

det nødvendige tilsyn så effektivt og ressourcebesparende som muligt.

Det vil blive et vilkår, at forvaltnings- og offentlighedsloven helt eller delvist skal gælde for de virksomheder, der har tilladelse til at udføre syn eller omsyn. I de bekendtgørelser som Færdselsstyrelsen vil udstede herom, vil det fremgå, at dette vilkår kun vedrører virksomhedens syns- eller omsynsarbejde og ikke virksomhedens eventuelle andre opgaver. Kravet skyldes, at der i nogen grad er tale om myndighedsafgørelser, og at kundernes retssikkerhed ikke skal formindres som følge af liberaliseringen. Dette vilkår vil endvidere have den effekt, at afgørelserne bliver omfattet af forvaltningslovens bestemmelser om inhabilitet. Det vil således ikke være muligt lovligt at syne, f.eks. sine egne køretøjer eller køretøjer, som man har en væsentlig økonomisk interesse i f.eks. et langtidslæst køretøj eller et køretøj, der ejes af virksomhedens moderselskab.

Derudover forventes det, at der vil blive fastsat vilkår om det nødvendige tekniske udstyr, der skal være til stede i en syns- eller omsynsvirksomhed, samt krav om løbende kontrol og kalibrering af udstyret. Udstyret vil afhænge af, om der ønskes tilladelse til syn/omsyn af lette eller tunge køretøjer (lastbiler, busser mv.).

Endvidere er det hensigten, at der fastsættes vilkår om kvalitetsstyringssystem for synsvirksomheder og reparationskontrolordning for omsynsvirksomheder.

Kravet om kvalitetsstyringssystem er kendt fra andre synsproduktionsmarkeder, f.eks. det finske. Det bemærkes, at Statens Bilinspektion allerede i dag har et certificeret kvalitetsstyringssystem. Der vil være stor forskel i kompleksiteten af et sådant system afhængigt af, hvilke syn der ønskes tilladelse til. Der vil således være tale om et meget enkelt system, hvis der alene er tale om periodisk syn af lette køretøjer (f.eks. personbiler), hvorimod systemet vil være væsentlig mere kompliceret, hvis der også er tale om registreringssyn af tunge køretøjer og f.eks. godkendelse af køretøjer til farligt gods, idet kravene til sådanne køretøjer er væsentligt mere omfattende end til personbiler.

For omsynsvirksomheder, der i praksis altovervejende forventes at være autoværksteder med tilladelse til at foretage omsyn, vil der i stedet være vilkår om tilslutning til en reparationskontrolordning, som f.eks. den reparationskontrolordning, som Teknologisk Institut udfører, og hvor der allerede er ca. 1.600 værksteder tilsluttet.

Endvidere er det hensigten, at der fastsættes uddannelseskrav til synsmedarbejdere. Også niveauet for

krav vil afhænge af, hvilken tilladelse der ønskes. Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen udarbejder nærmere pensumkrav samt krav om prøve, som skal bestås, for at den pågældende har opfyldt uddannelseskravene. Det bemærkes, at disse krav også vil være forskellige afhængigt af, hvilken type synsvirksomhed der søges om tilladelse til. Der vil formentligt blive stillet krav om genopfriskningskurser eller om nye prøver, hvis den teknologiske udvikling gør det nødvendigt. For en synsmedarbejder i en synsvirksomhed vil kravene maksimalt blive baseret på de uddannelseskrav, der i dag er gældende for synsmedarbejderne hos Statens Bilinspektion, hvorimod en mekanikeruddannet medarbejder i en omsynsvirksomhed kun vil skulle have en kort uddannelse i at benytte synsrapporteringssystemet, idet uddannelsen som mekaniker er nok til at kunne reparere og konstatere udbedring af udpegede fejl. Til den teknisk ansvarlige person vil der som udgangspunkt blive stillet samme uddannelseskrav som til synsmedarbejderen. Uddannelses- og prøvekravene vil blive udformet under hensyntagen til, at disse krav ikke skal virke som en barriere for, at der kommer konkurrence på synsmarkedet. Selve uddannelsen forventes f.eks. at kunne ske internt i synsvirksomhederne.

Endelig forventes det, at der stilles krav om ansvarsforsikring med henblik på at sikre, at køretøjs-ejeren friholdes for tab, som vil kunne være en følge af mangelfuldt eller fejlagtigt udført syn eller omsyn.

Da syns- og omsynsvirksomhederne i et vist omfang skal træffe afgørelser i form af godkendelse eller ikke godkendelse af køretøjer ved syn, herunder omsyn, som har betydning for borgernes retsstilling, vil der blive fastsat vilkår om klagevejledning i forbindelse med eventuelle klager over foretagne syn eller omsyn. Der vil således blive bibeholdt et administrativt klagesystem. Færdselsstyrelsen vil skulle tage stilling til klager i forbindelse med de tekniske og juridiske krav til syn eller omsyn og ikke generelle klager over f.eks. serviceniveauet i en synsvirksomhed eller den praktiske tilrettelæggelse af synet eller omsynet og lignende. Som det fremgår af lovforslagets § 12, forudsættes det, at Færdselsstyrelsen endeligt skal kunne afgøre klagerne. Afgørelserne vil som hidtil kunne prøves ved domstolene.

Endelig vil det blive fastsat som vilkår for tilladelsen, at synsvirksomheden vil kontrollere ihugning eller genihugning m.v. af chassisnummer eller stelnummer, jf. lovforslagets § 19.

I stk. 3 foreslås det, at virksomhederne kun vil kunne få tilladelse, hvis det gøres antageligt, at ansøgeren vil kunne drive syns- eller omsynsvirksomhed på en