

Svar:

Antallet af planlagte anlægsprojekter udelukker, at én Kommissarius indenfor en overskuelig år-række vil kunne overkomme at forestå samtlige projekter i landet. Der er ikke udsigt til, at sagsmængden vil blive reduceret, ligesom antallet af besigtigelses- og ekspropriationsforretninger ikke påvirkes af, hvordan kommissariaterne organiseres. En fysisk sammenlægning af kommissariaterne ville derfor gøre det nødvendigt enten at bibeholde de nuværende to kommissarier eller at udnævne en vicekommissarius eller lign., der kan aflaste formanden.

Den faste forbindelse over Storebælt indebærer naturligvis fordele for det ø'ske kommissariat i forbindelse med ekspropriationsforretninger på Fyn. Samlet set har Storebæltsforbindelsen dog kun haft marginal betydning for løsningen af kommissariatets opgaver, idet langt de fleste anlægsprojekter på øerne hidtil og formentlig også i de kommende år vil være koncentreret omkring hovedstadsregionen.

Uanset placeringen af et eventuelt fælles kommissariat vil en samling indebære et øget ressourcforbrug i forbindelse med afviklingen af forretningerne, idet der samlet set vil blive længere afstand til de berørte lokaliteter, end der er i dag. Det er ikke muligt at vurdere, hvor store meromkostninger der i givet fald ville blive tale om, idet dette helt afhænger af statens og de koncessionerede selskabers endelige anlægsprogrammer i de kommende år.

I relation til rationaliseringsgevinsterne ved en sammenlægning af de to kommissariater skal det fremhæves, at administrationsudgifterne allerede i dag er søgt begrænset. Således har Kommissarius på Øerne siden 1996 indgået i et kontorfællesskab med 3 andre mindre institutioner under Trafikministeriet (Jernbanetilsynet, Posttilsynet og Auditøren). Ligeledes deltager kommissariaterne i Trafikministeriets regnskabscenter.

Også hensynet til borgerne taler for at opretholde to selvstændige kommissariater. Det fremmer borgerens tillid, når den fysiske afstand ikke er for stor og borgerens tillid er af særlig stor værdi på et så følsomt område som ekspropriation.

Desuden er der vigtigt, at der et godt samarbejde mellem kommissariaterne og landbrugskonsulenter og advokater inden for landsdelene. Større afstande må anses at vanskeliggøre et sådan samarbejde.

En sammenlægning af kommissariaterne kan således hverken af økonomiske eller af andre grunde anbefales.

Det tilføjes, at en sammenlægning der indebærer, at den ene kommissarietstilling nedlægges, vil kræve ændring af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, idet denne lov forudsætter, at der er mindst to kommissarier.

Spørgsmål 19:

Ad § 28.22.21. Statens Bilinspektion

og § 28.22.22. Statens Bilinspektion, indtægter

»Hvorfor er statens Bilinspektion ikke bevillingsmæssigt en statsvirksomhed og hvorfor budgetteres der overdækning?

Er der noget til hinder for at privatisere bilinspektionen?«

Svar:

Det kan oplyses, at Trafikministeriet og Finansministeriet i øjeblikket undersøger mulighederne for at ændre Statens Bilinspektions bevillingsmæssige status, fra en bruttostyret statslig institution med udgifter og indtægter på to adskilte hovedkonti uden indbyrdes overførselsadgang til en nettostyret statslig institution med en driftsbevilling. Der stræbes efter, at ændringen i givet fald vil kunne få virkning fra 2002.

Baggrunden for, at Bilinspektionen hidtil bevillingsmæssigt har været en bruttostyret virksomhed, er bl.a., at synsopgaven er en myndighedsopgave, idet langt hovedparten af alle bilsyn er obligatoriske, og at Bilinspektionen har eneret på gennemførelse af syn.