



Liberaliseringen af bilsynsmarkedet

En evaluering set med forbrugernes øjne

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Maj 2014

Indholdsfortegnelse

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Sammenfatning og konklusion | 3 |
| 2 | Indledning og afgrænsning | 5 |
| 3 | Forbrugergevinst ved liberaliseringen | 7 |
| 3.1 | Værdisatte effekter | 7 |
| 3.2 | Ikke-værdisatte effekter | 8 |
| 3.3 | Forbrugernes vurdering af markedet | 10 |
| 3.4 | Andre faktorer end liberaliseringen, der har påvirket markedet | 12 |
| 3.5 | Udvikling i antallet af bilsyn | 12 |
| 3.6 | Statskaseeffekter | 14 |
| 3.7 | Følsomhedsanalyser | 15 |
| 4 | Tilgængelighed | 19 |
| 4.1 | Udviklingen i antallet af synshaller | 19 |
| 4.2 | Afstanden og tilgængelighed til nærmeste synshal | 21 |
| 5 | Priser | 23 |
| 5.1 | Prisudviklingen på bilsyn | 23 |
| 5.2 | Pris på bilsyn i dag | 24 |
| 5.3 | Geografisk spredning i bilsynspriser | 25 |
| 5.4 | Prisstrukturer, rabatter og tilkøb | 28 |
| 6 | Kvalitet | 31 |
| 6.1 | Fleksibilitet og service | 32 |
| 6.2 | Ventetid ved synsstedet | 33 |
| 6.3 | Kvalitet af bilsynet som et tjek af bilens sikkerhed | 34 |
| 7 | Appendiks: Kilder og metode | 38 |
| A.1 | Forbrugergevinsten | 38 |
| A.2 | Indsamling af priser | 41 |
| A.3 | Spørgeskemaundersøgelsen | 42 |
| A.4 | Beregning af priser | 44 |
| A.5 | Tilgængelighedsanalyse | 45 |
| A.6 | Interviewundersøgelser | 51 |
| A.7 | Eksempel på synsindkaldelse | 52 |
| A.8 | Opgavebeskrivelsen fra KFST | 54 |
| 8 | Referencer | 55 |

| Kolofon | Kontakt |
|---|--|
| Forfattere: Claus Galbo-Jørgensen & Christian Frank | Incentive, Holte Stationsvej 14, 1., DK-2840 Holte |
| Dato: 13. maj 2014 | T: (+45) 2916 1223, E: kontakt@incentive.dk |
| Version: 4 | www.incentive.dk |

1 Sammenfatning og konklusion

Siden 2005 er det danske bilsynsmarked gradvist blevet liberaliseret. Det blev muligt for private virksomheder at blive godkendt til at gennemføre bilsyn, og den statslige monopolvirksomhed kom på private hænder. I 2007 blev maksimalpriserne for bilsyn ophævet, så prisdannelsen på bilsyn i dag er fri.

Incentive har på vegne af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen gennemført en evaluering af liberaliseringen af bilsynsmarkedet set med forbrugernes øjne. Vi har evalueret effekten i perioden fra 2004 til 2013.

Vores evaluering peger på, at udviklingen på markedet for bilsyn siden liberaliseringen har været positiv set med forbrugernes øjne. Og at der er sket en forbedring inden for de områder, der er mest væsentlige for forbrugeren, se fx nøgletal i tabel 1. Forbrugerpriserne er faldet med ca. 12% (i 2013-priser). Der er kommet flere synshaller til forbrugeren, hvilket omtrent har halveret transportomkostningen. Liberaliseringen har givet lavere priser og lavere transportomkostninger i hele landet, også i tyndt befolkede områder. Og forbrugerne har oplevet, at væsentlige parametre som fleksibilitet, serviceniveau og forholdene omkring ventetid alle er forbedret.

Vi kan ikke vurdere, om liberaliseringen har haft en effekt på kvaliteten af bilsyn, som et tjek af bilens sikkerhed. Det skyldes, at der ikke findes en konsistent opgørelse af bilsynets kvalitet før og efter liberaliseringen.¹

Vi har estimeret og værdisat den del af forbrugergevinsten, som knytter sig til ændringen i prisen og ændringen i transportomkostningerne ved bilsynet. Denne forbrugergevinst estimerer vi til 133 mio. kr. i 2013. Gevinsten er estimeret ud fra ændringen i priserne og transportomkostningerne, som hver især bidrager med ca. 50% af den samlede ændring i forbrugergevinsten.

Den præcise opgørelse af forbrugergevinsten er behæftet med en vis usikkerhed. Følsomhedsanalyser indikerer, at forbrugergevinsten er i intervallet 114-153 mio. kr.

Det må forventes, at liberaliseringen også fremadrettet vil give betydelige årlige gevinster for forbrugere. Tilsvarende har der også i årene mellem 2004 og 2013 været betydelige forbrugergevinster ved liberaliseringen. Disse gevinster indgår ikke i beregningen af forbrugers overskuddet i 2013.

I vores centrale estimat har vi ikke inkluderet, at mekanikere og andre branchefolk også kører forbrugernes biler til syn. Det er blevet mere udbredt efter liberaliseringen. I langt de fleste tilfælde får de en lavere pris end den private forbruger, men det kommer sandsynligvis forbrugeren til gode i sidste ende i form af lavere værkstedspriser. Vi skønner, at mekanikerens rabat alene øger forbrugergevinsten i vores hovedscenarie med ca. 9 mio. kr. i 2013.

Det indikerer, at vores hovedscenarie for opgørelsen af forbrugergevinsten udgør et konservativt estimat af den faktiske ændring i forbrugergevinsten.

¹ Andelen af omsyn er den eneste indikator for ændringen i kvaliteten af syn, som er opgjort både før og efter liberaliseringen. Rigsrevisionen (2009) skriver imidlertid, at "Det er Rigsrevisionens opfattelse, at det er problematisk at bruge opgørelsen af omsynsprocenten som udtryk for kvaliteten af bilsyn". Desuden bliver synsreglerne for rust og tæring ændret fra 2004 til 2005, hvilket kan have påvirket omsynsprocenten uafhængigt af liberaliseringen.

Derudover er der en del af forbrugergevinsten, som knytter sig til fx fleksibilitet, serviceniveau og ventetid, som der ikke findes data til at kvantificere. Forbrugernes svar viser, at lavere pris kun er én blandt flere vigtige parametre, der betyder noget for forbrugerne. Vi vurderer, at liberaliseringen har ført til øget fleksibilitet, kortere ventetid og en bedre forbrugeroplevelse generelt. Dermed er der en række af de vigtigste forbrugerparametre, som har udviklet sig positivt, men som vi ikke kan medregne i forbrugergevinsten. Det bidrager til vores konklusion om, at forbrugergevinsten reelt er højere, end vi har estimeret. Hvis liberaliseringen eksempelvis har medført en reduktion i ventetiden på 5 min. pr. syn, så bidrager det med en ekstra forbrugergevinst på ca. 10 mio. kr., mens en reduktion på 15 min. pr. syn bidrager med 29 mio. kr. ekstra.

Vi vurderer, at der ikke er andre væsentlige faktorer end liberaliseringen, der har påvirket bilsynsmarkedet betydeligt i den observerede periode. Til gengæld er der forhold ved liberaliseringen, som har påvirket statskassen, bl.a. afskaffelsen af momsfrigørelsen på bilsyn ved liberaliseringen i 2005 og salget af Statens Bilinspektion. Vi kan ikke vurdere, hvordan liberaliseringen samlet set har påvirket statskassen. Dog er det værd at bemærke, at forbrugergevinsten havde været større, hvis ikke momsfrigørelsen var blevet afskaffet samtidigt med liberaliseringen.

Samlet set vurderer vi, at konklusionen om, at liberaliseringen har været til gavn for forbrugerne, er robust.

Tabel 1: Ændringer i nøgleindikatorer - før og efter liberaliseringen

| | 2004 | 2013 | Ændring |
|--------------------------------------|---------|---------|---|
| Pris på periodiske syn (2013-priser) | 480 kr. | 424 kr. | 56 kr. billigere |
| Pris på omsyn (2013-priser) | 300 kr. | 264 kr. | 36 kr. billigere |
| Antal synshaller til lette køretøjer | 117 | 400 | 283 nye haller |
| Gennemsnitlig transportafstand | 6,0 km | 3,3 km | 2,7 km kortere afstand |
| Ændring i forbrugergevinst | - | - | 133 mio. kr. højere forbrugergevinst i 2013 |

2 Indledning og afgrænsning

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har bedt Incentive om at evaluere effekten af liberaliseringen af bilsynsmarkedet siden 2005. Opgavebeskrivelsen fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen er gengivet i bilag A.8.

Bilsyn

De mest udbredte bilsyn er periodiske syn og omsyn. Til et periodisk syn vurderer en synsmedarbejder bilens tilstand i forhold til de tekniske krav, som Trafikstyrelsen opstiller. Lever bilen op til kravene, bliver den godkendt. Hvis ikke, skal bilen til et omsyn. Her bliver de fejl og mangler, som blev udpeget til det periodiske syn, kontrolleret.

En bil skal synes første gang fire år efter første indregistrering. Derefter skal den synes med to års mellemrum. Bilen bliver synet efter bilens typegodkendelse i EU.

Der er i dag 400 synshaller, som må udføre periodiske syn og omsyn af lette køretøjer (person- og varebiler under 3.500 kg). Disse synshaller må ikke udføre reparationer på køretøjet, der kan have en indflydelse på synsresultatet. Derudover findes 138 omsynssteder, som kun må udføre omsyn. Her er der typisk tale om værksteder.²

Indtil 2005 blev alle syn og myndighedsopgaver i forbindelse med bilsyn udført af Statens Bilinspektion (SBI). SBI ejede og kontrollerede alle synshaller. Prisen på alle typer bilsyn blev reguleret centralt og var den samme i hele landet.

Liberaliseringen

Siden 2005 er det danske bilsynsmarked gradvist blevet liberaliseret:

- 1. september 2004 blev markedet for omsyn givet frit.
- 1. januar 2005 blev markedet for bilsyn liberaliseret, og et maksimalprisloft på periodiske syn og omsyn indført.
- 1. januar 2007 blev maksimalprisloftet på periodiske syn og omsyn ophævet.

Bilsynsmarkedet har dermed været fuldt liberaliseret siden 2007.

Siden 2005 har Trafikstyrelsen (tidligere Færdselsstyrelsen) overtaget myndighedsopgaverne på bilsynsmarkedet fra SBI. Alle omkostninger, der bliver afholdt hertil, bliver finansieret af forbrugerne via et gebyr på 19 kr. pr. syn. Myndighedsopgaverne indebærer bl.a. indkaldelser til syn, godkendelse af synsvirksomheder og løbende kontrolbesøg på alle synssteder.

² Vi ser bort fra de synssteder der kun har tilladelse til at udføre omsyn. Trafikstyrelsen har oplyst os om, at der i 2013 kun blev registreret 10.000 omsyn, som blev foretaget af omsynssteder. Det svarer til mindre end 5% af det samlede antal omsyn.

Fokus i denne evalueringsrapport er på forbrugerne. Vi undersøger derfor, hvordan bilsynsmarkedet har udviklet sig siden 2005 set med forbrugernes øjne. Derfor fokuserer vi på periodiske syn og omsyn³ af lette køretøjer. Det udgør knap 90% af alle syn, der bliver gennemført i Danmark.

Den samlede bestand af lette køretøjer er på i alt 2,6 mio.⁴ I 2013 blev der udført ca. 1,1 mio. periodiske syn og ca. 0,2 mio. omsyn af lette køretøjer.

Vi skønner, at den samlede bilsynsbranche for lette køretøjer i 2013 havde en samlet omsætning på omtrent 390 mio. kr. ekskl. moms og gebyr til Trafikstyrelsen.⁵

Om rapporten

Denne rapport er udarbejdet af Incentive. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har udformet opgavebeskrivelsen, finansieret analysen og bidraget med baggrundsviden på løbende statusmøder undervejs i forløbet. Alle konklusioner og vurderinger er Incentives egne.

Vi har struktureret rapporten som følger:

- Kapitel 3 sammenfatter, hvad udviklingen på bilsynsmarkedet siden 2005 har betydet for forbrugerne.
- Kapitel 4 beskriver tilgængeligheden for forbrugeren til nærmeste synssted.
- I kapitel 5 ser vi nærmere på prisudviklingen for bilsyn og prisstrukturen på markedet.
- Endelig ser vi i kapitel 6 på udviklingen i en række øvrige kvalitetsparametre, bl.a. ventetid, sikkerhed og synstedernes fleksibilitet og service.

Appendiks (kapitel 7) indeholder en mere detaljeret gennemgang af kilderne til undersøgelsen og vores analysemetode.

³ Inklusiv genfremstilling, fx registreringssyn. Genfremstilling af lette køretøjer udgjorde i 2013 ca. 0,1% af alle syn af lette køretøjer.

⁴ Ifølge Danmarks Statistik, Statistikbanken tabel BIL707, var der i 2013 ca. 2,2 mio. personbiler og ca. 0,4 mio. varebiler.

⁵ Vi har beregnet tallet på baggrund af 1,1 mio. periodiske syn med en gennemsnitspris, ekskl. moms og gebyr til Trafikstyrelsen, på omtrent 320 kr. og 0,2 mio. omsyn med en gennemsnitspris, ekskl. moms og gebyr til Trafikstyrelsen, på ca. 190 kr.

3 Forbrugergevinst ved liberaliseringen

For at beregne forbrugergevinsten anvender vi begrebet *forbrugers overskud* fra økonomisk velfærdsteori. Forbrugers overskud er et mål for den gevinst, målt i kroner og øre, som forbrugerne får ved at handle på et marked. Forbrugergevinsten forstår vi dermed som ændringen i forbrugers overskud på bilsynsmarkedet som følge af liberaliseringen.

I princippet indgår alle de parametre i beregningen, som har betydning for forbrugernes værdi af et bilsyn i begrebet forbrugers overskud. Herunder indgår prisen på bilsynet, købsoplevelsen, kvaliteten af bilsynet og transportomkostningerne. I praksis er vi dog begrænset til at medtage ændringen i prisen og transportomkostningen, samt mængden af bilsyn i 2013, som er de parametre, vi kan kvantificere og værdisætte. De øvrige parametre har vi beskrevet kvalitativt.

Vi har gennemført flere selvstændige undersøgelser for at vurdere forbrugergevinsten, bl.a.:

- indsamling af priser på synsstedernes hjemmesider
- en spørgeskemaundersøgelse blandt forbrugerne
- interviews med markedets interessenter.

Undersøgelserne er nærmere beskrevet i bilag A.1-A.6.

3.1 Værdisatte effekter

Liberaliseringen af bilsynsmarkedet har samlet set været til gavn for forbrugerne. Det årlige forbrugers overskud på bilsynsmarkedet med hensyn til pris og transport er vokset med 133 mio. kr. i 2013, jf. tabel 2. Forbrugergevinsten fra de periodiske syn bidrager med ca. 115 mio. kr., mens forbrugergevinsten fra omsyn bidrager med ca. 19 mio. kr.

Tabel 2: Opsummering af forbrugergevinst ved liberaliseringen af bilsynsmarkedet (værdisatte effekter)

| Input | Indikator | Beregnet effekt |
|--|---|----------------------|
| Lavere pris på periodiske syn | Ændring i årligt forbrugers overskud | + 63 mio.kr. |
| Lavere pris på omsyn | Ændring i årligt forbrugers overskud | + 8 mio.kr. |
| Sparet transport til/fra periodisk syn | Ændring i årligt forbrugers overskud | + 51 mio.kr. |
| Sparet transport til/fra omsyn | Ændring i årligt forbrugers overskud | + 10 mio. kr. |
| Forbrugergevinst i alt | Ændring i årligt forbrugers overskud | +133 mio. kr. |

Kilde: Se bilag A.1 for metodebeskrivelse af forbrugers overskuddet.

Vores følsomhedsanalyserer indikerer, at vores resultat er robust, jf. afsnit 3.7.

Det samlede resultat på 133 mio. kr. svarer til den gevinst, forbrugerne har oplevet i 2013 sammenlignet med, hvis forholdene på markedet havde været som i 2004, dvs. inden liberaliseringen af bilsynsmarkedet. Det må forventes, at liberaliseringen også fremadrettet vil give årlige gevinster af denne størrelsesorden sammenlignet med situationen i 2004. Tilsvarende har der også i årene mellem 2004 og 2013 været betydelige forbrugers gevinster ved liberaliseringen.

Vi har beregnet ændringen i forbrugeroverskuddet på baggrund af ændringen i priser og transportomkostninger fra 2004 til 2013 og antallet af syn i 2013.⁶ Det gør vi, fordi vi ikke forventer, at liberaliseringen har haft nogen effekt på antallet af bilsyn (uddybes i bilag A.1).

Ændringen i forbrugernes transportomkostninger udgør knap halvdelen af den samlede forbrugergevinst. Denne post analyserer vi nærmere i afsnit 4.

Ændringen i forbrugerpriserne udgør 54% af den samlede gevinst. Vi estimerer, at gennemsnitsprisen for et periodisk syn i perioden 2004-2013 er faldet fra 480 kr. til 424 kr. i (målt i faste 2013-priser), mens gennemsnitsprisen for et omsyn er faldet fra 300 kr. til 264 kr. (målt i faste 2013-priser).⁷ Udviklingen i priserne på bilsynsmarkedet har vi behandlet nærmere i afsnit 5.

Vi har baseret beregningen af forbrugergevinsten på detaljerede data fra hvert enkelt synssted. Det mest usikre aspekt er, i hvor høj grad forbrugerne benytter sig af rabatter. Derfor har vi undersøgt rabatters betydning for resultatet (se afsnit 3.7). Vi har valgt at rapportere et konservativt estimat i vores hovedscenarie ovenfor.

3.2 Ikke-værdisatte effekter

De ikke-værdisatte effekter af forbrugergevinsten er sammenfattet i tabel 3.

Vores indikatorer angiver, at forbrugerne er blevet mere tilfredse med stort set alle parametre, som har betydning for forbrugergevinsten. Samlet set vurderer 42% af forbrugerne, at liberaliseringen af bilsynsmarkedet har været en fordel for dem. Kun 4% ser det som en ulempe. Det viser sig også ved, at bilsynsmarkedets placering på Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens forbrugerforholdsindeks er forbedret fra en placering som nr. 46 i 2005 til en placering som nr. 6 i 2009.

Vi kan dog ikke vurdere, om liberaliseringen har haft en betydning for bilsynets kvalitet som en kontrol af bilens sikkerhed. Det skyldes, at der ikke findes en konsistent opgørelse af bilsynets kvalitet før og efter liberaliseringen (se afsnit 6).

⁶ Teknisk bliver ændringen i forbrugeroverskuddet for henholdsvis periodiske syn og omsyn beregnet som:
 $(\text{pris}_{2004} - \text{pris}_{2013}) * \text{mængde}_{2013} + (\text{transportomkostning}_{2004} - \text{transportomkostning}_{2013}) * \text{mængde}_{2013}$.

⁷ I løbende priser kostede et periodisk syn 400 kr. i 2004 og et omsyn kostede 250 kr.

Tabel 3: Opsummering af forbrugergevinst ved liberaliseringen af bilsynsmarkedet (ikke-værdisatte effekter)

| Parameter | Indikator | Indikation |
|--|--|--|
| General evaluering af liberalisering | Forbrugernes samlede vurdering af ændringerne på bilsynsmarkedet* | Fordel: 42% Ingen forskel: 54% Ulempe: 4% |
| | Forbrugernes tilfredshed med sidste syn** | Tilfreds: 93% Utilfreds: 1% |
| | Placering på forbrugerforholdsindexet*** | 2005: nr. 46 af 51 2009: nr. 6 af 51 |
| Ventetid ved selve synet | I forhold til andel af forbrugere, der ser liberaliseringen som en fordel* | 62% angiver kortere ventetid |
| | Interessentinterviews* | Ventetider er reduceret væsentligt |
| | Gennemsnitlig ventetid ved periodisk syn og omsyn** | 3-4 min. i dag |
| Fleksibilitet og tidsbestilling | Forbrugers vurdering af muligheden for at få en tid, der passede** | Tilfreds: 83% Utilfreds: 2% |
| | I forhold til andel af forbrugere, der ser liberaliseringen som en fordel* | 73% angiver muligheden for at få en tid, der passede |
| | Interessentinterviews* | Langt større fleksibilitet. Før 2005 var der lang ventetid, hvis forbrugeren ønskede at ændre tiden til syn, og lange ventetider uden tidsbestilling. |
| | Andel af forbrugere, som bestilte tid til periodisk syn i forvejen** | 28% bestilte ikke tid i forvejen 44% bestilte tid 0-7 dage i forvejen 25% bestilte tid 8-30 dage i forvejen 3% bestilte tid mere end 30 dage i forvejen |
| Købsoplevelsen | Forbrugers vurdering af service og personalet ved synsstedet** | Tilfreds: 83% Utilfreds: 3% |
| | Forbrugers vurdering af bekvemligheden ved sidste bilsyn** | Tilfreds: 71% Utilfreds: 3% |
| Kvalitet af bilsyn som en kontrol af bilens trafikikkerhed | Omsynsandel, alle køretøjer | 2004 og 2005: 19,8% og 22,4% 2012 og 2013: 22,0% og 22,3% (21,0% og 21,3% korri- geret) |
| | Trafikstyrelsens kontroltilsyn 2013** | Kontroltilsyn med korrekt synsresultat: 89% Kontroltilsyn uden tekniske fejl: 88% Kontroltilsyn uden farlige fejl: 99,9% |
| | Forbrugers vurdering af trygheden ved kvaliteten af bilsynet** | Tilfreds: 82% Utilfreds: 3% |

Kilde: Incentives undersøgelser, jf. denne rapport. Se afsnit A.1 for metodebeskrivelse af forbrugers overskuddet.

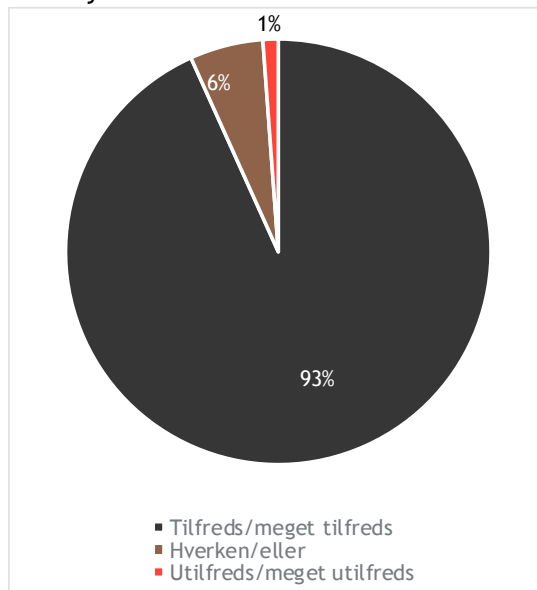
Noter: * Sammenlignet med 2004 (perioden inden liberaliseringen i 2005). ** Situationen i dag. *** Kilde er Forbrugerstyrelsen (2005) og Forbrugerstyrelsen (2009). Markedet for bilsyn indgår ikke i forbrugerforholdsindexet fra 2010 og frem. Indexet angiver forbrugerforholdene på forskellige markeder, herunder indgår forbrugernes egen evaluering.

3.3 Forbrugernes vurdering af markedet

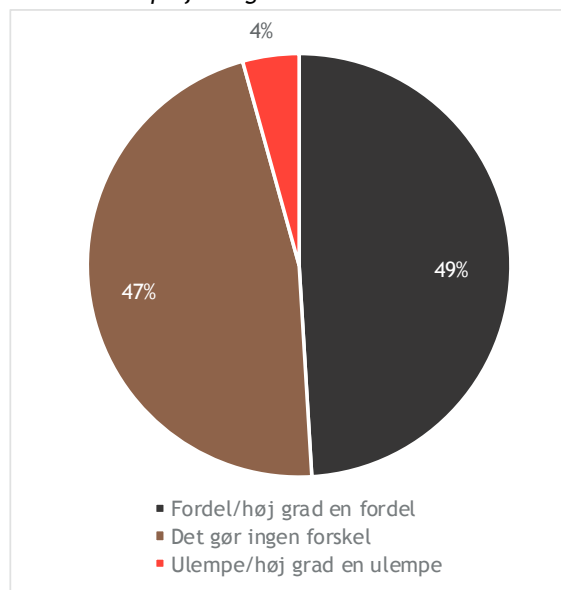
Forbrugerne er generelt tilfredse med bilsynsmarkedet – og forbrugerne er blevet mere tilfredse efter liberaliseringen, jf. figur 1.

Figur 1: Forbrugernes vurdering og evaluering af bilsynsmarkedet

a) Hvor tilfreds var du samlet set med dit sidste syn?



b) Har ændringerne siden 2005 været fordel eller ulempe for dig?



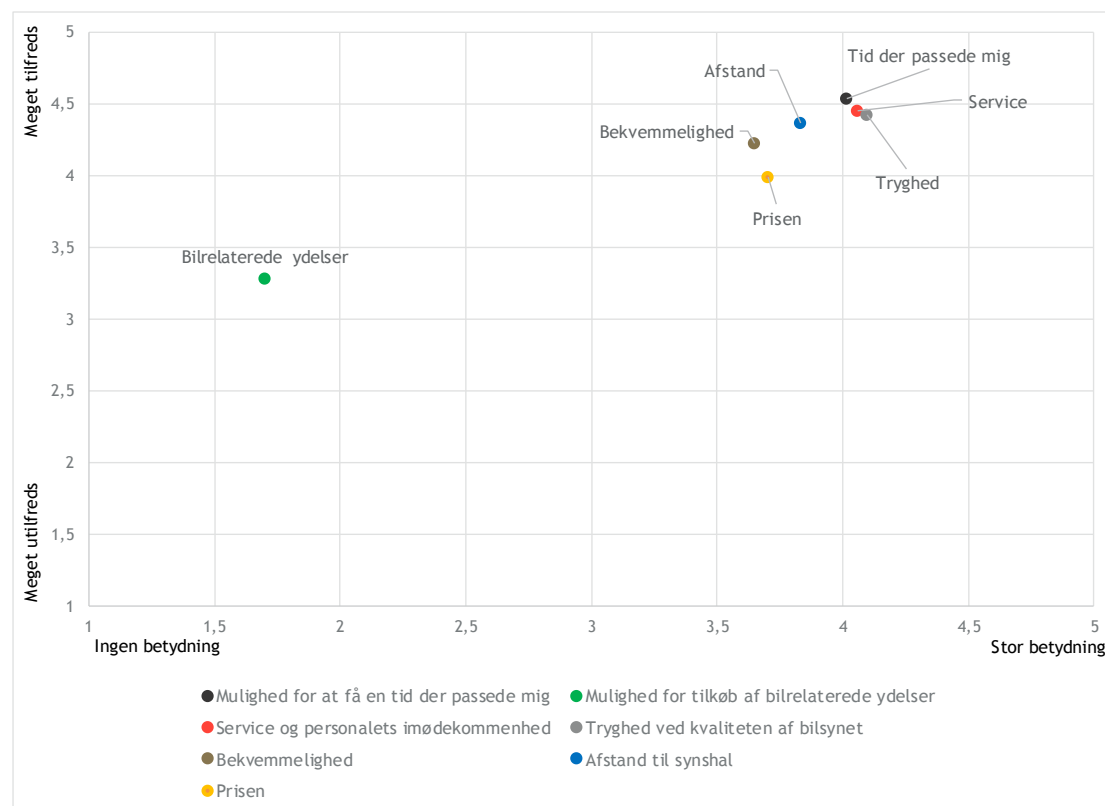
Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: a) 1.380 respondenter. b) 1.464 respondenter.

Der er også god overensstemmelse mellem, hvilke parametre der betyder mest for forbrugerne, og hvor tilfredse forbrugerne er, jf. figur 2. Generelt rapporterer forbrugerne et højere niveau af tilfredshed med hver parameter, i forhold til hvor meget parameteren faktisk betyder for dem. Fx rapporterer forbrugerne at muligheden for at få en tid der passer dem, har en betydning på 4,0 af 5, mens deres tilfredshed med muligheden er på 4,5 af 5.

Vi ser også, at prisen betyder meget for forbrugerne, men andre parametre er endnu vigtigere såsom fleksibilitet og service ved et bilsyn.

Figur 2: Betydning og tilfredshed af forskellige parametre på bilsynsmarkedet i dag



Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: 1.380 respondenter. Figuren kombinerer to spørgsmål: "Vælg på en skala fra 1-5, hvor meget hver af disse forhold betyder for dit valg af synshal", og "Vælg, hvor tilfreds du var med hvert af følgende forhold ved dit seneste syn".

Vi har også spurgt de forbrugere, der ser liberaliseringen som en fordel, hvorfor de evaluerer udviklingen på markedet sådan.⁸ Her fremhæver forbrugerne generelt den øgede fleksibilitet på markedet, jf. figur 3.

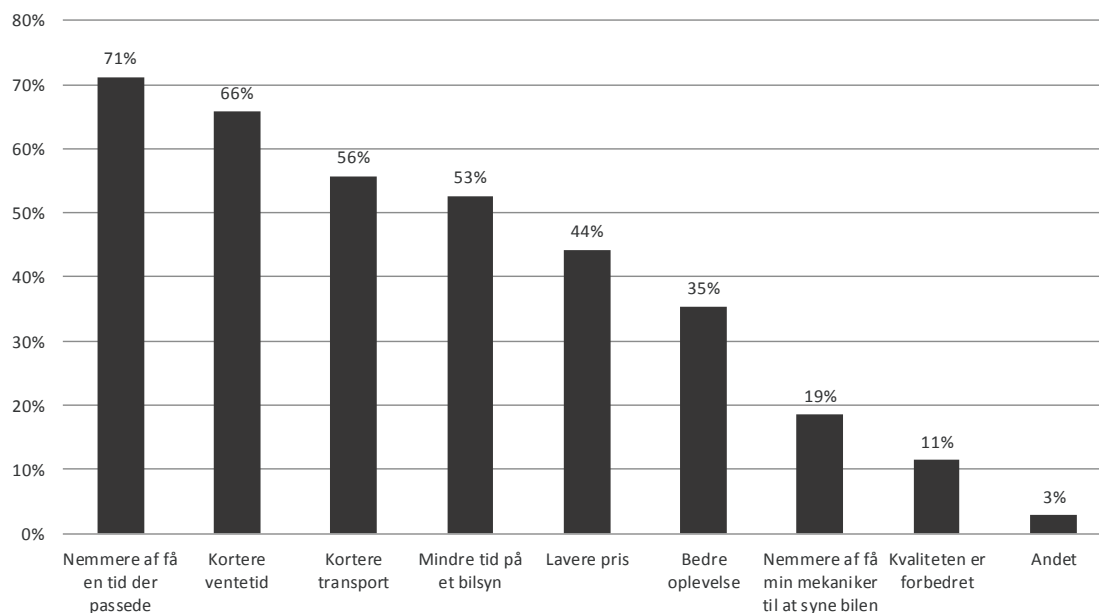
Specifikt har liberaliseringen har gjort det nemmere at få en tid, der passer, giver kortere ventetid og kortere transport og har generelt medført et lavere tidsforbrug for at få bilen synet (mellem 53% og 71% af forbrugerne angiver dette blandt de primære fordele). Det hænger fint sammen med vores intervjuinterviews, som viser, at det er på disse områder, der er sket de største ændringer på bilsynsmarkedet. Det er også de samme parametre, som forbrugerne angiver som de mest betydningsfulde i figur 2.

44% af forbrugerne angiver en lavere pris som en væsentlig forklaring på, at liberaliseringen har været en fordel.

⁸ Vi har også spurgt de forbrugere, der ser liberaliseringen som en ulempe. Det var der kun 63 respondenter, der gjorde. Som forklaring angav 46% af forbrugerne, at prisen er steget, 35% mener at kvaliteten af bilsyn er blevet dårligere og 29% angav en anden forklaring (kategorien "andet").

Forbrugernes svar viser, at den lavere pris kun er én blandt flere vigtige parametre, der har betydning. Da der har været en positiv udvikling i disse parametre (nemmere at få en tid der passede, kortere ventetid og bedre oplevelse ved syn), bidrager det til vores konklusion om, at den faktiske ændring i forbrugergevinsten er større, end vi kan værdisætte med udgangspunkt i ændrede priser og transportafstande.

Figur 3: Forbrugernes evaluering af, hvorfor liberaliseringen har været en fordel



Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: 718 respondenter. "Hvorfor synes du, at ændringerne har været en fordel for dig?". Spørgsmålet blev kun stillet til de forbrugere, der også har haft en bil til syn inden 2005.

3.4 Andre faktorer end liberaliseringen, der har påvirket markedet

Vores interessentinterviews viser (se bilag A.6), at ændringerne på markedet siden 2004 især skyldes liberaliseringen. De påpeger også, at der ikke har været afgørende ændringer i synskrav, som giver udslag i ændrede omkostninger for bilsynsstederne. Der har heller ikke været nogen væsentlig teknologisk udvikling, der fx gør det billigere at syne biler.

Alt i alt peger disse faktorer på, at vores vurdering af konsekvenserne af liberaliseringen er robust.

3.5 Udvikling i antallet af bilsyn

Udviklingen i antallet af bilsyn bestemmes af, hvordan bilsalget og bilparken udvikler sig. Dog med en forsinkelse, fordi nye lette køretøjer først gennemgår deres første periodiske syn fire år efter den første indregistrering.

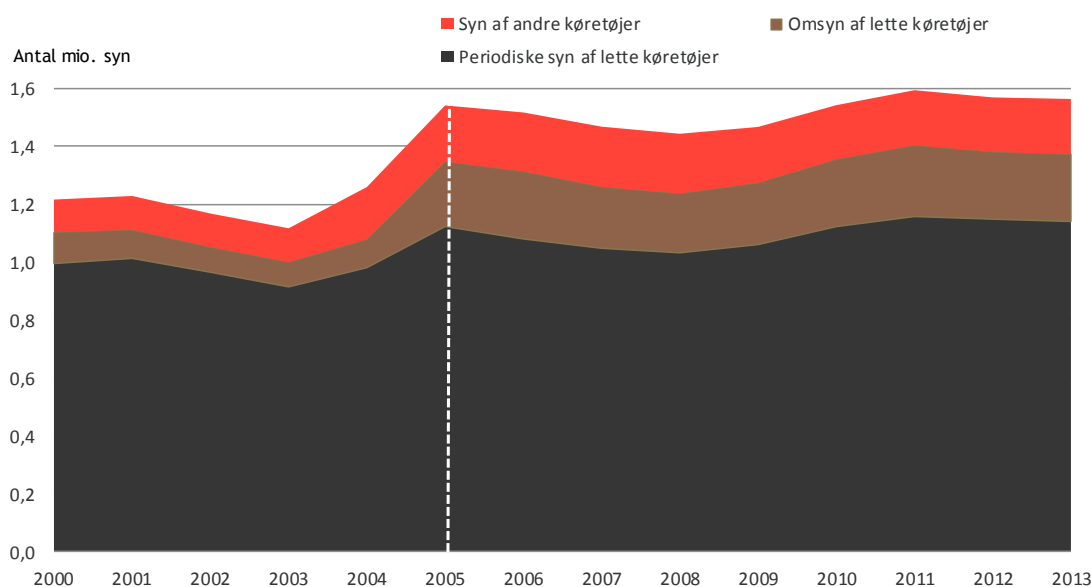
Figur 4 viser udviklingen i antallet af bilsyn. I 2013 blev der gennemført over 1,5 mio. bilsyn i alt. I 2004 blev der gennemført knap 1,3 mio. syn.

I 2013 blev der gennemført ca. 1,1 mio. periodiske syn af lette køretøjer og ca. 0,2 mio. omsyn af lette køretøjer. I 2004 var de tilsvarende tal ca. 1,0 mio. periodiske syn og ca. 0,1 mio. omsyn.

Vi udregner ændringen i forbrugergevinsten på baggrund af antallet af periodiske syn og omsyn af lette køretøjer i 2013. Det gør vi fordi, at bilsyn er lovpligtige og antallet af syn derfor alene er bestemt af bestanden af biler. Samtidig vurderer vi, at ændringerne på bilsynsmarkedet ikke har påvirket bilejerskabet af betydning, da omkostningerne og besværet ved bilsyn udgør en forsvindende del af de samlede omkostninger ved at eje en bil (se bilag A.1 for uddybende forklaring).

Antallet af bilsyn steg kraftigt fra 2004 til 2005. Denne udvikling skyldes ifølge Trafikstyrelsen, at Statens Bilinspektion i 2004 forberedte sig på at sælge virksomheden og derfor skubbede mange syn fra 2004 til 2005. Derfor var behovet for bilsyn usædvanligt højt i de første to kvartaler af 2005.

Figur 4: Antal periodiske syn og omsyn, 2000-2013



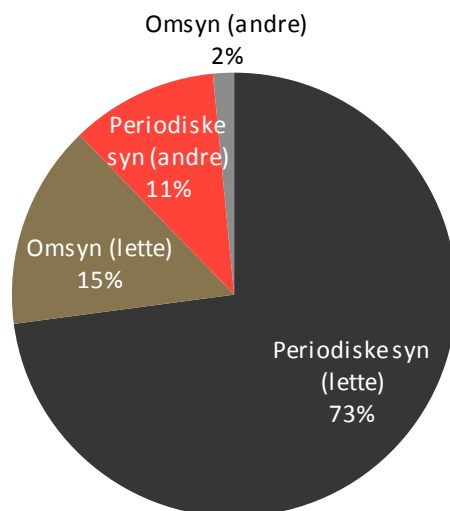
Kilder: 1) Perioden 2000-2004: Statens Bilinspektion (2005). I perioden inden liberaliseringen blev syn af tunge køretøjer vægtet med 1,5, da det i gennemsnit tog ca. 30 min. pr. syn mod 20 min. pr. syn af lette køretøjer. Vi har korigeret antallet af syn af tunge køretøjer i denne periode, så det er konsistent med opgørelsen efter 2005. 2) Perioden 3. kvartal 2005 til og med 2013: Trafikstyrelsen. 3) Antallet af syn i hele 2005 er beregnet med udgangspunkt i synstal for 3. og 4. kvartal 2005 samt antallet af syn opgivet i hhv. 2004 og 2006.

Note: Den hvide stiplede linje angiver liberaliseringen i 2005.

Figur 5 viser, at syn af lette køretøjer udgør størstedelen af markedet (88% af alle syn).⁹ Heraf udgør omsyn ca. en sjettedel for lette køretøjer.

⁹ Målt i forhold til antallet af syn. Med hensyn til omsætning udgør syn af lette køretøjer udgør en lidt mindre del af markedet, da prisen er højere for tunge køretøjer end for lette køretøjer. Det har vi dog ikke præcise data for.

Figur 5: Fordeling af syn på køretøjstype og synstype, 2013



Kilde: Trafikstyrelsen.

Note: Lette køretøjer udgør køretøjer under 3.500 kg (køretøjskategorierne M1+N1). Andre køretøjer udgør tunge køretøjer over 3.500 kg, motorcykler etc. (køretøjstyperne M2, M3, O3, O4 og "Øvrige").

3.6 Statskaseffekter

I denne analyse har vi fokus på, hvordan liberaliseringen af markedet har påvirket forbrugerne. Liberaliseringen har dog også haft væsentlige konsekvenser for statskassen.

Afskaffelse af momsfrigtagelsen

Samtidig med liberaliseringen i 2005 blev momsfrigtagelsen på bilsyn afskaffet. Afskaffelsen af momsfrigtagelsen har isoleret set bidraget til højere priser på bilsyn for forbrugerne. Således faldt forbrugerprisen på syn med ca. 12% fra 2004 til 2013, mens prisen ekskl. moms faldt med knap 30% i samme periode (faste 2013-priser). Hvis ikke momsfrigtagelsen var blevet afskaffet, havde forbrugergevinsten i 2013 derfor været større.

Inden liberaliseringen var det beløb, forbrugerne betalte, det samme som det beløb, Statens Bilinspektion modtog som konsekvens af momsfrigtagelsen. I 2004 var denne pris 400 kr. for periodiske syn og 250 kr. for omsyn (begge 2004-priser), jf. afsnit 5.

I 2005 var den maksimalprisregulerede pris forbrugerne betalte 400 kr. inkl. moms for et periodisk syn, mens synsstedet kun modtog 320 kr. efter moms var betalt (begge 2005-priser). For omsyn var de tilsvarende priser i 2005 henholdsvis 250 kr. og 200 kr.

Afskaffelsen havde derfor en væsentlig effekt på statskassen i form af øgede momsindbetalinger. Vi skønner, at den afskaffede momsfrigtagelse i 2005 bidrog med ca. 120 mio. kr. i statskassen for periodiske syn og omsyn samlet set (2013-priser). Man kan derfor sige, at en del af gevinsten fra liberaliseringen af markedet er tilflydt staten ad denne kanal.

Driften og salget af SBI

Mens det entydigt har haft en positiv effekt på statskassen at afskaffe momsfrigagelsen, så kan liberaliseringens konsekvenser for økonomien i Statens Bilinspektion (SBI) og salget af virksomheden have haft en negativ effekt på statskassen.

I 2003 og 2004 havde SBI et finansielt nettoresultat på henholdsvis 139 mio. kr. og 208 mio. kr.¹⁰, jf. Statens Bilinspektion (2005). I marts 2005 købte Applus+ SBI for 463 mio. kr., jf. Konkurrencestyrelsen (2006). Siden liberaliseringen har Applus+ rapporteret et samlet driftsunderskud på ca. 350 mio. kr. i perioden fra 2005 til 2013, jf. Christensen (2013). Vi kan ikke vurdere, hvilken effekt salget af SBI samlet set har haft på statskassen.

Inden liberaliseringen udførte SBI også myndighedsopgaver, som i dag udføres af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har dog oplyst, at alle disse opgaver er fuldt ud brugerfinansierede af et gebyr på 19 kr. pr. syn. Denne ændring har altså ikke haft nogen effekt på statskassen.

3.7 Følsomhedsanalyser

I dette afsnit præsenterer vi resultaterne fra en række følsomhedsanalyser. Vi har undersøgt tre forhold, der bidrager til usikkerhed i analysen:

1. Synspriserne i 2013 og i hvilket omfang, forbrugerne anvender de tilbudte rabatmuligheder
2. Ikke-offentliggjorte rabatter til fx mekanikere
3. Ændringer i ventetid ved synsstedet (ikke medregnet i hovedscenariet)

Samlet resultat af følsomhedsanalyserne

Samlet set indikerer følsomhedsanalyserne, at vores hovedscenarie på 133 mio. kr. udgør et robust, men konservativt skøn for den samlede ændring i forbrugergevinsten.

Hvis forbrugernes anvendelse af rabatter er mere eller mindre udbredt end i hovedscenariet, så indikerer det er en forbrugergevinst i intervallet 114-153 mio. kr. Vi har viden om, at det er udbredt, at mekanikere og andre branchefolk også kører forbrugernes biler til syn. De betaler en lavere pris end de fleste forbrugere kan opnå, hvilket indirekte kan komme forbrugeren til gode gennem lavere mekanikeregninger. Hvis vi medregner mekanikernes rabatter i forbrugergevinsten, så vokser forbrugergevinsten til mellem 126 og 158 mio. kr.

Dertil kommer, at liberaliseringen også har haft en positiv effekt på en andre forhold, som vi ikke umiddelbart kan værdisætte. Hvis ventetiden på synsstedet eksempelvis er reduceret med 15 min. pr. syn, så stiger forbrugergevinsten med 29 mio. kr.

1. Synspriser i 2013 og anvendelse af rabatter

I hovedscenariet har vi anvendt vores bedste skøn på de faktiske forbrugerpriser. Der er imidlertid usikkerhed om, i hvilket omfang forbrugerne anvender de tilbudte rabatter. Det drejer sig eksempelvis om medlemsrabatter hos FDM, onlinerabatter, og rabatter for at møde op på bestemte tidspunkter.

¹⁰ Trafikstyrelsen oplyser, at driften af SBI op til liberaliseringen ikke er et godt udtryk for den generelle finansielle drift af SBI. I denne periode har man primært fokuseret på at klargøre salget af SBI, hvilket har påvirket driften.

Vi har derfor undersøgt konsekvensen ved at benytte en række forskellige metoder til at beregne prisen i 2013:

1. *Median listepri*s (kilde: Synsstedernes hjemmesider)
2. *Spørgeskema medianpris*: Vi har spurgt forbrugerne om, hvor meget de betalte for seneste periodiske syn og omsyn (kilde: Spørgeskemaundersøgelse).
3. *Gennemsnitlig listepri*s (kilde: Synsstedernes hjemmesider).
4. *Pris inkl. alle rabatter*: Laveste pris inkl. alle rabatter (kilde: Synsstedernes hjemmesider)
5. *Anvendt pris*. Vores hovedscenarie. Et gennemsnit af den gennemsnitlige listepri s og pris inkl. alle rabatter, vægtet med hvor mange synshaller der tilbyder rabatter og hvor mange forbrugere, som i vores spørgeskemaundersøgelse, der angiver, at de fik en rabat ved seneste syn.

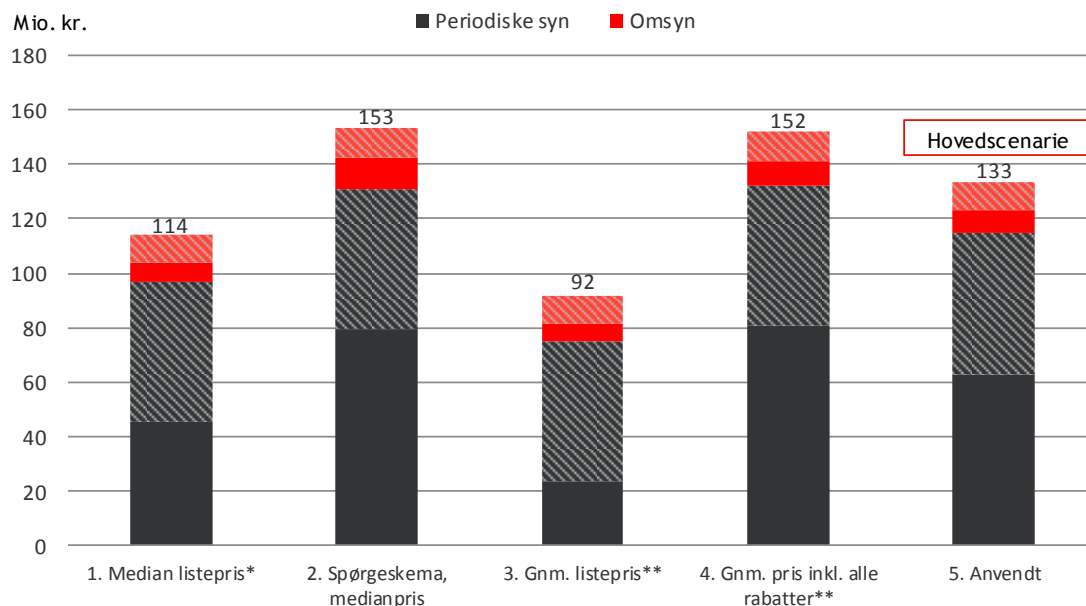
I hovedscenariet har vi estimeret en forbrugergevinst på 133 mio. kr. i 2013 (5. pris), jf. figur 6. Hvis vi i stedet anvender de priser, som forbrugerne selv angiver, de har betalt (i spørgeskemaundersøgelsen), bliver forbrugergevinsten 153 mio. kr. i 2013 (2. pris).

Hvis forbrugerne slet ikke benytter rabatter hos synstederne (3. pris), falder forbrugerskuddet til 92 mio. kr. i 2013. Vores spørgeskemaundersøgelse og interessentinterviews med synsvirksomheder viser dog, at forbrugerne i høj grad benytter sig af de rabatter, som er tilgængelige på markedet. Derfor vurderer vi ikke at dette resultat reelt afspejler forbrugergevinsten.

Ser vi bort fra resultatet regnet fra den gennemsnitlige listepri s (3. pris), finder vi, at følsomhedsanalyserne viser et forbrugerskud i intervallet 114-153 mio. kr. i 2013.

Figur 6: Ændring i årligt forbrugeroverskud (2004 sammenlignet med 2013), værdisatte effekter for lette køretøjer regnet på baggrund af forskellige forbrugerpriser

Det skraverede areal angiver forbrugergevinsten af kortere transportafstand. Den resterende del udgør forbrugergevinsten af lavere priser.



Note: * angiver, at vi har anvendt de medianpriser, som er præsenteret i figur 12. ** angiver, at vi har anvendt gennemsnitspriser fra vores egen prisundersøgelse, jf. bilag A.2.

2. Mekanikerrabat

Det er ikke altid forbrugeren selv, der kører bilen til syn. I spørgeskemaundersøgelsen har ca. 27% angivet, at deres mekaniker kørte bilen til det sidste periodiske syn. For omsyn fik 33% af forbrugerne kørt deres bil til omsyn af mekanikeren. Derfor har vi gennemført følsomhedsanalyser for forbrugergevinsten, der viser, hvad effekten er, af at mekanikeren kører bilen til syn i stedet for forbrugeren.

Vores interviews med 25 mekanikere viser, at de fleste mekanikere får en rabat på synsstedets listepriis. Ifølge vores interviews får ca. to tredjedele af mekanikerne rabat. Det svarer til, at ca. 20% af alle syn bliver solgt med rabat til en mekaniker. Mekanikerne får ifølge vores interviews i dag ca. 10-20% i rabat på periodiske syn i forhold til listepriisen. Enkelte får en lidt højere rabat på omsyn. I vores følsomhedsberegning forudsætter vi en gennemsnitlig rabat på 15%. Før liberaliseringen fik mekanikerne og øvrige branchefolk ikke rabat på syn.

Fordi mekanikerrabat er baseret på interviews og ikke kan dokumenteres, indregner vi ikke denne i resultatet af det hovedscenarie som vi afrapporterer i afsnit 3.1.

Vi skønner at mekanikernes rabat kan bidrage med en stigning i forbrugergevinsten på ca. 9 mio. kr. i tillæg til hovedscenariets 133 mio.kr.

3. Ventetid

Kortere ventetid er blandt de væsentligste forklaringer på, at forbrugerne ser liberaliseringen som en fordel (jf. figur 3).

Vores spørgeskemaundersøgelse viser, at forbrugerne i dag i gennemsnit venter ca. 4 min., fra de er ankommet til synsstedet, til det bliver deres tur. Det har imidlertid ikke været muligt at finde håndfaste data for ventetiderne før liberaliseringen. Derfor er ændringen i ventetiden ikke værdisat i hovedscenariet.

I stedet har vi beregnet, hvad forbrugeroverskuddet bliver, hvis ventetiden på synsstedet er blevet reduceret med henholdsvis

- 5 min. pr. syn,
- 15 min. pr. syn, eller
- 30 min. pr. syn.

Vi har lavet beregningen for både periodiske syn og omsyn og anvendt en tidsværdi på 85 kr. pr. time pr. person (se bilag A.4).

Hvis liberaliseringen har betydet, at ventetiden er reduceret med 5 min. pr. syn, stiger forbrugeroverskuddet med samlet set ca. 10 mio. kr. i 2013 (en stigning på 7% i det samlede forbrugeroverskud). De tilsvarende ændringer i forbrugeroverskuddet er samlet set 29 mio. kr. for en reduktion på 15 min. pr. syn og samlet 58 mio. kr. i 2013 for en reduktion på 30 min. pr. syn.

4 Tilgængelighed

Liberaliseringen af bilsynsmarkedet har øget antallet af synshaller markant. Forbrugerne angiver, at afstanden til synshallen er noget af det, der betyder mest for deres valg af synshal (se afsnit 3).

I dette afsnit ser vi nærmere på, i hvor høj grad liberaliseringen har påvirket tilgængeligheden for bilsyn.

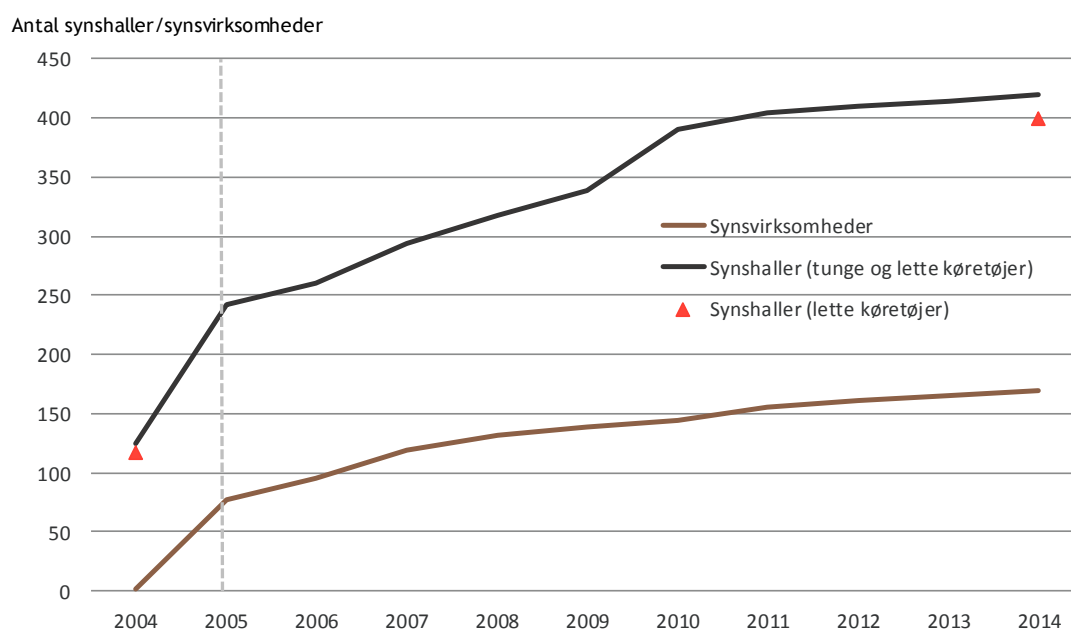
4.1 Udviklingen i antallet af synshaller

SBI havde i 2004 umiddelbart inden liberaliseringen 124 synshaller, og heraf synede 117 haller lette køretøjer, jf. figur 7. Allerede i 2005 blev antallet af synshaller fordoblet til omtrent 240, og antallet af synsvirksomheder eksploderede fra én til knap 80. Siden 2005 er antallet af både synshaller og -virksomheder steget hvert år.

I 2014 er der 420 synshaller fordelt på 170 virksomheder. Heraf syner 400 synshaller lette køretøjer.

Antallet af synshaller følger antallet af synsvirksomheder, og gennem hele perioden har der været ca. 2,5 synshaller pr. synsvirksomhed.

Figur 7: Antal synshaller og synsvirksomheder, 2004-2014



Kilder: År 2004: Applus. Perioden 2005-2013: Trafikstyrelsen.

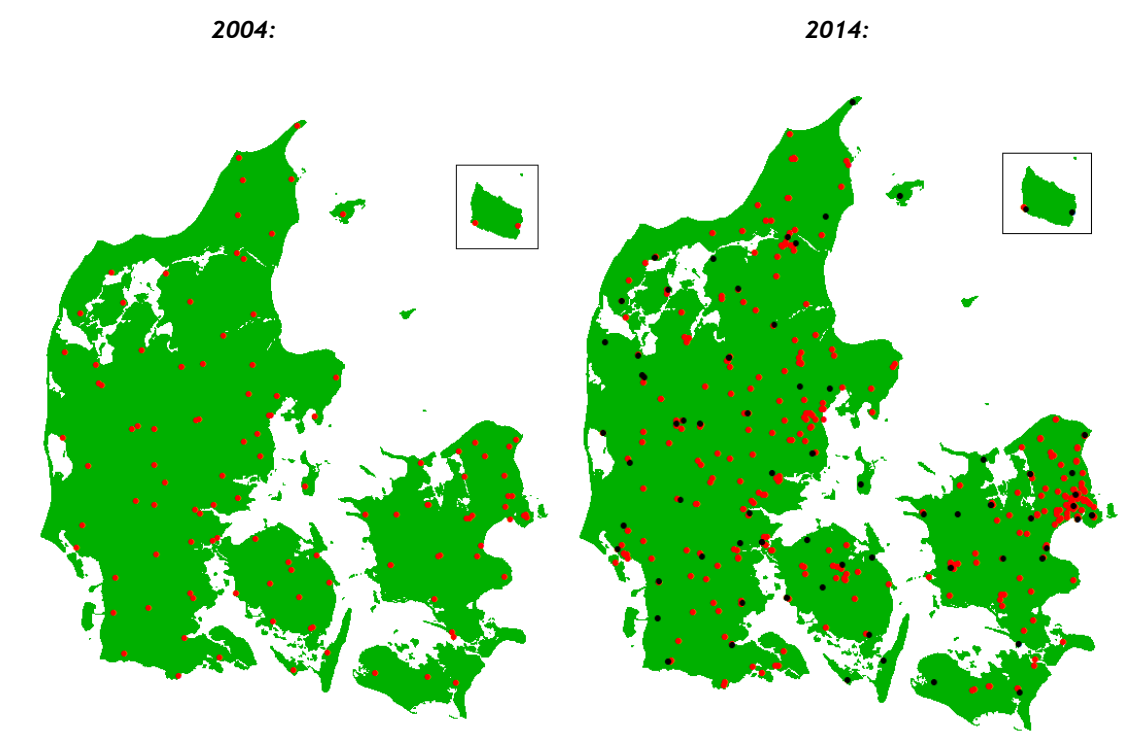
Noter: 1) Den grå stiplede linje angiver liberaliseringen i 2005. 2) Antallet af synshaller er opgjort i slutningen af hvert år med undtagelse af 2014, hvor tallet er opgjort d. 10. februar 2014. 3) De to røde trekanter angiver antallet af synshaller, der syner lette køretøjer. Vi har kun disse oplysninger for 2004 og 2014.

Fordeling af synshaller

I figur 8 har vi illustreret udviklingen i den geografiske fordeling af synshaller i henholdsvis 2004 og primo 2014.

Kortet viser, at antallet af synshaller er steget betydeligt i alle dele af landet. Det viser, at tilgængeligheden er forbedret overalt.

Figur 8: Placering af synshaller til lette køretøjer, 2004 og 2014



Kilde: Applus og Trafikstyrelsen.

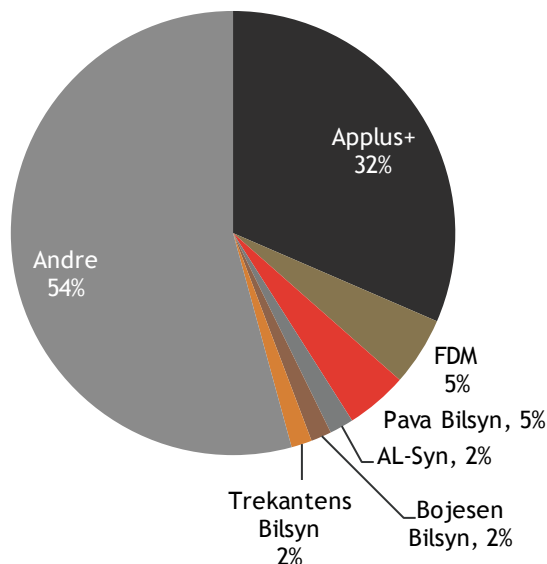
Note: Hver prik angiver placeringen af en synshal. De sorte prikker angiver, hvilke synshaller der eksisterer i 2014, og som også eksisterede i 2004.

Koncentrationen på markedet

I december 2013 opkøbte Applus konkurrenten A-inspektion, så de nu ejer ca. 1/3 af alle synshaller til lette køretøjer, se figur 9. Købet af A-inspektion forøgede Applus' andel af synshaller med 6%-point. FDM og Pava Bilsyn er de næststørste aktører med hver ca. 5% af alle synshaller.

Ser man bort fra Applus, har de resterende synsvirksomheder i gennemsnit 1,8 synshaller pr. virksomhed. Markedet for bilsyn består således af mange mindre aktører, nogle få mellemstore og én stor aktør.

Figur 9: Andel af synshaller for lette køretøjer, 2014



Kilde: Trafikstyrelsen.

Note: Alle synsvirksomheder, der har mindst seks synshaller, er angivet på figuren med navns nævnelse.

Fordelingen af aktører indikerer, at der er tale om et marked med lav koncentration. Vi kan beregne koncentrationen i markedet ved hjælp af Herfindahl-indekset.¹¹ Den værdi, vi finder i beregningen, er en indikator for graden af konkurrence.

Vi estimerer Herfindahl-indekset på markedet for bilsyn i dag til knap 100. Konkurrencestyrelsen (2006) har beregnet Herfindahl-indekset for 4. kvartal 2005 til ca. 330.

4.2 Afstanden og tilgængelighed til nærmeste synshal

Vi har undersøgt, hvad liberaliseringen har betydet for, hvor langt forbrugeren skal transportere sig for at få deres bil synet. Vi har udvalgt knap 1.000 tilfældige navne fra telefonbogen og kortlagt adresserne på samtlige synshaller i år 2004 og 2014 (se metodebeskrivelsen i bilag A.4). Vi rapporterer derfor transportafstanden målt som afstanden fra forbrugers bopæl til nærmeste synssted.

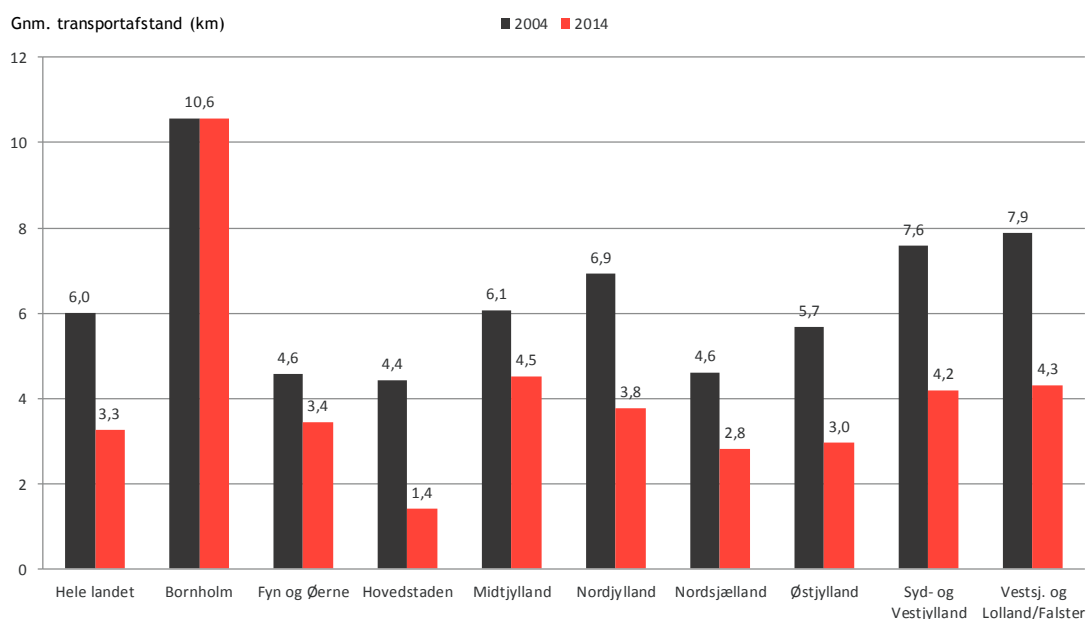
Tilgængelighed kan dog være andet end den simple afstand fra bopælen. Det kan også være den omvej, forbrugeren skal tage, for at få sin bil synet, fx på vej til arbejde. Konkurrencestyrelsen (2006) rapporterer, at synsstederne før liberaliseringen ofte "lå uhensigtsmæssigt placeret i forhold til forbrugerne",

¹¹ Værdien af Herfindahl-indekset er defineret som summen af virksomhedernes markedsandel kvadreret og angiver virksomhedernes størrelse i forhold til markedet. I overensstemmelse med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vanlige praksis, ganger vi resultatet med 10.000. I vores beregning af Herfindahl-indekset har vi fortsat antaget, at alle synshaller har samme markedsandel, dvs. at kædernes markedsandel svarer til kædens andel af det samlede antallet synshaller. En værdi tæt på 0 angiver, at der er tale om et marked med mange små virksomheder. En værdi på 10.000 angiver, at der er tale om én monopolistisk virksomhed (som inden liberaliseringen i 2005).

og at man ofte var nødt til at tage en fridag fra arbejdet for at få sin bil synet. Her er sket klare forbedringer, da der i dag er mange flere lokationer for forbrugerne at vælge imellem.

På landsplan er den gennemsnitlige afstand til nærmeste synshal omtrent halveret fra ca. 6,0 km i 2004 til 3,3 km i 2014. Den største absolutte ændring er sket på Vestsjælland og Lolland/Falster, hvor transportafstanden er reduceret med 3,6 km i gennemsnit, jf. figur 10. Der er ikke nogen områder, hvor forbrugeren har fået længere transportafstande i gennemsnit.

Figur 10: Den gennemsnitlige transportafstand fra bopæl til nærmeste synssted i år 2004 og 2014



Kilde: Tilgængelighedsanalysen, se bilag A.4.

5 Priser

Et væsentligt argument bag beslutningen om at liberalisere bilsynsmarkedet var et ønske om at sikre en større priskonkurrence på bilsyn. Markedsaktørerne i vores interessentinterviews (se bilag A.6) udtaler da også samstemmende, at liberaliseringen og den øgede konkurrence har givet et pres på priserne i nedadgående retning. Og prisen betyder noget for forbrugerne: 59% af forbrugerne i vores spørgeskemaundersøgelse angiver, at prisen har moderat eller stor betydning for deres valg af synshal.

I afsnit 5.1 ser vi på, hvordan prisen på bilsyn har udviklet sig. I afsnit 5.2 afdækker vi, hvad det koster forbrugeren at køre deres bil til syn i dag, og i afsnit 5.3 ser vi på den geografiske spredning i priserne. I afsnit 5.4 afdækker vi pris- og rabatstrukturerne på markedet, og herunder behandler vi også hvilke priser mekanikeren og flådeejere betaler, når de syner lette køretøjer.

5.1 Prisudviklingen på bilsyn

Inden liberaliseringen i 2005 kostede et periodisk syn 400 kr. og et omsyn 250 kr. (2004-priser). Prisen var reguleret og fritaget for moms.

Efter liberaliseringen indførte man først en lovfastsat maksimumpris på 400 kr. for et periodisk syn og 250 kr. for et omsyn (løbende priser). Samtidig blev momsfritagelsen afskaffet. I praksis anvendte stort set alle synssteder den lovligt fastsatte maksimalpris, jf. Konkurrencestyrelsen (2006). Det svarer til, at forbrugerprisen i løbende priser var 400 kr. for et periodisk syn og 250 kr. for et omsyn i perioden 2003-2007.

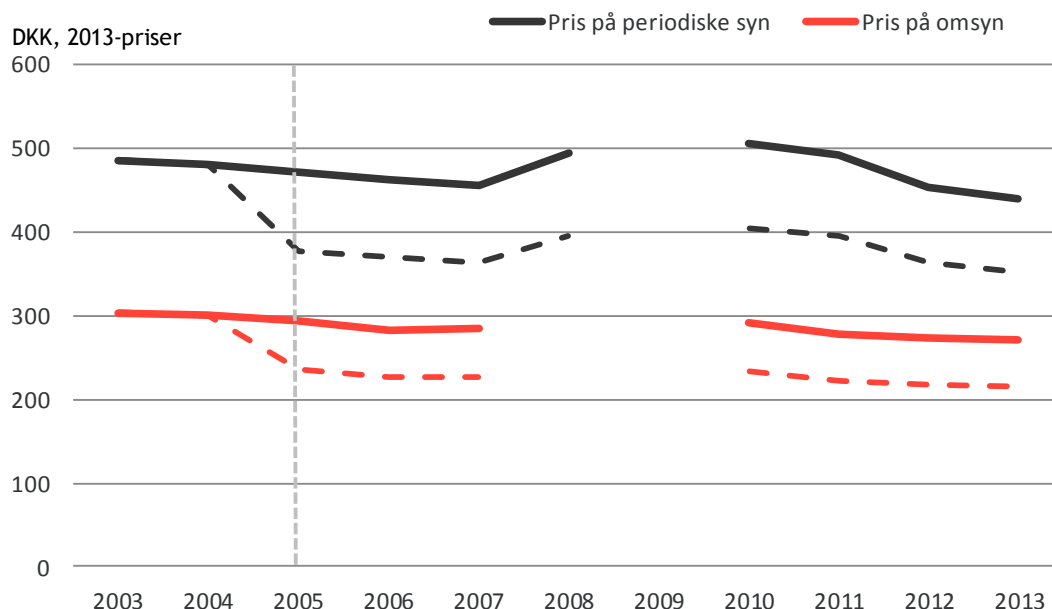
I 2007 blev maksimalprisen ophævet på anbefaling af Konkurrencestyrelsen.

Figur 11 viser prisudviklingen for periodiske syn og omsyn i faste 2013-priser. Prisudviklingen er vist i medianpriser, fordi det er den eneste historiske prisudvikling, der er tilgængelig. Ud over forbrugerprisen, er prisen eksklusiv moms også markeret, for at illustrere effekten af at afskaffe momsfritagelsen.

I 2004 var prisen for et periodisk syn ca. 480 kr. i 2013-priser. Fra 2004 til 2013 er forbrugerprisen på periodiske syn faldet ca. 9% regnet på baggrund af medianprisen. Prisen ekskl. moms er faldet med ca. 27% i samme periode. Det indikerer, at forbrugerprisen ville være faldet mere i perioden, hvis ikke momsfritagelsen var blevet afskaffet samtidig med liberaliseringen.

I 2004 var prisen for et omsyn ca. 300 kr. i 2013-priser. Fra 2004 til 2013 er forbrugerprisen på periodiske syn faldet ca. 11% regnet på baggrund af medianprisen. Prisen ekskl. moms er faldet med ca. 29% i samme periode.

Figur 11: Prisudvikling på periodisk syn og omsyn af lette køretøjer, medianpriser, 2003-2013
De fuldt optrukne linjer er forbrugerprisen. De stiplede linjer er prisen ekskl. moms.



Kilder: Konkurrencestyrelsen (2006), Rigsrevisionen (2009) og for 2007 og 2010-2013 som indsamlet af FDM via bilsynspriser.dk. FDM's data er indsamlet maj 2007 (priser for 322 synshaller), december 2010 (priser for 342 synshaller), september 2011 (priser for 351 synshaller), september 2012 (priser for 368 synshaller) og juni 2013 (priser for 376 synshaller).

Noter: 1) Den grå stiplede linje angiver liberaliseringen i 2005. 2) Priser er korrigeret til 2013-priser med Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks (Statistikbanken, tabel Pris6). Vi har ikke prisdata for periodiske syn i 2009 og omsyn i 2008-2009.

5.2 Pris på bilsyn i dag

Der findes ikke nogen samlet, offentlig statistik over priserne på bilsyn. Vi har derfor selv undersøgt prisniveauet for bilsyn i dag.

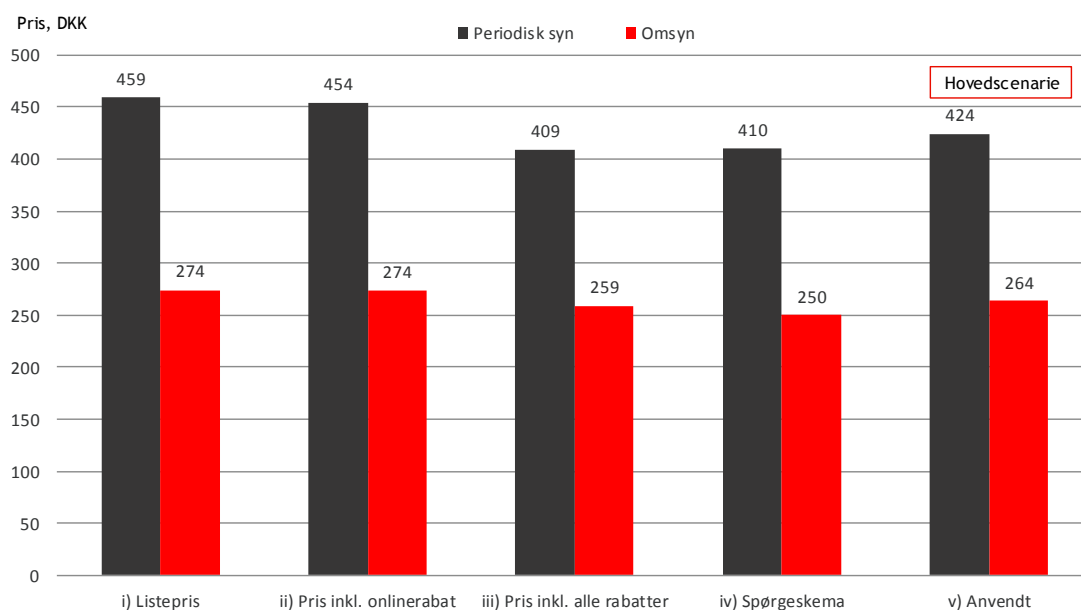
Figur 12 viser priserne på periodiske syn og omsyn i 2013. Vi har opgjort prisen ved en række forskellige tilgange:

- i. *Listepris*: gennemsnitlig pris uden rabatter
- ii. *Pris inkl. onlinerabat*: gennemsnitlig pris ved online tidsbestilling
- iii. *Pris inkl. alle rabatter*: gennemsnitlig pris inkl. tilgængelige rabatter
- iv. *Spørgeskema*: median forbrugerpris ifølge spørgeskemaundersøgelsen
- v. *Anvendt pris* (prisen vi anvender til udregning af forbrugergevinsten i hovedscenariet): Et gennemsnit af den gennemsnitlige listepris og pris inkl. alle rabatter, vægtet med hvor mange synshaller der tilbyder rabatter og hvor mange forbrugere i vores spørgeskemaundersøgelse, der angiver at de fik en rabat. Beregningen er nærmere beskrevet i bilag A.4.

Figuren viser, at det for periodiske syn er muligt for forbrugeren at opnå en rabat på i gennemsnit 50 kr.; opgjort som forskellen på prisen uden rabat (listepriisen) og prisen med alle rabatter. For omsyn er den gennemsnitlige rabat 15 kr.

Når vi anvender priserne i hovedscenariet, så viser resultaterne, at priserne er faldet fra 480 kr. 2004 til 424 kr. i 2013 for periodiske syn (et prisfald på 12%) og fra 300 kr. til 264 kr. for omsyn (et prisfald på 12%); alt sammen målt i 2013 prisniveau, dvs. korrigeret for inflation.

Figur 12: Priser på periodisk syn og omsyn, ultimo 2013



Kilde: Pris i)-iii) Prisundersøgelse gennemført i perioden d. 19/12-2013 til 6/1-2014. Pris iv) spørgeskemaundersøgelsen gennemført februar 2014 (1.019 respondenter har angivet prisen for deres seneste periodiske syn, og 109 respondenter har også angivet prisen for deres seneste omsyn). Pris v) prisundersøgelse og spørgeskemaundersøgelse.
 Note: Se bilag A.4 for beskrivelse af metoden til beregning af prisen i hovedscenariet.

5.3 Geografisk spredning i bilsynspriser

Vores interessantinterviews og spørgeskemaundersøgelsen peger på, at bilsynsmarkedet næppe kan betragtes som ét nationalt marked, men at det snarere er mere lokalt forankret (se også bilag A.7, hvor Trafikstyrelsen i deres synsindkaldelse oplister de synsteder, som ligger tættest på forbrugers bopæl).

Markedets mere lokale forankring hænger sammen med, at lange transportafstande hurtigt kan udhule den prisgevinst, som forbrugeren kan opnå ved at køre efter en billig synshal. Desuden er synsmarkedet et marked, som forbrugeren kun sjældent handler på, da der er to år mellem hvert periodisk syn.

I dette afsnit har vi undersøgt den geografiske spredning i forbrugerpriserne. Vi har opdelt landet i 9 landsdele (defineret af Danmarks Statistik). Vores spørgeskemaundersøgelse viser, at forbrugeren i gennemsnit kører en omvej på ca. 16 min. (i alt for at komme både til og fra synsstedet) for få sin bil synet.¹² Det indikerer, at markedet nok er endnu mere lokalt forankret.

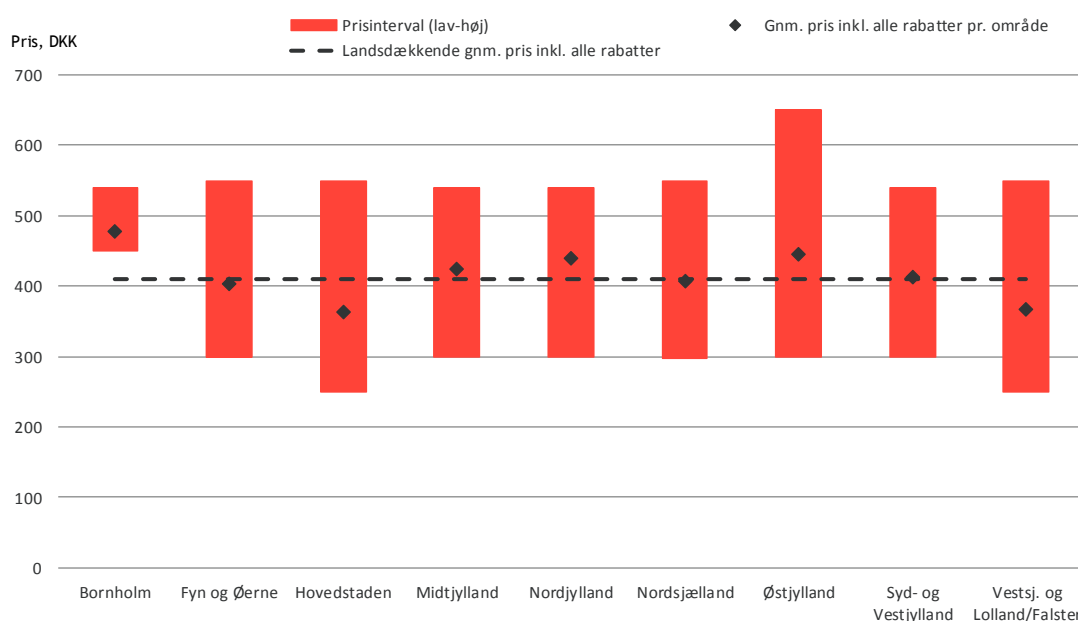
Geografisk spredning i prisen på periodiske syn

På landsplan varierer prisen på et periodisk syn mellem 250 kr. og 650 kr. pr. syn, jf. figur 13. Den billigste pris finder forbrugeren i hovedstaden, mens den højeste listepri er i Østjylland. Det er også disse to geografiske områder, der har henholdsvis den laveste og højeste gennemsnitspris inkl. rabatter.

I de fleste geografiske områder varierer prisen mellem 300 kr. og 550 kr. pr. syn. I de fleste regioner kan forbrugeren altså opnå en prisbesparelse på næsten 50% ved at undersøge, hvilke priser der er på markedet.

Vores undersøgelser indikerer, at den gennemsnitlige forbruger betaler ca. 425 kr. for et periodisk syn. Det viser, at der stadig kan være en gevinst at hente for forbrugeren ved at undersøge markedet inden bilsynet.

Figur 13: Prisspredning på geografiske områder, periodisk syn



Note: 1) Prisintervallet angiver forskellen på den laveste pris (inkl. alle rabatter) og den højeste pris i hvert geografisk område. 2) Det er kun én synshal i Østjylland, der tager 650 kr. for et periodisk syn. Denne ligger på Samsø. Ingen andre synshaller tager mere end 550 kr. for et periodisk syn.

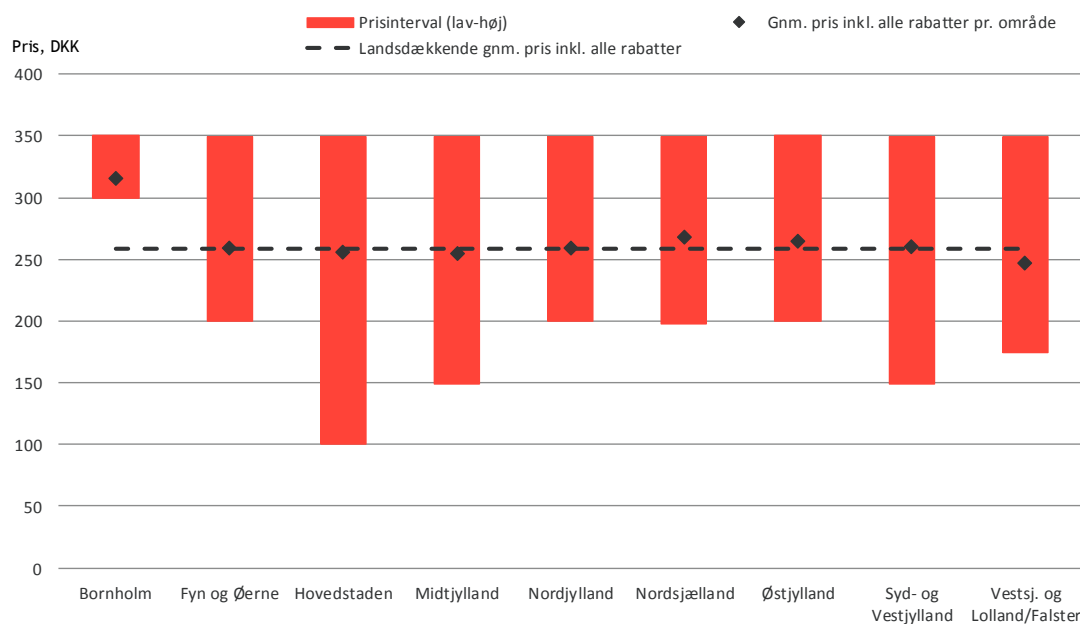
¹² Spørgsmålet var formuleret som: ” Hvor meget ekstra transporttid brugte du på dit seneste bilsyn? Det kan fx være længden af den omvej, du tog for at få din bil synet. Eller det kan være hele turen til og fra bilsynet, hvis du ikke havde andre ærinder på turen. Angiv den samlede ekstra tid for at komme både til og fra bilsynet”. Der var 1.379 respondenter.

Geografisk spredning i prisen på omsyn

På landsplan varierer prisen på et omsyn mellem 100 kr. og 350 kr. pr. syn, jf. figur 14. Den billigste pris finder forbrugeren i hovedstaden. Den højeste pris i alle geografiske områder er 350 kr. pr. omsyn.

Kun på Bornholm adskiller den gennemsnitlige pris inkl. alle rabatter sig fra det landsdækkende gennemsnit. I alle andre regioner er der i praksis ingen afvigelse fra det landsdækkende gennemsnit.

Figur 14: Prisspredning på geografiske områder, omsyn



Note: Prisintervallet angiver forskellen på den laveste pris (inkl. alle rabatter) og den højeste pris i hvert geografisk område.

Ændringen i forbrugergevinsten er altså fordelt på hele landet. Vores undersøgelse peger på, at der er laveste priser på bilsynsmarkedet i hovedstaden. Det kan fx skyldes, at befolkningstætheden er højest i hovedstaden.

Priser og antallet af andre synshaller i området

I dag bliver prisen sat lokalt; også hos de synshaller, der er en del af større virksomhedskæder. Prisen fastsættes oftest med udgangspunkt i konkurrenceintensiteten i lokalområdet (kilde: interessentinterviews med synsvirksomheder).

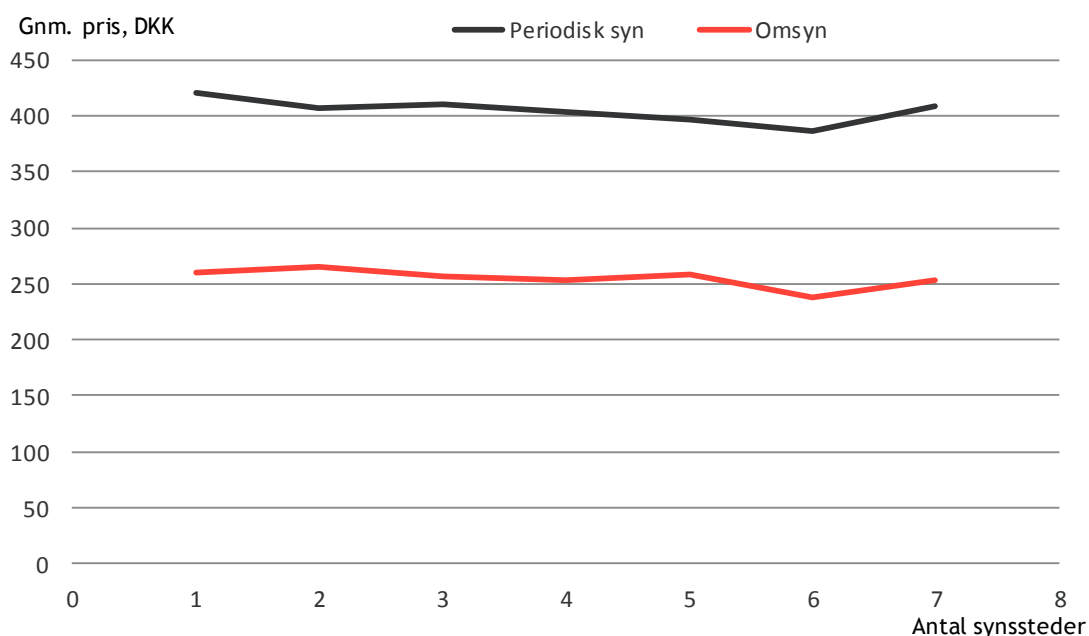
Med udgangspunkt i vores prisundersøgelse har vi undersøgt, om der er en sammenhæng mellem den gennemsnitlige pris i det enkelte postnummer og antallet af synshaller i det pågældende postnummer.¹³ Vi tager udgangspunkt i de gennemsnitlige forbrugerpriser inkl. alle rabatter fra vores prisundersøgelse.

¹³ Denne metode tager naturligvis ikke hensyn til, at synshallerne ikke kun konkurrerer med synshallerne i deres eget postnummer, men også synshaller lige på den anden side af grænsen for postnummeret.

Figur 15 illustrerer sammenhængen mellem antallet af synssteder i samme postnummer og den gennemsnitlige pris på periodiske syn og omsyn. Figuren illustrerer umiddelbart den forventede sammenhæng mellem pris og antallet af konkurrenter, med op til syv synssteder i samme postnummer. Dog er der kun tre observationer for postnumre med både seks og syv synssteder, og derfor er disse estimater relativt usikre.

Figuren viser, at prisen på et periodisk syn i gennemsnit bliver reduceret med 23 kr., hvis der er fem synssteder i et postnummer frem for ét synssted. Det svarer til en prisreduktion på ca. 6%. Hvis man går fra blot et til to synssteder i samme postnummer, bliver prisen på et periodisk syn reduceret med omkring 13 kr. i gennemsnit (en reduktion på ca. 3%). Effekten på omsyn er mindre entydig.

Figur 15: Gennemsnitspriser i forhold til antallet af synssteder pr. postnummer



Kilde: Incentives prisundersøgelse

Note: Bemærk at priskonkurrencen mellem synshallerne i kommunen også afhænger af, hvor mange personer der ejer en bil. Vi vurderer dog, at det ikke har nogen betydning for resultatet af denne analyse, da der generelt er en stor overkapacitet af synsbaner på markedet, jf. vores interessentinterviews og Konkurrencestyrelsen (2006).

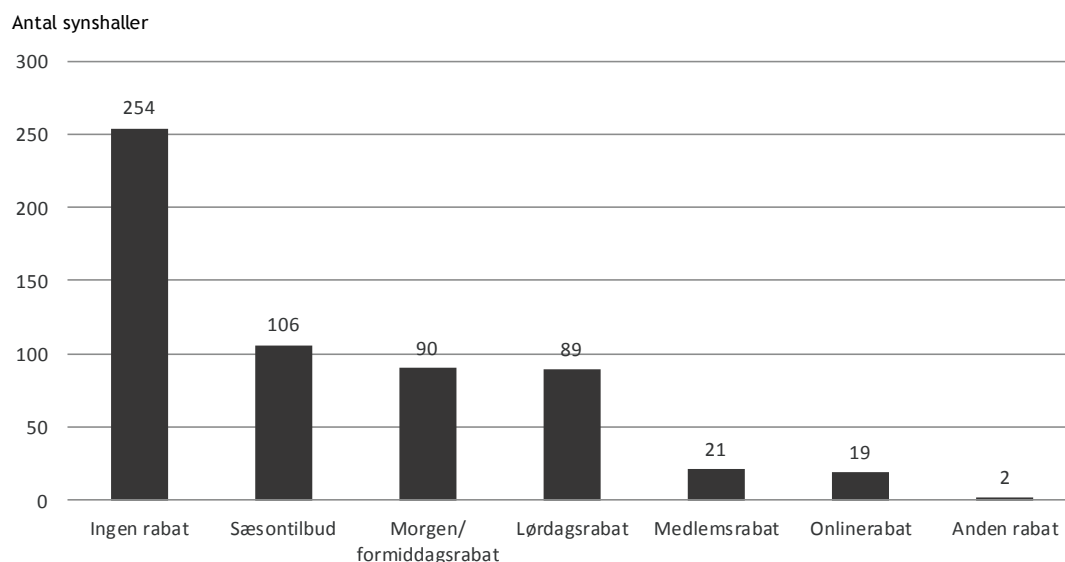
5.4 Prisstrukturer, rabatter og tilkøb

I vores prisundersøgelse har vi fundet, at den forbrugere i gennemsnit kan opnå en besparelse på 50 kr. pr. periodisk syn og 15 kr. pr. omsyn ved at benytte sig af de rabatter, som er på markedet. Vores undersøgelse af prisspredningen viser, at den aktive forbruger kan opnå en endnu større rabat inden for alle geografiske områder ved at vælge den billigste synshal.

Hele 254 synshaller slet ikke tilbyder rabatter til forbrugere (63% af alle synshaller), jf. figur 16. Blandt de mest udbredte typer af rabatter er sæsontilbud, morgen/formiddagsrabatter og lørdagsrabatter.

Det er primært de store kæder, der benytter rabatter – særligt Applus. Langt de fleste Applus-synsvirksomheder tilbyder én eller flere kombinationer af rabatter, fx sæsontilbud, morgenrabat og lørdagsrabat (dog kan lørdagsrabat og morgenrabat ikke kombineres, ligesom lørdagsrabat forudsætter tidsbestilling).

Figur 16: Typer af prisrabatter hos synshaller til lette køretøjer



Kilde: Incentives prisundersøgelse.

Noter: 1) Sæsontilbud involverer hovedsagligt én midlertidig rabat, som de fleste Applus-synshaller tilbyder, hvis kunden samtidig accepterer at blive kontaktet af et forsikringsselskab. 2) Medlemsrabat tilbydes kun af FDM. 3) Anden rabat er betinget af bilens alder eller syn af flere af hustandenes køretøjer. 4) Det er hovedsagligt énmandsvirksomheder, der ikke har nogen rabatstruktur. 5) Bemærk, at det samlede antal synsvirksomheder summerer til mere end 400 synshaller, der eksisterer for lette køretøjer. Det skyldes, at nogle synshaller tilbyder flere typer rabatter.

Tilkøb af supplerende ydelser

Bilsynsvirksomheder må ikke ændre eller reparere på bilen, så bilens synsresultat bliver påvirket. Som en del af deres prisstruktur sælger næsten alle bilsynsvirksomheder også supplerende ydelser (mere end 99% af synshallerne). I enkelte tilfælde giver virksomheden også rabat på et bilsyn, hvis kunden tilkøber en anden ydelse.¹⁴

Vores prisundersøgelse har vist, at de mest udbredte tilkøbsydelser, som synshallerne sælger, er:

- nummerplader (dvs. de fungerer som motorkontor)
- brugtbilsattester
- miljømærker (fx til kørsel i Tyskland)
- forskellige typer af bilpleje (fx undervognsbehandling)

¹⁴ Bemærk, at disse rabattyper ikke indgår i de priser, som er refereret fra vores prisundersøgelse i figur 12.

- rusttjek
- tyverisikring af nummerplader.

Vores spørgeskemaundersøgelse viser dog, at tilkøb ikke nødvendigvis er så udbredt ved selve bilsynet. Kun ca. 5% af respondenterne i vores spørgeskema angiver, at de købte en anden service eller et andet produkt, sidste gang de havde deres bil til syn.

Vores interviews med bilsynsvirksomheder viser derimod, at forbrugernes tilkøb af andre ydelser udgør en ikke ubetydelig del af virksomhedernes omsætning. Derfor vurderer vi, at muligheden for at tilkøbe supplerende ydelser primært fungerer som et selvstændigt supplement til indtjeningen fra bilsyn.

Rabatter til mekanikere og andre branchekunder

Efter liberaliseringen er det som nævnt blevet mere udbredt, at mekanikere kører biler til syn på vegne af deres kunder. Ifølge vores estimer bliver ca. 20% af alle syn solgt med rabat til en mekaniker, der i gennemsnit betaler ca. 390 kr. for et periodisk syn og 233 kr. for et omsyn (se afsnit 3.7).

Derudover findes der andre professionelle kunder, der får synet lette køretøjer (B2B). Det drejer sig bl.a. om bilforhandlere og kommuner (fx af hjemmehjælpsbiler). Disse branchekunder får ligesom mekanikerne ofte en rabat. I Konkurrencestyrelsen (2006) finder man, at branchekunder typisk får rabatter på 10-20%.¹⁵ Vores interessentinterviews viser et lignende, men lidt højere niveau. Vi har ikke fundet tal for, hvor stor en andel af syn af lette køretøjer, der bliver udført for denne type branchekunder på bilsynsmarkedet generelt.

Rabatter til branchekunder og mekanikere har en positiv effekt på forbrugergevinsten. I følsomhedsanalyser i afsnit 3.7 har vi estimeret, at det øger ændringen i forbrugergevinsten i 2013 med 5 mio. kr. i hovedscenariet, når man medregner mekanikernes rabat.

Den positive effekt på ændringen i forbrugergevinsten skyldes, at disse rabatter sandsynligvis kommer forbrugeren til gode gennem lavere omkostninger for kunderne. Det betyder, at vores beregning af ændringen i forbrugergevinsten udgør et konservativt skøn af den faktiske forbrugergevinst.

Vores interessentinterviews med bilsynsvirksomheder har desuden vist, at en væsentlig grund til, at man tilbyder rabatter til branchekunder er, at de ikke modtager rådgivning i forbindelse med bilsynet. Derfor kan de gennemføre synet på kortere tid. Synsvirksomhederne oplever ikke, at rådgivning bliver efterspurgt af professionelle. Derimod er det bilsynsvirksomhedernes opfattelse, at forbrugerne efterspørger rådgivningen.

¹⁵ Bemærk, at dette interval er fra en undersøgelse i 2006, og at det desuden inkluderer vognmænd med tunge lastbiler.

6 Kvalitet

Forbrugernes opfattelse af kvaliteten af et bilsyn kan bestå af flere parametre. Vi har i undersøgelsen fokuseret på følgende:

- *Fleksibilitet og service.* Omfatter bl.a. personalets imødekommenhed og service, bekvemmelighed og muligheden for at få en tid, der passede forbrugeren (se afsnit 6.1).
- *Ventetid ved synsstedet* (se afsnit 6.2).
- *Kvalitet af bilsynet som et tjek af bilens sikkerhed.* Belyses bl.a. ved Trafikstyrelsens egen evaluering af kvaliteten og forbrugernes egen tilfredshed med, hvor grundigt synet var¹⁶ (afsnit 6.3).

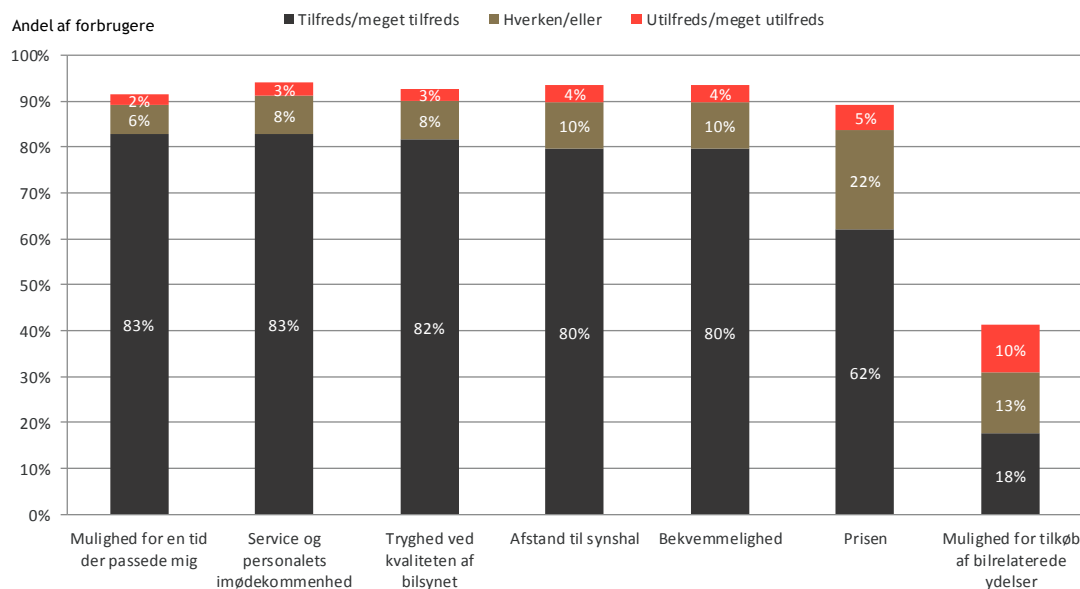
Vores evaluering af udviklingen i disse parametre opsummerede vi i tabel 3 i afsnit 3.2. Overordnet set konkluderer vi, at liberaliseringen har haft en positiv effekt på stort set alle kvalitetsparametre. Vi kan dog ikke vurdere udviklingen i kvaliteten af bilsynet som et tjek af bilens sikkerhed.

Det har kun i begrænset omfang været muligt at danne et historisk billede af, hvordan forbrugerne opfattede kvaliteten af bilsyn før liberaliseringen. I dette afsnit beskriver vi derfor primært forbrugernes evaluering af kvaliteten på markedet i dag.

Figur 17 viser forbrugernes tilfredshed med en række af de kvalitetsparametre, som er nævnt ovenfor. Figuren viser, at forbrugerne generelt er tilfredse med bilsynsmarkedet i dag.

¹⁶ Dermed har vi bl.a. ikke taget stilling til, om ændringer i andre parametre har påvirket kvaliteten af bilsynet som et tjek af bilens sikkerhed – fx om der er tale om tilstrækkeligt ensartede synsvilkår ved alle synssteder.

Figur 17: Forbrugernes tilfredshed med forskellige parametre på bilsynsmarkedet



Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: 1.380 respondenter. "Vælg, hvor tilfreds du var med hvert af følgende forhold ved dit seneste syn". Den resterende andel af forbrugere har svaret "ved ikke".

6.1 Flexibilitet og service

Fleksibilitet og service er blandt de vigtigste parametre for forbrugerne på bilsynsmarkedet. I afsnit 3 så vi, at noget af det, der betyder mest for forbrugerne, er service ved synsstedet, bekvemmelighed og muligheden for at få en tid, der passer. Interessentinterviews indikerer også, at disse parametre er forbedret.

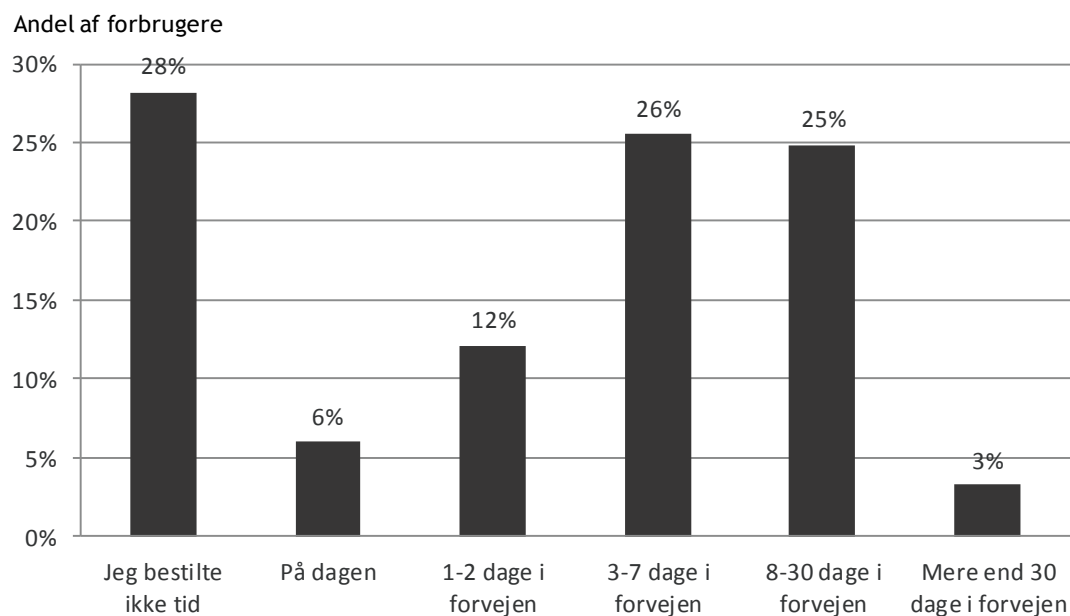
Før liberaliseringen fik forbrugeren én forudbestilt tid til syn sammen med synsindkaldelsen. Hvis ikke det var muligt for forbrugeren at møde op til denne tid, lå den næste ledige tid ofte uger eller måneder ude i fremtiden (jf. interessentinterviews). I dag tilbyder synshallerne en større fleksibilitet, som gør det nemmere at få synet bilen, når det passer forbrugeren bedst.

Vores prisundersøgelse har vist, at stort set alle synshaller holder lørdagsåbent, og at de tilbyder forbrugeren mulighed for at få synet sin bil uden tidsbestilling (drive-in bilsyn). Desuden har de fleste synssteder også længere åbningstider i hverdagene, end SBI havde, og enkelte synshaller holder søndagsåbent.

I 2004 blev SBI's åbningstider udvidet til mandag-onsdag fra kl. 7-17, torsdag kl. 7-18 og fredag fra kl. 7-15/16, jf. Statens Bilinspektion (2005). I de fire største byer holdt synsstederne desuden lørdagsåbent på forsøgsbasis. Vi kan ikke vurdere, hvordan åbningstiderne hos SBI havde udviklet sig, hvis markedet ikke var blevet liberaliseret.

Forbrugerne har taget den øgede fleksibilitet til sig. 28% af forbrugerne bestiller ikke tid på forhånd til periodiske syn, jf. figur 18. Derudover bestiller 44% af forbrugerne tid 1 uge eller mindre i forvejen. Kun 3% af forbrugerne bestiller tid mere end 30 dage i forvejen.

Figur 18: Tidsbestilling ved sidste periodiske syn



Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

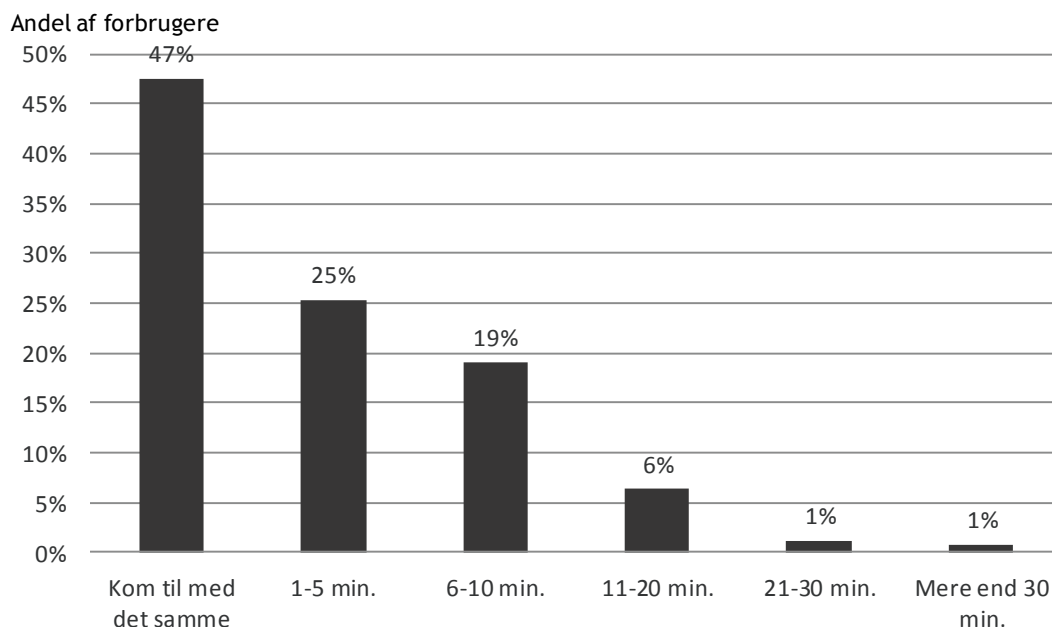
Note: 1.380 respondenter. "Hvornår bestilte du tid til dit seneste periodiske syn?". Vi har ikke inkluderet svarkategorien "husker det ikke" som udgør 9% af de 1.380 respondenter.

6.2 Ventetid ved synsstedet

Kortere ventetid er blandt de vigtigste parametre for forbrugerne på bilsynsmarkedet. I afsnit 3 så vi, at forbrugerne angiver kortere ventetid som en af de primære forklaringer på, at liberaliseringen har været en fordel for dem. Interessentinterviews viser også, at ventetiden er nedsat.

I dag oplever næsten halvdelen af forbrugerne ingen ventetid ved periodiske syn, se figur 19. Meget få forbrugere oplever mere end 10 minutters ventetid. Det kan bl.a. skyldes, at kun 28% af forbrugerne ikke har bestilt tid til synet i forvejen, jf. figur 18.

Figur 19: Oplevet ventetid ved sidste periodiske syn



Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen.

Note: 1.380 respondenter. "Hvor lang ventetid oplevede du, inden du kom til ved dit seneste periodiske syn?". Vi har ikke inkluderet svarkategorien "husker det ikke" som udgør 7% af de 1.380 respondenter.

Det har desværre ikke været muligt at fremskaffe konkrete data for ventetiderne før liberaliseringen. I følsomhedsanalysen har vi beregnet den økonomiske effekt, hvis ventetiden på synsstedet er reduceret med hhv. 5, 15 eller 30 minutter pr. bilsyn sammenlignet med før liberaliseringen, se afsnit 3.7.

6.3 Kvalitet af bilsynet som et tjek af bilens sikkerhed

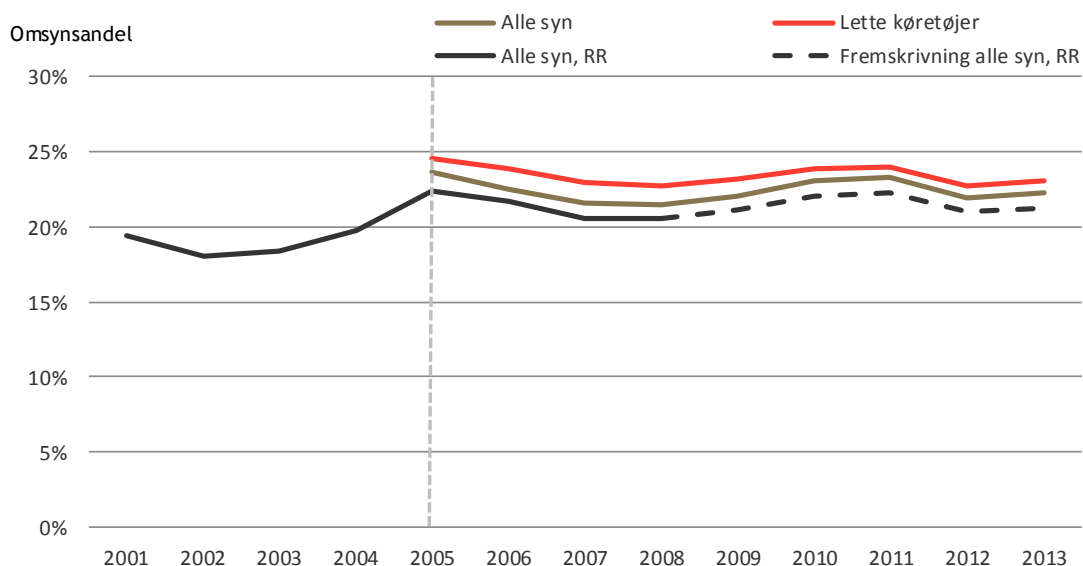
Et væsentligt formål med de lovpligtige bilsyn er at øge trafiksikkerheden.¹⁷

Målingen af bilsynets kvalitet som et tjek af bilens trafiksikkerhed er ændret meget, siden periodiske bilsyn blev lovpligtige i 1998.

Indtil 2010 målte Trafikstyrelsen kun kvalitet på baggrund af andelen af omsyn. Udviklingen i andelen af omsyn er vist i figur 20. Omsynsandelen er i hele perioden mellem 18% og 23%. Det lader til, at omsynsandelen er lavere før liberaliseringen end efter. Niveaustigningen fra 2004 til 2005 sker ifølge Trafikstyrelsen som følge af skærpede regler for rust og tæring, jf. Rigsrevisionen (2009).

¹⁷ Et studie fra 2007 undersøgte, om der var en sammenhæng mellem bilsyn og uheldsraten for personbiler i Norge, jf. Lyckegaard (n.d.). Studiet kunne ikke påvise nogen entydig sammenhæng. Vi har ikke kendskab til studier på danske data.

Figur 20: Udvikling i andelen af omsyn, 2001-2013



Kilder: Rigsrevisionen (2009) for perioden 2001-2008 og Trafikstyrelsen.

Noter: 1) Den grå stiplede linje angiver liberaliseringen i 2005. 2) 'Fremskrivning alle syn, RR' udgør vores fremskrivning af Rigsrevisionens omsynsandel på baggrund af forholdet mellem de to tidsserier 'Alle syn' og 'Alle syn, RR'. Denne fremskrivning eliminerer den niveauforskydning, der sker fra 2004 til 2005. 3) Trafikstyrelsen har ved et møde d. 21. januar 2014 oplyst, at omsynsandelen er konsistent opgjort gennem hele perioden.

Rigsrevisionen vurderer, at omsynsandelen imidlertid ikke er et godt mål for kvaliteten af bilsynet som et tjek af bilens sikkerhed:

"Det er Rigsrevisionens opfattelse, at det er problematisk at bruge opgørelsen af omsynsprocenten som udtryk for kvaliteten af bilsyn. En omsynsprocent er ikke en entydig størrelse, da omsynsprocenten både afhænger af de synede bilers tilstand og af kvaliteten af det gennemførte bilsyn."

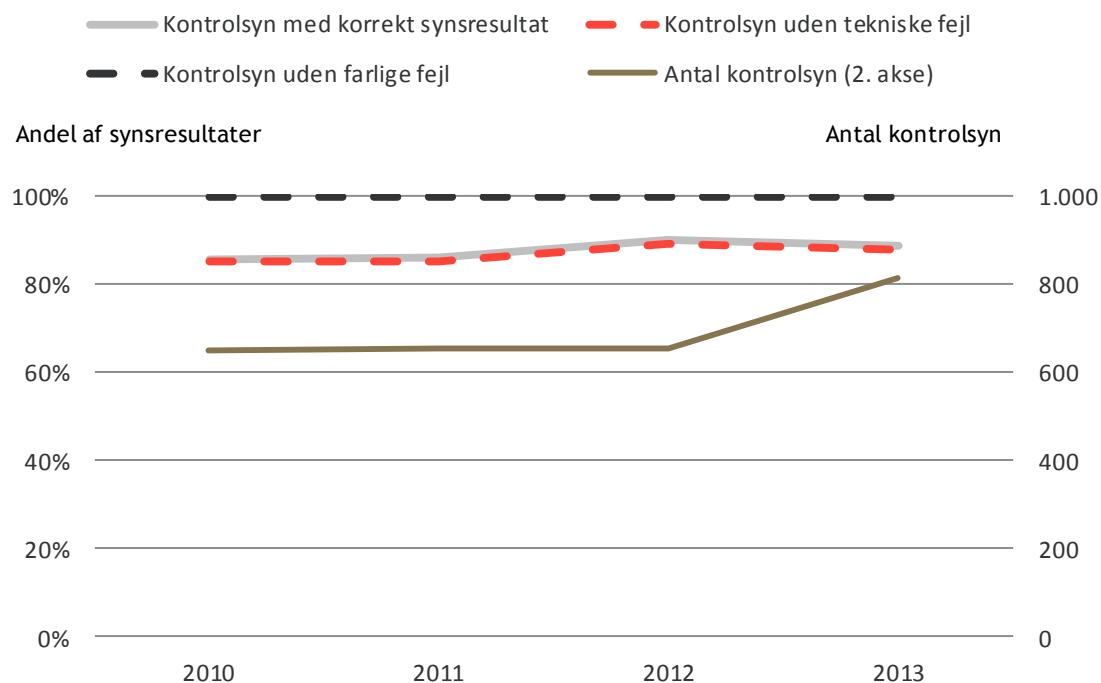
Kilde: Rigsrevisionen (2009)

I forlængelse af Rigsrevisionens anbefalinger begyndte Trafikstyrelsen i 2010 at måle kvalitet via uanmeldte og anmeldte besøg hos virksomhederne. Der blev også tidligere ført kontrol med synsresultaterne, men det var ikke tidligere uanmeldt, og der blev heller ikke ført statistik på samme måde som i dag.

Kvaliteten af et syn bliver i dag målt på kontrolsyn af synede køretøjer. Kontrolsyn, som er et nyt syn af køretøjet, foretages af Trafikstyrelsens egne inspektører, efter synsmedarbejderen har synet køretøjet. Det lykkes ikke ved alle tilsyn af synsvirksomheder at få udtaget et køretøj til kontrolsyn, og derfor er antallet af kontrolsyn mindre end antallet af tilsyn.

Resultatet af Trafikstyrelsens kontrolsyn er relativt ensartet i hele perioden 2010-2013, jf. figur 21.

Figur 21: Resultatet af Trafikstyrelsens kontrolsyn 2010-2013



Kilde: Trafikstyrelsen.

Noter: 1) Resultatet af kontrolsyn uden farlige fejl er 99,7-99,9% i perioden. 2) Andelen af kontrolsyn med korrekt synsresultat og uden tekniske fejl afviger stort set ikke fra hinanden i praksis. Korrekt synsresultat angiver, om bilen korrekt er gået i gennem et syn eller ej. Kontrolsyn uden tekniske fejl angiver, at synsstederne ikke har overset tekniske fejl på køretøjet.

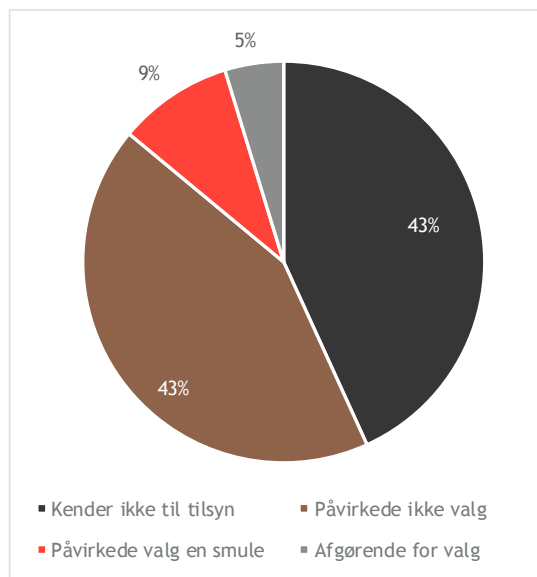
Vi har spurgt forbrugerne, om de kender til Trafikstyrelsens tilsyn med synshallerne, og om det betyder noget for deres valg af synshal. Når forbrugerne modtager en synsindkaldelse i dag, bliver de præsenteret for resultatet af Trafikstyrelsens seneste tilsynsresultater for de synshaller, der ligger nærmest forbrugerens bopæl (se bilag A.7). Alligevel angiver 43% af forbrugerne, at de ikke kender til Trafikstyrelsens tilsyn med synshallerne, jf. figur 22 a). Ligeså mange forbrugere angiver, at kendte til Trafikstyrelsens tilsyn, men at det ikke påvirkede deres valg af synshal. Tilsynsresultaterne påvirkede derfor valget af synshal for under 15% af forbrugerne.

Overordnet set er forbrugerne meget tilfredse med grundigheden af deres sidste syn. Vores spørgeskemaundersøgelse viser, at 92% af forbrugerne var tilfredse eller meget tilfredse med grundigheden af det seneste syn, jf. figur 22 b).¹⁸

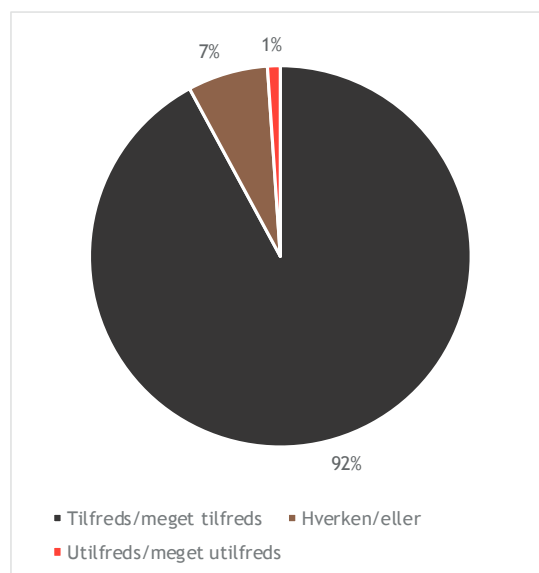
¹⁸ Dog skal man tage forbehold for, at der kan være forskellige årsager til, at forbrugerne er tilfredse med grundigheden. Nogle forbrugere sætter pris på at eventuelle fejl bliver opdaget for at øge deres egen sikkerhed. Andre håber måske blot, at deres bil går gennem syn, og sætter derfor pris på et mindre grundigt syn.

Figur 22: Forbrugernes kendskab til og betydning af Trafikstyrelsens tilsyn

a) Forbrugernes kendskab til og betydning af Trafikstyrelsens tilsyn



b) Forbrugernes tilfredshed med grundigheden af det seneste bilsyn



Kilde: Incentives spørgeskemaundersøgelse.

Noter: a) 1.903 respondenter. Figuren kombinerer to spørgsmål: "Trafikstyrelsen foretager flere årlige kvalitetskontroller af alle synshaller for at sikre, at de synede biler lever op til kravene. Var du bekendt med denne kvalitetskontrol?" og "Resultatet af Trafikstyrelsens kvalitetskontrol er offentligt tilgængelig. Hvordan påvirkede resultatet af kvalitetskontrollen dit valg af synshal?". b) 1.380 respondenter. "Hvor tilfreds var du med grundigheden af dit seneste syn?"

7 Appendiks: Kilder og metode

A.1 Forbrugergevinsten

Et centralt element i analysen er at beregne, hvilke konsekvenser liberaliseringen har for forbrugergevinsten.

Det er vanskeligt at opgøre forbrugergevinsten med stor nøjagtighed, især når vi som her betragter et marked over en lang tidsperiode, hvor markedet også er påvirket af andre ændringer samtidig med liberaliseringen. Til gengæld er de tilgængelige data overordnet set gode, og et bilsyn må generelt betragtes som et homogent gode. Med andre ord: et bilsyn er et bilsyn, både før og efter liberaliseringen.

For at beregne forbrugergevinsten anvender vi begrebet *forbrugers overskud* fra økonomisk velfærdsteori. Forbrugergevinsten forstås vi dermed som ændringen i forbrugers overskuddet på bilsynsmarkedet som følge af liberaliseringen. Forbrugers overskuddet kan tolkes som den gevinst, målt i kroner og øre, som forbrugerne får ved at handle på et marked.

Vi beregner ændringen i forbrugers overskuddet både for periodiske syn og omsyn (som to markeder), og vi rapporterer en samlet forbrugergevinst.

Parametre

I princippet indgår alle de parametre, som har betydning for forbrugernes værdi af et bilsyn, i begrebet forbrugers overskud.

I praksis er vi begrænset til at medtage de parametre, vi kan kvantificere og værdisætte bedst muligt. I denne analyse har det været muligt at medtage:

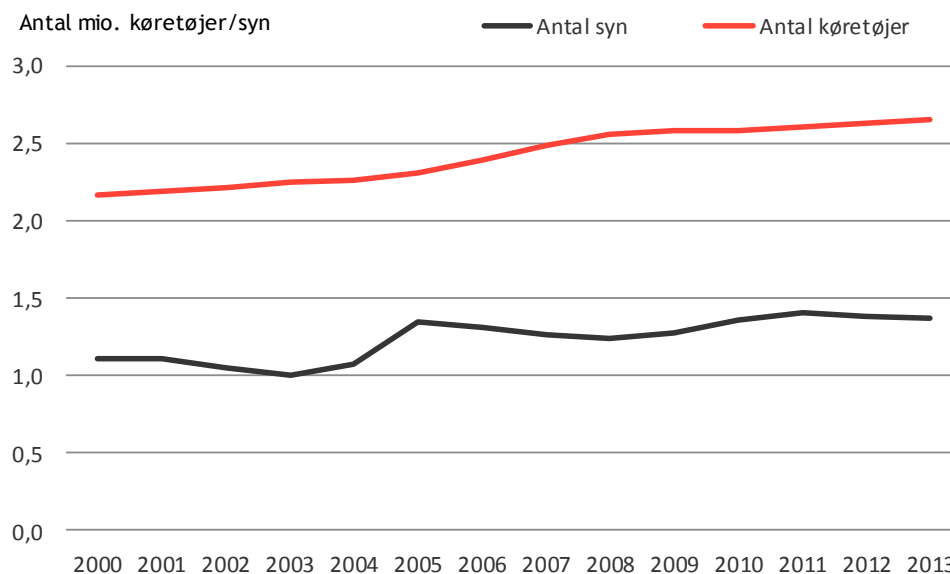
- prisen på bilsynet
- transportomkostningerne ved bilsynet
- antallet af bilsyn (fast mængde).

Bemærk, at vi ikke medregner stigningen i antallet af bilsyn som en del af ændringen i forbrugergevinsten. Bilsyn er lovpligtigt og bliver derfor bestemt af bilejerskabet. Antallet af bilsyn følger altså udviklingen i bilparken, jf. figur 23.

Omkostningen til bilsyn udgør desuden en ganske lille del af den samlede omkostning ved et bilejerskab. Derfor vurderer vi, at det stigende antal bilsyn ikke kan tilskrives prisændringen på bilsyn, men snarere den generelle økonomiske udvikling (fx prisudviklingen på den samlede omkostning for et bilejerskab og udviklingen i indkomster). Vi forventer med andre ord, at stigningen i antallet af bilsyn fra 2004 til 2013 ikke hænger sammen med liberaliseringen af bilsynsmarkedet.

Derfor bruger vi antallet af bilsyn i 2013 til at udregne ændringen i forbrugergevinsten, fordi vi antager, at det samme antal bilsyn var blevet gennemført uden liberaliseringen. Alle forbrugere i 2013 får altså tilskrevet samme gevinst ved at deltage i markedet.

Figur 23: Antal mio. lette køretøjer og syn (periodiske og omsyn) i perioden 2000-2013



Kilde: Trafikstyrelsen og Statistikbanken, tabel BIL8.

De øvrige parametre, som indgår i forbrugerskuddet, beskriver vi kvalitativt, når vi afrapporterer forbrugergevinsten. Det er udviklingen i:

- ventetid¹⁹
- fleksibilitet og tidsbestilling
- købsoplevelsen
- kvaliteten på bilsynet som en kontrol af bilens trafiksikkerhed.

Disse øvrige parametre er så vidt muligt baseret på faktiske data, eksempelvis fra spørgeskemaundersøgelsen og Trafikstyrelsens kvalitetskontrol.

Hvem kører bilen til syn?

Det er ikke kun forbrugeren selv, der kører bilen til syn. I spørgeskemaundersøgelsen har ca. 27% angivet, at deres mekaniker kørte bilen til det sidste periodiske syn.²⁰ For omsyn fik 33% af forbrugerne kørt deres bil af en mekaniker.

Vores interviews med 25 mekanikere viser, at langt de fleste mekanikerne får en rabat på synsstedets listeprijs. Ifølge vores interviews får ca. to tredjedele af mekanikerne rabat.²¹ Rabatten er for de fleste

¹⁹ Vores interessentinterviews viser, at liberaliseringen har reduceret ventetiden betydeligt. Det er ikke muligt at finde nogle tal for den kortere ventetid, men vi har gennemført nogle følsomhedsanalyser, der viser, i hvilket omfang en reduktion i ventetiden kan bidrage med til forbrugergevinsten, se afsnit 3.7.

²⁰ 53% af respondenterne kørte selv deres bil til syn. 20% af respondenterne angiver, at en anden i husholdningen eller en helt tredje kørte bilen til sidste periodiske syn.

²¹ 6 mekanikere angiver, at de ikke får rabat. 16 angiver at de får rabat. 3 har valgt ikke at svare.

10-20% på periodiske syn i forhold til listeprisen. Enkelte får en lidt højere rabat på omsyn. Derudover modtager andre branchekunder (fx bilforhandlere) også en rabat på 10-20% (se afsnit 5.4).

Det forhold, at mekanikerne oftere kører bilen til syn, påvirker beregningen af forbrugergevinsten (tidligere fik mekanikerne og andre branchekunder ikke rabat). Vi kan med al rimelighed antage, at den prisrabat, som mekanikerne og andre branchekunder modtager på synet, også kommer forbrugeren til gode i form af en lavere værkstedsregning og lavere priser generelt. Derfor påvirker det forbrugerskuddet positivt, at mekanikerne og andre branchekunder modtager en rabat. Det forhold betyder, at vores beregning af ændringen i forbrugergevinsten udgør et konservativt skøn for den faktiske forbrugergevinst.

Vi vurderer, at det ikke har nogen betydning for ændringen i transportomkostningerne, at mekanikerne i højere grad kører lette køretøjer til syn. Vi vurderer ikke, at liberaliseringen har haft nogen effekt på, hvor mange lette køretøjer andre branchekunder kører til syn.

A.2 Indsamling af priser

Incentive har i perioden fra d. 19. december 2013 til 6. januar 2014 indsamlet priser via synsstedernes hjemmesider. Vi har indsamlet priser for 404 synssteder, der udfører både periodiske syn og omsyn af person- og varebiler under 3.500 kg (lette køretøjer).²²

Vi har noteret 6 priser for hvert synssted:

- Listepriis, periodisk syn og omsyn: Ofte den pris, der står først på hjemmesiden. Listepriisen er uden rabatter og inklusiv eventuelle gebyrer.
- Bookingspris, periodisk syn og omsyn: Den pris, der kommer ved onlinebookning. Prisen er inklusiv eventuelle "automatiske" rabatter som ved fx onlinebookning.
- Billigste pris, periodisk syn og omsyn: Den billigst mulige pris. Prisen kombinerer fleste mulige rabatter. Dog inkluderer vi ikke rabatter, som forbrugeren opnår under betingelse af, at han også køber andre produkter (fx undervognsbehandling etc.).

For hvert synsted har vi desuden noteret, hvilken type rabatter synshallen tilbyder deres kunder, og hvilken type tilkøbsydelser synshallen sælger. På den baggrund har vi lavet en liste med, hvilke rabatter og tilkøbsydelser synshallerne tilbyder.

Med denne undersøgelse har vi afdækket synspriserne ultimo 2013 som input til videre beregning af forbrugergevinsten. I bilag A.4 har vi redegjort for, hvilken pris vi anvender til at beregne hovedscenariet for ændringen i forbrugergevinsten.

²² I vores prisindsamling finder vi altså, at der er 404 synshaller, der syner lette køretøjer. Trafikstyrelsen har oplyst, at der er 400 synshaller, der syner lette køretøjer. Vi ved ikke, hvad forskellen skyldes, men givet den relativt lave spredning i priser vurderer vi, at forskellen ikke har nogen praktisk betydning.

A.3 Spørgeskemaundersøgelsen

Incentive har i februar 2014 i samarbejde med Userneeds gennemført en spørgeskemaundersøgelse om danskernes holdning og ageren på bilsynsmarkedet. Respondenterne kommer fra Userneeds' e-mailpanel, og det er sikret, at de indsamlede data er repræsentative for den del af befolkningen, der har bil, mht. køn, alder og geografi.²³

For at få den bedste viden om forbrugernes holdning til bilsynsmarkedet har vi sikret, at spørgeskemaundersøgelsens respondenter er registreret til at have adgang til bil i husstanden i Userneeds' e-mailpanel.

Respondenterne vidste ikke på forhånd, hvad spørgeskemaundersøgelsen handlede om. De blev heller ikke oplyst om, at undersøgelsen blev gennemført af Incentive og var betalt af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Spørgeskemaundersøgelsens respondenter

Vi præsenterer karakteristika for spørgeskemaundersøgelsens respondenter i tabel 4.

Der indgår i alt 2.859 respondenter i undersøgelsen. Heraf anvender vi 1.903 respondenter til analyse, svarende til 67%. Vi har frasorteret 867 respondenter, fordi de ikke har haft en bil til syn inden for de sidste to år.

89 respondenter har kun gennemført undersøgelsen delvist. Det giver et frafald (ekskl. screeningsspørgsmålet) på 3%, hvilket er meget sædvanligt for denne type analyser.

I undersøgelsen har vi frasorteret lidt flere mænd end kvinder, som vist i tabel 4. Det stemmer fint overens med vores forventning om, at der er flere kunder, som er mænd, end kvinder på bilsynsmarkedet. 53% af de respondenter, vi anvender til analysen, er mænd.

Bilejerskabet er større vest end øst for Storebælt. Det skyldes, at bilejerskabet er lavere i Region Hovedstaden end i resten af landet. Det afspejler sig i, at 56% af spørgeskemaets respondenter er bosat vest for Storebælt.

Bilejerskabet er også mere udbredt i de to ældste aldersgrupper (35 år og opefter). Det viser fordelingen blandt spørgeskemaets respondenter også.

Samlet set afspejler undersøgelsen, at der blandt kunderne på bilsynsmarkedet er flere mænd end kvinder, flere ældre end unge og flere bosat vest end øst for Storebælt.

²³ Repræsentativiteten er sikret for aldersgrupperne 18-34 år, 35-49 år og +50 år hhv. øst og vest for Storebælt.

Table 4: Karakteristika for spørgeskemaets respondenter

| Variabel | Alle | Har ikke haft bil til syn inden for 2 år | Delvist gennemført | Respondenter til analyse |
|--------------------|--------------|--|--------------------|--------------------------|
| Generelt | 2.859 (100%) | 867 (30%) | 89 (3%) | 1.903 (67%) |
| Køn | | | | |
| Kvinder | 1.444 (100%) | 479 (4%) | 60 (4%) | 905 (63%) |
| Mænd | 1.415 (100%) | 388 (2%) | 29 (2%) | 998 (71%) |
| Geografi | | | | |
| Øst for Storebælt | 1.265 (100%) | 396 (31%) | 40 (3%) | 829 (66%) |
| Vest for Storebælt | 1.593 (100%) | 470 (30%) | 49 (3%) | 1.074 (67%) |
| Alder | | | | |
| 18-34 år | 391 (100%) | 170 (43%) | 20 (5%) | 201 (51%) |
| 35-49 år | 746 (100%) | 226 (30%) | 20 (3%) | 500 (67%) |
| 50+ år | 1.718 (100%) | 467 (27%) | 49 (3%) | 1.202 (70%) |

Kilde: Incentives spørgeskemaundersøgelse.

A.4 Beregning af priser

I afsnit 5.2 præsenterer vi priser fra flere forskellige kilder. I dette bilag redegør vi for priserne fra hver kilde.

Prisundersøgelsen

Vi har udregnet gennemsnitspriser for hver type af syn og hver type af pris, som er redegjort for i bilag A.2.

Vi kender ikke markedsandelen for hver enkelt synshal. Derfor antager vi simplificerende, at alle synshaller har samme markedsandel og dermed vægter ens i gennemsnittet. Vi har snakket med aktører i vores interessentinterviews, som vurderer, at det er en rimelig antagelse for syn af lette køretøjer. Det skyldes bl.a., at der ikke er væsentlige stordriftsforskelle ved bilsyn. Som eksempel ejer Applus 32% af synshallerne til lette køretøjer (se figur 9). Til sammenligning er deres faktiske markedsandel ultimo 2013 skønnet til 36-37%, jf. Matthiesen (2013).

Spørgeskemaundersøgelsen

Fra spørgeskemaundersøgelsen benytter vi os af medianprisen. Det gør vi for at outliers i besvarelserne ikke skal påvirke resultatet unødigt. Visse respondenter har angivet enten meget lave eller meget høje priser, som påvirker beregningen af gennemsnittet. Eksempelvis har 6% af respondenterne har angivet en pris på mere end 700 kr. for deres sidste periodiske syn, selvom vi ikke observerede et eneste synssted med så høje priser i vores egen prisundersøgelse.

Vi har også beregnet gennemsnitspriserne for periodiske syn og omsyn inden for det interval, som vi observerede ved vores egen prisundersøgelse. Her finder vi gennemsnitspriser, som svarer meget nøjagtigt til medianpriserne fra spørgeskemaundersøgelsen, se afsnit 5.2.

Den anvendte pris i til beregning af forbrugergevinsten (hovedscenariet)

Til at beregne forbrugergevinsten tager vi udgangspunkt i priserne fra vores egen prisundersøgelse, som vi vurderer er de mest retvisende, da de baserer sig på faktisk observerbare priser på synshallernes hjemmesider. Den væsentligste udfordring er at tage stilling til, hvor stor en andel af kunderne, som får rabatter.

Vi beregner derfor gennemsnitsprisen med og uden rabat, og tager så højde for, at ikke alle forbrugerne får rabat, selvom de benytter sig af en synshal, der tilbyder rabatter.

I spørgeskemaundersøgelsen angiver 26% af forbrugerne, at de fik en rabat på deres sidste bilsyn. Vores prisundersøgelse viser, at 37% af alle synshaller tilbyder rabatter. Det indikerer, at 69% af de tilbudte rabatter bliver brugt af forbrugerne (beregnet som $26\%/37\%$).

Vi har derfor beregnet pris, som er anvendt i hovedscenariet, som et vægtet gennemsnit af prisen med alle rabatter (vægt 69%) og listeprisen uden rabatter (vægt 31%),

A.5 Tilgængelighedsanalyse

Formålet med analysen er at undersøge, om bilsyn er blevet mere eller mindre tilgængelige for den gennemsnitlige dansker. Derfor undersøger vi udviklingen i transporttiden, udtrykt ved transportafstanden, fra bopælen til det nærmeste bilsynssted hhv. før og efter liberaliseringen.

I vores rapportering af forbrugergevinsten supplerer vi tilgængeligheden med andre kvalitative indikatorer, fx ventetid, fleksibilitet etc.

Vi bruger bopælsadresser på knap 1.000 tilfældigt udvalgte danskere og alle synshaller i hhv. år 2004 og 2013.

Konkret finder vi afstanden mellem hver bopælsadresse og nærmeste

- synshal i år 2004
- synshal i år 2013.

Bemærk, at ikke alle kører hjemmefra til syn. For nogle er det mere attraktivt at benytte en synshal, der ligger på vej til arbejde. Andre får mekanikeren til at køre bilen gennem syn.

A.5.1 Bopælsadresser, 2004 og 2013

Vi bruger de samme knap 1.000 tilfældigt udvalgte bopælsadresser som udgangspunktet for både år 2004 og 2013.

Adresserne er udvalgt ved at slå følgende navne op på degulesider.dk (2013):

- Jakob Jensen
- Mohammed Hussein

Navnene er valgt for at afspejle den etniske fordeling i Danmark og for at afspejle forskellige aldersgrupper, der potentielt kunne give en geografisk skævvridning.

Den etniske fordeling af vores data er præsenteret i tabel 5. På baggrund af data i tabellen vurderer vi, at vores data repræsenterer.

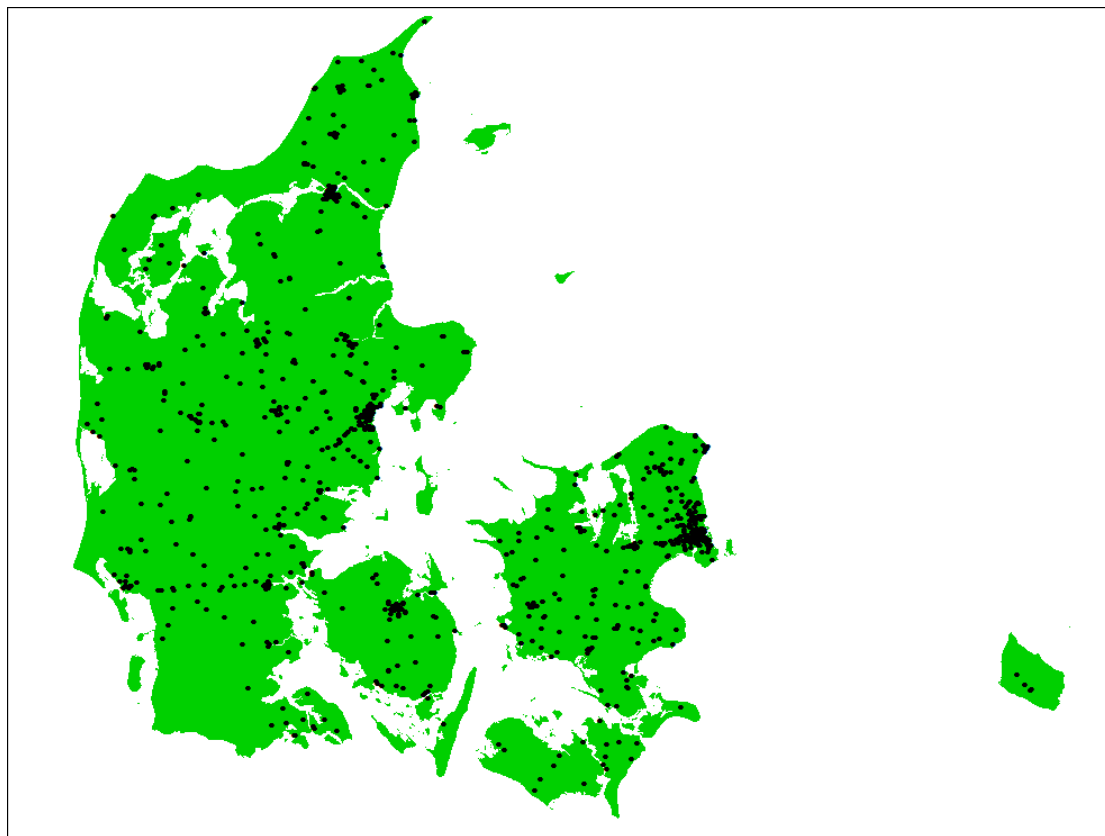
Tabel 5: Etnicitet i data-stikprøve og Danmarks befolkning

| | Beskrivelse | Andel |
|------------------|---------------------|-------|
| Jakob Jensen | Andel i egne data | 92% |
| Mohammed Hussein | Andel i egne data | 8% |
| | | |
| Oprindelsesland | Danmark | 89% |
| | Vestlige lande | 4% |
| | Ikke-vestlige lande | 7% |
| | | |
| Statsborgerskab | Danmark | 93% |
| | Vestlige lande | 3% |
| | Ikke-vestlige lande | 4% |

Kilde: Egne beregninger og Danmarks Statistik.

Den geografiske fordeling af data er præsenteret i figur 24. Vi vurderer, at bopælsadresserne er jævnt fordelt i landet og afspejler den demografiske fordeling – fx med en større befolkningstæthed omkring de største byer.

Figur 24: Fordeling af bopælsadresser



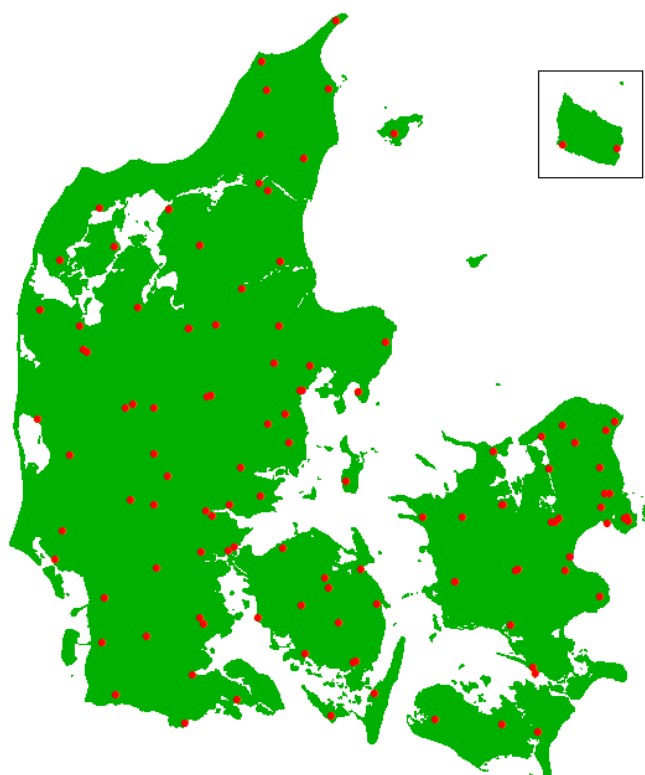
Note: Hver sort prik udgør én af de tilfældigt udvalgte bopælsadresser.

Vi har desuden undersøgt og bekræftet, at de tilfældigt udvalgte bopælsadresser afspejler den geografiske fordeling af befolkningens bilejerskab. Derfor giver undersøgelsen et retvisende udtryk for ændringen i transportomkostninger for den gennemsnitlige forbruger med bil.

A.5.2 Synshaller, udvikling i placering af synshaller

Applus overtog d. 1. januar 2005 i alt 124 synshaller fra Statens Bilinspektion, heraf synede 117 haller lette køretøjer. Fordelingen af synshallerne til lette køretøjer er fordelt på kortet i figur 25.

Figur 25: Fordeling af synshaller til lette køretøjer, ultimo 2004

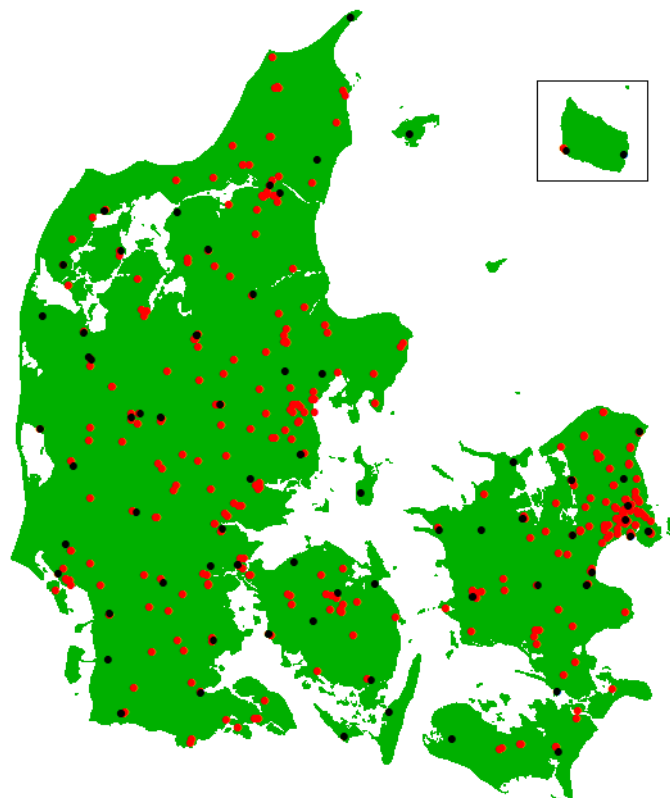


Kilde: Applus+.

Note: Hver prik angiver placeringen af en i alt 117 synshaller til lette køretøjer.

Primo 2014 var der i alt 420 synshaller. Heraf syner 400 haller lette køretøjer. De er geografisk fordelt på figur 26.

Figur 26: Fordeling af synshaller til lette køretøjer, primo 2014



Kilde: Trafikstyrelsen.

Note: Hver prik angiver placeringen af en af de i alt 400 synshaller til køretøjer. De sorte prikker angiver, hvilke synshaller der eksisterer i 2014, og som også eksisterede i 2004.

A.5.3 Beregning af transportomkostninger

Vi bruger resultaterne fra tilgængelighedsanalysen til at beregne, hvor meget folks transportomkostninger i forbindelse med bilsyn har ændret sig i perioden ultimo 2004 til primo 2014.

Ændring i transporttid og km

I tilgængelighedsundersøgelsen har vi målt fugleflugtsafstandene fra bopæl til nærmeste synshal. Vi har oversat disse fugleflugtsafstande til faktisk transportafstand og transporttid ved brug af nøgletal, jf. tabel 6. Vi har anvendt de samme nøgletal for år 2004 og år 2014. Vi har antaget, at forbrugerne selv kører deres bil til syn²⁴ og både skal rejse frem og tilbage mellem bopæl og synssted for at få deres bil synet. Vi antager også, at forbrugeren kører i bil både til og fra synsstedet.

²⁴ Vores spørgeskemaundersøgelse viser, at forbrugeren i ca. hvert tredje tilfælde får deres mekaniker til at køre bilen til syn. Vi uddyber betydningen af antagelsen om, at forbrugeren selv kører bilen til syn i bilag A.1.

Tabel 6: Nøgletal for omregning af fugleflugtsafstande

| Nøgletal | Enhed | Bil, MC mv. |
|----------------------------------|-------------|-------------|
| Rejst afstand/fugleflugtsafstand | Faktor | 1,7 |
| Tidsforbrug/fugleflugtsafstand | Minutter/km | 4 |

Kilde: Incentives undersøgelser

Note: Baseret på ture mellem bopæl og synssted.

For begge år har vi antaget, at bilen bliver synet ved nærmeste synssted. Det er en rimelig antagelse, hvis forbrugeren kun vælger at benytte et andet synssted, hvis det ikke kræver omvejskørsel.

Værdisætning af transporten

Omkostninger til transport kan deles op i to dele:

- Tidsafhængige transportomkostninger
- Afstandsafhængige transportomkostninger

De tidsafhængige transportomkostninger afspejler alternativomkostningen ved forbrugers eget tidsforbrug på at transportere sig fra A til B.²⁵ Enhedsprisen kan man se som et udtryk for det besvær eller den gene, der er forbundet med en lang transporttid til synsstedet. Enhedspriserne er vist i tabel 7.

De afstandsafhængige omkostninger dækker udgifter til benzin, slid, afskrivninger osv. for bil.

Tabel 7: Enhedspriser til værdisætning af biltransport, 2013-prisniveau

| | Enhed | Bil, MC mv. |
|--------------------------------|----------|-------------|
| Tidsafhængige omkostninger | kr./time | 85 |
| Afstandsafhængige omkostninger | kr./km | 2,56 |

Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser

Transportomkostningerne skal kun tilskrives bilsynet fuldt ud i de tilfælde, hvor turen til bilsynsstedet blev foretaget med bilsynet som hovedformål. Hvis turen til synsstedet primært blev foretaget i forbindelse med andre ærinder eller transport til og fra arbejde, så har vi kun medregnet halvdelen af transportomkostningen med som en udgift ved bilsynet.

Vi har derfor kun regnet transportomkostningerne med fuldt ud i 74% af tilfældene, og halvdelen med i 26% af tilfældene jf. tabel 8.

²⁵ Jf. Transportministeriet (2003).

Tabel 8: Andre ærinder i forbindelse med seneste bilsyn

| Foretog turen til bilsynsstedet... | Bilsyn | Andel af transportomkostninger medregnet |
|---|--------|--|
| ... alene for at få bilen synet | 74% | 100% |
| ... i forbindelse med transport til eller fra arbejde | 13% | 50% |
| ... i forbindelse med andre ærinder | 13% | 50% |
| I alt | 100% | . |

Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen

Note: n=1.331. Svarkategorien "Husker det ikke" er udeladt (4% af respondenterne). Respondenterne har alene besvaret spørgsmålet for deres seneste bilsyn (enten periodisk syn eller omsyn).

Ændring i omkostning pr. bilsyn

De tidsrelaterede og km-relaterede omkostninger pr. bilsyn er omtrent lige store. Fordi antallet synshal-
ler er steget meget fra 2004 til 2014, er transportomkostningerne halveret. I dag er transportomkostnin-
gen pr. bilsyn ca. 54 kr. i alt, jf. tabel 9.

Tabel 9: Ændring i transportrelaterede omkostninger pr. bilsyn

| | Enhed | 2004 | 2014 | Ændring |
|------------------------------|------------|------|------|---------|
| Tidsrelaterede omkostninger | Kr./bilsyn | 52 | 28 | -24 |
| Km-relaterede omkostninger | Kr./bilsyn | 47 | 25 | -21 |
| Transportomkostninger, i alt | Kr./bilsyn | 99 | 54 | -45 |

A.6 Interviewundersøgelser

For at sikre, at vi har tilstrækkelig baggrundsinformation, har vi interviewet en række aktører (ud over forbrugerne) på bilsynsmarkedet:

- Trafikstyrelsen (Center for Biler og Grøn Transport)
- Bilsynsvirksomheder (Applus, FDM og Gentofte Bilsyn)
- Forbrugerorganisationen FDM
- automekanikere (telefoninterviews med 25 automekanikere og interviewsamtale med yderligere én mekaniker).

Telefoninterviewene med 25 automekanikere er fordelt på ni autoriserede værksteder, otte kæder og otte selvstændige. Værkstederne er geografisk fordelt i hele landet.

Interviewene offentliggøres ikke af fortrolighedshensyn.

A.7 Eksempel på synsindkaldelse

Figur 27: Eksempel på synsindkaldelse, side 1 af 2

2920 Charlottenlund



Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon +45 70 12 90 40
syn@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato 17.12.2013

Indkaldelse til syn

Nu er det tid til periodisk syn af din _____ med registreringsnummer
og stelnummer _____.

Den seneste frist for fremmøde til syn er den **11.02.2014**.

Overskrid ikke synsfristen - det kan koste dig en bøde!

Du skal selv kontakte et synssted, der også sørger for indberetning af godkendelsen af dit køretøj. Godkendes dit køretøj ikke, kan du se på synsrapporten, hvad du skal gøre.

Du kan se bort fra dette brev, hvis du ikke længere er registreret som ejer eller bruger af køretøjet, eller hvis køretøjet er afmeldt.

Få flere oplysninger om syn på www.trafikstyrelsen.dk under Syn og Køretøjer. Her kan du også finde svar på ofte stillede spørgsmål og information om alle synssteder.

Med venlig hilsen

Trafikstyrelsen

Figur 28: Eksempel på synsindkaldelse, side 2 af 2

| Synssteder i nærheden af dig | Telefon | De seneste tilsynsresultater og -dato |
|---|----------|---------------------------------------|
| Gentofte Bilsyn , Baunegårdsvej 8 , 2820 Gentofte | 41171290 | 19-03-2013 28-05-2013 14-10-2013 |
| Applus+ Bilsyn - Gentofte , Ermelundsvej 21 , 2820 Gentofte | 70131212 | 02-07-2013 |
| FDM test og bilsyn - Lyngby , Firskovvej 22 , 2800 Lyngby | 70133040 | 21-01-2013 09-07-2013 |
| A-Inspektion - Lyngby , Granåsen 105 , 2800 Lyngby | 45872660 | 16-04-2013 30-05-2013 10-10-2013 |
| Applus+ Bilsyn - København N. , Rovinggade 88 - 90 , 2200 København N | 70131212 | 08-05-2013 04-11-2013 |
| Pava Bilsyn - Søborg , Gladsaxevej 349 , 2860 Søborg | 43444551 | 08-11-2013 13-11-2013 26-11-2013 |
| Pava Bilsyn - København NV , Tomsgårdsvej 26 , 2400 København NV | 31693932 | 08-05-2013 15-07-2013 13-11-2013 |
| ABBilsyn ApS - Søborg , Sydmarken 39 , 2860 Søborg | 41696944 | 18-07-2013 |
| City Bilsyn , Tranevej 21 , 2400 København NV | 38109914 | 05-02-2013 08-05-2013 11-11-2013 |
| Pava Bilsyn - København Ø , Rymsgade 62 , 2100 København Ø | 31693932 | 16-04-2013 09-09-2013 25-09-2013 |
| Applus+ Bilsyn - Herlev , Dynamovej 4 , 2730 Herlev | 70131212 | 02-07-2013 02-11-2013 11-12-2013 |
| Pava Bilsyn - Bagsværd , Vadstrupvej 21-23 , 2880 Bagsværd | 44953644 | 09-07-2013 03-09-2013 16-10-2013 |
| A-Inspektion - Brønshøj , Frederikssundvej 256-258 , 2700 Brønshøj | 29213040 | 22-05-2013 17-07-2013 11-12-2013 |
| Pava Bilsyn - København K , Adelgade 11 , 1304 København K | 31693932 | 08-03-2013 31-07-2013 04-12-2013 |
| Bagsværd Bilsyn ApS , Lerhøj 18 , 2880 Bagsværd | 42171111 | 25-06-2013 31-07-2013 10-10-2013 |
| Rudersdal Bilsyn ApS (Jørgen Thomsen Ap, Skelstedet 7 , 2950 Vedbæk | 30891500 | 11-03-2013 04-09-2013 10-12-2013 |
| ABC Bilsyn Amager I/S - København S , Strandlodsvej 13 , 2300 København S | 32958082 | 02-08-2013 13-11-2013 04-12-2013 |
| ABBilsyn ApS - Herlev , Marielundvej 32 , 2730 Herlev | 41686814 | 14-02-2013 11-07-2013 26-08-2013 |
| Herlev Syn v/Michael Damborg Nielsen , Mileparken 18 , 2740 Skovlunde | 23202933 | 30-04-2013 14-10-2013 27-11-2013 |
| BilsynDanmark ApS , Slotsherrensvej 409 , 2600 Glostrup | 70701314 | 16-09-2013 27-11-2013 |

Sådan læses tilsynsresultater og -dato

Trafikstyrelsen tildeler synsstederne Speedy i sine tilsyn. Bedste resultat vises, når nålen peger mod højre (høj fart). Dårligste resultat vises, når nålen peger mod venstre (lav fart).

= Ingen bemærkninger: Ingen fejl er fundet under tilsynet.

= Anmærkninger: Mindre væsentlige fejl er bemærket under tilsynet.
(Fx. overset defekt lygte og mindre procedurefejl)

= Ikke tilfredsstillende: En eller flere væsentlige fejl er fundet og påtalt under tilsynet.

Trafikstyrelsen har ført tilsyn med synsstedet på den dato, der er vist ved Speedy. Mangler tilsynsdatoen, er styrelsen på vej.

Bemærk at listen er udtrykket den 13-12-2013 og kan derfor være uaktuel. Du kan på www.trafikstyrelsen.dk se den nyeste liste over synssteder, og resultaterne af Trafikstyrelsens seneste tilsyn.

Synsstederne fastsætter selv prisen for syn og omsyn i fri konkurrence.

A.8 Opgavebeskrivelsen fra KFST

Opgavebeskrivelsen fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen er gengivet her:

"Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ønsker konsulentbistand til at gennemføre en evaluering af effekterne af liberaliseringen af bilsynsmarkedet. I den forbindelse er det forbrugergevinsten (målt i kr.), der ønskes undersøgt.

Der skal som et vigtigt led i den samlede undersøgelse foretages en konkret beregning af den samlede forbrugergevinst (målt i kr.) af liberaliseringen af bilsynsmarkedet.

Evalueringen skal bl.a. afdække udviklingen inden for følgende:

- *bilsyns tilgængelighed for forbrugerne, herunder både med hensyn til fysisk placering og ventetid*
- *bilsynspriserne*
- *koncentrationen på markedet*
- *kvalitet/service.*

Til afdækning af ovenstående forhold er det forventningen, at konsulenterne vil foretage selvstændige undersøgelser blandt - som minimum - følgende interessenter:

- *bilsynsvirksomheder*
- *automekanikere*
- *forbrugere*
- *Trafikstyrelsen.*

Som leverancer i projektet ønskes der er en endelig evalueringsrapport, en metodebeskrivelse samt bagvedliggende datamateriale."

8 Referencer

- Christensen, Johan (2013): "Mange ville have givet op" Arne-Willerslev-Legrand Executive Vice President, *Applus Automotive*. Artikel.
- degulesider.dk (2013): *De Gule Sider*. (<http://www.degulesider.dk/>). Internet.
- Forbrugerstyrelsen (2005): *Forbrugerredøgørelse 2005*. Rapport.
- Forbrugerstyrelsen (2009): *Forbrugerredøgørelse 2009*. Rapport.
- Konkurrencestyrelsen (2006): *Maksimalprisreguleringen af bilsynsmarkedet*. Rapport.
- Lyckegaard, Allan (n.d.): *Effekt af periodisk syn på trafikssikkerhed*. Trafiksikkerhedsforskning. (<http://www.trafiksikkerhedsforskning.dk/Default.aspx?id=461>).
- Matthiesen, Tobias (2013): *Bilsynsgigant æder nummer to*. Artikel.
- Rigsrevisionen (2009): *Beretning til Statsrevisorerne om bilsyn efter liberaliseringen i 2005*. Rapport.
- Statens Bilinspektion (2005): *Årsrapport 2004*. Rapport.
- Transportministeriet (2003): *Manual for samfundsøkonomisk analyse - anvendt metode og praksis på transportområdet*. Rapport.