normalsyn på 4,5 minutter. Bilinspektionen har skønnet, at varigheden af et normalsyn gennemsnitligt er blevet forlænget med 4 minutter som følge af indførelsen af kontrol med bilernes luftforurening. Reduktionen i resultatkravet kan således siges godt og vel at kompensere for den ekstra belastning, som udvidelsen af synene med kontrol af bilernes luftforurening indebærer.<sup>45</sup>

Situationen vurderet i forhold til dette produktivetsmål er vist i nedenstående tabel 4.5.1.

Ifølge tabellen steg produktiviteten ca. 12 pct. fra 1998 til 1999. Af den samlede produktionsstigning i de første tre kvartaler af 1999 på ca. 25 pct. sammenlignet med niveauet for 1998 kan ca. 10 pct. som nævnt tilskrives udvidelse af synsmedarbejderstaben, jf. afsnit 4.3 ovenfor. Den resterende produktionsstigning må således især tilskrives forøgelse af synsproduktiviteten.

I 1999 vil der fortsat mangle ca. 7 pct. i forhold til målsætningen om antal normalsyn pr. arbejdstime for alle synstyper.

Endvidere fremgår, at den gennemsnitlige synsproduktivitet i 1998 for alle synstyper var lavere end i 1993. For halsynene svarer niveauet i 1999 stort set til niveauet i 1993. Det gennemsnitlige niveau for alle synstyper i 1999 lå dog i underkanten af niveauet i 1993 på grund af pladssynene, som jo ikke fandtes i 1993.

Antages det, at kontrollen af bilernes luftforurening i gennemsnit tager 4 minutter, reduceres produktiviteten i 1993 til 2,13 normalsyn pr. arbejdstime.

**Tabel 4.5.1.** Synsproduktivitet pr. arbejdstime 1993-1999<sup>46</sup>

<b>(Normalsyn pr. arbejdstime)</b>	<b>1993</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>Mål 1998-99 (BU 94)</b>	<b>Mål 1998-99 (FL 98/99)</b>
Halsyn	2,40	2,26	2,43	3,40	2,62
Pladssyn	...	1,69	1,93	2,00	2,03
<b>Alle syn</b>	<b>2,40</b>	<b>2,08</b>	<b>2,32</b>	<b>3,10</b>	<b>2,49</b>

**Kilde:** BU 94 og FL 98 og 99 samt beregninger baseret på SBI's tidsregistreringssystem og SBIS.

Til sammenligning skal det nævnes, at Økonomistyrelsen har beregnet den gennemsnitlige varighed af et normalsyn i 1. halvdel af 1999 til 26 minutter. Korrigeres der for den gennemsnitlige forudsatte effektivitetsfaktor på 85 pct., reduceres varigheden til 22 minutter eller 10 pct. mere end forudsat.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> Dette tal bygger ligeledes på erfaringsbaseret viden.

<sup>46</sup> Det bemærkes, at beregningen af produktivetsudviklingen i 1998 dels er baseret på det "korrigerede" antal synsmedarbejdere i tabel 4.3.1, dels på en antagelse om at den relative produktivetsudvikling for halsyn og pladssyn har været den samme.

<sup>47</sup> Jf. tabel 9.2, side 109 i "Økonomistyrelsens bidrag til en analyse af Statens Bilinspektion" af 17. november 1999. I bilagsrapporten tabel 9.31 er varigheden af et normalsyn på basis af reviderede data fra SBI beregnet til 24,9 minutter eller 21,2 minutter, når der korrigeres for effektivitetsfaktoren på 85 pct. Imidlertid indgår transporttiden mellem pladssynstederne og SBI's egne synshaller ikke i denne beregning, hvorfor der formentlig er tale om en vis undervurdering af varigheden ved denne beregning.



Som det fremgår af tabel 4.5.2, dækker gennemsnittene for 1998 og 1999 over betydelige udsving i de enkelte kvartaler i de to år. Det lave produktivetsniveau i første halvår af 1998 må således være en vigtig del af forklaringen på den lave produktion i begyndelsen af 1998.

**Tabel 4.5.2.** Arbejdsproduktiviteten pr. time kvartal for kvartal 1998-1999<sup>48</sup>

<b>(Normalsyn pr. arbejdstime)</b>	<b>1. kvrt. 98</b>	<b>2. kvrt. 98</b>	<b>3. kvrt. 98</b>	<b>4. kvrt. 98</b>	<b>1. kvrt. 99</b>	<b>2. kvrt. 99</b>	<b>3. kvrt. 99</b>
<i>Halsyn</i>	2,0	2,2	2,7	2,2	2,5	2,5	2,6
<i>Pladssyn</i>	1,5	1,6	2,0	1,6	1,8	1,8	1,9
<b>Alle syn</b>	<b>1,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>	<b>2,4</b>

**Kilde:** Beregninger baseret på SBI's tidsregistreringssystem og SBIS.

Endvidere fremgår det, at produktiviteten generelt har ligget på et højere niveau i 1999 end i 1998. Det er bemærkelsesværdigt, at der ikke kan spores nogen generel tendens til stigning i løbet af 1999, hvor de af SBI omkring årsskiftet 1998/1999 igangsatte tiltag til forbedring af synsproduktiviteten ellers måtte forventes at få effekt.

Tidsregistreringssystemet, hvorfra tidsforbrugsoplysningerne i produktivetsberegningerne stammer, blev først taget i brug ved årsskiftet 1998/1999. Umiddelbart må der derfor forventes at være relativ stor usikkerhed i tidsforbrugsoplysningerne fra 1. halvdel af 1999, som er basis for produktivetsberegningen for 1999 ovenfor.

Senere oplysninger<sup>49</sup> fra Statens Bilinspektion viser, at synsproduktiviteten i 3. kvartal 1999 formentlig var lidt lavere end i de foregående to kvartaler. Formentlig skete der også en beskedent stigning fra 3. til 4. kvartal i 1999.

Samlet peger dette i retning af, at der i givet fald kun er en lille skævhed i produktivitetstallene for 1999 ovenfor, selv om disse i vid udstrækning er baseret på oplysninger vedrørende 1. halvår.

Ifølge tidsregistreringssystemet brugte synsmedarbejderne ca. 5 pct. af den samlede arbejdstid til frokost, jf. tabel 4.5.4. På basis heraf kan synsproduktiviteten pr. arbejdsdag beregnes som vist i nedenstående tabel 4.5.3.

Resultatet i tabel 4.5.3 vedrørende dagsproduktiviteten afviger ikke væsentligt fra betragtningerne ovenfor vedrørende timeproduktiviteten.

**Tabel 4.5.3.** Synsproduktivitet pr. arbejdsdag 1993-1999

<b>(Normalsyn pr. arbejdsdag)</b>	<b>1993</b>	<b>1999</b>	<b>Mål 1998-99 (BU 94)</b>	<b>Mål 1998-99 (FL 98/99)</b>
Halsyn	16,5	16,5	23,5	18,1
Pladssyn	...	13,1	13,8	14,0
<b>Alle syn</b>	<b>16,5</b>	<b>15,8</b>	<b>21,4</b>	<b>17,2</b>

**Kilde:** Beregninger baseret på tabel 4.5.1 og 4.5.4.

Samlet vurderes, at synsproduktiviteten i 1999 lå ca. 8 pct. under det forudsatte niveau uanset om synsproduktiviteten måles pr. arbejdstime eller pr. arbejdsdag.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Beregningen af produktivetsudviklingen i 1998 er dels baseret på udviklingen i det "korrigerede" antal synsmedarbejdere i tabel 4.3.2, dels på en antagelse om, at den relative produktivetsudvikling for halsyn og pladssyn har været ens.

<sup>49</sup> Jf. bilag 1 og 3 i brev fra SBI af 7. januar 2000, jf. rapportens bilag 3.

Som nævnt tages der ved disse produktivetsberegninger ikke hensyn til, at en større eller mindre del af den samlede arbejdstid kan bruges på det egentlige synsarbejde, selv om synsproduktionen i sidste ende naturligvis vil blive påvirket heraf, jf. tabel 4.5.4, der viser, hvordan synsmedarbejdernes tidsanvendelse fordeler sig på forskellige opgaver.

**Tabel 4.5.4.** Synsmedarbejdernes<sup>1)</sup> tidsanvendelse

<b>Pct.</b>	<b>1993 (BU 94)<sup>2)</sup></b>	<b>1. halvår 1999</b>	<b>1. halvår 1999 (Korr.)<sup>2)</sup></b>	<b>Mål 1998-99 (BU 94)</b>
Synsproduktion (Nettotid)	64,7	59,3	56,5	67,3
Bruttotid	23,8	20,9	24,7	21,7
Heraf:				
• Uddannelse	2,0	2,5	2,4	2,2
• Frokost	5,1	5,2	5,0	5,4
• Ferie	10,0	5,6	10,0	10,0
• Andet fravær	6,7	7,6	7,3	4,0
Øvrige opgaver	11,6	19,8	18,9	11,0
<b>I alt</b>	<b>100,1</b>	<b>100,0</b>	<b>100,1</b>	<b>100,0</b>

**Kilde:** SBI's tidsregistreringssystem, jf. tabel 8.22 i bilagsbindet til økonomistyrelsens rapport vedrørende SBI af 17. november 1999., samt tabel 2.1 og bilag 2 i budgetanalyse af SBI fra oktober 1994 (BU 94)

**Note:** 1) Denne tabel omfatter alene de færdiguddannede synsmedarbejdere, dvs. bilassistenterne, bilprøveassistenterne, de bilsagkyndige og synslederne. 2) Den korrigerede fordeling er beregnet ved en proportional korrektion for forøgelse af ferieandelen fra 5,6 pct. til 10,0 pct., svarende til det forventede årsgennemsnit.

I forhold til budgetanalysen fra 1994 afviger situationen i 1999 således især ved, at "andre opgaver", der omfatter ledelse, andre internt relaterede opgaver, opgaver for andre myndigheder mv., udgør en væsentlig større arbejdsbelastning end forudsat og forventet.

I forbindelse hermed skal det yderligere nævnes, at det i Økonomistyrelsens rapport er nævnt, at synsmedarbejderne ifølge de interne planlægningsforudsætninger i Bilinspektionen – og dermed også i forudsætningerne for finansloven for 1999 - i gennemsnit skulle bruge ca. 65 pct. af den samlede arbejdstid på synsarbejde<sup>51</sup>, svarende til, jf. tabel 4.5.4, at synsmedarbejderne i 1. halvår 1999 brugte ca. 5 pct. mindre på synsarbejde end forudsat.

Samlet peger dette i retning af en samlet effektivitetsmanko i 1999 i forhold til finansloven for 1999 på ca. 13 pct.

Til sammenligning skal det nævnes, at synsproduktionen i 1999 blev ca. 14 pct. mindre end forudsat i finansloven for 1999. Med i betragtning må det dog også tages, at Bilinspektionens synsmedarbejderstab ved indgangen til 1999 var noget mindre end forudsat i finansloven for 1999.<sup>52</sup> Synsmedarbejderstaben kom først op på det forudsatte niveau i løbet af efteråret 1999.

**Tabel 4.5.5.** Indeks for udviklingen i forskellige produktivitet- og effektivitetssmål 1993/94<sup>2)</sup>-1999<sup>1)</sup>

<b>1993/94 = 100</b>	<b>1998</b>	<b>1999<sup>3)</sup></b>
----------------------	-------------	--------------------------

<sup>50</sup> Det bemærkes, at Økonomistyrelsen ved beregningen af dagsproduktiviteten "netto", jf. bilagsbindet tabel 9.31 og 9.32, kom frem til et markant lavere niveau end ovenfor, nemlig 12,7 normalsyn pr. arbejdsdag. Umiddelbart vurderes, at afvigelsen kan være den samlede effekt, dels af at der ikke er korrigeret for effektivitetsfaktoren på 85 pct., dels af at arbejdsdagen ikke er reduceret med de ca. 5 pct., der bruges til frokost, jf. teksten ovenfor.

<sup>51</sup> Jf. tabel 8.5, side 104 i hovedrapporten af Økonomistyrelsen af 17. november 1999.

<sup>52</sup> Jf. aktstykket nr. 261 af 29. juli 1999.

<b>Antal normalsyn pr.:</b>		
• Synsmedarbejderarbejdstime <sup>6)</sup> : - Ukorrigeret	87	97
- Korrigeret	98	109
• Synsmedarbejderarbejdsdag	...	93
• Synsmedarbejder (Årsværk) <sup>4)</sup>	80	83
• Medarbejder (Årsværk)	84	89
• 1000 lønkroner <sup>7)</sup>	82	93
• 1000 udgiftskroner <sup>8)</sup>	71	80

**Note:** 1) Alle beløb er opgjort i 1999-priser. 2) De "fysiske" mål (Antal normalsyn og medarbejderantal) vedrører 1993, mens udgiftsbeløbene vedrører 1994. 3) Produktivitetmålene for 1999 er skønmæssigt omregnet til et fuldt kalenderår. 4) Synsmedarbejdere inkluderer her bilassistenter, bilprøveassistenter og bilsagkyndige. 5) Beregnet på basis af synsproduktiviteten pr. 1000 lønkroner ved at korrigere for andel synsmedarbejdere. 6) Det korrigerede indeks er korrigeret for udvidelsen af synet med kontrol af bilernes luftkontrol (med 4 minutter). Medmindre andet er anført er produktivitetindeksene i tabellen ikke korrigeret herfor. 7) Som opregningsfaktor for lønsummen, der udgjorde 86 mio. kr. i 1994 i 1994-lønniveau, jf. tabel 4.4.3, er benyttet det generelle lønstigningsindeks ifølge Finansministeriets Budgethåndbog. Som opregningsfaktor er benyttet:  $1,017 \times 1,028 \times 1,026 \times 1,033 \times 1,025 = 1,0136$ . 8) Som opregningsfaktor for udgiftsbeløbet, der udgjorde 110 mio. kr. i 1994 i 1994-prisniveau, jf. tabel 4.4.3, er benyttet det generelle pris- og lønstigningsindeks ifølge Finansministeriets Budgethåndbog. Som opregningsfaktor er benyttet:  $1,018 \times 1,027 \times 1,024 \times 1,030 = 1,130$

Disse produktivets- og effektivitetsovervejelser afspejler alene virkningen af arbejdstiden på synsbanerne og af de fuldt uddannede synsmedarbejderen's indsats i øvrigt. I tabel 4.5.5 er der derfor vist, hvordan en række andre effektivitetsmål har udviklet sig.

Billedet med et kraftigt "dyk" i 1998 og en delvis forbedring i 1999 kan konstateres ved alle målene i tabel 4.5.5.

Bortset fra effektivitetmålene vedrørende udviklingen henholdsvis i det nominelle antal synsmedarbejdere og i det nominelle antal af alle medarbejderkategorier er der således generelt sket en forbedring på ca. 10 procentpoints fra 1998 til 1999. Grunden til den relativt beskedne forbedring i effektivitetmålene vedrørende det nominelle antal medarbejdere er formentlig, at væksten i antal synsmedarbejdere i 1999 især resulterede i en relativt kraftig intern uddannelsesaktivitet i Bilinspektionen i 1999.

Yderligere bemærkes, at ved ingen af produktivitetmålene (med en enkelt undtagelse) nås der i 1999 op på niveauet i 1993/94.

Endelig er situationen i 1999 sammenlignet med 1993/94 dårligere ved de nye og brede effektivitetsmål end ved de hidtidige produktivitetmål.

Relativt lavest er antallet af normalsyn pr. udgiftskrone, hvor 1999-niveauet er ca. 20 pct. lavere end i 1993/94.

Sammenfatningen, jf. kapitel 2, indeholder en kvalitativ vurdering af denne situation.

Hertil kommer, at der i afsnit 4.7. er en vurdering af mulighederne for udviklingen af synsproduktiviteten og – effektiviteten i øvrigt i 2000.

#### **4.6 Kvalitet og service**

Kvaliteten i det synsarbejde, der udføres af Statens Bilinspektion, og den service hvormed dette sker i forhold til kunden, kan opgøres og måles på forskellige måder. Udgangspunktet for dette afsnit er Budgetanalyse af Statens Bilinspektion fra 1994, hvori der nævnes en række forskellige parametre som

udtryk for kvaliteten i synsproduktionen og servicen overfor kunderne, og de efterfølgende resultatkontrakter for bilinspektionen for 1996-1997 og 1999-2002.

I Budgetanalysen nævnes andelen af fejlafgørelser i synsproduktionen som en væsentlig parameter for den tekniske kvalitet i Statens Bilinspektions produktion. Eftersom der ikke – hverken på det tidspunkt Budgetanalysen blev til på eller over tid – har været foretaget systematiske målinger af fejlmængden, er det ikke muligt at lave en vurdering af udviklingen i kvaliteten i synskontrollen i forhold til denne parameter. I 1998 har Statens Bilinspektion dog opgjort antallet af klage- og erstatningssager<sup>53</sup>. Af Bilinspektionens Virksomhedsregnskab for 1998 fremgår det således, at hovedkontoret modtog i alt 229 klage- og erstatningssager for 1998. Af disse klager udgjorde 62 klager over det foretagne syn, 59 klager over synsproceduren og 74 klager med erstatningskrav for tings- og personskaade. Ud af de 229 behandlede sager har klagerne fået medhold i 108 af sagerne, og der er tilsammen udbetalt i alt ca. 230.000 kr. i erstatning.

Et andet aspekt af forbedring af synskvaliteten er nævnt i Resultatkontrakt for Statens Bilinspektion for 1996-1997. Heraf fremgår, at Bilinspektionen i kontraktperioden skal forberede en certificering af synsarbejdet. Dette er videreudviklet i resultatkontrakten for Statens Bilinspektion 1999-2002. Heraf fremgår, at Bilinspektionen skal indføre et kvalitetssikringssystem, som omfatter synsproduktionen og synsadministrationen, med henblik på at sikre overholdelse af fastlagte kvalitetskrav og en ensartet kvalitet af synsydelserne. Systemet er endnu ikke implementeret, men dette er planlagt til at ske senest med udgangen af år 2000<sup>54</sup>. Dette forventes også at kunne bidrage til at højne synskvaliteten.

Indførelsen af særlige forpligtelser vedrørende luftforureningskontrol kan også betragtes som en forbedring af synskvaliteten, idet omfanget af kontrollen med bilers luftforurening ved den periodiske tekniske kontrol hermed er blevet udvidet.

Andre parametre, som også nævnes i Budgetanalyse af Statens Bilinspektion fra 1994, er kørselsafstand til synsstedet, ventetider på bestilling af syn, udvidet åbningstid og administrative procedurer for kunderne.

I Budgetanalysen anføres det, at et synssted overalt i Danmark kan nås inden for en radius af ca. 20 km, og at Statens bilinspektion overalt i landet kan nås inden for en rimelig transportafstand. Det var endvidere hensigten, at indførelse af pladssyn for personbiler ville betyde, at kørselsafstanden til synsteder nedbringes i det omfang, det overhovedet var muligt. Den 1. november 1999 var der foruden 70 synshaller tillige 163 pladssynsværksteder fordelt rundt på

---

<sup>53</sup> Dette omfatter alene de sager, som bilinspektionens hovedkontor har behandlet. Sager behandlet og afsluttet i regionerne er således ikke medtaget i opgørelsen.

<sup>54</sup> Det overvejes at stoppe projektet indtil videre, jf. afsnit 2.6.

regionerne - mod 70 synshaller før indførelsen af det periodiske syn for personbiler i 1998<sup>55</sup>. Indførelsen af pladssyn har i nogle synsområder således betydet en rimelig bred dækning i forhold til personbilejerne. Derimod kan tunge køretøjer i nogle af synsområderne have fået længere afstand til synsstedet – på grund af at lastbilbanerne er blevet koncentreret på færre synssteder. Dette hænger sammen med den tidligere omtalte ombygning og modernisering af synshallerne pga. Arbejdstilsynets krav til lastbilbanerne.

Ventetider på bestilling af syn blev i Budgetanalysen beskrevet som et af de væsentligste kvalitetskrav i Statens Bilinspektion. Det blev dog også anført, at med indførelse af det periodiske syn vil fleksibilitet med hensyn til kundens mulighed for valg af synssted og tidspunkt for gennemførelse af synet få langt større betydning for kundens oplevelse af servicen i Statens Bilinspektion end ventetider.

Statens Bilinspektion mente, at ”venterækker” – hvor kunder, der ikke har reserveret tid, har mulighed for at sidde i kø og vente på at overtage en synstid i tilfælde af udeblivelse - ville blive overflødige den 1. januar 1998. Bilinspektionen ville derfor slet ikke indføre denne mulighed. Imidlertid viste der sig et større behov end nogensinde, fordi der efter 1. januar 1998 var meget lange ventetider forbundet med registreringssyn, og på baggrund heraf blev ”venterække”-ordningen indført i 1998. Endvidere blev der etableret samarbejde med lokale bilforhandlere om de såkaldte ”nøglebiler”. Det betyder, at kunden har mulighed for at stille sin bil med nøglen i, således at den kan synes, når der er ledig kapacitet på synsstedet. ”Nøglebiler” og ”venterækker” har således betydet større fleksibilitet for såvel kunden som synsstedet.

Spørgsmålet om udvidet åbningstid blev også nævnt i Budgetanalysen. Af hensyn til kundens mulighed for at få synet sit køretøj uden for normal arbejdstid, f.eks. med lang åbningstid og evt. lørdagsåbent, anbefalede Budgetanalysen en udvidelse af åbningstiden. Spørgsmålet om åbningstid indgår også i resultatkontrakten for Statens Bilinspektion for 1999-2002. Heraf fremgår, at der i 1999 vil være udvidet åbningstid i udvalgte synsområder.

Der er således i 1999 iværksat et forsøg i Vejle og Odense om udvidet åbningstid, og SBI forhandler med fagorganisationerne om en mere permanent ordning med udvidet åbningstid. Forsøgene evalueres og på baggrund af erfaringerne vil der blive fastsat nye resultatkrav for perioden 2000-2002. Der er således ikke umiddelbart sket de store servicemæssige forbedringer med hensyn til spørgsmålet om udvidelse af åbningstiden.

For så vidt angår de administrative procedurer for kunderne er der sket forskellige ændringer.

---

<sup>55</sup> I region 1 er der således 53 pladssynsværksteder, i region 2: 40, i region 3: 11, i region 4: 11, i region 5: 36 og i region 6: 12 pladssynsværksteder, dvs. i alt 163 pladssynsværksteder.

Med indførelse af det periodiske syn blev der etableret en central bookingfunktion i modsætning til tidligere, hvor bookingfunktionen var placeret i regionerne. Dette har betydet, at kunderne har fået en mere nem indgang til bilinspektionen, samtidig med at de lokale synssteder slipper for at blive belastet med booking-opgaver, der kunne betyde forsinkelser for kunderne. Bookingen af aftale til syn kan ske i tidsrummet fra kl. 8 – 22.

Efter en række indkøringsvanskeligheder – som bl.a. resulterede i lang ventetid på at komme i kontakt med bookingfunktionen – fungerer bookingfunktionen nu mere hensigtsmæssigt. Der er sket en kapacitetsudvidelse i bookingfunktionen i form af øget bemanning og andre forbedringer, som har betydet, at den gennemsnitlige ventetid på at komme i kontakt med bookingfunktionen er faldet betydeligt. Kunderne har også fået en ny mulighed i form af Voice Response-systemet, når kunden blot skal bekræfte tid og sted for syn.

Før indførelsen af periodisk syn foregik betalingen for syn ved giroindbetaling, mens det nu foregår ved betaling på synsstedet. Betalingsprocedurerne er således umiddelbart blevet mere enkle for f.eks. den enkelte personbilejer. For storkunderne er der indført muligheden for at købe boner, som afleveres ved synsgennemførelsen. Det administrative personale registrerer herefter betalingen.

Med henblik på at vurdere kundetilfredsheden – fra tidsbestilling til den afsluttende synsrapport - gennemførte Bilinspektionen i 1998 en undersøgelse i 25 haller og på 25 pladssynsværksteder. Bilinspektionens personale var på forhånd orienteret om undersøgelsen, hvilket kan have influeret på undersøgelsesresultatet. Hovedparten af kunderne udtrykte tilfredshed i undersøgelsen. I den seneste resultatkontrakt er det også anført, at der i løbet af 1999 skal udarbejdes et standardkoncept for måling af kundetilfredshed i forbindelse med synsvirksomheden.

Sammenfattende kan det konstateres, at væsentlige områder som f.eks. kvalitetsstyringssystemet og spørgsmålet om ændret åbningstid ikke er gennemført, og at der kun er sket marginale eller mindre fremskridt i implementeringen heraf. På andre områder kan der derimod spores fremgang. Med gennemførelsen af det periodiske syn blev der etableret 163 pladssynssteder udover de 70 synshaller, som eksisterede i forvejen. Bookingfunktionen, som i indkøringsfasen gav problemer, fungerer nu mere hensigtsmæssigt. Der er etableret ”venterækker” og ”nøglebiler” med henblik på at skabe større fleksibilitet. Endelig kan nævnes, at niveauet for fejlafgørelser er meget lavt og kundetilfredsheden høj – med de begrænsninger, der ligger i de foretagne målinger.

#### ***4.7. Overvejelser om situationen i 2000***

Statens Bilinspektion har i notat af 24. januar 2000 anført, at synsbehovet i 2000 i væsentlig grad kan forventes at overstige det af arbejdsgruppens konsulenter skønnede behov, ligesom der er basis for en væsentlig forøgelse af

synsproduktionen inden for de af konsulenterne forudsatte ressourcerammer, jf. tabel 4.4.2 ovenfor. Notatet vedlægges som bilag 3, dog uden de i notatet nævnte bilag.

Bilinspektionen anfører således, at der i 2000 ved de udgiftsrammer, der ultimo november 1999 blev skønnet af arbejdsgruppens konsulenter er tilstrækkelig kapacitet til en synsproduktion på 1,36 mio. normalsyn, samt at synsbehovet under hensyntagen til den skønnede pulje af ”synsmodne” personbiler også vil være tilstrækkeligt stort til at berettige en synsproduktion af denne størrelsesorden.

Dette er ca. 55.000 normalsyn og 180.000 normalsyn mere end forudsat henholdsvis i finanslovsforslaget for 2000 og finansloven, svarende til en ekstra synsindtægt i 2000 på henholdsvis ca. 20 mio. kr. og ca. 65 mio. kr.

Dette relativt høje effektivitetsniveau indebærer imidlertid alternativt, i tilfælde af en synsproduktion på det relativt reducerede niveau, som er forudsat i finansloven for 2000, at en markant reduktion i produktionskapaciteten, og dermed i udgiftsniveauet, vil være påkrævet.

Kritisk for vurderingen af Bilinspektionens forventninger til situationen i 2000 er to forhold, nemlig hvordan henholdsvis synsbehovet og Bilinspektionens synskapacitet vil udvikle sig.

Idet de to forhold principielt kan tænkes at udvikle sig uafhængigt af hinanden, kan man som udgangspunkt ikke alene forestille sig, at en vækst i synsbehovet vil falde sammen med en klar forøgelse af synsproduktiviteten, således som Bilinspektionen forventer, men også at en stagnation i synsbehovet kan ske samtidigt med en vækst i effektiviteten. Eventuelt kan man også forestille sig en stagnation i begge parametre. Endelig kan en situation som i begyndelsen af 1998 med vækst i synsbehovet og stagnation i effektiviteten heller ikke udelukkes.

Disse situationer er sammenfattet i figur 4.7.1.

**Figur 4.7.1.** Nettoindtjening og nødvendig kapacitetsreduktion ved forskellige scenarier for SBI i 2000

		<i>Produktionseffektivitet</i>	
		Pessimistisk forventning (-)	Optimistisk forventning (+)
	Pessimistisk forventning (-)	Scenario: (-,-) Nettoindtjening: <b>Lille</b> Kapacitetsreduktion: <b>Medio</b>	Scenario: (-,+) Nettoindtjening: <b>Medio</b> Kapacitetsreduktion: <b>Stor</b>

<b>Synsbehov</b>	Optimistisk forventning (+)	Scenario: (+,-) Nettoindtjening: <b>Medio</b> Kapacitetsreduktion: <b>Lille</b>	Scenario: (+,+) Nettoindtjening: <b>Stor</b> Kapacitetsreduktion: <b>Medio</b>
------------------	-----------------------------	---	--

Som udgangspunkt kan man forestille sig, at Bilinspektionen kan havne i et hvilket som helst af de fire felter i figuren ("scenarier") afhængig af om der lægges "pessimistiske" eller "optimistiske" forventninger til grund for udviklingen henholdsvis i synsbehov og produktionseffektivitet.

Afhængigt af hvilket af de fire scenarier, som vil gøre sig gældende i 2000, vil Bilinspektionen få en vidt forskellig nettoindtjening i 2000, nemlig størst hvor både synsbehov og produktionseffektivitet vil vokse relativt stærkt, dvs. i (+,+)-scenariet, og mindst i den modsatte situation, dvs. i (-,-)-scenariet.

Kravet om kapacitetsreduktion for at skabe balance mellem synsbehov og synskapacitet vil derimod være størst i scenariet, hvor der forventes at være en relativ kraftig forøgelse af synseffektiviteten og en forventning om et stagnerende eller måske endog vigende synsbehov, dvs. i (-,+)-scenariet, og mindst i den modsatte situation, dvs. i (+,-)-scenariet. Afhængig af de konkrete antagelser kan en kapacitetsudvidelse endog være påkrævet i sidstnævnte situation.

Både statsfinansielle og personalemæssige hensyn tilsiger således, at man må interessere sig for, hvordan synsbehovet og synsproduktiviteten, og synseffektiviteten i øvrigt i Statens Bilinspektion, kan forventes at udvikle sig i 2000.

Som det fremgår af det følgende, forventer Bilinspektionen selv, at Bilinspektionen allerede i 2000 vil kunne befinde sig i det gunstige (+,+)-scenario med et stort synsbehov og et højt effektivitetsniveau.

Resten af arbejdsgruppen forventer derimod, at Bilinspektionen i løbet af de næste par år gradvist vil kunne bevæge sig fra en situation, der minder om situationen i 1999 med et relativt lille synsbehov og lavt effektivitetsniveau, dvs. fra (-,-)-scenariet, til (-,+)-scenariet med lavt synsbehov og højt effektivitetsniveau. Dette vil stille krav om en betragtelig kapacitetsreduktion.

Statens Bilinspektion forventer, at der vil ske en klar vækst i synsbehovet, nemlig fra behovet i 1999 på ca. 1,0 mio. normalsyn til 1,26 mio. normalsyn i 2000, jf. tabel 4.7.1.

**Tabel 4.7.1.** Udvikling i synsbehov 1999-2000

Mio. normalsyn (Inklusive omstillingssyn)	Skønnet synsbehov 1999 <sup>1)</sup>	Synsbehov 2000 (SBI's forventning) <sup>2)</sup>	Synsbehov 2000 (Resten af arbejdsgruppens forventning)
Periodiske syn, små køretøjer	0,54	0,82	...



<b>Registrerings- og ejerskiftesyn, små køretøjer</b>	0,28	0,19	...
<b>Alle syn, store køretøjer</b>	0,18	0,25	...
<b>I alt</b>	1,00	1,26	<1,00

**Kilder:** 1) Den samlede arbejdsgruppes vurdering på basis af realiseret synsproduktion og reduktion i synsefterslæb, jf. afsnit 4.2. 2) SBI's produktionsplanlægning, jf. bilag 3.

Som det fremgår af tabel 4.2.8, skete der i 2. halvår en reduktion af puljen af ikke-synede, men ”synsmodne” personbiler på gennemsnitligt ca. 30.000 biler pr. måned, idet der dog var en vis vigende tendens i reduktionens størrelse. Dette peger efter resten af arbejdsgruppens opfattelse i retning af, at synsbehovet vil være mindre i 2000 end det var i 1999.

Efterhånden som de ældre personbiler kommer til periodiske syn, må behovet for ejerskiftesyn forventes at blive reduceret. Der er derfor enighed i arbejdsgruppen om, at antallet af registrerings- og ejerskiftesyn må forventes at blive reduceret fra 1999 til 2000.

Som beskrevet i afsnit 2 i Bilinspektionens notat af 24. januar 2000, jf. bilag 3, er der ved Bilinspektionens beregning af behovet for periodiske syn taget udgangspunkt i den samlede personbilpark ved udgangen af 1998 for de relevante årgange. Denne er så korrigeret på forskellig vis, bl.a. for afmeldinger og genregistreringer mv.

Bilinspektionen forventer, at behovet for periodisk syn af små køretøjer vil vokse med ca. 280.000 normalsyn eller godt 50 pct. fra 1999 til 2000.

En sådan vækst er efter resten af arbejdsgruppens opfattelse alene rimelig, såfremt der kan peges på nogle markante forskydninger fra 1999 til 2000 i bilparken eller i andre strukturelle forhold af betydning for behovet for periodiske syn.

I supplerende notat af 1. februar 2000, der er vedlagt som bilag 4, har Bilinspektionen argumenteret for, at der i 1999 har været en ekstraordinær reduktion i behovet i 1999 for periodiske syn på, hvad der svarer til ca. 170.000 normalsyn<sup>56</sup>. Den resterende del af den af Bilinspektionen forudsatte vækst på ca. 110.000 normalsyn er fortsat ikke begrundet.

Endelig har Bilinspektionen ikke givet nogen begrundelse for væksten i behovet for lastbilsyn.

<sup>56</sup> Det bemærkes, at udgangsskønnet for SBI's forventning til synsbehovet i 1999 var på 1,36 mio. normalsyn, jf. side 3 i Bilinspektionens notat af 24. januar 2000, der er vedlagt som bilag 3. Dette skøn, der senere er revideret af SBI, er fra begyndelsen af 1999.

I overensstemmelse med finansloven er det på denne baggrund opfattelsen i arbejdsgruppen bortset fra SBI, at der fra 1999 til 2000 formodentligt må forventes et svagt stigende synsbehov/synsefterspørgsel.

Supplerende skal det nævnes, at såfremt synsmedarbejderne får de fornødne - lønmæssige – incitament vil Bilinspektionen formentlig selv i begrænset omfang kunne påvirke behovet efter registrerings- og ejerskiftesyn mv. I samme retning peger de klare regionale forskelle, som Økonomistyrelsen har påvist i afvigelserne mellem realiseret og planlagt produktion, jf. kapitel 5.

Bilinspektionen forventer endvidere, at der vil kunne ske en klar stigning i synsproduktionen som følge af en forbedring i synsproduktiviteten og – effektiviteten i øvrigt, nemlig fra ca. 1,08 mio. normalsyn i 1999 til 1,36 mio. normalsyn i 2000 under forudsætning af de hidtidige, dvs. de i finanslovsforslaget anførte, ressourcerammer.

Som nævnt blev det på finanslovsforslaget forudsat, at synsproduktionen i 2000 ville udgøre ca. 1,30 mio. normalsyn. Ikke mindst som følge af at den planlagte synsproduktion i 2. halvår 1999 oversteg den faktiske synsproduktion med ca. 10 pct., blev dette skøn reduceret til 1,18 mio. normalsyn i den vedtagne finanslov, jf. kapitel 6.

Under forudsætning af uændrede ressourcerammer må skønnet i finansloven antages at udgøre et minimumsskøn, idet det er baseret på en forudsætning om, at tingene i Statens Bilinspektion generelt fortsætter som hidtil, jf. kapitel 6.

Dette skøn strider således ikke mod, at der kan ske en yderligere produktionsforøgelse og/eller kapacitetsreduktion.

Som basis for overvejelserne om et sandsynligt effektivitetsniveau i 2000 kan man forestille sig, at væksten i synsproduktionen fra niveauet i 1999 til det niveau i 2000, der forventes af Bilinspektionen, groft vurderet er sammensat som følger:

- a) 1.08-1.18 mio. normalsyn: Denne stigning må antages især at være en konsekvens af en kapacitetsforøgelse som følge af, at nettotilgangen af synsmedarbejdere først forventes at få fuld effekt i 2000.
- b) 1.18-1.30 mio. normalsyn: Denne stigning må antages især at være en konsekvens af forskellige hurtigtvirkende tiltag som forøgelse af overbookingen, indskærpelse af regler, kampagner for nedbringelse af uanmeldte afbud o.lign. Derved antages det, at synseffektivitet og tidsanvendelse bringes op på de hidtil forudsatte niveauer, bl.a. i finanslovsforslaget for 2000, jf. afsnit 4.5.
- c) 1.30-1.36 mio. normalsyn: Denne stigning må antages at være en følge af mere strukturelt prægede indgreb, herunder ikke mindst en markant reduktion i de personaleressourcer, der er afsat til køreprøver og §77 undersøgelser mv., jf. side 1 i notatet af 24. januar 2000.

Punkt a) er der ingen bemærkninger til.

Angående punkt b) er der for så vidt enighed i arbejdsgruppen om, at indgreb af den nævnte art er påkrævede.

Som der argumenteres for i sammenfatningen i kapitel 2, er der imidlertid en række vidt forskellige barrierer, som gør det vanskeligt for Bilinspektionen at komme op på det forudsatte effektivitetsniveau, også selv om der utvivlsomt kan og bør gennemføres en række tiltag for hurtigt at forbedre effektivitetssituationen.

Arbejdsgruppen bortset fra SBI forventer derfor ikke, at de nævnte tiltag vil være tilstrækkelige til at give den af Bilinspektionen forventede effekt, og heller ikke så hurtigt som forventet af Bilinspektionen, dvs. allerede fra begyndelsen af 2000.

Hertil kommer at de foreliggende oplysninger om udviklingen i effektivitetssituationen, jf. afsnit 4.5, ikke peger i retning af, at der i slutningen af 1999 - og dermed i begyndelsen af 2000 – er nogen klar tendens til forøgelse af synseffektiviteten.

Endelig vurderes, at en del af effektivitetsproblemerne i midtergruppen (punkt b)) er af strukturel karakter, f.eks. problemerne med at komme op på fuld kapacitetsudnyttelse som følge af den relativt lange planlægningshorisont, jf. afsnit 4.2, og den manglende ansvarliggørelse af regioner og synshaller som påpeget af Økonomistyrelsen, jf. kapitel 5.

Problemerne i den sidste gruppe (punkt c)) er fortrinsvis af strukturel karakter, hvilket naturligvis ikke hindrer, at disse problemer vil kunne løses, men alene at det vil tage en vis tid.

Alt i alt er det opfattelsen i resten af arbejdsgruppen, at der i 2000 alene vil være mulighed for opnåelse af effektivitetsforbedringer, der er mindre end forventet af Bilinspektionen.

Økonomistyrelsens analyser, jf. kapitel 5, der er baseret på en sammenligning af præstationerne i de seks regioner i Bilinspektionen, viser, at der er et vist effektiviseringspotentiale i Bilinspektionen. På basis af "best practise" kommer Økonomistyrelsen således frem til, at der i selve synsproduktionen vil kunne spares op til ca. 14 mio.kr. samt op til ca. 4 mio. kr. både i betalingsfunktionen og i de administrative funktioner i almindelighed. Dette svarer til et samlet effektiviseringspotentiale til lønudgifter på 20-25 mio. kr.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> Idet hver enkelt region formentlig indeholder såvel velfungerende og effektive som mindre velfungerende og mindre effektive synsanlæg, må det formodes, at en sammenligning på synsanlægsniveau, alt andet lige, ville vise et større effektiviseringspotentiale. Omvendt er det ikke givet, at de enkelte effektiviseringspotentiale umiddelbart kan lægges sammen. Her er det forudsat, at de to modsatrettede tendenser nogenlunde ophæver hinanden.

Det bemærkes, at Økonomistyrelsens sammenligning alene er baseret på forskelle regionerne imellem. Yderligere effektiviseringsmuligheder ligger der derfor i at ændre eller reducere omfanget af særligt omkostningstunge fremgangsmåder, der må formodes at belaste alle seks regioner. Økonomistyrelsen fremhæver i denne forbindelse ændret tilrettelæggelse af betalingsproceduren og reduktion af pladssynsandelene.

Grunden til at pladssynsordningen er relativ omkostningstung og udgiftskrævende, er dels, at driftsbudgettet løbende er belastet af en ikke uvæsentlig lejeudgift, dels at pladssynsmedarbejderne hidtil både har påbegyndt og afsluttet arbejdsdagen på et af Bilinspektionens egne synsanlæg. Som følge af ændringer i produktionsplanlægningssystemet med direkte opkobling på alle synstederne er dette ikke mere nødvendigt, såfremt de nødvendige personalefaciliteter kan fremskaffes.

Et andet tiltag med en lignende effekt er f.eks. en udvidelse af åbningstiden, således at Bilinspektionens egne anlæg vil kunne udnyttes mere intensivt. Ved uændret samlet synsproduktion vil der i tilfælde af en udvidelse af åbningstiden f.eks. være mulighed for en reduktion af den ressource- og omkostningskrævende pladssynsproduktion.

Oplysningerne om synsproduktionen specielt i Norge og Sverige kan muligvis tolkes i retning af, at det er muligt at komme op på det effektivitetsniveau, som er forudsat i Budgetanalysen fra 1994. Imidlertid er der betydelige institutionelle forskelle mellem sektoren i Danmark og i de to andre skandinaviske lande – foruden andre forskelle i øvrigt - som vanskeliggør sammenligninger.

Hertil kommer, at der også for Sveriges vedkommende tilsyneladende er tale om erfaringsbaserede – og formentlig noget usikre - normer. Endvidere afviger de svenske – relativt differentierede - lastbilnormer noget fra de tilsvarende danske normer.

Dette gør, at der er en vis usikkerhed forbundet med målingen af synsproduktionen i form af antal normalsyn både i udgangssituationen i 1993/94 og i dag. Yderligere har synet ændret indhold i løbet af perioden, først og fremmest ved indførelsen af målingen af bilernes luftforurening. Den præcise varighed heraf kendes heller ikke.

På sigt anser den øvrige del af arbejdsgruppen det derfor også for realistisk for Bilinspektionen at komme op på det af Bilinspektionen i 2000 forudsatte effektivitetsniveau, og måske endog blive mere effektiv.

På sigt er der derfor et væsentligt effektiviseringspotentiale i Statens Bilinspektion, også ud over målsætningen om, at en synsmedarbejder kan gennemføre 2,5 normal pr. arbejdstime og 18,1 normalsyn pr. arbejdsdag på egne baner.

Dermed må Statens Bilinspektion som nævnt forventes i løbet af 2000 og de nærmest efterfølgende år at bevæge sig fra (-,-)-scenariet til (-,+)-scenariet med en deraf følgende nødvendig kapacitetsreduktion.

Af betydning for hvor hurtigt kapacitetsreduktionen skal ske, er antallet af ikke-synede, men "synsmodne" biler. Ifølge tabel 4.2.8. var den ved årsskiftet 1999/2000 på omkring 300.000 ikke-synede køretøjer. Af hensyn til den løbende tilrettelæggelse af synsproduktionen er en vis beholdning utvivlsomt hensigtsmæssig. Den reelle buffer udgør derfor måske ca. 200.000 køretøjer.

Dette indebærer, at ved det på finansloven forudsatte produktionsniveau for 2000 på 1,18 mio. normalsyn må bufferen forventes at være opbrugt ved udgangen af 2000, hvorefter der må forventes, alt andet lige, at skulle ske en pludselig reduktion i produktionsniveauet på ca. 200.000 normalsyn årligt, hvilket naturligvis vil være en særdeles u hensigtsmæssig situation. For at kunne gennemføre en mere gradvis kapacitetsreduktion vil en langsommere reduktion af puklen være ønskelig.

Hertil kommer, at der i 2000 og de nærmest kommende år skal ske en klar forøgelse af Bilinspektionens effektivitetsniveau.

Det er opfattelsen i arbejdsgruppen bortset fra Statens Bilinspektion, at kapacitets-reduktionen må forventes at blive så kraftig, at den fornødne mandskabsreduktion ikke kan forventes alene at kunne klares ved naturlig afgang.

## 5. Resumé af Økonomistyrelsens baggrundsanalyser

### 5.1. Indledning

Økonomistyrelsens baggrundsanalyser for arbejdsgruppen er beskrevet i rapporten: ”Økonomistyrelsens bidrag til en analyse af Statens Bilinspektion. Økonomistyrelsen, den 17. november 1999” med en tilhørende bilagsrapport.

Som led i dette arbejde har Økonomistyrelsen for det første foretaget en gennemgang af Statens Bilinspektions situation, herunder af de overordnede styringsmæssige rammer for Bilinspektionen, af organisations- og ledelsesstrukturen, af aktivitets- og udgiftsudviklingen, af produktionsplanlægningen og produktionsstyringen samt af økonomistyringen i Bilinspektionen.

Endvidere har Økonomistyrelsen foretaget en række analyser, herunder af forskellen mellem planlagt og gennemført synsproduktion, af synsproduktiviteten samt af de administrative funktioner.

Resten af kapitel 5 er en kopi af sammenfatningskapitlet i Økonomistyrelsens rapport.

### 5.2. Sammenfatning af undersøgelsens resultater, vurderinger og anbefalinger

Økonomistyrelsen har gennemført en analyse af Statens Bilinspektion, som led i den budgetanalyse, der gennemføres af Trafikministeriets departement. I undersøgelsen har Økonomistyrelsen haft særligt fokus på Statens Bilinspektions styring af udgifter og produktion, samt på de opnåede resultater for så vidt angår synsproduktionens udvikling og effektivitet. Derudover har Økonomistyrelsen analyseret potentielle effektiviseringsmuligheder i de administrative funktioner i Statens Bilinspektion, primært i de regionale betalingsfunktioner og den centrale bookingfunktion.

#### 5.2.1. Årsager til den ikke-realiserede produktion

Statens Bilinspektion angiver i både virksomhedsregnskabet for 1998 og i aktstykkerne vedrørende 1998, at der er en række forklaringer på, at Statens Bilinspektion i 1998 ikke har gennemført den synsproduktion, som var forudsat på finansloven for 1998:

- Lavere produktivitet på synsanlæggene som følge af forskellige indkørvanskeligheder, herunder manglede rutiner hos de nye synsmedarbejdere
- Vanskeligheder med produktionsplanlægningen på lokalt/regionalt niveau
- Forsinket levering af edb-system til brug på pladssynsværkstederne
- Forsinket færdiggørelse af synshaller under ombygning
- Manglende synskapacitet (for få pladssyn)
- Synsbehovet var større end forventet som følge af en stor efterspørgsel efter frivillige syn i forbindelse med ejerskifte

Problemerne vedrørende produktionen er fortsat i 1999, hvilket bl.a. har givet sig udslag i aktstykke 261, hvor Trafikministeriet orienterer Finansudvalget om, at Statens Bilinspektions synsindtægter forventes at blive ca. 130 mill. kr. mindre end indtægtsbevillingen på finansloven for 1999, som følge af en mindre synsproduktion end forudsat.

På baggrund af undersøgelsen og dens resultater er det Økonomistyrelsens vurdering, at der er yderligere forklaringer på, at Statens Bilinspektion ikke gennemfører den produktion, som er

forudsat på finansloven og i resultatkontrakten med Trafikministeriets departement. Det er Økonomistyrelsens opfattelse, at en helt afgørende forklaringsfaktor er, at produktiviteten ved gennemførelse af synsproduktionen generelt er for lav. Derudover er der andre forklaringer, som kan medvirke til at forklare, at det ikke er muligt for regionerne at opnå den forudsatte produktivitet, f.eks. udeblivere og for ringe udnyttelse af frigivne tider.

Sammenfattende er det Økonomistyrelsens vurdering, at der er to forskellige typer af forklaringer på, hvorfor regionerne har lavere produktivitet end forudsat. En type af forklaringer stiller spørgsmålstejn ved forudsætningernes holdbarhed og datagrundlaget, som beregningerne foretages på baggrund af:

- Der kan stilles spørgsmålstejn ved, om de 20 minutter, som er afsat til et normalsyn, er en realistisk forudsætning – om det er muligt for synsmedarbejderne at gennemføre et syn inden for den fastsatte normtid med de tekniske og kvalitetsmæssige krav, der er til gennemførelsen af et syn.
- Beregningerne er foretaget med baggrund i antallet af normalsyn. Herved antages det, at de omregningsfaktorer fra ekspeditioner til normalsyn, som Statens Bilinspektion anvender, er i overensstemmelse med de reelle forskelle i tidsforbruget på de forskellige synstyper. Hvis det ikke er tilfældet kan det være en medvirkende forklaring, at de beregnede produktivitetstal er højere end 20 minutter pr. normalsyn. Da tidsregistreringerne ikke foretages på synstyper, men kun på banetyper, kan omregningsfaktorenes validitet desuden ikke vurderes.
- Normtallet 20 minutter pr. normalsyn er nettotid, mens de anvendte data er udtryk for bruttotid, idet der registreres den samlede tid, som er allokeret til en bestemt banetype. På den måde er det således ikke medarbejdernes effektive tid i forhold til den egentlige synsproduktion, der registreres. Det betyder, at medarbejdernes spildtid f.eks. som følge af kundernes udeblivelser i princippet regnes med i bruttotiden, og dermed med i produktivitetberegningen.

En anden type af forklaringer forsøger at afdække årsagerne til den konstaterede lavere produktivitet og dermed produktion, samt forsøger at forklare forskellene i regionernes produktivitet og omkostningseffektivitet:

- Den lavere produktivitet i regionerne kan skyldes en u hensigtsmæssig ledelse og arbejdstilrettelæggelse af synsproduktionen. Det vil f.eks. sige hvor ledige ressourcer, som følge af f.eks. udeblivelser, ikke allokeres til andre opgaver, eller hvor der ikke er allokeret et tilstrækkeligt antal biler til de enkelte medarbejdere.
- Den lavere produktivitet i regionerne kan skyldes manglende effektivitet i selve synsgennemførelsen, dvs. at medarbejderne faktisk bruger mere tid end forudsat pr. syn.
- At planlægningen af synsproduktionen endnu ikke er helt optimal, herunder at det er vanskeligt at tilpasse behovet for synstider, f.eks. til varetagelse af ejerskiftesyn.
- Store forskelle i antallet af udeblivere mellem regionerne, som får betydning for medarbejdernes muligheder for at opnå den forudsatte produktivitet.
- Der er forskelle i regionernes muligheder for at kompensere for udeblivere - antallet af værksteder, bilforhandlere etc. er forskelligt fra region til region og dermed mulighederne for lokalaftaler om f.eks. nøglebiler.
- Der er forskel på, hvor gode regionerne er til at kompensere for udeblivere, f.eks. ved iværksættelse af regionale/lokale initiativer.

- At der er forskel på, hvorledes regionerne udnytter deres synsressourcer. Nogle regioner er bedre end andre til at allokere og tilpasse deres synsressourcer til den forudsatte produktion.

Det er Økonomistyrelsens vurdering, at det meget centraliserede planlægningssystem, indebærer en risiko for manglende ansvarliggørelse af regionerne. Dette kombineret med de få incitament, som regionerne har til at øge produktivitet og effektivitet i synsproduktionen, giver sig bl.a. udslag i en ikke optimal kapacitetsudnyttelse i regionerne. Dermed kan den stærke centralisering være en indirekte årsag til en lavere produktion.

Det er ikke muligt for Økonomistyrelsen på baggrund af undersøgelsen, at pege på en eller de forklaringer, som har størst forklaringskraft. Det er Økonomistyrelsens opfattelse, at der er tale om et kompliceret samspil af mange forskellige faktorer, der indebærer, at Statens Bilinspektion ikke opnår den produktion, som det er forudsat på finansloven og i resultatkontrakten med Trafikministeriets departement. Flere af de mulige forklaringer tager endvidere udgangspunkt i, at der kan være særlige regionale forhold, der har betydning for afvigelserne mellem forudsat og gennemført produktion.

### ***5.2.2. Effektiviteten på regionalt niveau***

Økonomistyrelsen har som led i analysen af Statens Bilinspektion foretaget en benchmarking af regionerne.

De overordnede resultater af analyserne og beregningerne er vist i nedenstående skema. En del af beregningerne er foretaget på grundlag af tidsregistreringsdata og data fra SBIR, Statens Bilinspektions produktionssystem. Økonomistyrelsen skal gøre opmærksom på, at der kan være visse usikkerheder forbundet med kvaliteten af disse data.



### Skema 5.2.1. Sammenligning af regionerne

Udgifter og aktiviteter	Region 1	Region 2	Region 3	Region 4	Region 5	Region 6
Andel af regionernes samlede udgifter, 1. halvår 1999	3 (18%)	1 (20%)	5 (14%)	6 (14%)	2 (18%)	4 (16%)
Andel af regionernes samlede antal årsværk, 2. kvartal 1999	3 (16%)	1 (21%)	5 (15%)	6 (14%)	2 (18%)	4 (16%)
Andel af den samlede synsproduktion, 2. kvartal 1999	3 (16%)	1 (20%)	5 (15%)	6 (13%)	2 (20%)	4 (16%)
<b>Forhold af betydning for produktionen</b>						
Afvigelsen mellem planlagt og gennemført produktion, gns. For maj til august 1999	3 (10%)	4 (12%)	6 (14%)	5 (13%)	1 (6%)	2 (8%)
Udeblivere ift. Gennemført produktion (små køretøjer), 2. kvartal 1999	6 (15%)	5 (11%)	3 (10%)	2 (10%)	4 (11%)	1 (9%)
Udnyttelsesgraden (bookede ift. frigive tider), gns. for maj til august 1999	5 (70%)	4 (71%)	3 (72%)	6 (70%)	2 (72%)	1 (75%)
Andel af synsmedarbejdernes tidsanvendelse på synsproduktion i hver region, 1. halvår 1999	3 (51%)	5 (49%)	1 (53%)	4 (51%)	6 (47%)	2 (52%)
<b>Produktivitet og omkostninger</b>						
Minutter pr. normalsyn ekskl. Transporttid, gns. 1 halvår 1999	6 (25)	5 (25)	2 (24)	4 (24)	1 (22)	3 (24)
Minutter pr. normalsyn incl. Transporttid, gns. 1. halvår 1999	6 (26)	5 (27)	2 (25)	4 (25)	1 (24)	3 (25)
Antal normalsyn pr. synsmedarbejder pr. arbejdsdag (netto), gns. 1. halvår 1999	5 (11,9)	6 (11,8)	1 (13,5)	3 (13,3)	4 (13,2)	2 (13,4)
Omkostninger pr. normalsyn, 1. halvår 1999 (kr.)	6 (249)	4 (234)	2 (222)	5 (238)	1 (217)	3 (223)
Ekstra omk. Pr. normalsyn produceret på pladssyn, 1. halvår 1999 (kr.)	4 (46)	6 (58)	3 (47)	5 (52)	1 (35)	2 (40)

*Note:* Der er foretaget en indbyrdes sammenligning/rangordning af regionerne på hvert af de udvalgte områder. Den region der på et givet område har den bedste performance er tildelt værdien 1, hvorimod den region, der har den dårligste performance er tildelt værdien 6 osv. I parentes er angivet den absolutte værdi for regionens performance på det pågældende område.

Den første del af skemaet viser, hvorledes regionernes overordnede udgifter og aktiviteter fordeler sig i 1. halvår af 1999 (enkelte områder er kun opgjort i 2. kvartal). Det fremgår, at der er en sammenhæng mellem regionernes andel af årsværk, udgifter og deres andel af den samlede synsproduktion.

Generelt viser Økonomistyrelsens analyser, at der er relative store forskelle i de enkelte regioners performance i forhold til de forskellige områder, men analyserne viser også, at der ikke er et fuldstændigt entydigt mønster i regionernes indbyrdes placering.

Der tegner sig dog et billede, som viser, at det primært er region 3 og 5, som opnår de bedste resultater i form af højest produktivitet. Men der ikke et åbenlyst entydigt mønster, når f.eks. forhold af betydning for produktionen inddrages i sammenligningen. F.eks. er region 5 dårligst placeret af regionerne, når det gælder synsmedarbejdernes tidsanvendelse på synsproduktion, men er til gengæld er bedst, når det gælder produktivitet målt som minutter pr. normalsyn. Dette kan være et udtryk for enten en effektiv regional/lokal ledelse og/eller en effektiv synsgennemførelse.

Ligeledes viser Økonomistyrelsens benchmarking, at det primært er region 1 og 2, som udviser de dårligste resultater for så vidt angår produktivitet og omkostningseffektivitet.

Undersøgelsen viser dog også, at region 1 og 2 er de to regioner, som har den højeste andel af udeblivere.

Økonomistyrelsens analyser og beregninger af produktiviteten viser ligeledes, at ingen af regionerne opnår en produktivitet på 16,2 normalsyn pr. mand pr. dag, eller kan gennemføre et normalsyn på 20 minutter, således som det er forudsat på Finansloven og i resultatkontrakten.

Produktivtetsopgørelserne opgjort som omkostningen pr. normalsyn viser ligeledes, at der er relativt store forskelle mellem regionerne, og at forskellen mellem den mest og mindst omkostningseffektive region er ca. 15 %. I region 5 koster et normalsyn 217 kr., mens det i region 1 koster 249 kr.

### 5.2.3. Effektiviseringspotentialer i Statens Bilinspektion

På baggrund af undersøgelsen og de foretagne beregninger er det Økonomistyrelsens vurdering, at der ligger betydelige effektiviseringspotentialer gemt i den måde, hvorpå Statens Bilinspektion i dag tilrettelægger og gennemfører sin produktion samt i tilrettelæggelsen af de administrative funktioners opgavevaretagelse.

Økonomistyrelsen har foretaget visse beregninger over mulige effektiviseringspotentialer i Statens Bilinspektion. Resultaterne er sammenfattet i nedenstående skema. Økonomistyrelsen skal bemærke, at der eksisterer et vist overlap i analyserne, og at besparelspotentialerne ikke fuldt ud kan summeres, men at de i udgangspunktet skal vurderes hver for sig.

#### Skema 5.2.2. Effektiviseringspotentialer i Statens Bilinspektion

Synsproduktionen	Best practice		Average practice	
Basis i antal normalsyn pr. synsmedarbejder (brutto)	30,0 årsværk	69.114 n-syn	7,8 årsværk	17.338 n-syn
Basis i omk. pr. normalsyn	13,6 mill. kr.	62.940 n-syn	5 mill. kr.	21.828 n-syn
<b>Adm. Funktioner</b>				
Ratio synsmedarbejdere pr. administrativ medarbejder	18,5 årsværk	4,2 mill. kr.	5,3 årsværk	1,2 mill. kr.
Betalingsfunktionen i ft. Synsproduktionen (antal minutter pr. normalsyn)	16,9 årsværk	3,8 mill. kr.	3,3 årsværk	0,7 mill. kr.

Økonomistyrelsens beregninger viser, at der eksisterer et effektiviseringspotentiale i form af en øget produktion på mellem ca. 63.000-70.000 flere normalsyn i år, afhængig af om det er beregnet i forhold til omkostninger eller antal syn pr. dag pr. medarbejder (bruttoårsværksberegning) forudsat at samtlige regioner blot opnår en omkostningseffektivitet og produktivitet, som den bedste region i 1999. Omregnet til årsværk og omkostninger er besparelspotentialet henholdsvis 13,6 mill. kr. eller 30 årsværk pr. år.

I forbindelse med vurderinger af effektiviteten på regionalt niveau har Økonomistyrelsen ligeledes gennemført forskellige beregninger, som viser konsekvenserne af, at en del af Bilinspektionens synsproduktion skal gennemføres på pladssyn. Økonomistyrelsen har beregnet, at såfremt den tid, der anvendes til transport i stedet anvendes til synsproduktion, så ville Statens Bilinspektion kunne have gennemført mellem ca. 50.000-60.000 flere normalsyn i 1999, afhængig af den valgte beregningsforudsætning.

Økonomistyrelsen er af den opfattelse, at der ved vurderingen af effektiviseringspotentialerne, kan tages udgangspunkt i best practice-beregningen. I princippet er best practice-beregningen en gennemsnitsberegning i forhold til den enkelte region, hvor der internt i regionen kan være tale om store forskelle i produktiviteten mellem forskellige synssteder.

Endelig er det Økonomistyrelsens vurdering, at den lavere produktivitet ved pladssyn og de relativt høje omkostninger, der er forbundet med ordningen, bør tilskynde Statens Bilinspektion til at øge produktionen i egne haller. Dette skal naturligvis ske i respekt for de politiske krav til pladssynsandele. Økonomistyrelsens undersøgelse viser, at det er muligt for

Bilinspektionen at øge kapacitetsudnyttelsen i egne haller, dvs. effektivisere ressourceudnyttelsen og derved øge produktiviteten. Derudover kan udvidet åbningstid bidrage til at udvide kapaciteten yderligere.

Økonomistyrelsen vurderer endvidere, at der er visse effektiviserings- og besparelsesmuligheder i de *administrative funktioner* i regionerne, specielt i relation til betalingsfunktionen, jf. ovenstående skema.

Effektiviseringspotentialerne bekræftes også af interviewrunden i regionerne, hvor det er blevet tilkendegivet, at der måske er ledige ressourcer i de administrative funktioner ved synshallerne. Hvor stort potentialet reelt er, kan Økonomistyrelsen ikke vurdere på det foreliggende grundlag.

Set i lyset af betalingsfunktionens ressourceforbrug, er det mere generelt Økonomistyrelsens opfattelse, at Statens Bilinspektion bør overveje mulighederne for en ændret tilrettelæggelse af betalingsproceduren, herunder i forhold til den tidligere anvendte betalingsform med fuld forudbetaling.

Økonomistyrelsen har ikke på grundlag af analysen fundet det hensigtsmæssigt at beregne effektiviseringspotentialer i forhold den *centrale bookingfunktion*. Økonomistyrelsen vurderer således, at den fungerer som en hensigtsmæssig og entydig indgang for kunderne til Statens Bilinspektion. Samtidig betyder opgavens centralisering, at der er skabt gode rammer for specialisering og dermed mulighed for en effektiv opgavevaretagelse. Endvidere er det Økonomistyrelsens vurdering, at bookingfunktionen er en professionel og service-minded enhed.

På baggrund af analysen af udgifterne til bookingfunktionen er det Økonomistyrelsens vurdering, at der er et behov for en udvidelse af alternative muligheder for booking af syn.

#### **5.2.4. Problemstillinger vedrørende aktivitets- og økonomistyring**

Det er Økonomistyrelsens overordnede opfattelse, at Statens Bilinspektion står overfor en vanskelig planlægningsopgave, idet der skal tages højde for mange forskellige forhold såsom efterspørgslens sammensætning, udeblivere, efterspørgsel efter andre af Bilinspektionens ydelser, medarbejdernes kompetencer, banekarakteristika etc.

Det er Økonomistyrelsens vurdering, at der er to væsentlige problemstillinger i forhold til Statens Bilinspektionens overordnede produktionsplanlægning og -styring:

- En høj grad af centralisering af beslutningskompetencen i forhold til planlægning og tilrettelæggelse af Statens Bilinspektionens kerneopgave – synsproduktionen – indebærer en risiko for manglende ansvarliggørelse af regionerne i forhold til gennemførelse af en effektiv synsproduktion.
- At produktionsplanlægningen i praksis hviler på nogle forudsætninger og antagelser, som ikke kan dokumenteres via de registreringssystemer, som Statens Bilinspektion har til rådighed i dag.

I forhold til Statens Bilinspektionens økonomistyring er det Økonomistyrelsens vurdering, at der mangler at blive formuleret og implementeret en overordnet styringsstrategi, der kan skabe en sammenhængende økonomistyringscyklus mellem grundlag, processer og resultat.

Bilinspektionens evne til at fastsætte, følge og styre ressourceanvendelsen i forhold til at efterkomme efterspørgslen og opfylde opstillede mål, har således hidtil været begrænset.

Økonomistyrelsen finder, at der er en række problemstillinger i relation til Statens Bilinspektionens økonomistyring:

- I forhold til kapacitetsdimensionering er det uhensigtsmæssigt, at dimensioneringsprincipperne for de forskellige personalegrupper samt for øvrig drift er forskellige samt de ikke alle er relateret direkte til opgaver og normeret ressourceforbrug.
- Bilinspektionen har i den hidtidige budgetlægning ikke anvendt en budgetmodel eller faste budgetprocedurer.
- Budgettering af regionernes udgifter til øvrig drift har ikke hidtil været systematiseret, og der har ikke været en tilstrækkelig sammenhæng mellem budget og forventet produktion.
- Personaletildelingen sker som årsværksrammer og ikke som lønsum. Regionerne har derved ikke mulighed for eller direkte incitament til at styre på personaleomkostningerne, ligesom der mangler sammenhæng mellem regionernes faglige og personalemæssige ansvar og deres økonomiske ansvar.
- I forhold til kapacitetsstyringsprocessen medfører det valgte tidsregistreringssystem, at det reelle tidsforbrug og de faktiske omkostninger pr. syn ikke kan opgøres nøjagtigt samt at produktivitetsopgørelser, herunder opfyldelsen af resultatkontraktens krav, ikke umiddelbart kan sammenlignes over tid.
- I forhold til Bilinspektionens finansielle styring har hovedkontorets overordnede budgetopfølgning hidtil været forholdsvis sporadisk og har ikke fungeret som et egentligt styringsredskab.
- Der mangler tillige at blive udarbejdet ensartede procedurer for den interne opfølgning i regionerne.

#### **5.2.5. Organisatoriske problemstillinger**

Det er Økonomistyrelsens overordnede vurdering, at Statens Bilinspektion står over for en række organisatoriske og ledelsesmæssige udfordringer i de kommende år.

Økonomistyrelsen har konstateret visse uhensigtsmæssigheder/problemer i forhold til hovedkontorets varetagelse af personaleopgaverne samt i forhold til varetagelse af aktivitets- og økonomistyringsopgaven, jf. ovenstående.

Derudover finder Økonomistyrelsen, at den høje grad af centralisering af beslutningskompetencen i forhold til planlægning og tilrettelæggelse af Statens Bilinspektions kerneopgave – synsproduktionen – indebærer en risiko for manglende ansvarliggørelse af regionerne i forhold til gennemførelse af en effektiv synsproduktion.

Endvidere er det Økonomistyrelsens umiddelbare vurdering, at hovedkontoret muligvis ikke har tilstrækkelig ledelsesmæssig kapacitet, hvilket til dels afspejles i, at direktøren involveres i mange forskellige typer af afgørelser både i forhold til produktion, økonomi, personale etc.

Endelig er det Økonomistyrelsens vurdering, at Statens Bilinspektion har fået etableret en række velfungerende og konstruktive mødefora, men at det endnu ikke er lykkedes at få etableret et overordnet strategisk udviklende mødeforum med involvering af regionscheferne.

#### **5.2.6. Økonomistyrelsens samlede anbefalinger**

I dette afsnit sammenfattes samtlige af Økonomistyrelsens anbefalinger. Det overordnede sigte med anbefalingerne er en effektivisering af Statens Bilinspektion. Anbefalingerne er opdelt i tre overordnede kategorier:

- Effektiviseringspotentialer
- Aktivitets- og økonomistyring

- Organisation og ledelse, herunder overordnet styringskoncept  
*Effektiviseringspotentialer*

Økonomistyrelsen anbefaler, at der iværksættes følgende aktiviteter:

- At der foretages en nærmere vurdering af regionernes produktivitet ved gennemførelse af synsproduktionen med det formål at opnå en højere synsproduktion eller alternativt at opnå effektiviseringer/besparelser. I den forbindelse er det væsentligt, at årsagerne til produktivitetsforskellene mellem regionerne afdækkes, f.eks. ved at sammenligne de konkrete tilrettelæggelser af synsproduktionen, arbejdsgangene ved synsgennemførelsen og den specifikke anvendelse af synsmedarbejdere.
- At Statens Bilinspektion snarest øger kapacitetsudnyttelsen i egne haller og påbegynder en afvikling af de pladssynsteder, der derved bliver overflødige i det omfang det er foreneligt med de politiske fastsatte krav om pladssynsande.
- At de administrative medarbejders opgavevaretagelse generelt kortlægges samt at der tages stilling til de administrative medarbejders opgaveportefølje.
- At der foretages en nærmere analyse af regionernes opgavevaretagelse vedrørende betalingsfunktionen med det formål at opnå den bedst mulige tilrettelæggelse af procedurer og arbejdsgange i den enkelte region.
- At mulighederne for besparelser i betalingsfunktionerne ved en indførelse af forudbetaling gennemgås
- At der foretages kalkulationer over det fremtidige personalebehov i bookingfunktionen ved indførelse af muligheder for booking via Internettet og via Voice Response. I den forbindelse bør behovet for Call Center Europe, og dermed de fremtidige udgifter hertil ligeledes overvejes.
- At det i tilfælde af, at et udbud vedrørende etablering af et web-baseret system til booking og betaling af syn ikke gennemføres, alternativt foretages en nærmere analyse og vurdering af omkostningseffektiviteten ved anvendelsen af Call Center Europe i forhold til en eventuel yderligere udvidelse af bookingafdelingens kapacitet.

#### *Aktivitets- og økonomistyring*

På baggrund af analysen af Statens Bilinspektion planlægning, økonomistyring samt produktionsresultater og de mulige forklaringer på den ikke realiserede produktion skal Økonomistyrelsen anbefale følgende:

- At der udarbejdes en overordnet og sammenhængende strategi for Bilinspektionens økonomistyring, som er forankret på øverste ledelsesniveau.
- At regionernes finansiering gøres aktivitetsafhængig ud fra taxameter-princippet i form af f.eks. enhedsomkostninger pr. synstype, hvilket bl.a. indebærer, at der fastsættes objektive kriterier for den regionale kapacitetsdimensionering og at personaletildelingen fremover sker som lønsum.
- At tidsregistreringen tilrettes, så der måles direkte på synsarbejdets produktivitet med henblik på at opnå et mere sikkert planlægnings- og styringsgrundlag, eller at der alternativt gennemføres et tidsstudie med efterfølgende opfølgning.
- At der etableres fælles procedurer for regionernes interne budgetopfølgning.

- At der sker en styrkelse og opprioritering af hovedkontorets økonomistyring.
- At der fortsat arbejdes på en videreudvikling af gode og pålidelige efterspørgselsprognoser.

#### *Organisations- og ledelsesstruktur samt overordnet styringsmodel*

På baggrund af undersøgelsens resultater og de organisatoriske og ledelsesmæssige udfordringer, som Økonomistyrelsen vurderer, at Statens Bilinspektion står overfor, anbefales følgende:

- At Statens Bilinspektion snarest påbegynder en decentralisering af ansvaret for selve produktionsplanlægningen til regionerne med henblik på større regionale frihedsgrader og selvstændig beslutningskompetence i forhold til tilrettelæggelse af en effektiv synsproduktion.
  - *Decentraliseringen kombineres med implementering af resultatkontrakter til regionscheferne, hvor der sker en fastsættelse af mål og resultatkrav i forhold til produktion, økonomi, organisation, medarbejdere, kunder etc. Næste led i kæden kan være kontrakt mellem regionscheferne og deres respektive synsledere, og dernæst mellem den enkelte synsleder og dennes team af medarbejdere. Alle resultatkontrakter bør kobles til resultataflønning.*
- At Statens Bilinspektion iværksætter en undersøgelse af organisations- og ledelsesstrukturen på hovedkontorniveau samt af snitfladerne mellem hovedkontor og regioner med det formål at kortlægge behovet for og den aktuelle tilstedeværelse af de nødvendige ledelsesmæssige ressourcer til hovedkontoret. Behovet skal vurderes i lyset af, at regionerne får større ansvar og beslutningskompetence.
- Det bør i forbindelse med undersøgelsen overvejes, hvorvidt det ville være hensigtsmæssigt at samle alle spørgsmål vedrørende produktionen i en afdeling.
- Desuden bør det overvejes at etablere en administrationsafdeling med en administrationschef med ansvar for økonomi, regnskab, personale, herunder organisations- og leder-/medarbejderudvikling.
- Endelig bør der fokuseres på at sikre en større koordinering og sammenhæng mellem hovedkontorets afdelinger for økonomi, personale og produktion.
- At der etableres en central controller-funktion med betydeligt fokus på Bilinspektionen som en produktionsvirksomhed. Controlleren skal medvirke til udvikle styringsredskaber og skal bidrage med at tilvejebringe relevante ledelsesinformationer, der kan bruges i styringsøjemed både i hovedkontoret og ude i regionerne. En controllerfunktion, der både skal dække opfølgning på produktion og økonomi, vil evt. mest hensigtsmæssigt skulle placeres som en stabsfunktion.
- At regionschefmødeforumet defineres som et mere overordnet og strategisk ledelsesforum, hvor hovedkontorets chefer og regionscheferne i højere grad fokuserer på udvikling af fælles metoder, projekter, initiativer mv.

#### **5.2.7. Afsluttende betragtninger vedrørende den bevillingsmæssige styring**

Økonomistyrelsen vil afslutningsvis anføre nogle generelle overordnede synspunkter vedrørende den bevillingsmæssige styring af Statens Bilinspektion. Spørgsmålet har ikke i

udgangspunktet været i fokus i Økonomistyrelsens undersøgelse, men Økonomistyrelsen vil på baggrund af undersøgelsen komme med følgende betragtninger.

Det er Økonomistyrelsens umiddelbare vurdering, at den nuværende bevillingsmæssige styring af Statens Bilinspektion er uhensigtsmæssig. Bruttostyringen medfører således en manglende frihed til en optimal planlægning af synsproduktionen, da det er vanskeligt at foretage tilpasninger over finansårene. Dette er da også en af årsagerne til, at der midlertidigt er etableret nogle friere bevillingsmæssige dispositionsregler. Endvidere betyder bruttostyringen, at der ikke eksisterer en direkte kobling mellem udgifter og indtægter, hvorfor det kan være vanskeligt at etablere en incitamentstruktur, som tilskynder til ekstra synsproduktion.

Økonomistyrelsen vil derfor anbefale, at det overvejes, om statsvirksomhedsmodellen (som omtales i kap. 8) bedre vil kunne understøtte Statens Bilinspektions opgavevaretagelse – og dermed sikre, at synsefterspørgslen i højere grad kan imødekommes. Denne vurdering bør ske under hensyntagen til de mulige fremtidige organisatoriske og markedsmæssige forhold vedrørende synsopgaver, herunder mulighederne for udlicitering og privatisering.





Synsindtægter	447	98	429	104	430	92	430	92
Driftsudgifter	309	42	306	46	303	51	301	49
<b>Nettoindtægt</b>	<b>138</b>	<b>140</b>	<b>123</b>	<b>150</b>	<b>127</b>	<b>143</b>	<b>129</b>	<b>141</b>

Kilde: Lisbergs rapport fra 26. november 1999 og FFL 2000.

Den skønnede merudgift i 2000 på 42 mio. kr. fordeler sig med 22 mio. kr. på lønsum og 20 mio. kr. på øvrig drift.

Sammenlignet med Bilinspektionens egne vurderinger fra september 1999 er der på indtægtssiden sket en forøgelse af den forventede manko for 2000 fra ca. 12 pct. til ca. 18 pct. i forhold til den forudsatte bevilling på finanslovsforslaget for 2000, mens der på udgiftssiden er sket et mindre fald, nemlig fra 18 pct. til 16 pct.

Nedskrivningen af forventningerne til synsindtægterne for år 2000 skyldes bl.a., at der siden juni 1999 har været en generel tendens til, at den realiserede synsproduktion ligger på ca. 10.000 normalsyn pr. måned under den planlagte synsproduktion, svarende til en manko på ca. 10 pct., jf. tabel 4.2.7. Denne tendens var der ikke taget hensyn til i Bilinspektionens indtægtsskøn fra september, men derimod i Lisbergs skøn fra november 1999.<sup>58</sup>

Derudover er der foretaget en følsomhedsanalyse, idet der er taget hensyn til en reduktion i synsproduktionen. Bl.a. er produktionen af periodiske syn af små køretøjer blevet yderligere reduceret med 3 pct. og registrerings- og ejerskiftesynene med 5 pct.

Den af konsulenten skønnede lønudgift på 206 mio. kr. i 2000 er beregnet på basis af en såkaldt "SCL-lås", der i Økonomistyrelsens SCL-system automatisk fremskriver lønsummen fra 1999- til 2000-niveau under uændrede forudsætninger. Herudover er der i lønsummen bl.a. indregnet en nettoafgang af medarbejdere svarende til ca. 6 årsværk, effekt af overenskomstresultatet på ca. 3 mio. kr. og lønpuljer på ca. 4 mio. kr. Heraf er ca. 1 mio. kr. resultatløntil synslederne, svarende til niveauet for 1999, hvor der gennemsnitligt blev udbetalt på 20.000 kr. i resultatløntil synsleder.

Skønnet for øvrig drift for 2000 er på 102 mio. kr. svarende til ca. 20 mio. kr. mere end det beløb, der er forudsat i finanslovsforslaget for 2000. Hovedparten af stigningen vedrører køb af varer og tjenesteydelser, herunder udgifter til IT og IT-relaterede arbejder, udgift til Call Center Europe (til aflastning af Bilinspektionens eget booking-center) og udgift til vask af synshaller.

Endelig skal det nævnes, at lejeudgiften vedrørende pladssyn i 2000 er skønnet til 22 mio. kr. Endvidere er der skønnet udgifter til betalingsadministration vedrørende pladssyn på 2 mio. kr. Udover lønudgiften skønnes pladssynsordningen således at belaste driftsudgiftsbudgettet med 24 mio. kr. i 2000.

#### **6.4. Finansloven for 2000**

Som nævnt indgik de af konsulenten opstillede budgetskøn for 2000 og senere år i overvejelserne i forbindelse med udarbejdelsen af afsluttende ændringsforslag til finanslovsforslaget for 2000, jf. bilag 1. Ændringsforslaget blev ultimo 1999 vedtaget af Folketinget, og indgik dermed i finansloven for 2000.

På indtægtssiden blev de af konsulentens reducerede skøn fuldt ud indarbejdet på den nye finanslov. Det samme gjaldt for budgetoverslagsårene. På udgiftssiden indbudgetteredes for 2000 en udmøntet budgetreguleringskonto på -35 mio. kr. til senere udmøntning.

Budgetoverslagene for de efterfølgende år opretholdtes derimod uændret fra finanslovsforslaget for 2000.

<sup>58</sup> Som det fremgår af tabel 4.2.7. er tendensen fortsat også i november og december 1999.

Af bemærkningerne fremgår, at de konkrete foranstaltninger til en hurtig forøgelse af produktiviteten og – også i lyset af et svagt vigende synsbehov – til gennemførelse af den nødvendige kapacitetstilpasning samt den budgetmæssige udmøntning heraf skal forelægges Finansudvalget ved et aktstykke. Samtidig bebudes det, at et generelt ansættelsestop snarest vil blive indført i Statens Bilinspektion.

## 7. Internationale sammenligninger

### 7.1. Indledning

Arbejdsgruppen har - med henblik på at perspektivere virksomhedsbeskrivelsen, de organisatoriske og institutionelle rammer samt produktionsniveauet for den danske bilinspektion - indhentet en række oplysninger om synsordningen i en række forskellige europæiske lande. Udvælgelsen er sket ud fra en antagelse om, at de øvrige landes bilinspektioner er umiddelbart sammenlignelige med den danske bilinspektion. Der er på baggrund heraf rettet henvendelse til Irland, Holland, Sverige, Norge og Tyskland. Det er modtaget materiale fra alle de adspurgte lande<sup>59</sup>.

### 7.2. Lovgivning

I Irland er der endnu ikke gennemført periodisk syn. Dette vil først ske i begyndelsen af januar 2000 for alle private køretøjer og hyrevogne. Systemet implementeres p.t. og det periodiske syn vil blive gennemført i en række faser: I år 2000 vil systemet omfatte biler registreret før 1. januar 1992, i år 2001 biler først registreret mellem 1992-1996 og i år 2002 og fremover vil systemet omfatte alle 4 år gamle biler og visse udvalgte ældre biler. Hvornår periodisk syn blev indført i Holland nævnes ikke, men også i Holland foregår periodisk syn mere hyppigt end foreskrevet i ovennævnte EU-direktiv. Der foretages obligatorisk syn en gang årligt for alle køretøjer. For køretøjer over 3.500 kg., påhængsvogne over 3.500 kg. og hyrevogne og ambulancer foregår synet 1 år efter registreringsdatoen, og for køretøjer under 3.500 kg.<sup>60</sup> 3 år efter registreringsdatoen.

I Sverige derimod blev der gennemført periodisk syn allerede i 1965. Der synes hyppigere i Sverige end EU-direktivet om teknisk kontrol (syn) foreskriver, idet almindelige nye personbiler synes efter 3 år, igen efter yderligere 2 år og herefter en gang om året. For tunge køretøjer (over 3.500 kg.) gennemføres det periodiske syn første gang 1 år efter bilens ibrugtagning og herefter en gang årligt. For lette påhængsvogne og motorcykler synes der første gang efter 2 år og herefter hvert andet år, indtil køretøjet er 10 år, hvorefter synet foregår en gang om året.

Det periodiske syn blev indført i Norge den 1. januar 1998. Køretøjer over 3.500 kg, påhængsvogne, hyrevogne og ambulancer synes årligt, mens køretøjer på og under 3.500 kg. synes hvert andet år, og første gang i det fjerde kalenderår efter registreringsåret. Det periodiske syn af tunge køretøjer og påhængsvogne blev indført i 1994, og i 1995 blev ordningen udvidet til at omfatte bl.a. varebiler.

Det periodiske syn blev indført på den måde, at biler med registreret årstal med partal eller 0 som sidste tal skulle til syn i 1998, og for at forhindre indkøringsproblemer blev antallet af personbiler, som skulle til syn, reduceret de første måneder. Dette blev gjort ved, at kun

<sup>59</sup> Materialet varierer noget i omfang og detaljeringsgrad, men det er dog muligt at lave en overordnet sammenligning af bilinspektionerne på en række centrale parametre. En decideret benchmarking-analyse er der imidlertid ikke tale om. Dertil er data for sporadiske og uensartede. Det er derfor ikke på det foreliggende grundlag muligt at lave en nærmere analyse af hvilke konsekvenser det har, at bilinspektionerne er forskellige med hensyn til opgaver, vilkår og organisation mv.

<sup>60</sup> Undtagen trehjulede køretøjer med en vægt på ikke mere end 400 kg.

personbiler, som havde slutciffer 1 i registreringsnummeret og var fra før 1986, skulle til syn i januar, personbiler som havde slutciffer 2 i registreringsnummeret og var fra før 1988 i februar, og personbiler med slutciffer 3, og som var fra før 1990, skulle til syn i marts. Dette reducerede kontrolmængden for januar med 60 pct., februar med 40 pct. og marts med 30 pct. Totalt udgjorde reduktionen 127.000 biler. I 1998 blev der foretaget syn på 741.251 personbiler.

Tyskland har i mere end 10 år fulgt de forskrifter, der er udstukket i EU-direktivet om teknisk kontrol (syn) og om luftforureningskontrol. Almindelige personbiler skal synes første gang 3 år efter første registreringsdato og derefter hvert andet år. Taxier og ambulancer samt udlejningskøretøjer skal dog synes hvert år. Det samme gælder køretøjer registreret til personbefordring af flere end 9 personer, føreren medregnet. Køretøjer under 3.500 kg eller med max. hastighed på 40 km/t synes hvert andet år. Køretøjer over 3.500 kg synes hvert år. Påhængsvogne, herunder arbejdsredskaber og campingvogne synes 3 år efter første registreringsdato. Køretøjer af nævnte kategori under 750 kg eller med max. hastighed på 40 km/t synes hvert andet år efter første syn, og køretøjer over 750 kg eller med max. hastighed på over 40 km/t synes hvert år.

### **7.3. Organisation**

De forskellige bilinspektioner er organiseret på vidt forskellige måder.

I Irland er der gennemført en udlicitering, hvor "the National Car Testing Service Limited" (NCTS) vandt kontrakten om udvikling og drift af bilinspektionen, herunder udbygning af "National Car Test Centres", dvs. bilinspektioner, rundt om i landet.

I Holland er der etableret en certificeringsordning (autorisation), hvorefter private virksomheder eller personer - som driver en eller flere prøvestationer i Holland, som har reparations- eller vedligeholdelsesvirksomhed i Holland eller som har afdelinger, som tester og servicerer egen køretøjsflåde i Holland - kan opnå tilladelse til at udføre syn. De private virksomheder bliver certificeret af RDW (Center for køretøjsteknologi og -information), der henhører under Ministeriet for Transport og Offentlige Arbejder. For at blive certificeret skal værkstedet eller personen opfylde en række krav til bl.a. bygninger og udstyr, værkstedsudstyr og personale mv. Med henblik på at undgå at et værksted af økonomiske årsager uretmæssigt godkender et køretøj, foretager RDW regelmæssigt stikprøvekontroller og kan pålægge store bøder og inddrage certificeringen om nødvendigt. 3 pct. af køretøjerne "gensynses" af RDW, således at det sikres, at synskvaliteten til stadighed er høj.

I Sverige er det AB Svensk Bilprovning, der foretager periodisk syn. AB Svensk Bilprovning er et aktieselskab, hvor staten ejer 52 pct. af aktierne, mens de resterende 48 pct. ejes af forskellige forsikringselskaber, bilsammenslutninger og bus- og taxisammenslutninger. Virksomheden er organiseret i 32 distrikter, der ledes af en distriktsleder. Et distrikt består af 4-8 bilinspektioner. Omsyn kan gennemføres på værksteder, som er autoriseret hertil. Autoriseringen er kun gældende for visse genstande ved bilen, f.eks. bremses, luftforurening og dæk. Værkstederne må kun udføre omsyn på de genstande, som værkstederne har fået autorisation til og efter reparation heraf. Værkstederne refererer til NRA (Den Nationale Vejadминистраtion), som officielt godkender køretøjerne.

Ved indførelsen af synsordningen ønskede man fra norsk side ikke at udbygge kapaciteten på det statslige synssteder, men valgte derimod en løsning, hvorefter private synssteder også kan anvendes. Der findes 2.375 synssteder (kontrolorganer), og køretøjssejerne står helt frit i valg

af synssted<sup>61</sup>. Statens vejvæsen har 71 synsstationer, Norges Automobil Forbund (NAF er en norsk pendant til FDM) har 41 synsstationer, og de øvrige er godkendte bilværksteder. For at blive godkendt skal bilværkstederne have det nødvendige værkstedsudstyr og personale med den fornødne kompetence. Statens vejvæsen har ansvaret for synsordningen, godkender synssteder og fører tilsyn med synsstederne. I forbindelse med tilsynet besigtiges lokaler og udstyr samt laves stikprøvekontroller på udført synsarbejde. Endvidere bliver der lavet statistikker og oversigter, som viser kontrolniveauet ved synsstederne. Alle synssteder er pålagt at have et kvalitetssikringssystem, som skal sikre, at synene bliver udført rigtigt. Bliver der fundet uregelmæssigheder ved et synssted, bliver godkendelsen inddraget for kortere eller længere tid.

I Tyskland foretages periodisk syn af særligt sagkyndige, som er bemyndiget dertil af det offentlige. For at blive bemyndiget hertil kræves en grunduddannelse som ingeniør eller som bilmekaniker, herudover kræves aflagt en særlig prøve. De sagkyndige skal være tilknyttet bestemte private organisationer, som det offentlige bemyndiger til at udøve de beføjelser, som er knyttet til synsproceduren. Det er et krav, at f.eks. et værksted, der udfører periodisk syn, ikke må udføre reparationer i den forbindelse. Luftforureningskontrol af lastbiler udføres som regel på anerkendte lastbilværksteder, men kan også udføres af ovenfor omtalte særligt sagkyndige.

#### **7.4. Synsprocedurer**

I Irland vil testsystemet blive computerbaseret, og der er i den forbindelse opstillet en række procedurer, som vil skulle følges, når det periodiske syn bliver gennemført:

- Køretøjsejeren modtager en tilsigelse, kunden beslutter og booker en aftale, modtager en skriftlig bekræftelse herpå, hvorefter synet foretages. Såfremt kunden ikke reagerer på tilsigelsen, fremsendes der en erindringsskrivelse.
- Et centralt booking center tager imod bestilling af synstid og forhører sig hos alle NCT centre i landet. Indtil videre er der ikke taget stilling til procedurerne for frivilligt syn.
- NCTS vil ikke have reparationsfaciliteter i deres centre.
- Omsyn udføres af NCTS.
- NCTS Kundeservice vil behandle alle klager, og der udpeges 1 blandt de ansatte til at undersøge klagen. Klageblanketter vil kunne findes i alle NCT-centre. Klager indleveres til en "senior person" i testcenteret. Hvis kunden stadig er utilfreds, kan pågældende rette en formel klage til en "Quality manager" i NCTS og i sidste instans rette henvendelse til distriktsdomstolene.

I Holland følges følgende procedurer:

- Det er køretøjsejerens eget ansvar at fremstille sit køretøj betids til syn. Med henblik herpå skal den pågældende selv kontakte en virksomhed, som er autoriseret hertil.
- I mange tilfælde sender automobilbrancheorganisationer køretøjsejeren besked om, at køretøjet skal til syn inden for to måneder.

---

<sup>61</sup> Det vurderes fra norsk side, at ordningen med private synssteder virker tilfredsstillende, men at det sætter krav til et systematisk tilsyn og opfølgning. Det anføres derfor, at det havde været ønskeligt med færre synssteder. Et andet problem, som nævnes, er, at synsstederne har få syn i løbet af et år og derfor ikke oparbejdet så stor kompetence.

- Køretøjet kan synes til enhver tid. Hvis en køretøjsejer ønsker det, kan der gennemføres syn i forbindelse med f.eks. ejerskifte.
- Der er etableret klageprocedurer, hvis køretøjets ejer finder, at der er sket uberettiget godkendelse (!) eller afvisning af køretøjet. Klager sendes til RDW, jf. ovenfor, som syner køretøjet på ny og herefter beslutter, hvorvidt klagen er berettiget. Hvis klageren får medhold, tages der forholdsregler i forhold til synsstedet, som også pålægges at betale klageomkostningerne. Hvis klageren ikke får medhold, skal klageren betale klageomkostningerne, som for tiden udgør 100 gylden.

I Sverige er procedurene:

- For biler og lette køretøjer under 3.500 kg. er synsperioden baseret på det sidste tal i registreringsnummeret. Tallet 1 svarer til januar, 2 til februar osv. Køretøjsejeren kan to måneder før og to måneder efter den måned, som svarer til det sidste tal i registreringsnummeret tilmelde køretøjet til syn. Dette betyder, at køretøjsejeren har 5 måneders frist til at få sit køretøj synet.
- I starten på denne 5 måneders frist sendes en tilsigelse ud til køretøjsejeren. Tilsigelsen sker på initiativ af NRA, men udskrives og sendes ud af Bilprovningsen. Systemet gør det muligt både at lave generelle beskeder og individuel information.
- For tiden fremsendes der ingen påmindelsesskrivelse om synspligten. Dette blev gjort tidligere, og der pågår drøftelser om, hvorvidt man skal genindføre dette for at undgå, at køretøjsejerne venter indtil sidste øjeblik med at få foretaget synet.
- Bortset fra obligatoriske syn foretages der også en række frivillige syn, herunder ”trafiksikkerhedssyn”, hvilket kan sammenlignes med et periodisk syn, og ”køretøjsdiagnose”, som er et mere omfattende syn af køretøjet. Denne service anvendes jævnligt af et stort antal køretøjsforhandlere.
- Der er etableret et klagesystem, hvorefter køretøjsejeren kan kontakte parlamentsombudsmanden.

I Norge er procedurene:

- Norge har et system, der minder det svenske system for indkaldelse af biler til syn. Sidste tal i registreringsnummeret afgør, hvilken tid på året køretøjet skal synes. Synet skal udføres i synsmåned eller de 4 foregående måneder. Der udsendes en tilsigelse ved udløbet af fristen for syn. Fristen udsættes 1 måned, således at man har i alt 6 måneder til rådighed (4 måneder + kontrolmåned + ny frist på 1 måned).
- Ved kontrol af køretøjet skal resultatet af kontrollen rapporteres elektronisk til Statens vejvæsen. På baggrund af de anførte mangler bestemmer Statens vejvæsen, hvorvidt køretøjet kan godkendes. De private synssteder har således ikke kompetence til at godkende køretøjet, men alene at kontrollere og indrapportere resultatet til Statens vejvæsen. Køretøjsejere, som er utilfredse med kontrollen, kan få udført et nyt syn ved et andet privat synssted eller klage til Statens vejvæsen, som så vil foretage en ny kontrol.

I Tyskland er procedurene:

- Synspligtige køretøjer skal være forsynet med en officiel mærkat anbragt på bagerste nummerplade. Ud fra mærkatens oplysninger, kan køretøjsejeren se, i hvilken måned køretøjet skal fremstilles til periodisk syn det pågældende år. Farven på mærkaterne veksler fra år til år, således at bl.a. færdselspolitiet umiddelbart kan se, om synspligten er

overholdt. Desuden skrives oplysning om tidspunktet for gennemført syn – godkendelse - i den registreringsattest, som føreren har pligt til at medføre.

- En særlig mærkat oplyser tidspunktet for næste luftforureningskontrol. Den skal anbringes på forreste nummerplade. Der udskrives et godkendelsesbevis, som føreren imidlertid ikke har pligt til at medføre.
- Køretøjerne tilsiges således ikke til syn, ligesom der heller ikke udsendes erindringskrivelser.
- Såfremt der konstateres mangler og fejl ved køretøjet, skal disse udbedres, før det såkaldt afsluttende syn.
- Et køretøj kan til enhver tid fremstilles til et frivilligt syn, og tidspunktet for næste periodiske syn fastsættes da på grundlag af datoen for det frivillige syn.
- Køretøjsejeren kan indbringe klager over synet til den tekniske leder af organisationen eller til den kontrolinstans, som er nedsat af tilsynsmyndigheden i den pågældende forbundsstat. Det skal som udgangspunkt ske skriftligt, men kan i enkelte tilfælde foregå mundtligt.

### 7.5. Kapacitet

Det forventes fra irsk side, at NCTS i slutningen af 1999 vil have ca. 283 ansatte, herunder 7 centerforvaltere, 47 centerteam-ledere, 156 køretøjsinspektører, 30 administrative medarbejdere og 45 medarbejdere i hovedkvarteret. Der findes to typer bilinspektører: køretøjsinspektører og team-ledere (som både har ledelsesopgaver og bilinspektionsopgaver). Ca. 25 pct. af køretøjsinspektørernes tid vil blive afsat til omsyn, og i de mindre centre vil de også være ansvarlige for modtagelsen af køretøjsejeren.

Der vil blive etableret 72 baner for private køretøjer og hyrevogne. Der vil være 3 forskellige typer baner (med forskellig banekapacitet): 3 transportable baner ( i tyndt befolkede områder, med 1 bilinspektør), 47 middel kapacitetsbaner (med 2 bilinspektører samtidigt) og 22 højkapacitetsbaner (med 3 bilinspektører samtidigt).

Det fremgår af det hollandske svar, at der er i størrelsesordenen 22.000 autoriserede bilinspektører, men der er ikke i det fremsendte materiale foretaget en yderligere opdeling eller en nærmere personaleopgørelse. Der er i størrelsesordenen 8.800 virksomheder, som udfører periodisk syn på køretøjer op til 3.500 kg., og 900 virksomheder som udfører syn på køretøjer over 3.500 kg.

I Sverige udgjorde det gennemsnitlige antal ansatte i 1998 2.195. Heraf var ca. 1.500 bilinspektører, ca. 100 var administrativt personale og ca. 170 ingeniører, som var ansat på bilinspektionerne, mens den resterende del omfattede ledelsen, administrativt personale, ingeniører og personale i IT-afdelingen i hovedkvarteret og i booking-afdelingen.

Køretøjsinspektørerne er opdelt i to kategorier: køretøjsinspektører, som er autoriseret til at udføre periodisk syn og køretøjsinspektør-ingeniører, som er autoriseret til at udføre alle slags obligatoriske syn. For en række køretøjer som f.eks. lastbiler, motorcykler bliver der anvendt særligt uddannede inspektører fra begge kategorier.

På nogle af de mindre stationer deltager stationslederen i vidt omfang i inspektionsarbejdet, hvorimod ledelsen og administrationen på nogle af de større stationer er et fuldtidsjob. På nogle stationer foregår betalingen direkte til køretøjsinspektøren, mens kunden andre steder betaler til en kasserer.

Den interne uddannelse anslås til at udgøre mindst en uge om året pr. bilinspektør.

Antallet af synsbaner, med undtagelse af biler og lette køretøjer, er 445, og banerne er udstyret med en lift. Antallet af synsbaner for tunge køretøjer, med en synsgrav, er 182. På disse baner kan der imidlertid også ske syn af lette køretøjer, som f.eks. biler og campingvogne. Testudstyret er derfor fordoblet eller kan kombinere syn af de forskellige køretøjer. Normalt arbejder der 2-3 bilinspektører sammen på disse baner. Eftersom andelen af tunge køretøjer kun udgør 3 pct. af den totale køretøjsflåde, er den totale kapacitet for synsbaner for tunge køretøjer overdimensioneret. Hvis der skulle laves en beregning af det maksimale antal af tunge køretøjer på disse baner, skulle antallet være 17-18 om dagen pr. synshold.

Spørgsmålet om åbningstiden for en station henhører under stationslederen – under hensyn til retningslinjer fra områdelederen vedrørende ventetid for service. Booking-tiden må således ikke overskride 10 dage, og ventetiden på bilinspektionen må ikke overskride 15 minutter. Som eksempel nævnes en station i Stockholm, som har åben fra kl. 6-21. Gennemsnitligt er stationerne åbne fra kl. 7-16.30. I specielle perioder, f.eks. om foråret, er bilinspektionerne lejlighedsvis også åbne om lørdagen og om søndagen for særlige køretøjer (motorcykler og campingvogne).

Man har ikke fra norsk side i øvrigt kunnet besvare spørgeskemaet vedrørende kapacitet, med henvisning til at der er så mange aktører på markedet.

Fra tysk side har man heller ikke umiddelbart kunnet vurdere kapaciteten, men henviser til organisationerne VdTÜV (Verband der Technischen Überwachungsvereine) i Essen, DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein) i Stuttgart og ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.) i Bonn.

## 7.6. Produktion

I Irland forventes det, at der vil blive synet ca. 400.000 køretøjer i år 2000 og et tilsvarende antal i år 2001.

I Holland er prognosen for 1999, at der vil blive synet 5.270.000 køretøjer under og op til 3.500 kg. og 250.000 køretøjer over 3.500 kg. Disse tal forventes at stige med 1,5 pct. årligt i de kommende år. I Holland har man hidtil ikke opgjort antallet af køretøjer, som skal til omsyn. Dette vil først ske fra april 2000. Stikprøver viser, at 9,3 pct. af køretøjer under og på 3.500 kg., og 16 pct. af køretøjer over 3.500 kg. skal til omsyn.

I Sverige blev der i 1998 synet i alt 5.500.000 køretøjer, og i 1999-2001 forventes synsproduktionen årligt at udgøre 5.600.000 køretøjer. Heraf udgør de periodiske syn 92-93 pct. af den totale produktion. Omsyn udgjorde gennemsnitligt 33 pct. af de periodiske syn. Dette dækker over, at hele 40 pct. af varebiler og tunge lastbiler, der gennemgår periodisk syn, skal til omsyn, mens det for motorcykler kun er 10 pct., der skal til omsyn.

I Norge blev der som tidligere nævnt foretaget syn på 741.251 personbiler i 1998, og i alt blev der synet 831.121 køretøjer, som fordelte sig på følgende måde i forhold til de forskellige synssteder:

	Statens vejevæsen	NAF	Bilværksteder
Lette køretøjer	11,1%	8,6 %	80,3 %
Mellemtunge køretøjer	16,8 %	1,6 %	81,6 %
Tunge køretøjer	13,9 %	0 %	86,1 %

NAF har ikke udstyr og haller til syn af tunge køretøjer.

Ca. 49 pct. af alle biler måtte til omsyn.



Det forventes, at der vil blive foretaget 900.000 periodiske syn i 1999, 1.000.000 i år 2000 og 1.0500.000 i år 2001.

I Tyskland blev der i 1998 gennemført 20.717.780 periodiske syn, og der regnes med en årlig forøgelse på 1-1,5%. Af de 15.541.125 personbiler, der blev synet, havde 17,4% mangler og heraf havde 0,1% så væsentlige mangler, at de måtte til omstillingssyn.

### **7.7. Produktivitet/effektivitet**

Fra irsk side er produktiviteten for et normalt køretøjssyn fastsat til 30 minutter, dog 40 minutter på de mobile synsbaner. Dette gælder uanset hvilket køretøj, der synes. Når man har udviklet det periodiske syn, forventes tidsforbruget at kunne blive reduceret. Det gennemsnitlige antal køretøjer pr. inspektør på en fuld arbejdsdag på 8 timer er derfor 16 – uanset køretøjstype.

I Holland udgør den gennemsnitlige synstid 30 minutter for lette køretøjer og 60 minutter for tunge køretøjer. Synsstedet kan i princippet frit fastsætte produktiviteten, men RDW vil begrænse antallet af rapporter for lette køretøjer til maksimalt 3 i timen pr. bilinspektør. Der er ingen begrænsninger for tunge køretøjer.

I Sverige anvendes der af bookingmæssige årsager en time-faktorskala for syn, som bygger på opbygget erfaring. Timefaktoren er 1.00, som svarer til 20 minutter. På baggrund heraf er der afsat 20 minutter (1.00) til biler, varebiler og busser på under 3.500 kg., 34 minutter (1.70) til lastbiler og busser mellem 3.500-7.000 kg., 40 minutter (2.00) til lastbiler og busser over 7.000 kg.<sup>62</sup> og 60 minutter (3.00) til lastbiler og busser over 7.000 kg.<sup>63</sup> Gennemsnitligt er antallet af bilsyn i løbet af et år beregnet til omkring 4.000 pr. bilinspektør. Dette tal svarer til i alt 17 inspektioner om dagen, fordelt over 225 arbejdsdage. Dette tal inkluderer også arbejdstid uden inspektion, f.eks. uddannelse. På en hel arbejdsdag på 8 timer syner en bilinspektør gennemsnitligt 20-24 biler, afhængig af bilens tilstand.

Supplerende bemærkes, at i årsberetningen for 1998 er synsproduktiviteten for 1998 angivet til 12,8 normalsyn pr. arbejdsdag.

I Norge kan der på en arbejdsdag på 7,5 timer synes 12 lette køretøjer og 4 tunge køretøjer.

Tyskland henviser igen til de under afsnittet nævnte organisationer, men der gøres i øvrigt opmærksom på, at det også er et spørgsmål om kvaliteten af det antal syn, som gennemføres pr. dag. Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at forøge antallet af syn for at opnå højere produktivitet.

### **7.8. Synspriser**

Den irske regering har fastsat en standard pris på 35 pund for syn og 19,80 pund for et omsyn, inklusive skatter og moms.

I Holland fastsættes prisen af synsvirksomheden, idet regeringen har besluttet, at der skal være fri konkurrence. Synsvirksomheden baserer sin pris på værkstedsrater, så der kan forekomme betydelige forskelle. Hvis synet kombineres med en anden større service, koster det ikke ekstra. Det er dog ikke muligt at sige noget nærmere om raten.

I Sverige fastsættes prisen også af regeringen – dog ud fra et forslag fra Bilprovningen. Det er hensigten, at køretøjssyn skal bære sine egen omkostninger 100 pct., og der gives ingen økonomisk støtte. Endvidere får aktionærerne ingen afkast. Formålet er at sikre, at køretøjsejeren får et køretøj, som er i god stand, og som kan synes til en lav pris. Priserne for

---

<sup>62</sup> Med 2 aksler.

<sup>63</sup> Med 3 aksler.

periodisk syn varierer fra f.eks. 175 skr. for en husvogn, 230 kr. for en personbil eller traktor til 685 kr. for en lastbil eller bus over 7.000 kg. med 3 eller flere aksler. Prisen for omsyn varierer fra 125 skr. til 300 skr. afhængig af køretøjstypen.

I Norge er synspriserne fastsat af Samfærdselsdepartementet, for så vidt angår Statens vejevæsen. De øvrige aktører på markedet fastsætter selv priserne. Prisfastsættelsen for Statens vejevæsen er baseret på non-profit-princippet. For periodisk syn af et køretøj på og under 3.500 kg. er prisen 370 n.kr. og 170 n.kr. for et omstillingssyn (etterkontroll), inklusive moms. For køretøjer mellem 3.500 kg. og 7.500 kg. er prisen 550 n.kr. og 400 n.kr. for et omsyn, inklusive moms.

I Tyskland betales efter en officiel fastsat skala med en under- og overgrænse. Skalaen kan ved bekendtgørelse ændres af Transportministeriet i samråd med den enkelte forbundsstat. Prisfastsættelsen sker ikke som i Danmark efter køretøjskategori, men efter køretøjernes vægt. Skalaen for et køretøj under 3.500 kg går fra 51 til 76 DM. Der er dog mulighed for at forhøje betalingen inden for disse grænser som følge af almindelige prisstigninger, uden at den officielle skala skal ændres. De fastsatte priser gælder kun for de undersøgelser, som udføres af de særligt sagkyndige, idet disses organisationer har pligt til at gennemføre syn og opstille et net af synssteder. Der betales særskilt for luftforureningskontrol af lastbiler. Hvis et køretøj udebliver fra syn, betales fuld pris, dog med den undtagelse, at såfremt en køretøjsejer har anmeldt flere køretøjer, opkræves kun betaling for det køretøj, der skulle have betalt mest for syn.

### **7.9. Sammenfatning**

Irland er i en opbygningsfase, idet det periodiske syn først forventes indført i starten af 2000, og i Norge er det periodiske syn af personbiler først blevet indført i 1998. Derimod har det periodiske syn eksisteret i flere år i de andre lande. I Sverige endda helt tilbage til 1965. Såvel i Holland som i Sverige foretages der hyppigere syn end foreskrevet i EU-direktivet om teknisk kontrol (syn), mens man i Tyskland følger EU-direktivets krav, bortset fra at det første periodiske syn udføres 3 år efter 1. registreringsdato.

Organiseringen af synsvirksomheden er meget forskellig i de adspurgte lande. Fælles for dem er, at man i større eller mindre grad har privatiseret eller udliciteret bilinspektionen. I Holland er der etableret en certificeringsordning og i Tyskland bemyndiges synsstederne, I Sverige har man anvendt en aktieselskabsmodel, og i Irland er synsopgaverne udliciteret. Norge har en kombination af offentlige og private synssteder, som er godkendt af staten.

Også synsprocedurene varierer. I Irland, Sverige og Norge tilsiges køretøjerne til periodisk syn, mens dette ikke er tilfældet i Tyskland og i Holland. Fælles for landene er, at der er etableret klageprocedurer, såfremt køretøjsejeren er utilfreds med resultatet af synet.

For så vidt angår kapaciteten for de forskellige bilinspektioner er det sværere at drage nyttige sammenligninger. Detaljeringsgraden af oplysningerne varierer for meget til at kunne drage nogle konklusioner herom. For Tysklands vedkommende vil der skulle indhentes oplysninger andetsteds fra, og fra norsk side har man ikke set sig i stand til at besvare spørgsmålene herom.

I Irland forventes synet ca. 400.000 køretøjer i år 2000, og i øvrigt vil det periodiske syn blive gennemført i en række faser. Hollands prognose for 1999 er, at der vil blive synet i alt 5.520.000 køretøjer. I Sverige blev der i 1998 synet i alt 5.500.000 køretøjer, og i 1999-2001 forventes synsproduktionen årligt at udgøre 5.600.000 køretøjer. I Norge blev der foretaget periodisk syn på 741.251 personbiler i 1998, og i alt blev der synet 831.121 køretøjer. Antallet af periodiske syn forventes at sige til 1.050.000 i år 2001. I Tyskland blev der i 1998

gennemført 20,7 mio. periodiske syn, og man forventer en stigning på 1-1,5 pct. årligt i de kommende år. Synsproduktionen er umiddelbart inde i en rimelig stabil udvikling i de enkelte lande.

Synstiderne varierer noget. I Irland planlægges en synstid på 30 minutter, dog 40 minutter på de mobile synsbaner (uanset køretøj). Med tiden forventes disse tal at kunne reduceres. I Holland udgør den gennemsnitlige synstid 30 minutter for lette køretøjer og 60 minutter for tunge køretøjer. Der må dog maksimalt laves 3 rapporter i timen for lette køretøjer. I Sverige har man afsat 20 minutter for lastbiler, varebiler og busser under 3.500 kg., 34 minutter til lastbiler og busser mellem 3.500-7.000 kg., 40 minutter til lastbiler og busser over 7.000 kg. og 60 minutter til lastbiler og busser over 7.000 kg. I Norge kan der på en arbejdsdag på 7,5 timer synes 12 lette køretøjer og 4 tunge køretøjer. Tykland nævner intet om konkrete synstider, men oplyser, at der vil skulle indhentes oplysninger andetsteds fra.

Synspriserne er også forskelligt tilrettelagt. I Holland er der fri prisdannelse, i Sverige og i Irland er prisen fastsat af regeringen. I Norge er synspriserne på de statslige synssteder fastsat af Samfærdselsdepartementet, mens de øvrige aktører på markedet selv fastsætter priserne. I Tyskland er der officielt fastsat en ramme, inden for hvilken synsstederne kan fastsætte og evt. forhøje priserne.

## 8. Idékatalog over nye organisationsformer

### 8.1. Indledning

Nogle vigtige parametre til karakteristisk af Statens Bilinspektions organisationsform er følgende:

- Statens Bilinspektion er en statslig institution. Den private sektors involvering i den løbende synsvirksomhed sker ved udlejning af synsanlæg til Statens Bilinspektion i forbindelse med pladssynsordningen.
- Bilinspektionen er bruttostyret, dvs. at den har særskilte bevillinger for driftsudgifterne og synsindtægterne. Til supplement af de almindelige bevillingsregler, som følger heraf, jf. afsnit 3.2, er den yderligere styret ved en resultatkontrakt gældende for 1999-2002 og årlige direktørkontrakter.
- Et vigtigt træk ved den nuværende organisationsform er yderligere, at Bilinspektionen er den eneste institution, der foretager lovpligtige syn af køretøjer, dvs. at Bilinspektionen har en faktisk monopolstilling.
- For så vidt angår det konkrete indhold og gennemførelse af syn er Statens Bilinspektion underlagt Færdselsstyrelsen. Bilinspektionen har et snævert samarbejde med Rigspolitiet, hvorunder Centralregisteret for Motorkøretøjer hører.
- Bilinspektionen er en relativt specialiseret institution, som kun foretager syn (eller varetager andre opgaver, hvor der ikke er interessesammenstød).
- Synspriserne er i dag fastsat ved lov.

I årene forud for loven om periodisk syn af almindelige personbiler var der en omfattende diskussion af fordele og ulemper ved forskellige organisationsformer, jf. afsnit 3.1.

Hensigten med kapitlet er – i lyset af de erfaringer, der er gjort siden 1. januar 1998 - at undersøge, om der dels kan peges på nogen alternative organisationsformer, der umiddelbart vil kunne bidrage til at mindske effektivitetsproblemerne i Bilinspektionen, dels at vurdere effekten på sigt, når de nuværende effektivitetsproblemer er bragt under kontrol. Dette indebærer, at konkrete overvejelser om en ændret organisering af Statens Bilinspektion bør afvente en stabilisering af virksomheden. Kapitlet har derfor karakter af et ”idékatalog”, dvs. at der ikke lægges op til nogen anbefaling af hvilken organisationsform, der bør vælges.

## **8.2. Fortsat statsligt ejerskab**

Inden for rammen af fortsat statsligt ejerskab er der en række muligheder for at foretage ændringer i organisationsformen, bl.a. følgende:

- Overgang til nettostyring. Én fælles driftsbevilling på finansloven eller overgang til statsvirksomhedsformen kunne komme på tale i denne forbindelse.
- Omdannelse til selvstændig offentlig virksomhed (SOV) kendes bl.a. fra Postvæsenet og DSB. Omdannelse til SOV vil formentlig kræve særlov og vil bl.a. indebære, at Bilinspektionen ikke længere vil være underlagt det statslige bevillingssystem, og at den i øvrigt om end afhængig af de konkrete bestemmelser vil være underlagt et regelsæt svarende til et aktieselskab.
- Endelig vil omdannelse til et statsligt aktieselskab på sigt muliggøre et blandet statsligt og privat ejerskab.

Nettostyring. Økonomistyrelsen har umiddelbart vurderet, at den nuværende bevillingsmæssige styring af Statens Bilinspektion er uhensigtsmæssig, især fordi bruttostyringen betyder, ”at der ikke eksisterer en tilstrækkelig direkte kobling mellem udgifter og indtægter, hvorfor det kan være vanskeligt at etablere en incitamentstruktur, som tilskynder til ekstra produktion.”

Som det imidlertid også fremgår af Økonomistyrelsens analyser, hænger dette nok så meget sammen med ledelsesmæssige prioriteringer og den konkrete tilrettelæggelse af aktivitets- og økonomistyringen.

Ved en monopolsituation som Bilinspektionens indebærer en eventuel overgang til nettostyring ud fra en statsfinansiell synsvinkel en fare for, at en øget effektivitet og dermed indtjening kun vil blive allokeret til enten lønstigninger til synspersonalet eller en uhensigtsmæssig udbygning og forbedring af forholdene i synshallerne.

SOV. Overgang til selvstændig offentlig virksomhed (SOV) er en mulighed, fordi Statens Bilinspektion både i 1998 og 1999 var overskudsgivende, selv om der var tale væsentligt mindre overskud end forventet.

Som SOV vil Statens Bilinspektion få endnu stærkere incitamenter til at tilrettelægge synsarbejdet mere hensigtsmæssigt. Set ud fra en statsfinansiell synsvinkel indebærer denne organisationsmodel yderligere den fordel, at staten i forbindelse med etableringen må forventes at modtage et stiftelsesgebyr af en eller anden størrelsesorden. Det er imidlertid også en mere krævende organisationsform, både for virksomhedens egen ledelse og for den overordnede styring af virksomheden.

Eventuelt vil dette kunne kombineres med en RPI-X model. Denne form for regulering medfører en stram udgiftsstyring af virksomheden, idet indtægterne (gebyrerne) årligt kun kan justeres med udviklingen i et prisindeks (RPI) fratrukket en effektiviseringsandel (X).

Effektiviseringsandelen fastsættes i princippet fra år til år.

Ved en eventuel omdannelse til SOV skal det overvejes, om myndighedsopgaverne fortsat kan varetages af Bilinspektionen, om de bør skilles ud og placeres i et selvstændigt tilsyn, eller om nogle af opgaverne eventuelt vil kunne overgå til andre myndigheder, som også

fremover er bevillingsstyret. Vigtigt er det imidlertid at bevare en betydelig køretøjsteknisk ekspertise ét sted, bl.a. af hensyn til gennemførelsen af de opgaver, som Bilinspektionen varetager for politiet m.fl. Endelig skal det i givet fald overvejes, om Bilinspektionen fortsat skal varetage kvalitetskontrollen af de udførte syn, eller om der skal etableres en form for selvstændig virksomhed, som kan varetage denne funktion.

Supplerende skal det nævnes, at det i resultatkontrakten for Statens Bilinspektion for 1999-2000 er nævnt, at der muligvis vil kunne opnås rationaliseringsgevinster ved øget koordinering af den offentlige indsats inden for køretøjsadministrationen og – opgavevaretagelsen. Organiseringen af området indgår heri, herunder arbejdsdelingen mellem Statens Bilinspektion og Centralregisteret (CRM) og mellem Trafikministeriets lovgivningsarbejde og politiets køretøjsadministration bl.a. vedrørende nummerplader og fiskale afgifter.

Oplysningerne om registrerede biler i CRM danner således grundlag for Bilinspektionens indkaldelser til periodisk syn.

Det bemærkes, at såvel Bilinspektion som CRM hørte under Justitsministeriet indtil 1993, hvor Justitsministeriets færdselsafdeling, og dermed Bilinspektionen, blev overført til Trafikministeriet. Samtidig blev Færdselsstyrelsen oprettet.

Yderligere bemærkes, at CRM blev oprettet i 1966, og at det ikke er muligt at udbygge det med data til brug for opkrævning af nye afgifter. Da fiskale afgifter opkræves af Rigspolitiet på basis af registrets oplysninger, vil Skatteministeriet betale en stor del af den modernisering, som forventes igangsat i 2000. Samtidig vil registret blive udbygget, således at det bringes til at korrespondere med Bilinspektionens produktionsplanlægningssystem (SBIS).

### **8.3. Involvering af den private sektor**

Den private sektor kan blive involveret i synsvirksomheden på forskellig vis, således som det da også er sket i en række forskellige lande, jf. kapitel 7. Forventningen er, at den private sektor, såfremt det kombineres med en eller anden form for konkurrence, vil kunne resultere i en mere effektiv synsproduktion, jf. næste afsnit.

Involveringen kan bl.a. ske ved:

- Udlicitering af driftsansvar baseret på egne synsanlæg og leje eller køb af Statens Bilinspektions synsanlæg.
- Udlicitering af kontrollen med synskvaliteten.
- Etablering af et blandet statsligt/privat aktieselskab.
- Styring af de involverede private virksomheder ved en RPI-X model.

Udliciteringen af driftsansvar indebærer, at private selskaber i indbyrdes konkurrence (og eventuelt statslige institutioner på "lige" vilkår) kan byde på hele synsvirksomheden (eller eventuelt dele heraf). Det eller de nye synsselskaber skal forpligte sig til at gennemføre de obligatoriske syn inden for registreringsbekendtgørelsens regler, herunder de gældende tidsbestemmelser.

Det bemærkes, at det ved udlicitering som udgangspunkt ikke er nødvendigt, at der er mere end én synsproducent. Konkurrencen – og dermed effektivitetsgevinsten - kan eventuelt være begrænset til indgåelse af selve kontraktaftalen. Omvendt kan licitationsformen udmærket kombineres med opsplitting af synsproduktionen på flere producenter af syn.

Endvidere bemærkes, at privatisering af driften efter en licitationsprocedure ikke behøver at give anledning til væsentlige habilitetsproblemer, såfremt de private synsproducenter er specialiserede i synsvirksomhed, og ikke samtidig foretager bilreparationer.

De centrale betingelser for opnåelse af succes, dvs. øget effektivitet og/eller øget kvalitet, er, at licitationsbetingelserne og bestemmelserne i den efterfølgende kontrakt er operationelle og gennemtænkte, og at der efterfølgende er en effektiv opfølgning og kontrol med opfyldelsen af kontrakten. Eksistensen af et veludviklet certificeringssystem ville være en hjælp i forbindelse med denne kontrol.

Statens Bilinspektion vil ved denne model kunne videreføres som en statslig organisation, som fortsat er ansvarlig for at udføre de forskellige myndighedsopgaver, varetager udbuddet af synsopgaverne, og den efterfølgende kontrol.

Man kan vælge at udbyde synsopgaverne enten gennem et almindeligt udbud, hvor den, der byder højst (eller lavest), får opgaven, eller gennem en RPI-X model.

Problemet er, at det (eller de) nye synsselskab(er) kun i begrænset omfang vil have mulighed for at påvirke synsindtægterne, når prisen på syn er lovbestemt, og når der inden for en given periode skal synes et bestemt antal biler som led i obligatoriske syn. Dette tilsiger, at man i stedet for almindeligt udbud bruger RPI-X reguleringsformen, som giver incitamenter til en stram udgiftsstyring.

#### **8.4. Skabelse af konkurrence**

Skabelse af konkurrence i synsproduktionen indebærer, at et antal indbyrdes uafhængige synsproducenter hver for sig i et eller andet omfang forsøger at tiltrække flest mulige syn til netop deres synsanlæg på bekostning af de øvrige synsproducenter.

Konkurrencen kan tænkes at omfatte alle synstyper. I så fald må den nuværende landsdækkende anvisning af synstid og -sted ved periodiske syn af personbiler ophøre. Dette behøver dog ikke at være tilfældet, såfremt konkurrencen begrænses til registrerings- og ejerskiftesynene.

En ulempe ved skabelse af konkurrence - som ved involvering af den private sektor - er, at ekstern kontrol i forhold til de konkurrerende virksomheder, er påkrævet.

Der skal peges på to forskellige hovedmodeller for etablering af indbyrdes konkurrerende synsselskaber:

- En mulighed for at styrke konkurrencen består i at skabe konkurrence mellem Bilinspektionens regioner.
- Alternativt kan (en del af) synsproduktionen, eksempelvis svarende til pladssynsproduktionen, overtages af et eller flere selskaber.

Eventuelt vil konkurrencen mellem de regionale selskaber i udgangssituationen kunne begrænses til at omfatte registrerings- og ejerskiftesynene. På sigt ville konkurrenceområdet dog kunne udbredes til alle synstyper. På sigt kunne det også være en mulighed, at give synsselskaberne adgang til selv at prissætte de frivillige syn.

Den regionale model vil i begyndelsen kunne baseres på den nuværende bilinspektion, hvilket kan ske ved at etablere regionerne som selvstændige økonomiske enheder med ansvar for både synsindtægter og driftsudgifter. Statens Bilinspektion vil med en sådan model blive en forholdsvis beskeden organisation, som primært skal kunne håndtere gennemførelsen af udbud og kvalitetskontrollen med de gennemførte syn. Hertil kommer en funktion som tilsynsmyndighed.

På sigt kan man forestille sig, at regionerne gradvist får stadig flere frihedsgrader, således at synsarbejdet i et voksende antal af regionerne udbydes i licitation, hvor private virksomheder og eventuelt regionerne selv kan afgive tilbud.

En større grad af organisatorisk frihed i synsvirksomhederne fordrer, at der, i langt højere grad end tilfældet er i dag, bliver etableret en ekstern kvalitetskontrol af de gennemførte syn.

En opsplætning af synsproduktionen på ikke geografisk afgrænsede enheder vil omgående indebære en højere grad af indbyrdes konkurrence mellem synsproducenterne end den regionale model.

Den vil indebære den fordel sammenlignet med den regionale model, at den vil kunne bringes til at sigte mod den mindst effektive del af synsproduktionen i dag, nemlig pladssynsproduktionen. Omvendt vil den også indebære en ulempe, nemlig at det ikke vil være muligt i samme omfang at tage afsæt i den nuværende opbygning af Statens Bilinspektion.

Ved disse modeller skal der i givet fald tages stilling til, hvordan indkaldelse til syn skal organiseres.

### **8.5. Afslutning**

Der er således forskellige muligheder for en ændret organisering af Statens Bilinspektion.

Uanset hvor radikalt de forskellige modeller afviger fra den nuværende organisationsform, er det et fælles træk, at begrundelsen herfor ikke er at "rette op" på eksisterende skævheder, men snarere, forudsat at etableringsbetingelserne er opfyldt, gradvist at medvirke til en yderligere "forbedring" af effektivitetssituationen.

Et fællestrek er yderligere, at såfremt visse minimale etableringsbetingelser ikke er opfyldt, vil nye organisationsformer kunne lede til situationer, der, ud fra en samfundsmæssig vurdering, er nok så uacceptable som den nuværende.

De nødvendige etableringsbetingelser varierer fra organisationsform til organisationsform, herunder er ikke mindst kravene til ekstern kontrol og opfølgning forskellige. Som hovedregel gælder det, at jo mere radikalt en organisationsform afviger fra den nuværende situation, og jo stærkere involvering af den private sektor, den indebærer, desto større krav til etableringsbetingelserne stiller den. Under de rette betingelser kan effektiviseringsgevinsten dog også blive tilsvarende større.

Endelig er vigtigt at se tingene i sammenhæng og handle ud fra en langsigtet strategi. Vigtigt i denne forbindelse er det bl.a., om der skal satses på at bevare en samlet bilinspektion, eller om der skal satses på en opdeling af Bilinspektionen i organisatoriske enheder med en vis autonomi, hvilket ville åbne op for muligheden for en egentlig opsplætning på et senere tidspunkt.