

under Justitsministeriet. Fra 1930 havde de motorsagkyndige som regel en ingeniøruddannelse og var uddannet i færdselspolitiet.

Oprikelig havde de motorsagkyndige alle typer køreprøver, men fra 1950'erne blev køreprøver, der ikke krævede særlig teknisk indsigt (dvs. kørekort til almindelig bil), overført til politiet. Baggrunden for denne overførsel af opgaverne var den stadig større køretøjspark og deraf følgende arbejdsopgaver for de motorsagkyndige. I denne periode blev der som noget nyt ansat mekanikere som assistenter i forbindelse med synsarbejdet (senere bilassistenter).

I 1960 oprettedes Statens Biltilsyn, som ud over en række administrative biltekniske opgaver, herunder standardtypegodkendelse af køretøjer m.v., fik den centrale ledelsesfunktion med hensyn til de motorsagkyndige.

Efter oprettelsen af Statens Biltilsyn udvidedes antallet af bilassistenter betydeligt, og reglerne for syn af køretøjer undergik væsentlige ændringer.

Stillingsbetegnelsen motorsagkyndig blev i 1963 ændret til bilinspektør.

I løbet af 1960'erne medførte den tekniske udvikling og stigningen i antallet af køretøjer behov for yderligere udvidelse af organisationen. Der blev opført et betydeligt antal synshaller i denne periode, og antallet af ingeniører og navnlig bilassistenter blev forøget.

I 1973 inddeltes landet i bilinspektionskredse, og Statens Bilinspektion i den form, den eksisterer i i dag, blev etableret.

Justitsministeriets Færdselssikkerhedsafdeling blev oprettet i 1974, og bl.a. Statens Bilinspektion blev herved direkte underlagt Justitsministeriets departement. Fra 1974 til 1993 har de enkelte bilinspektionskredse således hørt direkte under Justitsministeriet, mens en række administrative funktioner såsom lønanvisning og materialeanskaffelse varetages af Rigspolitichefen.

Fra 1993 er Statens Bilinspektion overført til Trafikministeriets ressort.

Statens Bilinspektions arbejdsopgaver varetages i dag med hjemmel i færdselslovens § 71, hvorefter bilinspektørerne foretager køretøjstekniske undersøgelser og yder bistand ved andre myndigheders behandling af færdselssager.

Den 21. juni 1991 vedtog EF's Ministerråd direktiv 91/328/EØF, hvorefter medlemsstaterne er forpligtet til at indføre periodisk syn af personbiler.

Den 23. februar 1994 fremsatte trafikministeren lovforslag nr. L 208, forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Periodisk syn af almindelige personbiler), Folketingets forhandlinger 1993-94 sp. 6691 og tillæg A sp. 7203.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Det foreslås, at trafikministeren bemyndiges til at overlade Statens Bilinspektions nuværende arbejdsopgaver med teknisk kontrol af køretøjer (syn) til to eller flere koncessionerede aktieselskaber.

Lovforslaget indeholder derfor dels en bemyndigelse for trafikministeren til at udfærdige sådanne koncessioner, dels en bemyndigelse for ministeren til at stifte aktieselskaber og efterfølgende afhænde aktierne i disse.

Det er hensigten, at aktiemajoriteten i selskaberne skal afhændes umiddelbart efter stiftelsen. Staten skal alene beholde en symbolsk aktiepost i selskaberne med status af »gylden aktie« og/eller gennem aktionæroverenskomst sikre statens mulighed for i påkrævede situationer at modsætte sig afgørelser truffet i de private bilinspektioner.

En gylden aktiepost i selskaberne vil typisk være på 10 pct. af aktiekapitalen eller derunder. Til denne gyldne aktie knyttes en række særlige bestemmelser. Disse bestemmelser kan også tilvejebringes gennem en særlig aktionæroverenskomst for selskaberne, hvor staten til gengæld kan modsætte sig ændringer af vedtægterne/overenskomsten, der udhuler statens mulighed for at gribe ind i særlige situationer.

Trafikministeren skal i særlig påkrævede situationer kunne modsætte sig beslutninger truffet i de private bilinspektionsselskaber. Det drejer sig f.eks. om statens behov for at have adgang til syn af køretøjer tilknyttet militær, politi og andre statslige institutioner. Det drejer sig endvidere om den situation, hvor de private selskaber måtte misbruge koncessionen til at forhindre/udelukke virksomheder/personer fra at kunne få foretaget syn og andre tilsvarende misbrug af koncessionen. Og det drejer sig om situationer, hvor de koncessionerede selskaber måtte blive afviklet.

3.2. Syn af motorkøretøjer har altid været varetaget som en forvaltningsopgave, hvis formål er at tilvejebringe grundlag for en eventuel myndighedsudøvelse over for ejeren eller brugeren ved pålæg om at bringe køretøjet i forskriftsmæssig stand eller eventuelt ved inddragelse af køretøjets nummerplader. Det må tillægges vægt, at myndighedsudøvelse over for borgerne underkastes det almindelige offentlige ansvars- og kontrolsystem, herunder navnlig indsendende fra Folketingets Ombudsmand og domstolenes prøvelsesret efter grundlovens § 63.

Som tidligere nævnt må det af hensyn til færdselssikkerheden endvidere være en forudsætning for overførsel af synsarbejdet til privat regi, at der opnås den fornødne sikkerhed for opretholdelse af synenes standard og ensartethed. Til det brug vil det være