

erhvervsformål, skal betale samme pris som lastbiler.

Jeg vil gerne sige tak, ikke til trafikministeren, men til medarbejderne og ledelsen i Statens Bilinspektion, som siden den borgerlige regering i 1989 sidst forsøgte at sælge Statens Bilinspektion har været med til at effektivisere og modernisere virksomheden. Men regeringen har lavet skattestop og mangler penge i statskassen.

Vi har en del spørgsmål i det kommende udvalgsarbejde. Vi ønsker en fortsat ordentlig kvalitet og service af kunderne samt en ordentlig behandling af de ansatte i den kommende proces. Men vi vil ikke medvirke til at privatisere bare for at privatisere.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Nu spurgte hr. Poul Andersen, hvordan man skal føre tilsyn med dem, der laver synene. Så vil jeg spørge hr. Poul Andersen, om han er opmærksom på, at det fremgår af bemærkningerne på side 11, at der jo altså skal være synsvirksomhed både til behandlingen af tilsynet med synsvirksomhederne og til behandling af klagesager, og det skønnes at skulle medføre et forøget personalebehov i Færdselsstyrelsen svarende til ca. 20 årsværk til at varetage myndighedsopgaverne.

Synes hr. Poul Andersen, at det er et meget stort apparat at sætte i gang for at holde kontrollen i orden her med myndighedsopgaverne?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er jo et spørgsmål, om det kan holdes inden for de rammer. Men det, der gør os dybt betænkelige, er omfanget af det her, for der er jo signaleret, at der ikke må være noget sammenfald. Men fru Gudrun Laub har jo også læst hele lovforslaget, og på side 7 står der allernederst, hvis jeg gerne må have lov til at citere, således:

»I praksis vil ordningen indebære, at kunden, når vedkommende forlader det almindelige syn med en fejlrapport, der medfører krav om omsyn, kan tage til et værksted med tilladelse til at udføre omsyn, og dér få køretøjet repareret og synet samtidigt.«

Det er snævert, det her. Det er meget, meget snævert. Og jeg er helt sikker på, at der er noget her, man skal være meget opmærksom på.

(Kort bemærkning).

Gudrun Laub (V):

Jeg er da enig i, at man skal være opmærksom på det og holde det i orden. Men nu synes jeg, hr. Poul Andersen måske modsiger sig selv. Sådan 20 årsværk, mener hr. Poul Andersen, at det er helt urealistisk, eller er det et realistisk skøn, man kommer med her? Og er det stort eller småt?

Jeg synes, at hr. Poul Andersen på den ene side siger, at det er et alt for stort apparat, og på den anden, at det er alt for lille, at det er utilstrækkeligt.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Grunden til, at jeg rejser hele det spørgsmål her, er jo, fordi vi har en fantastisk god kvalitet i synsvirksomheden i Danmark i dag. Den er unik. Der sker simpelt hen en opsamling af tingene, som vi kan anvende rent politisk til at gøre tingene endnu bedre for at undgå ulykker.

Der er mange elementer i det her, og man skal være utrolig opmærksom på, at man er ved at ændre et godt fungerende system, hvor det måske i yderste konsekvens viser sig, at de ressourcer, man har gået og tænkt på, slet ikke når sammen. Andre gange, man har privatiseret, har man jo lige pludselig opdaget, at man har fået en hel masse opgaver gratis.

Nu skal man til at betale for det, og det bliver nok lidt af en overraskelse. Derfor har vi en stor interesse i at gå ind og få undersøgt de ting nærmere med spørgsmål under det kommende udvalgsarbejde.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Poul Andersen. Der er ikke flere korte bemærkninger. Det bliver dermed hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Dette lovforslag har to formål, dels at liberalisere synsmarkedet og dels at privatisere Statens Bilinspektion. Der åbnes hermed op for fri konkurrence på et marked, hvor Statens Bilinspektion i dag har monopol. Danmark er det eneste land i Europa, hvor det er staten, der varetager synsopgaverne.

Kl. 13.55

Lovforslaget lægger op til, at alle virksomheder, der opfylder Færdselsstyrelsens krav, fra 1. september i år kan udføre omsyn. Det er en fordel for brugerne, da det åbner op for, at man i én