

J.K. Hansen (S):

I anledning af at mit partis ordfører i denne sag, hr. Erling Christensen, opholder sig langt syd herfor under andre himmelstrøg, har jeg lovet at overtage hans ordførerskab, og det gør jeg hermed.

Det lovforslag, vi behandler her i dag, er jo en følge af EF-Rådsdirektiv 91/328/EØF af 21. juni 1991, der bestemmer, at de medlemsstater, som ikke allerede har en ordning med periodisk teknisk kontrol, syn af almindelige personbiler, skal gennemføre en sådan synsordning senest fra den 1. januar 1998. En sådan ordning har Danmark ikke, og derfor er en ændring af færdselsloven nødvendig.

I Socialdemokratiet har vi for år tilbage arbejdet med tanken om at udvide de periodiske syn til også at omfatte almindelige personbiler. Selv om vi nu er overhalet af et EF-direktiv, kan vi kun hilse med tilfredshed, at ordningen nu kan gennemføres.

Vi ser en række muligheder i den foreslåede ordning. For det første vil alene det – alt andet lige – være med til at forbedre færdselssikkerheden, at biler over 4 år hvert andet år skal have godkendt hele det sikkerhedsmæssige udstyr. Det er en stor forbedring, og det kan kun højne færdselssikkerheden.

For det andet vil periodiske syn af personbiler være med til at skabe god beskæftigelse på de automobilværksteder, der skal klargøre bilerne til syn.

For det tredje ser vi også, at den miljømæssige effekt af periodiske syn vil være stærkt medvirkende til at fastholde de målsætninger for begrænsning af luftforureningen, som er beskrevet i »Trafik 2005« og i transporthandlingsplanen fra 1990.

I Socialdemokratiet ønsker vi at fastholde statsmodellen, og vi er tilfredse med, at det periodiske syn kan foregå dels i Statens Bilinspektions synshaller, dels ved pladssyn, hvor Bilinspektionens personale syner bilerne ude på de private værksteder. Målsætningen om, at pladssynsandelen ved periodiske syn af almindelige personbiler skal udgøre ca. halvdelen af synsmængden for almindelige biler, kan vi i Socialdemokratiet tilslutte os. Vi ser en række muligheder her i bl.a. geografisk spredning af synstederne til gavn for kunderne, der så ikke skal transportere eller få lang transport mellem synshal og værksted.

I Socialdemokratiet er vi tilfredse med den udformning, lovforslaget har fået. Jeg skal da i parentes bemærke: Selv om der er mange bemyndigelser – for det er jo en bemyndigelseslov – er det altså lovforslagets bemærkninger, vi bygger vor tilfredshed på, og vi skal derfor tilsige vor positive støtte under det kommende udvalgsarbejde.

H.P. Clausen (KF):

Det Konservative Folkeparti må naturligvis støtte, at der nu lovgives om periodisk syn af personbiler. Lovforslaget gennemfører jo et rådsdirektiv fra 1991, og dette og de mål, der forfølges med direktivet, er vi selvfølgelig forpligtet på.

Men vi bryder os ikke om den måde, direktivet nu foreslås ført ud i livet på. Vi mener, at en statslig ordning som den, der foreslås, er alt for bureaukratisk, alt for dyr for det offentlige i investeringer og formentlig også i drift. Ganske vist siger ministeren, at ordningen med at lade Statens Bilinspektion stå for synene økonomisk skal hvile i sig selv, men jeg har bemærket de store anlægsinvesteringer, der er tale om, og jeg ser ingen steder skyggen af en beregning af, hvornår disse investeringer skal være betalt tilbage. Det Konservative Folkeparti mener, at man inden for direktivets rammer kan opfylde dets målsætning enklere, mindre bureaukratisk, mere brugervenligt og uden at øge antallet af offentligt ansatte.

Helst havde vi som bekendt i sin tid set Bilinspektionen privatiseret, men det kunne vi dengang ikke finde flertal for. I stedet går vi ind for en autorisationsmodel, så man som i en række andre EU-lande i øvrigt lader autoriserede værksteder udføre synet under kontrol af Bilinspektionen. Det vil minimere statens anlægs- og driftsudgifter, samtidig med at beskæftigelsen skabes i det private erhvervsliv og ikke i det offentlige.

Det giver habilitetsproblemer, er modargumentet, og det forstår jeg egentlig ikke. Nok har vi talt meget om moralen i dette land det sidste års tid, men jeg nægter at tro, at danskere har en dårligere moral end nordmænd, hollændere, østrigere, franskmænd eller englændere, der godt kan få en autorisationsmodel til at fungere.

Jeg synes også, der er mange usikre faktorer i regnestykket om, hvad dette koster. Der er