

[Glistrup]

som senest er besejlet af forliget af 5. maj 1980, er det aldeles afgørende, at danske produktionsvirksomheder kan komme til at fungere uden at blive ødelagt af bureaukratisk vandalisme. Vi folketingsmedlemmer må, hvor vi så støder på den slags i systemet, sørge for at foranledige, at reglerne ændres, og nærværende spørgsmål er derfor at opfatte som et første led i bestræbelserne på at få fornuftiggjort bestemmelserne. Før videre foretages, ønskes imidlertid belysning fra det sigtede ministerium af, hvordan reglerne er i øjeblikket, og hvordan de i praksis fungerer.

Besvarelse (18/6 80):

Justitsministeren (Henning Rasmussen):

Før et køretøj kan registreres første gang her i landet, skal det kontrolleres, at køretøjet er opbygget og indrettet således, at det udfra færdselssikkerhedsmæssige synspunkter er forsvarligt at lade køretøjet indregistrere.

For en række arter af køretøjer, i praksis navnlig personbiler, varebiler, motorcykler og campingvogne, gælder, at de kan registreres på grundlag af en standardtypegodkendelse.

For de tunge køretøjers vedkommende (f.eks. lastbiler, store påhængsvogne og sættevogne), der ikke er standardtypegodkendt, er kontrolarbejdet opdelt i to faser.

Først foretages en kontrol af køretøjets grundlæggende konstruktion (chassis med affjedring, aksler, bremsesystem, styretøj m.v.). Denne kontrol foretages af justitsministeriet og helt overvejende på grundlag af tegninger og beskrivelser af køretøjet. En godkendelse kan omfatte såvel et enkelt køretøj som en flerhed af ensartede køretøjer.

Når den grundlæggende konstruktion er godkendt, skal det enkelte køretøj synes ved statens bilinspektion med henblik på kontrol af, at køretøjet er opbygget i overensstemmelse med den nævnte godkendelse og med henblik på konstatering af, at køretøjet er forskriftsmæssigt indrettet med hensyn til forhold, der ikke omfattes af godkendelsen.

Baggrunden for, at de nævnte køretøjer skal godkendes i justitsministeriet før de kan fremstilles til syn ved statens bilinspektion, er, at det ikke er muligt at gennemføre et syn, uden at det på forhånd er fastlagt, hvilken grundlæggende konstruktion der kan godkendes.

I de seneste måneder har ekspeditionstiden for godkendelser været på 2-3 måneder, hvilket rundt regnet er en fordobling i forhold til ekspeditionstiden i de senere år.

Justitsministeriet har på denne baggrund allerede iværksat forskellige foranstaltninger med henblik på at nedbringe ekspeditionstiden. Der er foretaget personalemæssige rokeringer, således at antallet af medarbejdere, der behandler disse sager, er blevet forøget. Endvidere ekspederes en del sager nu på overtid.

Justitsministeriet har endvidere indbudt repræsentanter for de berørte brancher til et møde den 19. juni 1980, hvor muligheden for gennemførelse af yderligere foranstaltninger til nedbringelse af ekspeditionstiden skal drøftes.

Spm. nr. 926

Til *justitsministeren (9/6 80)* af:

Hagen Hagensen (KF):

»Hvad agter ministeren at gøre for, at der til stadighed kan være en særlig aktionsstyrke i politikorpset til rådighed?«

Begrundelse

Oplysninger, der har været bragt i pressen – senest i Jyllands-Posten den 4. juni – om opløsning af politiets aktionsstyrke efter afvisning af den frivillige aktionsstyrkes krav om bedre uddannelse, giver anledning til bekymringer.

Spørgsmålet stilles, fordi der nødvendigvis må være specielt uddannede politifolk til rådighed ved aktioner af særlig karakter.

Besvarelse (17/6 80):

Justitsministeren (Henning Rasmussen):

Justitsministeriet kan bekræfte, at der inden for den seneste tid har fundet principielle overvejelser sted om den fremtidige uddannelses- og organisationsform m.v. for den særlige gruppe af polititjenestemænd (politiets aktionsgruppe), som kan sammenkaldes med henblik på politimæssig indsats ved særlige former for alvorlig volds kriminalitet.

Rigspolitichefen har i anledning af det stillede spørgsmål orienteret justitsministeriet om, at der efter opslag for nylig har meldt sig et antal polititjenestemænd, som er villige