

aktieselskaberne. Når staten afhænder aktiebeholdningen i selskaberne, vil staten på den måde kunne tjene op imod 500 mio. kr. ved privatiseringen af en »goingconcern«. Salgsprisen bliver uvægerlig også påvirket af de nye krav om periodisk syn af privatbiler. Man kan sige, at Folketinget gennem ny lovgivning »forærer« den private bilinspektion tusinder af nye kunder.

Under udvalgsarbejdet blev det bl.a. belyst, hvorledes andre lande har privatiseret bilinspektion. Holland har en ordning, hvor private værksteder har autorisation til bilinspektion. Storbritannien har autoriserede, private bilværksteder til at foretage bilsyn. Tyskland har private selskaber som TÜV og DEKRA til at foretage syn. Virksomhederne har koncession.

Sverige har et privat aktieselskab, AB Svensk Bilprovning, til at løse opgaven; den svenske stat ejer 52 pct. af aktierne. I Island har aktieselskabet Bifrei-oaskoun Islands hf overtaget bilsynsopgaverne fra januar 1989. Den islandske stat ejer 50 pct. af aktierne.

Under udvalgsarbejdet blev spørgsmålet om fejl i en privat bilinspektion også drøftet. Konklusionen var, at alle kan begå fejl, og at en statslig bilinspektion ikke i sig selv er nogen garanti for færre fejl end med privat opgavevaretagelse.

Forhandlingerne om privatisering af bilinspektionen blev dog brat afbrudt, efter at CD den 7. februar 1990 meddelte, at de ikke ville være med til privatiseringen. Udmeldingen fra CD fik Erling Christensen (S) til at stille spørgsmål nr. S 614 og 670 (Folketingets forhandlinger 1989-90 sp. 7634 og 8250) om, hvorvidt privatiseringsplanen nu var skrinlagt. Af justitsministerens svar fremgik det, at privatiseringen fortsat var under overvejelse.

I aprilnummeret af bladet Bil og Motor fra 1990 bruger CD's ordfører på sagen, Arne Melchior (CD), fire sider til at forklare, hvorfor CD ikke vil være med til at privatisere Statens Bilinspektion. Bl.a. Morgenavisen Jyllands-Posten kunne derfor den 4. april 1990 konkludere: »Staten beholder bilinspektion«. KVR-regeringen meddelte dog samtidig, at den ville søge Statens Bilinspektion rationaliseret således, at der kunne spares 10-15 mio. kr. på bilinspektionen. Et spørgsmål, spm. nr. S 1188, fra Erling Christensen (S) giver et svar fra justitsministeren (Folketingets forhandlinger 1989-90 sp. 11881), der bekræfter, at privatiseringsplanen foreløbig var skrinlagt på grund af manglende politisk opbakning, men at rationaliseringer til gengæld ville blive gennemført.

Den 30. oktober 1990 blev sløret løftet for, bl.a. i Morgenavisen Jyllands-Posten, hvad den annonce-

rede modernisering af bilinspektionen skulle gå ud på. Landet skulle inddeles i 6 regioner med hver sin chef.

I stedet for 44 kredse med rapportering direkte til ministeren skulle den nye struktur give en mere flad organisation. Den 2. november måtte justitsministeren på spørgsmål fra Finansudvalget (bilag 11-10) afgive et foreløbigt svar på, hvordan moderniseringen skulle gennemføres. Budskabet var fortsat at lave 6 regioner.

Mod Danmarks og Tysklands vilje vedtog EF-landene i juni 1991 at indføre periodisk bilsyn i alle EF-landene. Den 22. juni kan dagspressen referere om en begejstret branche. Alle fra bilforhandlere til automekanikere ser frem til, at det periodiske syn på personbiler vil give mere arbejde til dem. FDM tager dog et mindre forbehold, idet det gør opmærksom på, at danske bilejere i forvejen er skatteplagede, og at periodisk syn derfor ikke må betyde en yderligere økonomisk belastning.

Den daværende justitsminister, Hans Engell (KF), benyttede lejligheden til den 23. juni 1991 at fastslå, at en ordning med obligatorisk bilsyn skulle privatiseres. Til Ritzau tilkendegiver Engell, at det skal være en autorisationsordning, hvor værkstedet skal udføre bilinspektionen. Det var dog ikke det, Justitsministeriet siden 1988 havde anbefalet! Da det for Fremskridtspartiet var (er) vigtigere at få sat privatiseringen i gang end at fastlåse sig på en bestemt metode, valgte Fremskridtspartiet at sætte en privatisering af bilinspektionen på lovprogrammet for 1991-92. Den 11. september 1991 udtalte Fremskridtspartiet således støtte til en autorisationsordning vel vidende, at det ikke er den optimale løsning.

Den 11. oktober 1991 afgiver en arbejdsgruppe under Justitsministeriet betænkning nr. 1235 vedrørende periodisk syn af personbiler. Heri konkluderes det, at det i den sidste ende er og bliver en politisk afgørelse, hvilken privatiseringsmodel der anvendes. Der er tekniske og praktiske forhold, der taler for og imod alle løsninger. Betænkningen er derfor mere en undersøgelse af forholdene omkring periodisk syn end en anbefaling af en bestemt fremgangsmåde.

Konkurrencerådet udtaler sig om periodisk bilsyn i Konkurrence Nyt nr. 16 fra 1992. Her anføres det, at der fra januar 1998 skal indføres periodisk bilsyn af personbiler, hvilket øger bilinspektionens årlige antal syn fra 434.000 i 1991 til over 600.000 i 1998. Konkurrencerådet nævner de tre modeller, Justitsministeriet har arbejdet med: 1) Autorisationsmodellen, hvor private værksteder udfører bilsyn. 2) Et privat koncessioneret selskab og 3) Statsmodel med fortsættelse af Statens Bilinspektion i udvidet udgave.