

antaget at være forskellig for biler med og uden katalysator.

For biler uden katalysator er det skønnet, at der kan opnås 10-20% reduktion af kulilteudslippet og 5-20% reduktion af kulbrinteudslippet. Til gengæld skønnes en sådan kontrol at medføre en vis forøgelse (0-10%) af udslippet af kvælstofilter. Energiforbruget og dermed CO₂ udslippet forventes reduceret med ca. 2 %.

De anførte ændringer skyldes hovedsagelig, at en del af bilerne vil blive justeret til en mere »mager« kaburering, for at opfylde grænseværdien for kulilte i tomgang.

For nye biler (0-5 år) med katalysator skønnes periodisk miljøkontrol at reducere udslippet af kulilte og kulbrinter med 6-7% og af kvælstofilter med ca. 1%. Energiforbruget og CO₂ udslippet skønnes at blive reduceret med ca. 0,5%. For ældre biler med katalysator er der endnu ikke tilgængelig data, men der må forventes en væsentlig større reduktion af udslippet af kulilte, kulbrinter og kvælstofilter, fordi en defekt katalysator medfører, at forureningen mangedobles og en sådan defekt katalysator vil blive opdaget ved de kommende periodiske syn.

Det bemærkes, at der siden oktober 1990 har været lovkrav om at biler, der indregistreres 1. gang, skal være udstyret med katalysator.

9.3. Beskæftigelsen

Den beskæftigelsesfremmende effekt af indførelsen af periodisk syn af almindelige personbiler vil, udover forøgelsen af personer, beskæftiget med selve udførelsen af periodisk syn, forventeligt blive ganske mærkbar i automobilbranchen. Der må således formodes en stigning i efterspørgslen efter egentligt reparationsarbejde samt klargøring og assistance i forbindelse med fremstilling af biler til syn. Det er ikke muligt at give et mere præcist skøn over den forventede samlede beskæftigelsesmæssige effekt ved gennemførelsen af periodisk syn af personbiler.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser

Arbejdsgruppen har i betænkningen om periodisk syn foretaget et skøn over de forventede økonomiske og administrative konsekvenser ved udbygning af Statens Bilinspektion under uændrede forhold med hensyn til åbningstid. Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af dette lovforslag foretaget en opdatering af arbejdsgruppens vurderinger. Ved beregningerne er det forudsat, at reglerne om ejer-skiftesyn af personbiler bortfalder (jf. afsnit 8.2.).

10.1. Anlægs mæssige konsekvenser

Når periodisk syn af almindelige personbiler bliver sat i kraft, skønnes den årlige samlede synsmængde at blive 1 – 1,1 mio. normalsyn, altså næsten en fordobling af synsproduktionen i forhold til i dag.

Indførelsen af periodisk syn af almindelige personbiler betyder, at der årligt gennemsnitligt skal foretages ca. 720.000 normalsyn af almindelige personbiler.

Med alle de syn, Statens Bilinspektion foretager i dag, og alle de periodiske syn af almindelige personbiler er det beregnet, at der vil være et behov for kapacitet til ialt ca. 870.000 normalsyn på personbilbane.

Hver personbilbane har en teoretisk årlig kapacitet på ca. 6.200 syn. I praksis er den gennemsnitlige kapacitet dog lidt mindre, fordi den geografiske spredning af synstederne gør, at det ikke er muligt at udnytte banerne optimalt.

Efter gennemførelsen af periodisk syn af personbiler vil personbilbanebehovet hos Statens Bilinspektion være ca. 165 baner.

I dag har Statens Bilinspektion en anlægskapacitet på ca. 80 personbilbaner.

Da der i lovforslaget lægges op til, at Statens Bilinspektion skal kunne tilbyde pladssyn, vil en væsentlig del af synene af personbiler ikke skulle udføres i synshal, men på private værksteder.

Det er målsætningen, at pladssynsandelen ved periodisk syn af almindelige personbiler skal udgøre op imod halvdelen af synsmængden for de almindelige personbiler. Hvis pladssynsandelen herefter skønsmæssigt sættes til 360.000 normalsyn pr. år, (svarende til 50% af de samlede periodiske syn af almindelige personbiler), betyder det, at Statens Bilinspektion skal have en personbilbanekapacitet til ca. 510.000 normalsyn/år i synshal. Dette betyder, at nyanlægsbehovet kan reduceres til knap 40 ekstra baner.

Dette udgør en anlægsudgift på ca. 110 mio. kr.

Ud over de anlægs mæssige konsekvenser af lovforslaget vil der være et investeringsbehov på godt 3 mio. kr. til udbygning af tilsigelsessystemet under Centralregisteret for Motorkøretøjer, og der vil skulle investeres i ca. 180 tjenestebiler, der kan benyttes til medarbejdertransport ved pladssyn, hvilket anslås til en udgift på ca. 9 mio. kr. (ekskl. registreringsafgift).

Dette betyder en samlet engangsinvestering for Statens Bilinspektion og Centralregisteret på godt 12 mio. kr.

De samlede anlægsinvesteringer vil herefter andrage godt 120 mio. kr.