

Konkurrencerådet advarer mod de to monopol-modeller (2 og 3), idet såvel et statsligt som et privat monopol vil få en helt urimelig konkurrencesituation over for bilejerne.

Konkurrencerådet gør også opmærksom på, at autorisationsmodellen kan give problemer i form af uheldige situationer, hvis samme værksted skal udøve bilsyn og efterfølgende reparation.

Fremskridtspartiet er meget enig med Konkurrencerådet, hvorfor nærværende lovforslag er indrettet således, at der er tale om en koncessionsmodel med flere aktører på markedet. Det giver konkurrence, sammenlignelighed og forbrugertilto.

Den 11. september 1992 udtaler Dansk Metalarbejderforbund, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, Danmarks Automobilforhandler Forening og Automobil-Importørernes Sammenslutning samstemmende, at de anbefaler autorisationsmodellen. De påpeger, at der kan opstå meget betydelige interessekonflikter. Et værksted, der både skal udføre bilsyn og efterfølgende skadesudbedring, kan meget let komme i interessekonflikt. Særlig bilejernes ofte meget mangelfulde indsigt i bilens teknik kan friste et værksted til at overbehandle biler. Ikke desto mindre anbefaler de autorisationsordningen, hvis der samtidig indføres en klageinstans og en udtrykkelig hjemmel til at tage autorisationen fra værksteder, som ikke kan holde interesserne adskilt.

FDM udtaler sig den 30. september 1992 også om sagen. Foreningen advarer kraftigt mod autorisationsordningen og er bange for, at værkstederne ikke vil kunne holde interesserne adskilt. FDM anbefalede en ordning med uafhængige synsvirksomheder.

Dansk Industri og Dansk Metalarbejderforbund udtaler en fælles støtte til en privatisering af bilinspektionen i ugebrevet Industrien fra den 2. november 1992.

En fortsat drift i statsligt regi kan næppe løse de store opgaver fra 1998. Tusinder af biler skal hver dag synes. Allerede i dag har staten problemer med at løse den nuværende opgave. Nedenstående er hentet fra Ritzsaus Bureau i 1993 og taler for sig selv: »Aabenraa, fredag, RB

Trafikminister Helge Mortensen (S) har taget initiativ til at få de lange ventetider og lange køer ved bilsynshallen i Aabenraa bragt ned, skriver Jyske-Vestkysten.

Ventetiden på at få en bil synet i Aabenraa er blevet så lang, at nogle autoforhandlere har ansat medarbejdere med beskæftigelsesstøtte fra kommunen til at sidde to til tre dage om ugen i kø ved bilsynshallen.

Trafikminister Helge Mortensen har bedt om, at der findes en speciel løsning for bilinspektionen i

Sønderjylland, men der vil gå nogen tid, inden de nødvendige medarbejdere er uddannede.«

Håndværksrådet udtaler sig den 22. marts 1993 om periodisk syn. De advarer mod autorisationsordningen og anbefaler en model med en uafhængig bilinspektion.

Den 23. februar 1994 fremsætter trafikministeren så endelig et lovforslag om periodisk bilsyn. Fremskridtspartiet kan ikke gå med til periodisk bilsyn. Kan vi ikke undslå os for EU-kravene, må bilsynet skulle ske i privat regi – og med minimumsopfyldning af EU-kravene. Regeringens model er hverken fugl eller fisk. Statens Bilinspektion skal fortsat have monoopolet. Men da Statens Bilinspektion ikke har kapacitet i synshallerne til de mange biler, vil et rejsehold fra Statens Bilinspektion tage rundt på private værksteder og udføre bilinspektionen dér.

Unægtelig en noget kunstig ordning – en ordning, der nok en gang viser, at regeringen hellere laver en besværlig ordning end en god ordning, hvis den gode medfører privatisering.

Dette lovforslag tager hensyn til alle argumenter, der har været fremført siden 1988 i denne sag.

Under overvejelserne om, på hvilken måde privatiseringen mest hensigtsmæssigt kunne finde sted, har Fremskridtspartiet valgt en selskabsmodel – med to eller flere selskaber som den mest hensigtsmæssige løsning. Herved tilgodeses hensynet til færdselsikkerheden, idet der ved overførsel af synsarbejde til privat regi opnås sikkerhed for opretholdelse af synenes standard og ensartethed.

En privatisering må herunder ikke være forbundet med risiko for interessekonkollision, f.eks. ved sammenfald mellem den synende myndighed og reparatøren/forhandleren af køretøjet.

Dette hensyn varetages bedst ved overdragelse af opgaverne til to eller flere aktieselskaber i konkurrence. Endvidere er statens økonomiske interesser bedst varetaget gennem samlet salg af synshaller og tilhørende teknisk udstyr til aktieselskaberne. Hertil kommer, at personalets interesser synes bedst tilgodeset ved selskabsmodellen. Selskaberne, hvori staten forudsættes at få en mindre aktiepost, skal have koncession (eneretsbevilling) på udførelse af synsarbejdet.

## 2. Den hidtidige ordning

Allerede den første færdselslov fra 1903 indeholdt regler om syn af køretøjer. Automobiler skulle, før de blev taget i brug, fremstilles for politiet eller for »de af politiet anviste sagkyndige« til afgørelse af, om de tekniske krav til køretøjet var opfyldt. Loven indeholdt endvidere bestemmelser om sagkyndiges afholdelse af køreprøver. Fra 1913 skete ansættelsen