

Statens Bilinspektion er også en virksomhed med et betydeligt næsten industrielt præget produktionsapparat, hvor øget kommercialisering kan forventes at indebære såvel effektivitetsmæssige som servicemæssige fordele.

Fordelene i forbindelse med en eventuel ændring af Bilinspektionens bevillingsmæssige status til en nettostyret statslig institution knytter således bl.a. an til den interne styring i Bilinspektionen.

Statens Bilinspektion har givet overskud siden oprettelsen. Siden 1998 skal overskuddet bl.a. ses i lyset af, at der, som led i oprustningen af Bilinspektionen til at håndtere den øgede synsmængde som følge af indførelsen af obligatoriske syn af almindelige personbiler pr. 1. januar 1998 blev investeret godt 300 mio. kr. i Bilinspektionen til moderniseringer og kapacitetsudvidelser.

Betænelighederne med hensyn til eventuelt at privatisere Statens Bilinspektion knytter bl.a. an til, at Bilinspektionens arbejdsopgaver som nævnt ovenfor stort set udelukkende består af myndighedsopgaver, dels til at det ved en eventuel privatisering ville være nødvendigt at etablere et betydeligt kontrolapparat til sikring af kvaliteten af bilsynene.

*Spørgsmål 20:*

Ad § 28.11.22. Sektorintegreret miljøindsats i Østersøregionen

»Vil ministeren kort redegøre for, hvilke resultater der hidtil er opnået med de hidtil givne bevillinger?«

*Svar:*

Trafikministeriets første projekt under den sektorintegrerede miljøindsats løb fra 1998 til 2000. Projektets formål var at effektivisere godstransporten mellem Estland og Rusland ved at smidiggøre dokumentbehandlingen ved grænsen og ved at skabe forståelse for begrebet multimodal transport. Projektet resulterede bl.a. i, at der er blevet udarbejdet en håndbog i multimodal transport, som er blevet introduceret ved en række seminarer for relevante myndigheder og interessenter i transportbranchen.

Trafikministeriet igangsatte primo 2000 et kombineret projekt i henholdsvis Estland og Skt. Petersborg om eksterne omkostninger ved transport samt et kombineret projekt i Letland og Litauen vedrørende miljøundersøgelser af transportprojekter. Disse projekter færdiggøres ultimo 2001.

Der blev endvidere i 2000 udført et projektidentifikationsprogram i de tre baltiske lande med henblik på at få identificeret nødvendige, relevante og af modtagerlandene højt prioriterede projekter. Programmet resulterede i identifikation af 2 projekter i Estland, 4 projekter i Letland og 7 i Litauen.

Heraf er 3 projekter påbegyndt primo 2001 i Litauen (introduktion af computerprogrammer og modeller til brug for vejtransport-miljøundersøgelser, udarbejdelse af transportstatistiske data og evaluering af organisering af den offentlige transport i Vilnius) og 2 i Letland (risikovurdering af øst-vest transportkorridor og sikkerhedsrådgivere vedrørende transport af farlig gods). Der påregnes endvidere igangsat 1 nyt projekt i Letland (planlægning af cykelrute-netværk i Riga) og 1 i Estland (støjmålinger i Tallinn lufthavn) i løbet af efteråret 2001. De øvrige identificerede projekter påregnes iværksat i 2002.

Overordnet har samtlige projekter været medvirkende til at opfylde Trafikministeriets målsætninger om at fremme bæredygtig udvikling på transportområdet, yde bistand til de baltiske landes forberedelse af EU-medlemskab samt reducere transportens negative effekter på miljøet.

Mit svar vedlægges i 70 eksemplarer.

Med venlig hilsen

JACOB BUKSTI