

arbejdsgang kan få omsynet og få udbedret ud fra en mangelliste.

Endelig lægger lovforslaget op til, at der fra 1. januar 2005 kan oprettes synsvirksomheder. Disse synsvirksomheder må ikke have tilknytning til autoreparation. Dansk Folkeparti er enig i denne adskillelse, selv om det fungerer anderledes i udlandet. Kunderne skal være sikre på, at synsvirksomheder ikke bare finder fejl, som virksomhederne har en egeninteresse i at reparere.

Der vil med dette lovforslag oprettes flere synssteder, end man har i dag. Brugere får flere valgmuligheder og mindre ventetid.

Til så vel omsyn og syn vil kravene blive på niveau med de krav, vi kender i dag. Synene skal være uvildige og kvalitativt forsvarlige.

Priserne på syn og omsyn vil frem til 1. januar 2007 blive fastsat til maksimalt de priser, vi kender i dag, hvorefter markedskræfterne slippes fri. Det vil alt andet lige føre til faldende synspriser i forhold til i dag, hvilket Dansk Folkeparti har efterlyst længe.

Af fremtidige syn og omsyn indbetales 20 kr. pr. operation til Færdselsstyrelsen til dækning af administrationsomkostninger og tilsyn. Om det er passende er svært at forholde sig til. Vi skal sikre os, at der er en kontrol med det udførte arbejde, der sikrer, at vi har en synskvalitet på niveau med det, vi kender i dag. Færdselssikkerheden må ikke sættes over styr.

Om selve lovforslaget vil vi sige, at det virker meget gennearbejdet, og de svar, vi ikke får i bemærkningerne til lovforslaget, får vi i kommentarerne i de mange høringssvar, der er indkommet.

Når vi er ved syn, skal de jo foretages i henhold til EU-regler, og var det ikke en idé, om Danmark tog Rådets direktiv om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil op til en revision? Nye biler skal til syn første gang efter 4 år og herefter hvert andet år, og for mange biler, der årligt kører 5-10.000 km, virker det tåbeligt. De køres til syn, uden at de har været på værksted, og godkendes, og bilejeren er blot blevet 400 kr. fattigere. Det kunne f.eks. være noget med, at såfremt man overholdt eftersyn på autoriserede værksteder, så var man fritaget, men det var en sidebemærkning.

Men Dansk Folkeparti kan støtte det fremsatte lovforslag.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ja tak. Der er ingen korte bemærkninger. Derfor bliver det hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil tilslutte mig den socialdemokratiske ordførers ord om, at Statens Bilinspektion har haft en heldig hånd i de sidste år med hele moderniseringen og omstruktureringen og har opnået gode resultater.

Jeg vil også gerne sige, at man i udlandet jo i princippet kører noget i retning af den ordning, vi hermed lægger op til i den overgangsperiode.

Vi kan støtte forslaget, som det er her, men er selvfølgelig villige til under udvalgsarbejdet at se på de forskellige forhold, som er. Det er meget kompliceret stof, og jeg vil faktisk tilråde, at vi tager det op i selve udvalgsarbejdet og dermed kommer helt i dybden med de sikkerhedsforanstaltninger, der er.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Ikast. Hr. Morten Homann som ordfører.

Morten Homann (SF):

Nu diskuterede vi for et øjeblik siden regeringens erfaringer med de her ideologiske liberaliseringer på fjernbusområdet, og nu er vi så nået videre til bilsyn.

Formålet med øvelsen fortaber sig lidt i tågerne, men jeg tror allerede ved de foretræder, vi har haft, og den debat, der har været, at vi er begyndt at se nogle af konsekvenserne og nogle af ulemperne ved den liberalisering.

Hovedproblemstillingen er selvfølgelig, at vi har med en myndighedsopgave at gøre, en myndighedsopgave, som i sidste ende kan få konsekvenser for trafikikkerheden. Det kan jo i sidste ende dreje sig om menneskers liv og førlighed, hvad det er for et bilsyn, vi har, og derfor er vi i SF grundlæggende modstandere af, at man privatiserer myndighedsopgaver på den måde, som der er lagt op til i det her lovforslag.

Kl. 14.00

Det bliver jo ikke bedre af, at man sætter ræven til at vogte gæs, i og med at det er klart, at de værksteder, som er involveret i det her, har nogle klare økonomiske interesser i, hvordan bilsynet skal være, som desværre ikke altid vil betyde, at det er kvaliteten, der er i højsædet.

Det kan man forsøge at gardere sig imod ved at have en godkendelsesordning, som der var lagt op til i forslaget. Men som jeg også gav ud-