

Maksimalprisreguleringen af bilsynsmarkedet

Journal nr. 4/0120-0204-0026/ISA/KHS/AJE

Rådets møde den 30. august 2006

1. Resumé

1.1 Baggrund

Der er fastsat maksimalpriser for syn af alle køretøjer i Danmark ved lov om godkendelse og syn af motorkøretøjer (Lov nr. 473 af 9. juni 2004). Det fremgår af bemærkningerne til loven, at "Konkurrencestyrelsen foretager en undersøgelse af konkurrenceforholdene på synsmarkedet forud for ophævelse af maksimalpriserne." Ophævelsen af maksimalpriserne skal ifølge loven ske pr. 1. januar 2007, medmindre der forinden gennemføres en lovændring.

Transport- og Energiministeriet har ved brev den 2. februar 2006 opfordret Konkurrencestyrelsen til at gennemføre den krævede undersøgelse, så den kan foreligge tids nok til, at en eventuel lovændring kan nås.

Konkurrencestyrelsen har derfor gennemført en analyse af pris- og konkurrenceforholdene på bilinspektionsmarkedet, med vurdering af, om maksimalpriserne kan ophæves, eller om de bør opretholdes. Analysen med vurdering vil blive oversendt til Transport- og Energiministeriet og offentliggjort med udeladelse af fortrolige oplysninger, når rådet har haft lejlighed til at behandle sagen.

1.2 Synsmarkedet

Et køretøj skal typegodkendes (standardgodkendes fra fabrikanten eller importøren) eller godkendes ved syn (registreringssyn) førend det kan få lov at komme ud i trafikken. Derudover foretages løbende et kontrolsyn af køretøjet for at sikre, at bilparkens sikkerhedsstandarder lever op til Færdselslovens bestemmelser (periodisk syn). Et periodisk syn af en almindelig personbil foretages første gang fire år efter, at bilen er indregistreret og derefter hvert andet år.

I 2005 blev der gennemført ca. 1,6 mio. syn og omsyn. Det svarer til en omsætning på godt 600 mio. kr. på det samlede marked og en samlet beskæftigelse på ca. 1.100 personer.

Køretøjerne deles op i lette, tunge og øvrige køretøjer. Per 1. maj 2006 har 69 virksomheder tilladelse til at udføre syn på lette køretøjer. De 69 virksomheder har tilsammen 301 synshaller, hvoraf Applus+ Bilsyn (AB) er den største aktør med ca. 142 synshaller. 16 af disse virksomheder har også tilladelse til at udføre syn af tunge køretøjer. Igen er AB dominerende med ca. 62 synshaller ud af 95.

Siden liberaliseringen 1. jan. 2005 er antallet af synsvirksomheder tredoblet og antallet af synshaller er mere end fordoblet. Nye virksomheder og synshaller placeres overvejende i de større byer.

Før liberaliseringen og privatiseringen af synsmarkedet var prisen 400 kr. for syn af en almindelig personbil. Af denne pris blev der ikke betalt moms. Som led i liberaliseringen og privatiseringen blev det vedtaget, at syn skal være momspligtig. Den lovbestemte maksimalpris blev fastsat til 400 kr. inkl. moms for almindelige personbiler. Forbrugerpriserne forblev således uændret, mens synsvirksomhedernes nettopris faldt med 20 pct.

Prisen inkl. moms på et almindeligt syn af en personbil varierer ikke meget, i forhold til prisen før markedet blev liberaliseret og privatiseret. Stort set alle udbydere af bilsyn tager maksimalprisen på 400 kr. inkl. moms, hvilket er den samme pris forbrugeren betalte for at få bilen synet hos Statens Bilinspektion (SBI) før privatiseringen. Men på flere af de øvrige synsydelser samt for omsyn er der tendens til øget priskonkurrence, idet priserne her varierer mere fra sted til sted.

Sammenlignet med en række europæiske lande ligger synspriserne i Danmark et stykke over gennemsnittet. Den gennemsnitlige synspris excl. moms for de udvalgte lande er 259 kr. Det fremgår således af analysen, at prisen i Danmark ligger væsentlig højere end i disse lande, svarende til knap 24 pct. over gennemsnitsprisen.

Der er tegn på, at synsvirksomhederne i stigende grad bruger forskellige former for rabatter som konkurrenceparameter frem for egentlig priskonkurrence. Mange synsvirksomheder tilbyder branchekunder såsom bilforhandlere og store vognmænd rabatter for at opnå retten til syn af hele deres bilpark. Rabatterne ligger typisk mellem 10-20 pct. alt efter konkurrenceintensiteten i lokalområdet.

På serviceområdet er der sket væsentlige forbedringer siden liberaliseringen og privatiseringen af markedet. Der er således ikke længere ventetid på at få synet bilen, og den fysiske placering af synsvirksomheden er i højere grad placeret så kunderne ikke sendes ud på store omveje for at få bilen synet på vej til eksempelvis deres arbejdsplads.

En sammenligning af den regnskabsmæssige indtjening og den kalkulatoriske indtjening per syn forudsat fuld kapacitetsudnyttelse viser, at der er store forskelle på den indtjening, det er muligt at opnå, og den der reelt opnås på markedet i dag.

Kapacitetsudnyttelsen af synsbaner for lette køretøjer er ca. 68 pct. og afviger dermed en hel del fra fuld kapacitetsudnyttelse. Kapacitetsudnyttelsen af synsbaner til tunge køretøjer er endnu lavere, idet der i gennemsnit kun foretages syn af ca. 35 pct. af det antal tunge køretøjer, der er kapacitet til. Der er således tale om en betydelig overkapacitet, som er fremkommet med oprettelsen af de mange nye synshaller efter liberaliseringen 1. januar 2005.

I forbindelse med liberaliseringen blev der skabt betydelig gennemsigtighed på bilsynsmarkedet, idet Færdselsstyrelsen på en særlig hjemmeside bringer synsstatistikker, omsynsprocenter, tilsynsstatistikker samt opgørelser over godkendte syn- og omsynssteder. Desuden sker indkaldelse til syn ved Færdselsstyrelsens foranstaltning med angivelse af de nærmest beliggende synssteder. De fleste synsvirksomheder har desuden særdeles informative hjemmesider.

1.3 Konklusion

Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at bilsynsmarkedet godt halvandet år efter, at det er blevet liberaliseret og privatiseret, besidder de væsentligste af de kendetegn der skal til, for at markedet kan anses for velfungerende.

Mange nye virksomheder er kommet til, koncentrationen er faldet betragteligt og kapaciteten er udvidet betydeligt. Konkurrencen om at servicere kunderne er ligeledes forbedret meget, og priserne er reduceret med indførelsen af maksimalprisreguleringen. Maksimalpriserne følges dog i betydelig grad for privatkundernes vedkommende og rabatteres kun i forhold til firmakunderne. De danske bilsynspriser ligger stadig i overkanten af det europæiske niveau.

I betragtning af de beskedne entrybarrierer, den betydelige tilgang af ny virksomheder, mange konkurrerende virksomheder og betydelig overkapacitet i branchen er alle forudsætninger tilstede for virksom og effektiv konkurrence. Undersøgelsen viser da også, at der konkurreres aktivt på fx service, beliggenhed, tilgængelighed og kvalitet. Derimod viser undersøgelsen, at priskonkurrencen er svag selv om der sammenlignet med udlandet er råderum for noget lavere priser.

Navnlig set i lyset af den betydelige overkapacitet kan det undre, at priskonkurrencen har været så begrænset, og at synspriserne endnu ikke er nået ned på niveau med best practice i lande som fx Finland og Østrig. Forklaringerne herpå er usikre. Men betingelserne for koordinering af priserne synsstederne imellem vurderes ikke at være til stede. Derimod kan den fastsatte maksimalpris fungere som et benchmark for ”den tilladte pris”, som derfor søges opnået. I stedet for at konkurrere på prisen bliver der i stedet konkurreret på andre konkurrenceparametre som service, beliggenhed og tilgængelighed

I lyset af at næsten alle konkurrenceindikatorer på bilsynsområdet peger i retning af virksom og effektiv konkurrence, vurderer Konkurrencestyrelsen, at ophør af maksimalprisreguleringen pr. 1. januar 2007 på sigt vil stimulere til øget priskonkurrence. Risikoen for højere priser navnlig i tyndt befolkede områder er til stede, men i lyset af den positive konkurrencemæssige udvikling og kundernes mulighed for at foretage bilsyn indenfor en større radius, vurderer Konkurrencestyrelsen, at denne risiko ikke er fremherskende. Det er i den forbindelse af største vigtighed, at gennemsigtigheden er betydelig gennem den information, som kunderne får ved indkaldelse til syn og omsyn. Færdselsstyrelsens krav til synsvirksomhederne om information og styrelsens egen informationsvirksomhed er med til at sikre denne gennemsigtighed og dermed mindske risikoen for urimeligt høje priser selv i de områder, hvor tætheden af synshaller ikke er så stor.

Maksimalprisregulering bør ud fra en konkurrencemæssig vurdering kun anvendes i tilfælde, hvor der er tale om produkter eller ydelser af væsentlig samfundsmæssig interesse, og hvor der er begrundet risiko for, at markedet ikke selv kan frembringe virksom konkurrence og derved en rimelig grad af økonomisk effektivitet. Bilsynsmarkedet er et marked af væsentlig samfundsmæssig interesse, men de væsentligste konkurrenceindikatorer peger i retning af, at konkurrencen på markedet er så velfungerende, at der ikke er frygt for ineffektivitet og urimelig høje priser.

På den baggrund anbefales det, at maksimalprisreguleringen ikke videreføres efter 1. januar 2007.

2. Markedsbeskrivelse

2.1 Liberalisering af synsmarkedet

1. januar 2005 blev markedet for syn af (motor)køretøjer liberaliseret. Forinden var markedet for omsyn blevet givet frit 1. sep. 2004[1]. Hvor det tidligere var Statens Bilinspektion (SBI), der indkaldte til og foretog alle former for syn af køretøjer, så de var godkendt til brug på Færdselslovens område, så blev denne opgave med at indkalde til syn overtaget af Færdselsstyrelsen. Samtidig blev Færdselsstyrelsen forpligtet til at føre tilsyn med syns- og omsynsvirksomheders tekniske indretning og standarder.

Kun virksomheder godkendt af Færdselsstyrelsen kan godkende og udføre syn og omsyn af køretøjer. Virksomheder, som har en synstilladelse, har også tilladelse til at udføre omsyn. Nogle virksomheder har kun tilladelse til at udføre omsyn.

Synsvirksomheder må ikke sideløbende have et forretningsområde med erhvervsmæssigt at reparere køretøjer[2]. Det er indført for at undgå habilitetsproblemer, fx om hvorvidt de anførte fejl og mangler ved køretøjet skyldes et ønske fra virksomhedens side om at opnå økonomisk vinding ved en unødvendig reparation af køretøjet. Mange synsvirksomheder har dog udvidet forretningsområdet og sælger tillægsydelser i form af diverse autotilbehør, rejser, rustbeskyttelse o. lign.

Virksomheder, der alene udfører omsyn, må godt udføre autoreparationer, hvorfor de fleste omsynsvirksomheder også udbedrer de fejl og mangler, der er konstateret ved syn. Baggrunden herfor er, at der ved omsynet alene skal ske en kontrol af, om fejl og mangler, der er blevet konstateret ved synet, er repareret.

2.2 Syn og synspriser

Alle køretøjer i Danmark skal godkendes ved syn eller typegodkendes inden de benyttes på Færdselslovens område. Fx kan en serie af ens personbiler typegodkendes efter ansøgning fra fabrikanten eller importøren. Syn af køretøjerne er krævet af sikkerheds- og miljømæssige årsager. De lovpligtige syn kan opdeles i registreringssyn og periodiske syn:

- Registreringssyn: Indbefatter syn af køretøjer, der ikke tidligere har været registreret i Danmark, har været registreret i udlandet i mere end et år, skifter ejer eller er registreret uden syn på grundlag af en typeattest eller ændrer art og anvendelse.
- Periodisk syn: Alle køretøjer skal løbende gennemgå et kontroltjek, hvor det undersøges, om køretøjerne fortsat lever op til Færdselslovens forskrifter. Fx indkaldes person- og varebiler til periodisk syn første gang fire år efter første registrering og derefter med to års mellemrum, mens lastbiler og køretøjer til brug for taxikørsel, sygetransport, ambulancekørsel, transport af farligt gods og buskørsel/rutekørsel indkaldes til periodisk syn første gang et år efter første registrering og derefter med et års mellemrum[3].

Registreringssyn og periodisk syn vil fremover blive benævnt som syn medmindre andet er angivet. Kan et køretøj ikke godkendes efter syn, skal køretøjet have udbedret manglerne og gennemgå et omsyn, før køretøjet kan benyttes. Endelig kan et køretøj blive indkaldt til syn, hvis det er konstateret at være behæftet med mangler i forbindelse med kørsel på Færdselslovens område[4].

Som en del af liberaliseringsprocessen blev SBI privatiseret. I marts 2005 købte Applus+ Bilsyn A/S (AB) SBI for 463 mio. kr. Med AB's overtagelse af SBI og de dertilhørende synshaller og

synsmateriel indtog AB en dominerende stilling på synsmarkedet, og der blev derefter lagt et øvre bånd for synspriserne i form af en maksimalprisregulering, jf. tabel 2.1.

Tabel 2.1: Maksimalpriser for syn og omsyn pr. 1. jan. 2006

Priser inkl. moms		Syn (kr.)	Omsyn (kr.)
Lette køretøjer	Person- og varebiler samt campingvogne (påhængskøretøjer) med vægt under 3.500 kg.	400	250
Tunge køretøjer	Busser (personbiler indrettet til befordring af mere end 9 personer føreren medregnet)	568,75	362,5
	Lastbiler, påhængsvogne og sættevogne med en typegodkendt totalvægt på over 3.500 kg. og for motorredskaber og blokvogne	712,5	450
Øvrige køretøjer	Motorcykler, påhængsvogne eller påhængsredskaber til motorcykler og for knallerter	231,25	143,75

Kilde: Lov nr. 473 af 9. juni 2004, § 14, stk. 1-2.

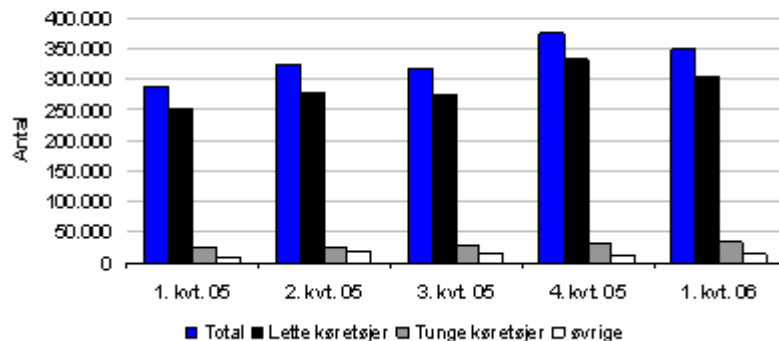
Maksimalprisreguleringen udløber af sig selv den 31. december 2006, medmindre der gennemføres ny en maksimalprisregulering[\[5\]](#).

2.3 Markedet

Synsvirksomhederne kan opdeles i tre grupper. Virksomheder som kun foretager syn af lette køretøjer, virksomheder som kun foretager syn af tunge køretøjer og virksomheder som foretager syn af både lette og tunge køretøjer[\[6\]](#).

I 2005 blev der udført 1.135.551 syn på lette køretøjer, 110.667 syn på tunge køretøjer og 54.191 syn på øvrige, jf. figur 2.1. Disse syn inkluderer ikke de ca. 300.000 omsyn.

Figur 2.1: Antal syn på lette, tunge og øvrige køretøjer, 1. kvrt. 05 - 1. kvrt. 06



Kilde: Færdselsstyrelsen

For lette køretøjer har der været betydelige sæsonudsving. Der blev foretaget flest syn i 4. kvartal 2005, hvilket skyldes relativt mange periodiske syn i den periode. Der blev udført flest registreringssyn i 2. kvartal, hvilket er den normale tendens set over årscyklen, idet salget af personbiler og campingvogne er højest i foråret.

Årsagen til de relativt mange periodiske syn i 4. kvartal kan formentlig tilskrives en række forskellige faktorer som fx almindelig sæsonudsving, tidligere års ændringer i synsloven, kampagner som har øget salget af biler i en bestemt periode, at synsindkaldelserne er blevet justeret over året for at undgå flaskehalse eller at firmabiler fx ofte handles i december.

Konkurrencestyrelsens undersøgelse af listepriiserne på syn og omsyn viser, at langt størstedelen af synsvirksomhedernes priser følger den lovbestemte maksimalpris, jf. tabel 3.1 og 3.2. Lægges de af undersøgelsen opgjorte gennemsnitlige maksimalpriser til grund kan den totale omsætning findes ved at multiplicere gennemsnitspriserne med det faktiske antal syn. Det giver en skønnet omsætning på 454 mio. kr. for lette køretøjer, 76 mio. kr. for tunge køretøjer og godt 13 mio. kr. for øvrige [\[7\]](#). Det svarer til en samlet omsætning på 543 mio. kr. for syn.

Omsynsmarkedet er væsentligt mindre. Med omsynsprocenter på henholdsvis 25 pct., 18 pct. og 7 pct. i 2005 for lette, tunge og øvrige køretøjer svarer det til en omsætning på omsynsmarkedet på 66 mio. kr. [\[8\]](#).

I 2005 blev der i alt udført ca. 1,6 mio. syn og omsyn, og den samlede omsætning på synsmarkedet skønnes til ca. 600 mio. kr.

Af det samlede antal syn var 66 pct. periodiske syn, 15 pct. registreringssyn og de resterende 19 pct. omsyn.

Antallet af ansatte i synsbranchen er vokset siden liberaliseringen og privatiseringen blev gennemført. Hvor SBI havde godt 400 ansatte pr. 30. december 2004, er antallet af beskæftiget med syn eller med anden virksomhed i forbindelse med syn per 1. maj 2006 omkring 1.100 personer.

Det er ikke muligt for udenlandske virksomheder at syne danske biler i udlandet. De udenlandske virksomheder skal have et fast forretningssted her i landet^[9]. Årsagen hertil er, at det ikke er muligt for Færdselsstyrelsen at udføre tilsyn med virksomheder uden for landets grænser. Der er derfor ingen samhandelspåvirkning på synsmarkedet.

2.4 Markedsstrukturen

Med AB's køb af SBI's synshaller og mandskab blev AB den dominerende spiller på synsmarkedet. Siden har andre forholdsvis store aktører etableret sig. Heraf kan nævnes Forenede Danske Motorejere Bilsyn (FDM), A-inspektion A/S og Pava Bilsyn A/S. Samtidig er et stadig stigende antal enkeltmandsvirksomheder løbende kommet til.

De største aktører for lette køretøjer

Applus+ Bilsyn A/S (AB) er en del af spanske Applus+, som igen er et datterselskab af AGBAR Group. Applus+ er en verdensomspændende certificerings- og bilsynsvirksomhed med aktiviteter i 22 lande og en samlet omsætning på 23,3 mia. kr. i 2005. AB havde i 2005 en omsætning på 336,8 mio. kr. i Danmark. AB er centralt styret, men delt op i ni områder, som igen har en kontaktperson tilknyttet hver synshal. AB har ca. 142 synshaller, som er fordelt over hele Danmark. AB har XXX medarbejdere beskæftiget med synsvirksomhed og XXX medarbejdere beskæftiget med anden virksomhed.

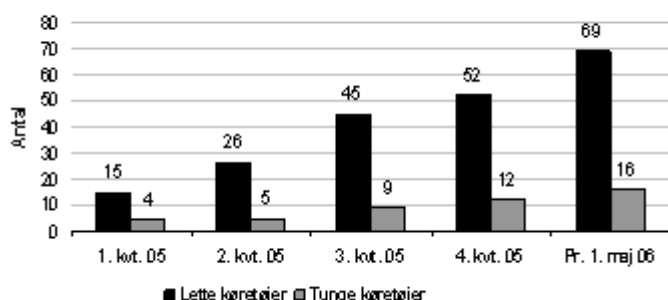
FDM Bilsyn er en interesse- og forbrugerorganisation med 229.000 medlemmer. FDM Bilsyn giver en rabat på 25 kr. pr. syn til sine medlemmer. Et medlemskab koster 545 kr. om året. FDM har 20 synshaller i Danmark. FDM har XXX medarbejdere beskæftiget med synsvirksomhed og XXX medarbejdere beskæftiget med anden virksomhed.

A-inspektion A/S er et datterselskab af finske A-Katsastus Oy, som er den tidligere finske statsejede bilinspektion. A-Katsastus havde i 2005 en omsætning på 708 mio. kr. A-inspektion og A-Katsastus danner sammen med inspektionsselskaber i Polen, Letland og Rusland selskabet A-inspektion Ltd. Group. A-inspektion har 25 synshaller og XXX medarbejdere i Danmark.

Pava Bilsyn A/S er en bilsynskæde bygget op om Pava's kerneområde, som er salg af rustbeskyttelse og anden bilpleje. Pava Bilsyn har 21 synshaller fortrinsvis fordelt på Sjælland. Pava har XXX medarbejdere beskæftiget med syn og XXX beskæftiget med anden virksomhed.

Siden liberaliseringen af synsmarkedet i januar 2005 er antallet af synsvirksomheder for både lette og tunge køretøjer tredoblet. Pr. 1. maj 2006 er antallet af synsvirksomheder steget til 69, hvoraf de 16 også udfører syn af tunge køretøjer, jf. figur 2.2. Væksten i synsvirksomheder har været jævnt fordelt i hele perioden, og Færdselsstyrelsen fortsætter med at få nye ansøgere til drift af egen synsvirksomhed.

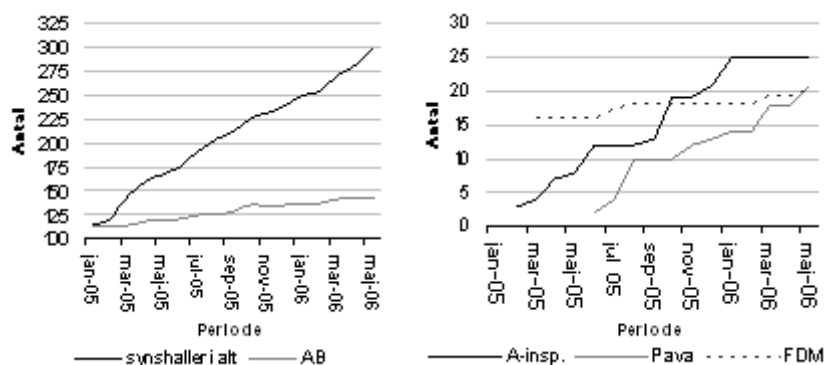
Figur 2.2: Virksomheder pr. kvartal i 2005 og pr. 1. maj 2006



Kilde: Færdselsstyrelsen.

Antallet af synshaller er også steget voldsomt i perioden. Per 1. maj 2006 er der 301 synshaller for lette køretøjer og 94 synshaller for tunge køretøjer. Det giver en stigning på knap 160 pct. for lette køretøjer siden 1. kvartal 2005, jf. figur 2.3.

Figur 2.3: Udviklingen i synshaller for lette køretøjer, januar 2005 – april 2006

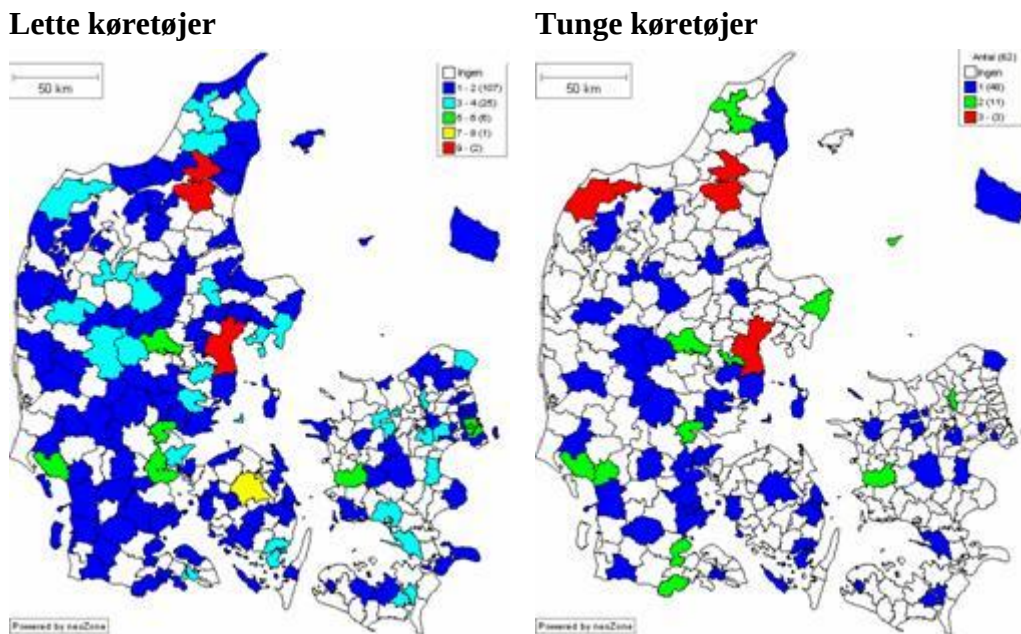


AB har øget antallet af synshaller siden januar 2005 og besidder pr. 1. maj 2006 ca. 142 synshaller for lette køretøjer og ca. 62 synshaller for tunge køretøjer. Virksomheder som A-inspektion, Pava og FDM har også løbende styrket deres position på markedet.

Tætheden af synshaller til lette køretøjer er størst i større kommuner som Ålborg, Århus, Odense, København, Slagelse, Esbjerg, Silkeborg, Kolding og Vejle, jf. figur 2.4 hvor de mørke felter viser tæthedsgraden. Det kan hænge sammen med, at det er i de større byer, at bilerne og derfor også synshallerne er. Undtagelsen er dog København, hvor der er få synshaller i forhold til antallet af køretøjer. Det kan skyldes, at det er svært at finde egnede grunde til at anlægge en synshal i København.

For tunge køretøjer er tætheden størst i industritunge byer, hvor industritransport og gods er til stede. Således er koncentrationen størst i kommunerne Ålborg, Århus, Thisted, Esbjerg, Vejle og Slagelse, jf. figur 2.4.

Figur 2.4: Tæthed af synshaller for lette og tunge køretøjer



Derudover har 164 virksomheder per 1. maj 2006, udover de 69 anført ovenfor, licens til at udføre omsyn. De har tilsammen 165 omsynshaller, hvoraf Scaniadam A/S er den største omsynsvirksomhed med 6 omsynssteder.

For køretøjsejere/brugere med et større antal ensartede køretøjer – de såkaldte flådeejere – kan det være praktisk at få køretøjerne synet og omsynet på stedet. I sådanne tilfælde kan synsvirksomheder få status af flådesynsvirksomhed og dermed opnå tilladelse til at foretage flådesyn (-omsyn)[\[10\]](#) hos flådeejeren/brugeren..

2.5 Markedspositioner og -andele

Synsmarkedet domineres af få store aktører. AB er suverænt den største aktør med flest synshaller, synsbaner og forestår også langt de fleste syn. AB's markedsandel på det samlede antal syn var i 1. kvartal 2006 på XXX pct. for lette køretøjer og XXX pct. for tunge køretøjer, jf. figur 2.5. Siden januar 2005 er AB's markedsandel faldet støt i takt med, at en række nye virksomheder er trådt ind på markedet.

Figur 2.5: AB's markedsandele for lette og tunge køretøjer, 1. kv. 05 – 1. kv. 06

[Figuren er fjernet pga. fortrolige oplysninger]

AB's andel af synshaller er også faldet væsentligt siden liberaliseringen. Indtrædelsen af nye virksomheder har overskygget AB's vækst i synshaller, og AB havde i april 2006 en andel af lette synshaller på knap XXX pct. og en andel af tunge synshaller på XXX pct, jf. tabel 2.2.

Synshaller kan variere i størrelse og indeholde flere synsbaner (fx har AB åbnet en synshal med 13 synsbaner i Rødovre). AB besidder godt XXX pct. af de samlede antal synsbaner til lette køretøjer og XXX pct. af de samlede synsbaner til tunge køretøjer.

Tabel 2.2: Indikatorer for AB's dominans i 1. kvrt. 2006				
	Lette køretøjer		Tunge køretøjer	
	Samlet antal	AB's andel i pct.	Samlet antal	AB's andel i pct.
Synshaller	ca. 300	XXX	ca. 95	XXX
Synsbaner	ca. 360	XXX	ca. 100	XXX
Syn	ca. 300.000	XXX	ca. 26.000	XXX

AB's markedsposition målt på synshaller, synsbaner og andele af syn er stadig dominerende 18 måneder efter liberaliseringen, men faldende i betydning. Tilgangen af nye virksomheder og kraftig vækst i etablerede virksomheder som FDM, A-inspektion og Pava, har udhulet noget af AB's dominans.

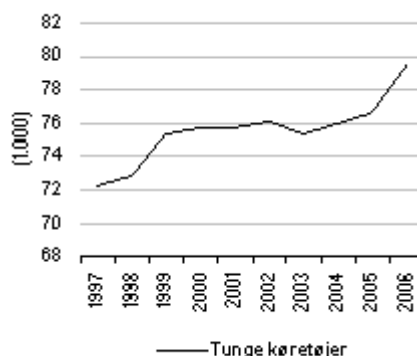
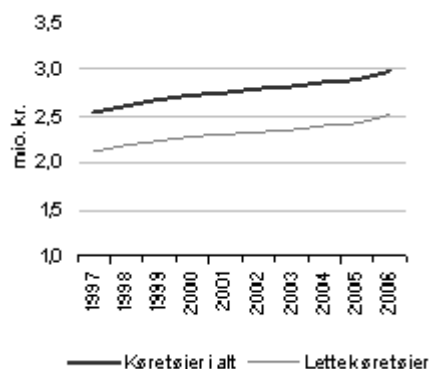
De fire største aktører på markedet for syn af lette køretøjer AB, A-inspektion, FDM og Pava havde i 4. kvartal 2005 tilsammen en markedsandel på 73,8 pct. på markedet for syn af lette køretøjer. Markedet for syn af lette køretøjer havde i 1. kvartal 2006 en Herfindahl-værdi på 0,3306^[11].

For tunge køretøjer er markedet ligeledes domineret af få store aktører. Af andre store aktører end AB kan nævnes LB Bilsyn og Synshallen Aarhus Havn. AB, LB Bilsyn og Synshallen Aarhus Havn havde i 4. kvartal 2005 tilsammen godt 92,4 pct. af det samlede marked for syn af tunge køretøjer. Markedet for syn af tunge køretøjer havde i 1. kvartal 2006 en Herfindahl-værdi på 0,6559.

2.6 Bilparken

Antallet af køretøjer registreret i Danmark er steget 17,3 pct. de seneste ti år eller godt 1,6 pct. om året, jf. figur 2.6^[12]. Personbiler steg 13,0 pct., og med personbilernes store andel af den samlede køretøjspark, forklarer det godt 55,3 pct. af stigningen.

Figur 2.6: Udviklingen i køretøjer pr. 1. jan. 1997-2006



Kilde: Tallene er udtrukket fra Statistikbanken (BIL7). Der foreligger ikke tal for 2004, så antallet af køretøjer i 2004 er approksimeret ved at tage et gennemsnit for årene 2003 og 2005.

Bilparken har således været jævnt stigende i perioden 1996-2005 og stigningen i antallet af køretøjer ventes at fortsætte de kommende år.

2.7 Etablering af synsvirksomhed

Det er muligt at etablere en synsvirksomhed relativt billigt. Etableringsomkostningen afhænger i høj grad af finansieringen af synslokaler, synsmateriel, administration og kontor. Mange synsvirksomheder lejer sig ind i synslokaler og betaler en månedlig husleje. Samtidig er det også muligt at lease synsmateriel mod en månedlig betaling. Dette er med til at holde etableringsomkostningerne nede.

Derudover er der også en række faste udgifter, ansøgeren skal betale. Ansøgningen til etablering af synsvirksomhed skal godkendes af Færdselsstyrelsen. For at opnå tilladelse skal virksomheden have en teknisk ansvarlig, der er virksomhedens indehaver eller er ansat af virksomheden. Derudover skal den tekniske ansvarlige person og medarbejdere have bestået et af Færdselsstyrelsen godkendt kursus, og virksomheden skal have godkendt måleudstyr samt et godkendt kvalitetsstyringssystem.

På grundlag af oplysninger fra nyetablerede synsvirksomheder, vurderer Konkurrencestyrelsen den samlede etableringsomkostning ved leje af synslokale og leasing af materiel til omkring 350.000 kr. for syn af lette køretøjer og 700.000 kr. for syn af tunge køretøjer. Ønsker virksomheden i stedet at købe nyt materiel og etablere nyt synslokale vil omkostningen ifølge samme kilder blive væsentligt højere.

Omkostningerne ved at etablere en synsvirksomhed med ret til at syne tunge køretøjer er væsentligt højere. Konkurrencestyrelsen anslår omkostningen til at være i omegnen af 700.000 kr., hvis virksomheden lejer sig ind i et synslokale og leaser sit materiel. Derimod er etableringsomkostningen af en omsynsvirksomhed lav.

Virksomhedernes synsmateriel er omsættelig, hvorfor omkostningerne i tilfælde af konkurs er forholdsvis lave.

2.8 Uddannede bilsynsfører

For at opnå tilladelse til at drive synsvirksomhed skal virksomheden have ansat en uddannet synsansvarlig på det tekniske område^[13]. AB, Teknisk Erhvervsskole Center i Lyngby og Erhvervsuddannelsescenter i Nykøbing F. udbyder synsmedarbejderkurser, og forestår driften af uddannelsen. Færdselsstyrelsen er den overordnede kontrolmyndighed og skal godkende pensumplanen og eksamensopgaverne.

I 2005 gennemførte godt 450 personer et synsmedarbejderkursus for lette køretøjer. I samme periode gennemførte ca. 13 personer et kursus for tunge køretøjer.

I 2006 har godt 130 personer indtil videre gennemført et kursus for lette køretøjer og 25 personer for tunge køretøjer.

2.9 Administrativt og praktisk tilsyn

Færdselsstyrelsen forestår det administrative og praktiske tilsyn med virksomhederne. Administrativt kontrolleres virksomhederne i offentlige registre for evt. forfalden gæld til det offentlige, straffeattest og virksomhedens ejerforhold. Såfremt der herunder findes anledning til bemærkninger, konfronteres virksomhedens ejer med forholdet og anmodes om en udtalelse. I tilfælde af konstateret forfalden gæld på mere end 100.000 kr. til det offentlige, vil virksomhedens tilladelse straks bortfalde. Det er sket i to tilfælde siden 1. sep. 2004.

Eventuelle politisager om inddragelse af kørekort for en teknisk ansvarlig følges, og en evt. dom om frakendelse vil medføre tab af muligheden for at forblive teknisk ansvarlig.

Praktisk kontrollerer Færdselsstyrelsen synstilladelsen, at udstyret fungerer korrekt, at syn og omsyn er korrekt gennemført og at synsvirksomheder tillige har kendskab til bestemmelser med deraf følgende korrekte fejlbedømmelser og synsresultater, samt kendskab til kvalitetsstyring. Tilsynene kan resultere i A (ingen bemærkninger), B (anmærkninger) og C (ikke tilfredsstillende). Såfremt resultat C opnås, vil virksomheden senere modtage et brev med evt. konsekvenser af det utilfredsstillende tilsyn. Gradueringerne er 1 (bemærkning), 2 (anmodning om redegørelse for forholdene), 3 (advarsel) og 4 (tilbagetrækning af tilladelse). Det skønnes, at ca. 15 pct. af tilsynene får resultat C, heraf langt størsteparten med gradueringen 1 eller 2. Der har været to tilfælde af graduering 4, begge i foråret 2005, hvor synsvirksomheder blev lukket, men er begge genopstået med nye ejere.

Færdselsstyrelsen har indtil 1. maj 2006 gennemført 65 tilsyn med omsynsvirksomheder og 454 tilsyn med synsvirksomheder, jf. tabel 2.3. Færdselsstyrelsen har en målsætning om tilsyn på 1600 adresser i 2006. På baggrund af gennemførte tilsyn til dato, forventes denne målsætning at kunne opfyldes.

Tabel 2.3: Tilsynsresultater pr. 1 maj 2006

	Kontrolbesøg	Kontrolbesøg	Kontrolbesøg
--	--------------	--------------	--------------

	på syn	på Flådesyn	på Omsyn
Antal tilsyn med resultat A	447	7	65
Antal tilsyn med resultat B	119	4	24
Antal tilsyn med resultat C	81	6	4

Kilde: Færdselsstyrelsen.

Gennem Færdselsstyrelsens tilsyn sikres det, at kvaliteten af synene ikke bliver en konkurrenceparameter. Omsynsprocenterne fra de enkelte synsvirksomheder offentliggøres i anonymiseret form på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Alle virksomheder som har en omsynsprocent mindre end 5 procentpoint fra alle virksomhedernes gennemsnit, vil blive anmodet om en forklaring. I 1. kvartal 2006 var omsynsprocenten for lette køretøjer ved registreringssyn 24 pct. Godt 17 pct. af virksomhederne lå mere end 5 procentpoint under gennemsnittet.

På Færdselsstyrelsens hjemmeside findes en oversigt over alle godkendte syns- og omsynsvirksomheder. Virksomhederne er rangeret efter postnummer, så det er nemt at finde alle synsvirksomheder i et nærområde. I oversigten er der også link til virksomhedernes hjemmesider. Fra hjemmesider kan pris og virksomhedsprofil ofte læses og tidsbestilling udføres.

2.10 Kontrolinstanser

Synsvirksomheder er forpligtet til at arbejde efter et kvalitetsstyringssystem, der svarer til ISO 9000-standarden, og som er godkendt af en kontrolinstans, der igen er godkendt af Færdselsstyrelsen. Kontrollen skal foretages mindst en gang årligt som en ekstern audit. Der er godkendt fem kontrolinstanser for synsvirksomheder.

Synsvirksomheder er forpligtet til to gange årligt at indsende en ledelsesevaluering (som en del af kvalitetsstyring), hvori status for virksomhedernes kerneopgaver vurderes og nye tiltag offentliggøres. Evalueringerne skal sendes til Færdselsstyrelsen.

Omsynsvirksomheder er pålagt at have en aftale med en kontrolinstans om kontrol af, at det krævede udstyr fungerer korrekt, og at de foretagne omsyn er gennemført korrekt, dvs. reparation af de ved syn fundne fejl er udført korrekt. Kontrollen skal gennemføres to gange årligt og alle rapporter fremsendes umiddelbart efter til Færdselsstyrelsen. Der er godkendt to kontrolinstanser for omsynsvirksomheder.

3. Priser, service og kvalitet

3.1 Prisudvikling siden liberaliseringen

Før liberaliseringen og privatiseringen af synsmarkedet var markedet moms fritaget, dvs. der blev ikke betalt moms af den synspris forbrugerne betalte. Med liberaliseringen og privatiseringen blev

det vedtaget, at syn skal være momspligtig og maksimalprisen på 400 kr. for et syn af en almindelig personbil er således inkl. moms.

Prisen inkl. moms for et almindeligt syn af en personbil varierer ikke meget i forhold til før liberaliseringen og privatiseringen af synsmarkedet. Stort set alle udbydere af bilsyn tager maksimalprisen på 400 kr. inkl. moms, hvilket er den samme pris forbrugerne betalte hos SBI før privatiseringen.

Få synssteder afviger dog symbolsk fra maksimalprisen og tager 399 kr. inkl. moms, mens man hos en enkelt landsdækkende synsvirksomhed (FDM) kan nøjes med at betale 375 kr. inkl. moms for et syn af en almindelig personbil, givet man er medlem af virksomhedens organisation.

Momspåleggelsen betyder imidlertid, at synshallernes nettopris er faldet med mindst 20 pct. siden liberaliseringen, men prisfaldet er ikke kommet den enkelte forbruger direkte til gode.

3.2 Priserne for syn

Der er som sagt ikke nogen stor spredning i prisen for syn af en almindelig personbil, jf. tabel 3.1 nedenfor. På andre typer af syn, kan man derimod konstatere en større variation i priserne. Specielt syn af påhængskøretøjer til bil samt syn af busser varierer i pris.

Synsprisen på busser er det område, hvor priskonkurrencen har udviklet sig mest markant, idet enkelte synssteder afviger væsentligt fra maksimalprisen på 568 kr. inkl. moms med en pris på helt ned til 400 kr. inkl. moms. Det er vigtigt at bemærke, at der her skelnes mellem to typer af busser - begge typer er beregnet til befordring af mere end 9 personer, men langt de fleste synssteder syner kun busser op til 3500 kg. idet busser over 3500 kg. kræver særligt materiel, specielt i form af større synsbaner^[14]. Maksimalprisen er den samme for de to typer busser, og det er således på syn af busser under 3500 kg., at der er observeret en stor spredning i prisen.

Det er interessant at de to steder, hvor prisen på syn af busser (under 3500 kg.) er lavest, geografisk ligger tæt ved hinanden i en lille provinsby, hvor der i en radius af få kilometer ligger tre synssteder. Samme to synsvirksomheder afviger som de eneste væsentligt fra maksimalprisen på syn af campingvogne. Her tager begge en pris på 300 kr. inkl. moms, dvs. en pris der ligger 100 kr. under maksimalprisen. Der er altså tegn på, at nærhed af konkurrenter påvirker prisniveauet på markedet, om end ikke på hele markedet så på dele heraf.

Tabel 3.1 Listepriser inkl. moms for syn

Type af køretøj	Max. pris (kr.)	Gnst. (kr.)	Spredning (kr.)
Person- og varebil max 3.500 kg	400	400	0
Trailer med totalvægt på max 3.500 kg	400	393	25
Campingvogn	400	394	25
Påhængsredskab	400	400	0
Traktor og traktorpåhængsvogn	400	400	0

Motorcykle og knallert	231	228	5
Påhængsvogn eller -redskab til motorcykel	231	227	5
Lastbil over 3.500 kg	713	711	4
Påhængs- og sættevogn over 3500 kg	713	710	4
Blokvogn uanset totalvægt	713	710	4
Motorredskab	713	710	4
Bus til flere end 9 personer inkl. føreren	569	541	48

Kilde: Tabellen bygger på beregninger baseret på tal fra samtlige synsvirksomheders hjemmesider pr. 1. maj 2006.

3.3 Priserne for omsyn

Markedet for omsyn har været liberaliseret 4 måneder længere end markedet for syn, og her er tendensen til priskonkurrence lidt mere tydelig. Af tabel 3.2 nedenfor fremgår det, at spredningen i prisen for omsyn af en almindelige personbil er væsentlig større, end det er tilfældet med prisen på almindeligt syn.

Maksimalprisen for et omsyn af en almindelig personbil er 250 kr. inkl. moms, men der er flere tilfælde, hvor synsvirksomhederne tager en pris på 200 kr. inkl. moms, hvilket er 20 pct. lavere end maksimalprisen.

Mange synssteder tager også en lavere pris end maksimalprisen på omsyn af motorcykler og knallerter. Flere tager 125 kr. inkl. moms for denne type syn, mens et enkelt synssted tilbyder det til 100 kr. inkl. moms.

Den større spredning på omsyn tolkes som en konsekvens af, at konkurrencen er endnu mere udpræget her, end det er tilfældet med almindeligt syn. Udover de almindelige synshaller eksisterer der 164 omsynssteder, som hovedsageligt varetages af almindelige autoværksteder.

Tabel 3.2 Listepreiser inkl. moms for omsyn

Type af køretøj	Max. pris (kr.)	Gnst. (kr.)	Spredning (kr.)
Person- og varebil max 3.500 kg	250	245	15
Trailere med totalvægt på max 3.500 kg	250	241	22
Campingvogn	250	242	19
Påhængsredskab	250	250	0

Traktor og traktorpåhængsvogn	250	250	0
Motorcykel og knallert	144	132	12
Påhængsvogn eller -redskab til motorcykel	144	132	12
Lastbil over 3.500 kg	450	450	0
Påhængs- og sættevogn over 3500 kg	450	450	0
Blokvogn uanset totalvægt	450	450	0
Motorredskab	450	450	0
Bus til flere end 9 personer inkl. føreren	363	339	47

Kilde: Tabellen bygger på beregninger baseret på tal fra samtlige synsvirksomheders hjemmesider pr. 1. maj 2006.

3.4 Synspriser i udlandet

Nedenstående tabel viser en oversigt over synsprisen for en almindelig personbil i alle de Vesteuropæiske lande, der er medtaget i Den Internationale Bilsynscommités (CITA's) rapport fra 2004^[15].

Tabel 3.3 Listepriiser for syn i udlandet af almindelig personbil

Land	Frekvens	Prisfastsætter	Moms (pct.) ^{a)}	Pris ex. moms (kr.)
Schweiz	0/4/3/2/2	Stat, bindende max. priser	-	306
Irland	4/2/2	Stat, bindende max. priser	21	304
Portugal	4/2/2/1/1	Stat, bindende max. priser	19	162
Belgien	4/1/1	Stat, bindende max. priser	21	151
Spanien	4/2/2/2/1	Stat, bindende max. priser	-	201
Luxemburg	0/3,5/1/1	Stat, bindende max. priser	-	157
Tyskland	3/2/2	Stat/synssted	16	313
Sverige	3/2/1/1	Stat/synssted	25	192
Østrig	3/2/1/1	Synssted	-	278
Finland	3/2/1/1	Synssted	22	240
Storbritannien	3/1/1	Stat, vejl max.priser	-	488
Danmark	4/2/2	Stat, vejl max.priser	25	320
Gennemsnitlig synspris i ovenstående lande			-	259

a) Der er ikke kendskab til eller taget højde for evt. synsafgifter indeholdt i priserne udover moms.

Det fremgår af tabellen, hvor hyppigt bilerne indkaldes til syn. En frekvens på fx 3/2/2 betyder, at bilen skal synes første gang 3 år efter den første registrering og efterfølgende hvert andet år.

Danmark ligger i den lave ende, hvad angår frekvensen af syn sammenlignet med de øvrige lande, jf. tabel 3.3. Her synes almindelige personbiler, som er ældre end 5-6 år typisk hvert år, hvor det i Danmark kun er påkrævet at få dem synet hvert andet år.

Af tabellen fremgår det også, om prisen for bilsyn er fastsat i form af bindende eller vejledende maksimalpriser, eller om priserne er givet fri og dermed fastsættes af synsvirksomhederne på markedsmæssige vilkår.

Den sidste spalte i tabellen angiver prisen ekskl. moms for et syn af en almindelig personbil i de pågældende lande. Den gennemsnitlige synspris i alle lande under ét er 259 kr. excl. moms. Prisen i Danmark ligger således 60 kr. højere end gennemsnittet, eller knap 24 pct. Kun i Østrig og Finland fastsættes synspriserne frit af synsstederne, mens det i de øvrige lande er staten, der fastsætter hele eller dele af synsprisen. Sammenlignes Danmark med de lande, hvor prisfastsættelsen er givet helt fri, kan det beregnes, at den danske maksimalpris ligger hhv. 15 og 33 pct. over prisen i Østrig og Finland.

Det bemærkes, at ikke blot synshyppigheden men også det tekniske indhold af bilsynet, og specielt lønomkostningerne varierer fra land til land. Det tekniske indhold af et syn i fx Storbritannien indeholder, udover de lovmæssige minimumskrav fastsat af EU, bl.a. også kontrol af sikkerhedsseler, døre, sæder og vinduesviskere^[16]. Derfor skal sammenligninger mellem enkeltlande foretages med betydelig varsomhed.

3.5 Rabatter

Der er tegn på, at synsvirksomhederne i større grad bruger forskellige former for rabatter som konkurrenceparameter frem for egentlig priskonkurrence.

Eksempler på rabataftaler er aftaler mellem autoværksteder og synshaller, hvor kunden afleverer sin bil hos det pågældende autoværksted. Samtidig med reparation af bilen sørger autoværkstedet for at få den synet, eller de henviser kunderne til bestemte synshaller, som der er indgået aftale med. Andre eksempler på branchekunder er vognmænd og store virksomheder, og her yder mange synsvirksomheder rabatter på mellem 10-20 pct. alt efter hvor hård konkurrencen er i lokalområdet.

Flere synsvirksomheder beskæftiger sig også med anden virksomhed udover syn; Eksempelvis har FDM accessoriske aktiviteter såsom biltest og rejser, og Pava tilbyder bl.a. rustbehandling ved siden af bilsyn. Der er eksempler på, at disse virksomheder ”bundler” deres ydelser, hvormed forbrugeren opnår en besparelse, eksempelvis ved at opnå rabat på bilsynet ved samtidig køb af rustbeskyttelse, biltests, rejser mv.

Det har ikke været muligt at beregne den nøjagtige prisspredning efter rabat. Men det er dog opfattelsen, at rigtig mange synssteder har virksomheder og flådesynssteder som kunder, og at der pga. den stigende konkurrence på markedet ydes betydelige rabatter til denne type kunder.

3.6 Service og tilgængelighed

Serviceniveauet er steget væsentlig efter liberaliseringen og privatiseringen af synsmarkedet, og det er bl.a. blevet valgfrit, hvor man ønsker at få synet sin bil. Således kan folk frit vælge det synssted, der ligger mest bekvemt fx i forbindelse med deres arbejde, så bilen kan afleveres på vejen.

Derudover oplyser Færdselsstyrelsen, at det efter liberaliseringen er yderst sjældent, at man oplever lange ventetider for at komme til syn, hvilket bl.a. skyldes, at mange af synsvirksomhederne benytter sig af udvidede åbningstider, og eksempelvis holder lørdagsåbent. Flere synssteder tilbyder endda også ”drive-in” syn således, at man kan køre bilen til syn uden tidsbestilling. Det er af stor betydning for forbrugerne, at kvaliteten af synstederne er øget væsentlig på dette område, så det ikke længere er nødvendigt at tage fri fra arbejde for at få bilen synet. Det bekræftes ved opslag på synsstedernes hjemmesider.

Styrelsens geografiske undersøgelse, der baserer sig på samtlige synssteders adresser, viser også, at synsvirksomhedernes placeringsmæssige tilgængelighed er forbedret siden liberaliseringen. Før lå synsvirksomhederne ofte uhensigtsmæssigt placeret i forhold til brugerne, men i takt med, at antallet af synssteder er øget, og konkurrencen om kunderne er steget, placerer især nye synssteder sig mere strategisk korrekt i forhold til deres kunder. Derved undgår kunderne at blive sendt på store omveje for at få bilen synet.

Ifølge oplysninger fra synsvirksomhedernes brugerundersøgelser, er det heller ikke nødvendigvis prisen, der er det mest afgørende for forbrugeren, men derimod hvor bekvemt det er at få foretaget et syn. På dette punkt kan det konkluderes, at liberaliseringen og privatiseringen har haft en yderst positiv indvirkning på markedet.

4. Omkostninger, Avance og Effektivisering

4.1 Omkostninger og avance ved at foretage syn

Det fremgår af spørgeskemaundersøgelsen foretaget i forbindelse med denne rapport, at der er stor forskel på, i hvilken grad synsvirksomhederne tjener penge på at syne køretøjer.

Spørgeskemaundersøgelsen

Konkurrencestyrelsen har i forbindelse med undersøgelsen af synsmarkedet foretaget en spørgeskemaundersøgelse, som er sendt ud til størsteparten af landets synsvirksomheder.

Af de i alt 69 synsvirksomheder, der syner lette køretøjer, har 29 besvaret spørgeskemaet svarende til 42 pct. Det svarer til, at der er indkommet besvarelser fra 210 synssteder eller 72 pct. af samtlige 301 synssteder, idet AB og FDM, som har besvaret, eksempelvis har 145 og 20 synssteder.

For synsvirksomheder, der syner tunge køretøjer, har 6 synsvirksomheder besvaret spørgeskemaet svarende til godt 38 pct. af de adspurgte.

Nogle, specielt mindre virksomheder, er gode til at tjene penge, mens andre er meget pressede på deres indtjening pga. den skærpede konkurrence.

Tabel 4.1 nedenfor viser en vægtet gennemsnitsberegning for synsvirksomhedernes regnskabsmæssige omkostninger og indtjeningen per syn, virksomhederne indgår således i beregningerne med en vægt, svarende til det antal syn, de foretager.

Tallene er beregnet på baggrund af spørgeskemaundersøgelsen, hvor virksomhederne har opgivet omkostninger for en given måned i 1. kvartal 2006.

Tabel 4.1 Regnskabsmæssige omkostninger og indtjeningen per syn for alle virksomheder under ét excl. moms

	Personbil		Lastbil	
	(kr.)	(pct.)	(kr.)	(pct.)
Lønømkst.	209	65	360	63
Andre ømkst.	100	31	186	33
Avance	11	4	23kr.	4
Pris	320	100	569	100

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse og egne beregninger

Den regnskabsmæssige fordeling i tabel 4.1 viser en meget beskeden indtjening på syn af køretøjer. Resultatet skyldes hovedsageligt, en overkapacitet på markedet som medfører, at der på mange synsbaner langt fra opnås fuld kapacitetsudnyttelse.

De regnskabsmæssige omkostninger og indtjeningen per syn for de mindre aktører med en årlig omsætning på under 5 millioner kroner fremgår af nedenstående tabel. Tabellen illustrerer, at de mindre virksomheder har en højere avance end de store virksomheder, hvilket hovedsageligt skyldes en bedre kapacitetsudnyttelse. I regnskabsoplysningerne indhentet fra enkeltmandsvirksomheder, er der taget højde for indehaverens løn og tallene er således sammenlignelige med de øvrige virksomhedstyper i branchen.

Tabel 4.2 Regnskabsmæssige omkostninger og indtjeningen per syn for de mindre aktører med en omsætning under 5 mio. kr.

	Personbil	Lastbil
--	-----------	---------

	(kr.)	(pct.)	(kr.)	(pct.)
Lønomkst.	123	39	201	35
Andre omkst.	122	38	251	44
Avance	74	23	116	20
Pris	319	100	568	100

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse og egne beregninger

Tabel 4.2 illustrerer, at der er store forskelle mellem virksomhederne på markedet samt, at de mindre virksomheder ikke er så hårdt ramt af ledig kapacitet. Derved opnås en bedre indtjening end for gennemsnittet af markedet, jf. tabel 4.1.

Der er stor forskel på de regnskabsmæssige omkostninger og indtjeningen per syn i tabel 4.1 og de kalkulatoriske opgjort ved fuld kapacitetsudnyttelse, jf. tabel 4.3 nedenfor.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at ét syn af hhv. lette og tunge køretøjer i gennemsnit tager 20 hhv. 30 min at gennemføre. Fuld kapacitetsudnyttelse svarer således til, at der synes 3 køretøjer i timen per synsbane for lette køretøjer samt 2 køretøjer i timen per synsbane for tunge køretøjer.

Ifølge oplysninger fra branchen udgør timelønnen inkl. ferie, sygdom, uddannelse og andet fravær 180 kr. i timen for en synsmedarbejder, der syner lette køretøjer og 210 kr. i timen for en synsmedarbejder, der syner tunge køretøjer. Når ferie, sygdom, uddannelse og andet fravær fraregnes, bliver den effektive timeløn hhv. 255 og 280 kr. i timen. Ved 3 syn i timen for lette køretøjer og 2 syn i timen for tunge køretøjer svarende til fuld kapacitetsudnyttelse, bliver den effektive lønomkostning pr. syn hhv. 85 kr. for lette køretøjer og 140 kr. for tunge køretøjer.

Tabel 4.3 Kalkulatoriske omkostninger og indtjeningen per syn ved fuld kapacitetsudnyttelse

	Metode	Personbil		Lastbil	
		(kr.)	(pct.)	(kr.)	(pct.)
Løn-omkst.	20 min./syn x 255 kr./t og 30 min./syn x 280 kr./t for hhv. person- og lastbil	85	27	140	25
Andre omkst.	31 pct. x pris og 33 pct. x pris for hhv. person- og lastbil	99	31	188	33
Avance	pris – (lønomkst. + andre omkst.)	136	42	241	42
Pris	-	320	100	569	100

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse og egne beregninger

Ved fuld udnyttelse af kapaciteten er det i gennemsnit muligt at tjene 136 kr. i avance per syn af en almindelig personbil. Det skal ses i forhold til den faktiske avance på kun 11 kr. med den nuværende kapacitetsudnyttelse i dag.

Billedet i tabel 4.2 ser noget anderledes ud, og er i bedre overensstemmelse med de omkostninger og den indtjening per syn, der er beregnet ved fuld kapacitetsudnyttelse jf. tabel 4.3. Overkapaciteten er stadig synlig i form af høje lønomkostninger sammenlignet med tabel 4.3, men ikke i samme grad, som det var tilfældet i tabel 4.1. Derimod ses, at de mindre virksomheder har højere ”andre omkostninger” end gennemsnitsberegningen i tabel 4.1, hvilket hovedsageligt skyldes de stordriftsfordele, der er forbundet med at have mange synsbaner, eksempelvis udgifter til administration og indkøb af nyt materiel.

AB har kun få accessoriske aktiviteter som fx brugtbilsattest og har derfor svært ved at udnytte ledig kapacitet blandt personalet. Det er derimod opfattelsen, at virksomheder som FDM og PAVA har bedre mulighed for at udnytte denne spildtid, idet de sideløbende med synsvirksomhed beskæftiger sig med eksempelvis biltests og rustbehandling.

Enkeltmandsvirksomhederne og de mindre virksomheder klarer sig generelt også bedre end gennemsnitsberegningen i tabel 4.1, da de ikke bliver så hårdt ramt af ledig kapacitet. Der er typisk ikke medarbejdere, der skal aflønnes i enkeltmandsvirksomhederne, og her kan ejeren bedre udnytte sin arbejdskraft på andre opgaver i perioder, hvor der ikke er fuld kapacitetsudnyttelse af synshallen.

Det fremgår således iflg. tabel 4.3 at der er en god indtjening på syn af biler, når kapacitetsudnyttelsen er høj.

I tabel 4.1-4.3 er det den stykvis og procentvis indtjening *per syn*, der er illustreret. Antallet af syn i den enkelte virksomhed er derfor også af stor betydning for virksomhedens overlevelse på markedet, idet der skal en vis mindste omsætning til for at opretholde virksomheden. En høj stykvis avance pr. syn er derfor ikke nok til at opnå en rimelig samlet indtjening. Hertil kræves høj kapacitetsudnyttelse og et mindste antal syn. Virksomheder med ringe kapacitetsudnyttelse og få syn pr. bane står derfor svagt i den fremtidige konkurrencesituation.

Ovenstående beregninger bygger på kapacitetsudnyttelsen af personalet, og i hvilken grad det er muligt at bruge personalet til andre opgaver i forbindelse med ledig kapacitet. Et andet mål for kapacitetsudnyttelse, er det antal af synsbaner, som det er muligt at udnytte 100 pct., sammenlignet med det antal synsbaner der faktisk eksisterer. Ledig kapacitet i form af synsbaner kan i modsætning til personale typisk ikke bruges i andre sammenhænge end syn, og antallet af synsbaner giver derfor et godt mål for kapacitetsudnyttelsen på markedet.

Beregningen af kapacitetsudnyttelsen i forhold til antal synsbaner på markedet, fremgår af boksen nedenfor.

Beregningsmetode for overkapacitet

Tid per syn = 20 min

Antal syn i alt 2006 = 1.267.278 syn ^{a)}

Årlig betjeningstid på én synsbane: 60 min x 37 timer x 46 uger ^{b)} = 102.120 min

Antal syn for én synsbane med fuldt udnyttet kapacitet:
 $102.120 \text{ min} / 20 \text{ min} = 5.106 \text{ syn}$

- Svarende til: $1.267.278 \text{ syn} / 5106 \text{ syn} = 248 \text{ synsbaner}$ med fuldt udnyttet kapacitet

Synsbaner per 1. maj 2006 = ca. 360 synsbaner

Kapacitetsudnyttelse: $(248 \text{ synsbaner} / 360 \text{ synsbaner}) \times 100 \text{ pct.} = 69 \text{ pct.}$

a) Syn i alt 2006 er inkl. omsyn og er beregnet ud fra en forventet vækst på 1,6 pct. i antallet af personbiler i 2006 jf. afsnit 2.6 (antal omsyn er omregnet til syn så de tidsmæssigt svarer til hinanden). b) Der kalkuleres med, at synsbanen holder lukket ifbm. ferie o.l. svarende til 6 uger årligt.

Kapacitetsudnyttelsen for hhv. lette og tunge køretøjer er angivet i tabel 4.4 nedenfor.

Tabel 4.4 Kapacitetsudnyttelse på markedet i forhold til antallet af synsbaner

	Anslået antal synsbaner apr. 06	Fuldt udnyttede synsbaner	Kapacitetsudnyttelse af synsbaner i pct.
Lette køretøjer	ca. 360	ca. 248	ca. 69
Tunge køretøjer	ca. 100	ca. 35	ca. 35

Kilde: Færdselsstyrelsen og egne beregninger

Det fremgår af tabel 4.4, at kapacitetsudnyttelsen af synsbaner for lette køretøjer er 69 pct., og den afviger dermed noget fra en fuld kapacitetsudnyttelse. Kapacitetsudnyttelsen af synsbaner til tunge køretøjer er meget lav, idet der i gennemsnit kun synes 35 pct. af det antal tunge køretøjer, der er kapacitet til.

En vis overkapacitet er ønskværdig fra en samfundsmæssig synsvinkel, da der typisk i løbet af året opstår mindre fluktuationer i antallet af biler, som synes. Det er derfor til forbrugernes fordel, at der eksisterer en vis overkapacitet på markedet for at undgå flaskehalse og lange ventetider. Derudover er det også medvirkende til at øge konkurrencepresset blandt virksomhederne på markedet, idet der skal kæmpes om at opnå/opretholde markedsandele.

Graden af kapacitetsudnyttelse afhænger af den geografiske placering dels i forhold til konkurrenterne og dels i forhold til antallet af biler i området. Den samlede kapacitetsudnyttelse på markedet dækker derfor over væsentlige forskelle mellem de enkelte synsbaner.

5. Høringssvar

Udkastet til rapporten har været i høring hos Transport- og energiministeriet herunder Færdselsstyrelsen samt hos markedets 4 største markedsaktører; AB, FDM, A-inspektion samt Pava bilsyn. Konkurrencestyrelsen har modtaget høringssvar fra Transport- og Energiministeriet, Færdselsstyrelsen, A-inspektion samt PAVA Bilsyn. Høringssvarene vedlægges.

Transport- og Energiministeriet og herunder Færdselsstyrelsen tilkendegiver, at de fuldt ud tilslutter sig Konkurrencestyrelsens anbefaling om at ophæve maksimalprisreguleringen på markedet for bilsyn den 1. januar 2007.

A-inspektion skriver i deres høringssvar, at de er overbeviste om, at den øgede markedstilgang vil skærpe konkurrence på markedet, hvilket vil medføre øget service til kunderne. A-inspektion forventer også, at den skærpede konkurrence vil give øget priskonkurrence og er således enig i Konkurrencestyrelsens vurdering af, at maksimalprisreguleringen ikke bør forlænges efter den 1. januar 2007.

PAVA Bilsyn skriver i deres høringssvar, at de er enige i Konkurrencestyrelsens vurdering af, at maksimalprisreguleringen bør bortfalde efter 1. januar 2007.

6. Konklusion

Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at bilsynsmarkedet godt halvandet år efter, at det er blevet liberaliseret og privatiseret, besidder de væsentligste af de kendetegn der skal til, for at markedet kan anses for velfungerende.

Mange nye virksomheder er kommet til, koncentrationen er faldet betragteligt og kapaciteten er udvidet betydeligt. Konkurrencen om at servicere kunderne er ligeledes forbedret meget, og priserne er reduceret med indførelsen af maksimalprisreguleringen. Maksimalpriserne følges dog i betydelig grad for privatkundernes vedkommende og rabatteres kun i forhold til medlemskunderne og flådeejerne. De danske bilsynspriser ligger stadig i overkanten af det europæiske niveau.

I betragtning af de beskedne entrybarrierer, den betydelige tilgang af ny virksomheder, mange konkurrerende virksomheder og betydelig overkapacitet i branchen er alle forudsætninger tilstede for virksom og effektiv konkurrence. Undersøgelsen viser da også, at der konkurreres aktivt på fx service, beliggenhed, tilgængelighed og kvalitet. Derimod viser undersøgelsen, at priskonkurrencen er svag selv om der sammenlignet med udlandet er råderum for noget lavere priser.

Navnlig set i lyset af den betydelige overkapacitet kan det undre, at priskonkurrencen har været så begrænset, og at synspriserne endnu ikke er nået ned på niveau med best practice i lande som fx Finland og Østrig. Forklaringerne herpå er usikre. Men betingelserne for koordinering af priserne synsstederne imellem vurderes ikke at være til stede. Derimod kan den fastsatte maksimalpris fungere som et benchmark for "den tilladte pris", som derfor søges opnået. I stedet for at konkurrere på prisen bliver der i stedet konkurreret på andre konkurrenceparametre som service, beliggenhed og tilgængelighed

I lyset af at næsten alle konkurrenceindikatorer på bilsynsområdet peger i retning af virksom og effektiv konkurrence, vurderer Konkurrencestyrelsen, at ophør af maksimalprisreguleringen pr. 1. januar 2007 på sigt vil stimulere til øget priskonkurrence. Risikoen for højere priser navnlig i tyndt befolkede områder er til stede, men i lyset af den positive konkurrencemæssige udvikling og kundernes mulighed for at foretage bilsyn indenfor en større radius, vurderer Konkurrencestyrelsen, at denne risiko ikke er fremherskende. Det er i den forbindelse af største vigtighed, at gennemsigtheden er betydelig gennem den information, som kunderne får ved indkaldelse til syn og omsyn. Færdselsstyrelsens krav til synsvirksomhederne om information og styrelsens egen informationsvirksomhed er med til at sikre denne gennemsigthed og dermed mindske risikoen for urimeligt høje priser selv i de områder, hvor tætheden af synshaller ikke er så stor.

Maksimalprisregulering bør ud fra en konkurrencemæssig vurdering kun anvendes i tilfælde, hvor der er tale om produkter eller ydelser af væsentlig samfundsmæssig interesse, og hvor der er begrundet risiko for, at markedet ikke selv kan frembringe virksom konkurrence og derved en rimelig grad af økonomisk aktivitet. Bilsynsmarkedet er et marked af væsentlig samfundsmæssig interesse, men de væsentligste konkurrenceindikatorer peger i retning af, at konkurrencen på markedet er så velfungerende, at der ikke er frygt for ineffektivitet og urimeligt høje priser.

På den baggrund anbefales det, at maksimalprisreguleringen ikke videreføres efter 1. januar 2007.

[1] Lov om godkendelse og syn af køretøjer af 9. juni 2004 (lov nr. 473 af 9. juni 2004), § 20, stk. 1-3, BEK nr. 762 af 8. juli 2004 og BEK nr. 1539 af 29. dec. 2004.

[2] Lov nr. 473, § 6. Bekendtgørelse om virksomheder, der foretager syn af køretøjer (synsvirksomheder), § 1, stk. 2 (BEK nr. 968 af 14. oktober 2005).

[3] Vejledning om syn af køretøjer, afsnit 14, § 55.

[4] Færdselsloven, § 78, stk. 1, pkt. 1.

[5] Lov nr. 473 af 9. juni 2004, § 21.

[6] Lette køretøjer: Personbiler indrettet til befordring af maksimalt ni personer og vejer under 3.500 kg. (M1) og varebiler indrettet til godsbefordring og vejer under 3.500 kg. (N1). Tunge køretøjer: Personbiler indrettet til befordring af mere end ni personer (føreren medregnet), som vejer mellem 3.500 kg. og 5.000 kg. (M2) og mere end 5.000 kg. (M3); varebiler indrettet til godsbefordring, som vejer mellem 3.500 kg. og 12.000 kg. (N2) og mere end 12.000 kg. (N3);

påhængs-/sættevogne med en tilladt totalvægt med stiv trækstang samlet akseltryk på mellem 3.500 kg. og 10.000 kg. (O3) og mere end 10.000 kg. (O4). Øvrige køretøjer: Indeholder alle andre køretøjer som ikke er indbefattet i lette køretøjer og tunge køretøjer.

[7] På baggrund af Konkurrencestyrelsens undersøgelse af listepriiserne på syn er synsprisen for lette køretøjer opgjort til 400 kr. inkl. moms og for øvrige 231,25 kr. inkl. moms. Synsprisen for tunge køretøjer er opgjort til 686 kr. inkl. moms. Det er udregnet på baggrund af en gennemsnitspris på 711 kr. inkl. moms for lastbiler, 710 kr. inkl. moms for påhængs- og sætte vogne og 569 kr. inkl. moms for busser. Priiserne er blevet vægtet med antallet af de pågældende køretøjer i 2005.

[8] På baggrund af Konkurrencestyrelsens undersøgelse af listepriiserne på omsyn er omsynsprisen for lette køretøjer opgjort til 245 kr. inkl. moms og for øvrige 132 kr. inkl. moms. Omsynsprisen for tunge køretøjer er opgjort til 433 kr. inkl. moms. Det er udregnet på baggrund af en gennemsnitspris på 450 kr. inkl. moms for lastbiler og påhængs- og sætte vogne og 363 kr. inkl. moms for busser. Priiserne er blevet vægtet med antallet af de pågældende køretøjer i 2005.

[9] BEK nr. 968 af 14. oktober 2005, § 2, stk. 2.

[10] BEK nr. 968 af 14. oktober 2005, § 20, stk. 1.

[11] Herfindahl-værdien er defineret som summen af virksomhedernes markedsandel kvadreret og angiver virksomhedernes størrelse i forhold til markedet. Herfindahl-værdien er således en indikator på graden af konkurrence mellem virksomhederne. Herfindahl-værdien ligger mellem 0 og 1, hvor 0 svarende til et marked med mange små virksomheder og 1 til et marked med kun én monopolistisk virksomhed.

[12] Køretøjer er summen af personbiler, busser, varebiler, lastbiler, motorcykler, traktorer og campingvogne.

[13] BEK nr. 968 14. oktober 2005, § 14-15.

[14] Kun synssteder, der er godkendt til at syne tunge køretøjer, kan syne busser over 3500 kg.

[15] Comité International De l'inspection Technique Automobile (CITA) har i 2004 lavet en rapport, der indeholder oplysninger om bilsyn i en række lande på verdensplan.. Holland og Frankrig er medtaget i rapporten. For Frankrigs vedkommende er der ingen prisoplysninger, og det har ikke været muligt at fremskaffe dem via internettet. For Hollands vedkommende fremgår det af rapporten, at bilsyn er gratis. Hverken Holland eller Frankrig er derfor med i oversigten i tabel 3.3.

[16] Jf. Vehicle and Operator Services Agency – www.vosa.co.uk