

nødvendigt, at der etableres en kontrol med arbejdets forskriftsmæssige udførelse.

Lovforslaget indeholder på denne baggrund regler om, at afgørelser i medfør af koncessionen kan påklages til trafikministeren, og om dennes tilsyn med koncessionshaveren.

Det tilføjes, at tilsyn med selskabet endvidere er nødvendigt som følge af de gældende EU-regler om periodisk syn af køretøjer. Det følger således af artikel 4 i direktiv 77/143/EØF som ændret ved rådsdirektiv 88/449/EØF og 91/225/EØF, at teknisk kontrol skal udøves af staten eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, og som virker under dens direkte tilsyn. Periodisk syn af personbiler er blevet nødvendigt som følge af direktiv 91/328/EØF, hvorefter medlemsstaterne er forpligtet til også at indføre periodisk syn af personbiler.

4. Koncession

4.1. Koncessionerne skal indeholde statens direktiver for udøvelsen af selskabets virksomhed.

For så vidt angår koncessionernes indhold, skal følgende fremhæves:

4.2. Koncessionen opregner indledningsvis de opgaver, selskaberne vil få eneret på. Opregningen er stort set en beskrivelse af bilinspektionens nuværende arbejdsopgaver, idet dog varetagelse af færdselsuheldsundersøgelser og landevejssyn ikke er omfattet af koncessionen. Dette skyldes, at der ikke her er tale om nogen myndighedsudøvelse i forhold til publikum, men alene en teknisk, sagkyndig bistand i forhold til politi og domstole.

For så vidt angår disse opgaver, har Trafikministeriet til hensigt at indgå tidsbegrænsede aftaler med selskaberne, således at Trafikministeriet på privatretlig basis indtil videre vil lade politiet rekvirere disse ydelser fra selskaberne. Som led i en sådan aftale vil selskaberne følgelig skulle foretage de nævnte opgaver.

De specielle køreprøver, som Statens Bilinspektion i dag afholder, er heller ikke medtaget i koncessionen. Også løsningen af denne opgave forudsættes der indgået nærmere aftale med koncessionshaverne om.

4.3. Koncessionen åbner mulighed for, at selskaberne kan skabe yderligere indtægter ved varetagelse af anden virksomhed. For at undgå interessekonflikter skal Trafikministeriet med bindende virkning for selskaberne kunne afgøre, om en konkret anden virksomhed kan drives.

Som eksempler på sådan anden virksomhed kan nævnes undervisnings- og kursusvirksomhed, takse-

ringsvirksomhed, »FDM«-undersøgelser, udlejning af reklameplads, servicevirksomhed på bilinspektionens område og en række særlige godkendelser.

4.4. Prisen for syn af køretøjer er hidtil blevet fastsat af Trafikministeriet som gebyrer. Fremover foreslås prisen fastsat ved aftale selskaberne og Trafikministeriet imellem. Sådanne prisaftaler vil skulle indeholde bestemmelser om en prisreguleringsmekanisme, der modvirker, at selskabernes koncessionsstatus kan misbruges, og som sikrer, at priserne ikke udvikler sig i væsentlig anderledes takt, end de ville have gjort, hvis staten også fremover havde varetaget synsopgaverne.

4.5. Koncessionen indeholder endvidere regler om ophør ved misligholdelse, konkurs m.v. Det bemærkes i den forbindelse, at koncessionen ikke indeholder nogen tidsbegrænsning.

5. Aktionæroverenskomst

5.1. Ved siden af koncessionen er det hensigten at indgå en aftale – aktionæroverenskomst – med selskabets øvrige aktieindehavere. Aftalen vil være med til at sikre statens indflydelse i selskabet. Der kan vælges mellem en traditionel aktionæroverenskomst og en ordning med anvendelse af gylden aktie.

5.2. I en sådan aktionæroverenskomst eller gylden aktieordning er det bl.a. hensigten at optage en bestemmelse om, at Trafikministeriet skal godkende såvel nye aktionærer som salg imellem eksisterende aktionærer, hvorved det procentuelle ejerforhold forrykkes i forhold til det procentuelle ejerforhold på tidspunktet for overenskomstens oprettelse.

Det skal herved sikres, at købere, der kan have interessekonflikt i forhold til synsarbejdet, hverken ved købet eller senere må få bestemmende indflydelse i selskabet.

Da der er tale om, at de koncessionerede opgaver indebærer en myndighedsudøvelse, bør den dominerende aktiepost i øvrigt ejes af et dansk selskab. I det omfang EU-retlige forpligtelser pålægger en pligt hertil, vil mindre aktieposter dog kunne erhverves af udenlandske investorer.

5.3. Af tilsynsmæssige årsager vil det i aktionæroverenskomsten eller den gyldne aktie samt i vedtægterne endvidere skulle fastslås, at Trafikministeriet uanset størrelsen af statens aktiepost er berettiget til at udpege et bestyrelsesmedlem.

5.4. Trafikministeriet har endvidere til hensigt at søge indført en bestemmelse om, at Trafikministeri-