

## FOLKETINGETS OMBUDSMAND

Gammeltorv 22, 1457 København K  
Telefon 33 13 25 12. Telefax 33 13 07 17  
Personlig henvendelse 10-15

Dato: 13. marts 2008

J.nr.: 2006-1740-612  
Sagsbehandler: LIA  
(Bedes anført ved henvendelser)  
Akt. nr.: 21

Advokat Kim Håkonsson  
Tuborg Havnevej 18  
2900 Hellerup

+ bilag

### **A-inspektion A/S; Deres j.nr. 17796/dj**

Jeg har nu færdigbehandlet sagen.

Jeg kan ikke ud fra bestemmelsen i § 6 i lov om godkendelse og syn af køretøjer kritisere at Færdselsstyrelsen har udstedt generelle tilladelser til at PAVA bilsynsvirksomheder kan udføre syn og omsyn af køretøjer.

Jeg må lægge til grund at der *ikke* gælder almindelige regler om myndighedsinhabilitet for bilsynsvirksomheder. Jeg kan dermed ikke kritisere at Færdselsstyrelsen ikke hidtil har krævet disse regler overholdt.

Det er min opfattelse at de almindelige regler om myndighedsinhabilitet ville føre til at der ville foreligge inhabilitet i en situation hvor en synsvirksomhed der også fungerer som rustbeskyttelsescenter, skal tage stilling til fejl og mangler ved et køretøj den tidligere selv har rustbeskyttet. Når reglerne om myndighedsinhabilitet ikke gælder, mener jeg imidlertid ikke at jeg har grundlag for at kritisere Færdselsstyrelsens og Transport- og Energiministeriets (nu Transportministeriets) opfattelse af retsgrundlaget hvorefter der ikke foreligger inhabilitet i en situation hvor en synsvirksomhed skal syne et køretøj den selv har rustbeskyttet.

Formuleringen af bestemmelsen i bekendtgørelsens § 17, stk. 2, er uklar. Det mener jeg er uheldigt – uanset at det nu er afklaret at bestemmelsen skal forstås sådan at der ikke gælder almindelige regler om myndighedsinhabilitet for synsvirksomheder. Da det fremgår af Færdselsstyrelsens og Transport- og Energiministeriets udtalelser at Færdselsstyrelsen er i gang med en revision af reglen, foretager jeg mig imidlertid ikke mere i denne anledning.

Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer er blevet ændret i oktober 2007, bl.a. for så vidt angår afsnittet om inhabilitet i pkt. 14.01.2. Det er min opfattelse at vejledningens pkt. 14.01.2 er misvisende. Jeg har underrettet Færdselsstyrelsen og

Transportministeriet herom og bedt styrelsen om, ved førstgivne lejlighed, at ændre vejledningens tekst.

Jeg har orienteret Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Retsudvalg om sagen sådan at udvalgene er orienteret om hvilke konsekvenser reglerens udformning har, herunder især det forhold at der ikke gælder regler om myndighedsinhabilitet for synsvirksomheder.

Jeg har vedlagt en sagsfremstilling hvori jeg har beskrevet sagens forløb.

## Ombudsmandens udtalelse

### 1. Afgrænsningen af min undersøgelse

Deres klage angår lovligheden af Færdselsstyrelsens tilladelser til at PAVA bilsynsvirksomheder kan udføre syn og omsyn af køretøjer af køretøjer. Altså spørgsmålet om PAVA bilsynsvirksomhederne overhovedet burde have haft generelle tilladelser til at udføre bilsyn. Jeg forstår dog også Deres klage sådan at den rummer det mere begrænsede forhold at myndighederne har accepteret at PAVA bilsynsvirksomheder kan syne biler som den samme virksomhed eller en anden PAVA virksomhed har rustbeskyttet. Det er det spørgsmål som jeg i mit brev af 12. april 2007 har behandlet som et spørgsmål om myndighedsinhabilitet, og som jeg også vil tage stilling til i det følgende.

Jeg tager ikke stilling til spørgsmålet om hvorvidt transport- og energiminister Flemming Hansens brev af 21. december 2005 til A-inspection Ltd. var i overensstemmelse med forvaltningslovens § 22 og god forvaltningsskik. Jeg henviser til § 16, stk. 1, i lov nr. 473 af 12. juni 1996 om Folketingets Ombudsmand som ændret ved lov nr. 556 af 24. juni 2005. Heraf fremgår det at ombudsmanden afgør om en klage giver tilstrækkelig anledning til undersøgelse.

### 2. Lovens § 6 – generel inhabilitet

Spørgsmålet om tilladelsernes lovlighed må vurderes, bl.a. ud fra reglen i § 6 i lov nr. 473 af 9. juni 2004 om godkendelse og syn af køretøjer. Bestemmelsen lyder sådan:

”§ 6. Indehavere af tilladelser til at foretage syn må ikke erhvervmæssigt reparere køretøjer.”

Betingelsen om at en synsvirksomhed ikke erhvervmæssigt må reparere køretøjer, er gentaget i § 1, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 968 af 14. oktober 2005 om virksomheder der foretager syn af køretøjer.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen i § 6 (jf. Folketingstidende 2003-2004, tillæg A, s. 6970) at forbuddet mod at indehavere af tilladelse til synsvirksomhed ikke samtidig kan drive virksomhed med reparation af køretøjer, er indføjet for at undgå at der opstår habilitetsproblemer. Det kunne f.eks. være problemer om hvorvidt de anførte fejl og mangler ved køretøjet skyldes et ønske fra virksomhedens side om at opnå økonomisk vinding ved en unødvendig reparation af køretøjet. Forbuddet gælder også selvom der foretages en opdeling i juridiske personer. Der vil således ikke blive givet tilladelse til at udføre syn til virksomheder hvor det vurderes at virksomheden er så tæt forbundet med autoreparation at der er tale om et forsøg på omgåelse af bestemmelsen i § 6.

I mit brev af 12. april 2007 til Transport- og Energiministeriet skrev jeg at jeg var enig med ministeriet i, at rustbeskyttelse var en forebyggende foranstaltning og dermed ikke en erhvervsmæssig reparation omfattet af lovens § 6. Jeg mente heller ikke at rustbeskyttelsesbehandling måtte sidestilles med reparation i lovens forstand. På den baggrund var det min opfattelse at § 6 ikke afskærer en virksomhed der udfører rustbeskyttelsesbehandling fra at opnå tilladelse til synsvirksomhed.

Jeg må fastholde dette synspunkt og henviser i det hele til mit brev af 12. april 2007 til ministeriet. Jeg har derfor ikke grundlag for at anfægte lovligheden af tilladelserne ud fra selve det forhold at de PAVA virksomheder der har fået tilladelse til synsvirksomhed, samtidig fungerer som rustbeskyttelsescentre.

Forbuddet mod at drive virksomhed med reparation af køretøjer gælder også selv om der foretages en opdeling i juridiske personer. Der kan derfor ikke gives tilladelse til synsvirksomhed til en virksomhed der er tæt forbundet med en virksomhed, der udfører erhvervsmæssige reparationer.

Sådan som sagen er oplyst for mig, udfører ingen af PAVA selskaberne reparationer, men de beskæftiger sig udelukkende med rustbeskyttelse på forskellige måder. Jeg mener derfor ikke at en eventuel tæt økonomisk forbindelse med andre PAVA selskaber har betydning for vurderingen af om § 6 er til hinder for udstedelse af en tilladelse.

### **3. Må en synsvirksomhed syne en bil den tidligere selv har rustbeskyttet?**

#### *a) Reglerne om bilsyn*

§ 5, stk. 2, nr. 2, i lov om godkendelse og syn af køretøjer lyder sådan:

”§ 5.

...

*Stk. 2.* Færdselsstyrelsen fastsætter regler om:

...

2) vilkår for tilladelse til at foretage syn og omsyn, herunder regler om, at forvaltnings- og offentlighedsloven helt eller delvis skal gælde for virksomheder, der har tilladelse til at foretage syn og omsyn.”

I de almindelige bemærkninger til loven er bl.a. anført (Folketingstidende 2003-04, tillæg A, s. 6960 ff):

*”3.4. Krav til ansøgere til tilladelse til syns- eller omsynsvirksomhed*

Der vil blive stillet en række krav til synsvirksomhederne for på den måde at sikre, at synene sker korrekt og på forsvarlig vis, således at kunderne også fremover vil kunne have fuld tryghed ved udførelse af synene. Kravene er udformet således, at de er så enkle som mulige for kunderne og virksomhederne, så den frie konkurrence får så gode vækstmuligheder som muligt, samtidigt med, at sikkerhed for synenes kvalitet og synsvirksomhedernes faglighed og vandel sikres, jf. i øvrigt uddybende bemærkninger til lovforslagets § 5.

Et af kravene er, at synsvirksomhederne ikke må drive autoreparationsvirksomhed. Dette krav skyldes alene hensynet til, at der ikke må opstå tvivl hos kunderne om, at synsvirksomhederne kunne have økonomiske fordele ved at finde fejl ved køretøjerne. Dette potentielle habilitetsproblem kunne medføre usikkerhed hos kunderne. På samme måde vil der være forbud mod syn eller omsyn af egne køretøjer. Også i denne situation er forbuddet alene begrundet i det potentielle habilitets-spørgsmål. Reglerne forventes udformet med sigte på, at synene skal være uvildige og kvalitativt forsvarlige på fuldstændig samme niveau som syn og omsyn udført i dag.

Derudover vil virksomhederne være underlagt tilsyn, jf. nærmere nedenfor under pkt. 3.5.”

I bemærkningerne til lovens § 5 er anført (Folketingstidende 2003-04, tillæg A, s. 6968 ff):

*”Til § 5*

Det foreslås i stk. 1, at der ikke må udføres syn eller omsyn uden tilladelse. En tilladelse til synsvirksomhed indebærer tillige, at virksomheden har tilladelse til at udføre omsyn. Den foreslåede bestemmelse er i overensstemmelse med kravene i direktiv 96/96/EF, hvorefter periodisk syn skal udføres af staten eller af virksomheder, der har autorisation hertil og er under statens direkte tilsyn. Endvidere foreslås det i stk. 2, at Færdselsstyrelsen kan fastsætte regler om betingelser for at kunne få tilladelse til at foretage syn eller omsyn.

...

Det foreslås i stk. 2, nr. 2, at der kan fastsættes vilkår for tilladelsen. ...

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 formindskes 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 langtidsleaset køretøj eller et køretøj, der ejes af virksomhedens moderselskab.”

Med hjemmel i bl.a. bestemmelsen i § 5, stk. 2, nr. 2, er udstedt bekendtgørelse nr. 968 af 14. oktober 2005 om virksomheder der foretager syn af køretøjer. Bekendtgørelsens § 17 har følgende ordlyd:

”§ 17. Når en synsvirksomhed foretager syn eller omsyn af køretøjer, skal forvaltningslovens kapitel 2, 4, 5, 6 og 7 samt offentlighedslovens kapitel 2, 3 og 4 overholdes.

*Stk. 2.* En synsvirksomhed må således navnlig ikke syne eller omsyne køretøjer, som virksomheden selv er ejer eller bruger af eller på anden måde råder over eller har væsentlig økonomisk interesse i.”

#### *b) Retsgrundsætningen om myndighedsinhabilitet*

Det er fast antaget at der i forvaltningsretten gælder en almindelig ulovbestemt retsgrundsætning om inhabilitet som bl.a. omfatter myndigheders inhabilitet, jf. Niels Eilschou-Holm, *Juristen* (1986), s. 238 ff, Hans Gammeltoft-Hansen mfl., *Forvaltningsret*, 2. udgave (2002), s. 280 f, og Jens Garde mfl. *Forvaltningsret, Sagsbehandling*, 6. udgave (2007), s. 124 f. Myndigheden kan således selv være part eller på anden måde have en særlig (og uvedkommende) interesse i sagens udfald.

Myndighedsinhabilitet udspringer i vidt omfang af de samme typer af interessekonflikter som den personlige inhabilitet, og retstilstanden om myndighedsinhabilitet beror da også hovedsagelig på den praksis der har udviklet sig med rod i grundlæggningerne og reglerne om den personlige inhabilitet. I den offentliggjorte praksis har de forhold som har fremkaldt myndighedsinhabilitet ofte været af tilsvarende karakter som dem der er omhandlet i forvaltningslovens § 3, stk. 1, nr. 1, det vil sige en sagligt uvedkommende interesse som følge af myndighedens stilling som (privat) part i sagen. Se bl.a. min udtalelse i Folketingets Ombudsmands beretning for 1996, s. 75 ff, og Østre Landsrets dom, gengivet i *Ugeskrift for Retsvæsen* for 1996, s. 1104.

I Juristen (1986), s. 242 ff anfører Niels Eilschou-Holm som de bærende synspunkter bag grundsætningen om myndighedsinhabilitet følgende:

”De eksempler på anvendelsen af almindelige forvaltningsretlige habilitetssynspunkter, der er fremdraget i det foregående, illustrerer i hvert fald meget klart den betydning, ombudsmanden igennem alle årene har tillagt det, at forvaltningens virksomhed tilrettelægges på en sådan måde, at det modvirkes, at der på dette grundlag skabes mistillid til den offentlige forvaltning. Hvis man herudover skal pege på et gennemgående element, må det blive en principiel betænkelighed over for at acceptere, at forskellige funktioner forenes hos samme person eller myndighed på en sådan måde, at de ordinære kontrolmekanismer formelt eller reelt udhules.”

Hvis reglerne om myndighedsinhabilitet gælder for synsvirksomhederne, har jeg tidligere i sagen udtalt som min opfattelse at en synsvirksomhed der tillige fungerer som rustbeskyttelsescenter, ikke bør tage stilling til fejl og mangler ved et køretøj som kan skyldes mangelfuld behandling mod rustbeskyttelse der tidligere er udført af samme virksomhed; det bør undgås at synsvirksomheden ved syn reelt kommer til at vurdere kvaliteten af et arbejde som samme virksomhed tidligere har udført da synsvirksomheden kan have en – i forhold til synet – uvedkommende interesse i at forsvare kvaliteten af det udførte arbejde. Denne uvedkommende interesse risikerer at påvirke udfaldet af synsvurderingen for så vidt angår tæring mv.

Jeg kan forstå på Færdselsstyrelsens udtalelse af 12. oktober 2007 at styrelsen ikke er enig i denne betragtning. Jeg må imidlertid fastholde mit synspunkt om at der i en sådan situation foreligger en uvedkommende interesse der risikerer at påvirke udfaldet af synsvurderingen. Jeg må derfor også fastholde at synsvirksomheden som sådan er inhabil efter principperne om myndighedsinhabilitet, og der vil således foreligge inhabilitet uanset hvem af de ansatte i synsvirksomheden der foretager synet.

*c) Gælder retsgrundsætningen om myndighedsinhabilitet for synsvirksomhederne?*

Der gælder et krav om klar og sikker hjemmel for at en privat virksomhed kan anses for underlagt forvaltningsretten. Se bl.a. Højesterets dom af 6. december 2005 i Ugeskrift for Retsvæsen 2006, s. 782 ff. Det gælder således også grundsætningen om myndighedsinhabilitet.

Som jeg skrev i mit brev af 12. april 2007 til Transport- og Energiministeriet, kan lovbemærkningerne til bestemmelsen i lovens § 5, stk. 2, nr. 2, og formuleringen af bekendtgørelsens § 17, stk. 2, pege i retning af at der kan være et habilitetsproblem for synsvirksomheden som sådan – det vil sige ikke blot i relation til enkelte medarbejdere. I givet fald ville der være tale om myndighedsinhabilitet.

Imidlertid tyder henvisningen i bekendtgørelsens § 17, stk. 1, til bl.a. forvaltningslovens § 2 der omhandler personlig, speciel inhabilitet, umiddelbart på at synsvirksomhederne ikke er forpligtede til at overholde de almindelige retsgrundsætninger om

myndighedsinhabilitet.

På den baggrund konkluderede jeg i mit brev af 12. april 2007 til Transport- og Energiministeriet at lovgrundlaget ikke gav mig tilstrækkelig sikkerhed for at antage at synsvirksomheder var underlagt de almindelige retsgrundsætninger om myndighedsinhabilitet. Jeg bad derfor Færdselsstyrelsen og Transport- og Energiministeriet om en udtalelse om hvorvidt der gælder en pligt for synsvirksomheder til at overholde de almindelige retsgrundsætninger om myndighedsinhabilitet, og hvis ikke om ministeriet da var indstillet på at foranledige at retsgrundlaget blev ændret sådan at det blev tilfældet.

Færdselsstyrelsen og ministeriet har i deres udtalelser anført at de er enige i at det foreliggende retsgrundlag ikke giver tilstrækkelig støtte for en antagelse om at synsvirksomheder er omfattet af de almindelige regler om myndighedsinhabilitet. Styrelsen og ministeriet mener dog ikke at der er et behov for en justering af retsgrundlaget så det bliver tilfældet. Jeg må herefter lægge til grund at der *ikke* gælder almindelige regler om myndighedsinhabilitet for bilsynsvirksomheder. Jeg kan derfor heller ikke kritisere at Færdselsstyrelsen ikke hidtil har krævet disse regler overholdt.

*d) Deres klage over at en PAVA bilsynsvirksomhed kan syne en bil den selv har rustbeskyttet*

Da det nu er afklaret at der gælder regler om personlig, speciel inhabilitet for synsvirksomhederne, men ikke almindelige regler om myndighedsinhabilitet, kan jeg tage stilling til Deres klage over at myndighederne har accepteret at PAVA bilsynsvirksomheder kan syne biler som den samme virksomhed eller en anden PAVA virksomhed har rustbeskyttet.

Som anført tidligere er det min opfattelse at de almindelige regler om myndighedsinhabilitet ville føre til at der ville foreligge inhabilitet i en situation hvor en synsvirksomhed der også fungerer som rustbeskyttelsescenter, skal tage stilling til fejl og mangler ved et køretøj centeret tidligere selv har rustbeskyttet. Når reglerne om myndighedsinhabilitet ikke gælder, mener jeg ikke at jeg har grundlag for at kritisere Færdselsstyrelsens og Transport- og Energiministeriets opfattelse af retsgrundlaget hvorefter det ikke omfatter en situation hvor en synsvirksomhed skal syne et køretøj den selv har rustbeskyttet.

Når en PAVA bilsynsvirksomhed vil kunne syne et køretøj den selv har rustbeskyttet, vil den også – som det mindre i det mere – kunne syne et køretøj som et af de andre PAVA selskaber har rustbeskyttet og/eller hvor der er udstedt en garanti af PAVA Garanti A/S uden at komme i konflikt med habilitetsreglerne.

En eventuel så tæt økonomisk sammenhæng mellem PAVA selskaberne at de ikke kan vurderes hver for sig, vil således ikke i denne henseende medvirke til at øge de tilfælde hvor en PAVA bilsynsvirksomhed må anses for inhabil efter bestemmelsen i

bekendtgørelsens § 17. Jeg mener derfor ikke at der er grundlag for at jeg tager en delig stilling til Deres synspunkter om den økonomiske sammenhæng mellem PAVA selskaberne.

*e) Formuleringen af reglen i bekendtgørelsens § 17, stk. 2, og pkt. 14.01.2 i Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer*

Som jeg skrev til Transport- og Energiministeriet i mit brev af 12. april 2007, er den nuværende formulering af bestemmelsen i bekendtgørelsens § 17, stk. 2, uklar. Det mener jeg er uheldigt – uanset at det nu er afklaret at bestemmelsen skal forstås sådan at der ikke gælder almindelige regler om myndighedsinhabilitet for synsvirksomheder. Da det fremgår af Færdselsstyrelsens og Transport- og Energiministeriets udtalelser at Færdselsstyrelsen er i gang med en revision af reglen, foretager jeg mig imidlertid ikke mere i denne anledning.

Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer er blevet ændret i oktober 2007, bl.a. for så vidt angår afsnittet om inhabilitet i pkt. 14.01.2. Pkt. 14.01.02 lyder sådan:

”I synsvirksomheder gælder forvaltningslovens § 3, hvilket betyder, at en synsvirksomhed ikke må syne køretøjer, hvis virksomheden har en særlig økonomisk interesse i synsresultatets udfald, eller der i øvrigt foreligger omstændigheder, som er egnede til at vække tvivl om synsvirksomhedens upartiskhed...”

Som jeg tidligere har skrevet, angår reglerne i forvaltningslovens § 3 kun den personlige, specielle inhabilitet. Det følger således ikke af forvaltningslovens § 3 at en synsvirksomhed ikke kan syne et køretøj som virksomheden har en væsentlig økonomisk interesse i. Da reglerne om myndighedsinhabilitet som fastslået ovenfor ikke gælder for synsvirksomheder, ligger der derfor heller ikke heri nogen habilitetsmæssige begrænsninger for synsvirksomheden som sådan. Dog kan vejledningens beskrivelse være korrekt for en situation der drives som en enkeltmandsvirksomhed og hvor der ikke er andre ansatte i virksomheden. Jeg går dog ud fra at dette må være undtagelsen.

Det er på den baggrund min opfattelse at vejledningens tekst er misvisende. Jeg har underrettet Færdselsstyrelsen og Transportministeriet herom og bedt styrelsen om, ved førstgivne lejlighed, at ændre vejledningens tekst.

Jeg har også orienteret Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Retsudvalg om sagen sådan at udvalgene er orienteret om hvilke konsekvenser reglerne udformning har, herunder især det forhold at der ikke gælder regler om myndighedsinhabilitet for synsvirksomhederne.

#### **4. Sammenfatning**

Jeg kan ikke ud fra bestemmelsen i § 6 i lov om godkendelse og syn af køretøjer



kritisere at Færdselsstyrelsen har udstedt generelle tilladelser til at PAVA bilsynsvirksomheder kan udføre syn og omsyn af køretøjer.

Jeg må lægge til grund at der *ikke* gælder almindelige regler om myndighedsinhabilitet for bilsynsvirksomheder. Jeg kan ikke kritisere at Færdselsstyrelsen ikke hidtil har krævet disse regler overholdt.

Det er min opfattelse at de almindelige regler om myndighedsinhabilitet ville føre til at der ville foreligge inhabilitet i en situation hvor en synsvirksomhed der også fungerer som rustbeskyttelsescenter, skal tage stilling til fejl og mangler ved et køretøj den tidligere selv har rustbeskyttet. Når reglerne om myndighedsinhabilitet ikke gælder, mener jeg imidlertid ikke at jeg har grundlag for at kritisere Færdselsstyrelsens og Transportministeriets opfattelse af retsgrundlaget hvorefter der ikke foreligger inhabilitet i en situation hvor en synsvirksomhed skal syne et køretøj den selv har rustbeskyttet.

Formuleringen af bestemmelsen i bekendtgørelsens § 17, stk. 2, er uklar. Det mener jeg er uheldigt – uanset at det nu er afklaret at bestemmelsen skal forstås sådan at der ikke gælder almindelige regler om myndighedsinhabilitet for synsvirksomheder. Da det fremgår af Færdselsstyrelsens og Transport- og Energiministeriets (nu Transportministeriets) udtalelser at Færdselsstyrelsen er i gang med en revision af reglen, foretager jeg mig imidlertid ikke mere i denne anledning.

Færdselsstyrelsens vejledning om syn af køretøjer er blevet ændret i oktober 2007, bl.a. for så vidt angår afsnittet om inhabilitet i pkt. 14.01.2. Det er min opfattelse at vejledningens pkt. 14.01.2 er misvisende. Jeg har underrettet Færdselsstyrelsen og Transportministeriet herom og bedt styrelsen om, ved førstgivne lejlighed, at ændre vejledningens tekst.

Jeg har orienteret Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Retsudvalg om sagen sådan at udvalgene er orienteret om hvilke konsekvenser reglernes udformning har, herunder især det forhold at der ikke gælder regler om myndighedsinhabilitet for synsvirksomhederne.

Jeg vedlægger en kopi af den nyhed som vil blive bragt på ombudsmandens hjemmeside [www.ombudsmanden.dk](http://www.ombudsmanden.dk) om sagen.

Jeg foretager mig herefter ikke mere i sagen. Jeg returnerer Deres bilag.

Med venlig hilsen

**Kopi sendt til:**

Transportministeriet

Transportminister Carina Christensen

Færdselsstyrelsen

Folketingets Trafikudvalg

Folketingets Retsudvalg

PAVA