

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Det er jo stadig væk sådan, at de værksteder, hvor man foretager omsyn, skal være godkendt til det, og autorisationen kan tages fra dem. Det kræver altså, at de har en seriøsitet, og hvis den ikke er til stede, så kan de naturligvis ikke medvirke til at foretage omsynet.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Det kan sagtens tænkes, at der er et knusende flertal af de her værksteder, som er opgaven voksen, men problemet er, hvis der er nogle få værksteder, som ikke har helt så høje moralske standarder som resten af branchen. Så vil man i de tilfælde kunne have biler, som er sluppet igennem et syn uden at have den tilstrækkelige færdselsmæssige sikkerhed.

Så kan det godt være, at ministeriet i en senere omgang vil fratage de pågældende værksteder deres beskikkelse eller certificering, men det ændrer jo ikke ved, at de så i mellemtiden har sluppet biler ud, som kører rundt på landets veje uden at have den rigtige sikkerhedsmæssige standard.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Vi har i Venstre en tillid til, at de jo vil sørge for at holde en standard. Det er jo også sådan i dag, at en bil, der har været til syn, når der er gået et halvt år eller mere, kan man jo ikke på grund af synserklæringen være sikker på er helt i orden. Det er ejeren og føreren, der har ansvaret for, at bilen er helt i orden lige præcis på et hvilket som helst tidspunkt, når den er ude at køre.

Men jeg regner de situationer, der er i det spørgsmål, hr. Morten Homann kommer med, for ekstremt sjældne, specielle situationer, og sådan nogle vil jo altid kunne forekomme. Systemet som sådan er jo lagt an på, at der skal være ansvarlighed for alle synene, og at branchen lever op til det ansvar, der ligger i at sikre, at bilparken er i orden med hensyn til færdselssikkerheden.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Lidt uden for reglerne, hr. Poul Andersen for sin sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Tak for det. Det må man kalde fleksibilitet, hr. formand.

Med hensyn til det med kontrollen fremgår det jo meget klart og tydeligt her af lovforslaget, at der er tænkt nogle tanker. Men det er jo en enorm organisation, der skal bygges op for at kontrollere dem, der skal kontrollere syn, og der står jo også helt klart og tydeligt, at der skal undgås sammenfald mellem værksteder og syn.

Tror fru Gudrun Laub ikke, at der her er en stor opgave, det kommer til at koste mange penge at få løst på en måde, så der er en helt klar sikkerhed for, at der ikke er sammenfald mellem tingene?

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Jeg er helt opmærksom på, at det er en opgave, og at det er en opgave, der skal løses, men jeg tror nu, at hr. Poul Andersen overdriver problemerne en hel del. Lad os komme i gang med det og så se, hvordan man får det tilrettelagt på en ordentlig og god og forsvarlig måde.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til fru Gudrun Laub. Så er det hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

Lovforslaget lægger op til privatisering af Statens Bilinspektion. Spørgsmålet er: Vil kontrollen blive bedre og mere sikker på grund af omlægningen? Det rejser i hvert fald en del spørgsmål om uklarheder i forhold til ensartet uddannelse og klare afgrænsninger med hensyn til værksted og syn, særlig i forbindelse med omsyn.

Der skal med det fremsatte forslag etableres nye kontrolfunktioner. Der vil være hele habilitetsproblematikken i forhold til kunderne, fremtidig støtte til politi og opsamling af viden om ulykker.

Signalet fra regeringen har ellers været, at man ville etablere Statens Bilinspektion som et statsligt A/S, for det er vel ikke, fordi man vil privatisere bare for at privatisere?

Kl. 13.50

Det er ikke umiddelbart muligt at vurdere, om det fremsatte forslag vil give bedre kvalitet for sikkerheden i systemet. Det kræver afklarende spørgsmål i det kommende udvalgsarbejde. Vi mener for øvrigt, at traktorer, der bruges til