

**10) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven.  
(Teknisk kontrol af køretøjer).*

(Lovforslag nr. L 187. Fremsat 28/4 82).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Torben Lund (S):**

Med dette forslag til ændring af færdselsloven er der skabt grundlag for en løbende og regelmæssig kontrol med den danske bilpark. Noget tyder på, at det er nødvendigt, da cirka halvdelen af de biler, der synes i dag, bliver kasseret ved den første fremstilling; dertil kommer, at vi har et fyldigt materiale, der viser, at en stor del af de biler, der er implicerede i færdselsuheld, er behæftede med væsentlige mangler.

I forhold til de synspunkter, vi kender i dag, er der tale om ændringer på flere punkter, og jeg skal fremhæve de to væsentligste ændringer. Der bliver gennemført en ny synstype, som kaldes teknisk kontrol, og derudover bliver almindelige personbiler, motorcykler og varebiler, der er 2 år gamle eller ældre, nu omfattet af den regelmæssige kontrol. Til gengæld bliver ejerskiftesynet ophævet.

Den tekniske kontrol dækker noget andet end de traditionelle synsforretninger. De traditionelle forretninger omfatter en generel kontrol af køretøjernes indretning, hvorimod den tekniske kontrol koncentrerer sig om at undersøge fejl og mangler ved de dele, som har særlig sikkerhedsmæssig betydning, nemlig bremses, styretøj og bærende dele.

I forhold til et egentligt periodisk syn, som tidligere har været drøftet her i tinget, og som også har været grundigt bearbejdet i sagkyndige udvalg, er der med dette forslag tale om en langt mindre omfattende kontrol, men til gengæld en kontrol, der retter sig direkte imod de sikkerhedsmæssige dele; man opnår herved den samme positive virkning som af de oprindelig drøftede periodiske syn, men det er en enklere og billigere procedure. Når jeg taler om pris, så tænker jeg ikke alene på den store udgift, det periodiske syn ville være blevet for staten; jeg tænker også på den udgift, som den enkelte bilejer ville blive påført ved et egentligt periodisk syn. Ved den tekniske kontrol vil vedli-

geholdelseskravet som nævnt rette sig mod de sikkerhedsmæssige dele, og dem må enhver bilejer naturligvis være forpligtet til at holde i orden.

For almindelige personbiler og motorcykler vil den tekniske kontrol i opbygningsperioden alene omfatte biler, der er fra 2 til 10 år gamle, hvorimod de ældre årgange af biler først kommer med på et senere tidspunkt. Baggrunden herfor er ifølge justitsministeriet, at den forbedring af vedligeholdelsestilstanden, som den tekniske kontrol medfører, hurtigst vil få virkning ved en overgangsordning af dette indhold, fremfor at tage de ældste biler først og dermed de mindre reparationsværdige biler, som der i øvrigt næppe er grund til at tro skulle være særligt belastende for trafikikkerheden. Jeg er enig med justitsministeriet i begrundelsen, at man herved vil få den mest effektive overgangsbestemmelse og den hurtigst virkende overgangsbestemmelse. Der er det at sige til det, at de gamle biler ikke helt vil undgå synsmyndighederne. Det vil stadig væk være sådan, at man stikprøvevis vil tage ejerskiftesyn på gamle biler, landevejssyn efter færdselslovens § 77 vil også stadig fungere, og samtidig er det sådan, at det altid står enhver frit for at få en frivillig teknisk kontrol af en bil, der er mere end 10 år gammel.

Jeg skal på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget til hurtig vedtagelse og blot slutte med at påpege, at der i forslaget ligger en beskæftigelsesmæssig virkning på ca. 1.000 nye arbejdspladser.

**Annelise Gotfredsen (KF):**

Jeg synes, det er meget støj og meget lidt uld, der kommer ud af dette lovforslag. Det bedste, man kan sige om det, er såmænd, at det er mindre omfattende end tidligere forslag på området. Hvad er det, man vil opnå? Ja, det siger man i fremsættelsestalen: større færdselssikkerhed, og det er da et udmærket formål, men der er, som det påvises i bemærkningerne, meget stor usikkerhed med hensyn til, hvor stor forbedringen af færdselssikkerheden vil blive. Vi mener, at det konservative forslag, der skal behandles i morgen, om skattefrihed for sikkerhedsudstyr, er langt bedre. Det skal jeg naturligvis ikke komme ind på nu. Den store usikkerhed, der ligger i spørgsmålet om, hvor meget

[Annelise Gottfredsen]

mere færdselssikkerhed man opnår med dette lovforslags gennemførelse, gør, at jeg ikke mener, at man kan lægge så forfærdelig meget vægt på disse forudsigelser.

Man nævner valutabesparelser; det vil der også komme, men samtidig vil der være tale om et mistet skatteprovenu, og det skal man vel så have erstattet på anden vis.

Endelig nævner man større beskæftigelse. Det er da muligt, at der kommer større beskæftigelse ud af reparationen af disse biler, men det, man skal gøre, når man skal anvende nogle midler og få større beskæftigelse ud af det, er vel at undersøge, hvorledes de anvendte midler kan skaffe den størst mulige beskæftigelse. Jeg tror ikke, at det er det, man får ud af anvendelsen af disse midler. I sagens natur ligger der en rimelig tilskyndelse, mener jeg, for den enkelte i energibesparelse og i sikkerhed netop på det område, som omfattes af forslaget; man sørger for forsvarlig vedligeholdelse ved selv at have ansvaret for sin egen befordring. Jeg mener også, at det er inkonsekvent. Nye biler, som det første år falder ind under forhandlernes garantiordning og kontroleftersyn, vil nu kunne indkaldes hurtigere, medens de nye regler giver en senere syning af 10 år gamle biler, som efter de gamle regler kunne blive udsat for tidligere syn ved ejerskifte.

Lovforslaget vil under alle omstændigheder betyde en ekstraudgift for forbrugeren, og synet skal jo betales, selv om bilen er fejlfri. Jeg mener, at det vil være en kilde til stor irritation, såfremt overskridelse af det snævre tidsrum på 8 uger fører til sanktioner, også selv om vognen er i forsvarlig stand. Vil man endelig gennemføre en sådan regel, må det kunne gøres på en betydelig mere forbrugervenlig måde, f.eks. ved aftale med bilejeren og en langt større fleksibilitet end det, som nu bebudes.

Jeg er klar over, at der er mange tekniske detaljer i lovforslaget, og dem vil vi da gerne drøfte, men som det foreligger her, kan vi ikke godtage lovforslaget.

#### Brøndsted (V):

Hvem er ikke interesseret i at have gode og sikre færdselsforhold? Der er jo mange ting, der indgår i det, og selvfølgelig er gode køretøjer en forudsætning for, at der kan være trafikikkerhed. Men man må jo veje

og vurdere, om det er dér, pengene bruges bedst. Jeg tror, at man kunne vinde meget i færdselssikkerhed, hvis man i stedet for anvendte pengene til kontrolforanstaltninger eller tænkte på at adskille den bløde og den hårde trafik fra hinanden ved at lave nogle flere cykelstier. Det er meget væsentligt, at vi får en hel masse af vore lidt sorte pletter fjernet, og det kunne man bruge en hel del af de penge til, som vi her kommer til at bruge til en teknisk kontrolforanstaltning. Men selvfølgelig, hvis det virkelig kan bevises, at vi kan få større færdselssikkerhed, end vi har, så må vi da ikke feje et forslag af bordet med det samme, før det er belyst. Jeg synes nok, at de tal, der fremgår af rapporterne, viser meget stor usikkerhed, og vi ved jo også, at langt den største del af færdselsulykkerne ikke har tekniske årsager, men menneskelige.

Også rent beskæftigelsesmæssigt siger man at forslaget har værdi, og det er da ganske givet. Jeg kan frygte lidt, at det især er på den administrative side, der vil komme mere beskæftigelse. Der er i givet fald noget, der skal indhentes, men når det er indhentet, så er tingene i balance igen.

Det bliver nok også noget af det samme med hensyn til køb af nye biler og dermed det tredje argument: at vi kunne spare valuta ved det. På lang sigt vil det nok komme i balance. I første omgang tror jeg der vil blive brugt mere valuta til nye biler, og så vil udskiftningen komme ind i en ny rytme.

Jeg mener også, man skal være opmærksom på, at der med den tekniske kontrol sker visse former for rationalisering i forhold til det, vi har i dag med biltilsynet. Jeg tænker her på den hurtigere og lettere gennemgang af de dele, der er vitale for sikkerheden. Det vil givetvis være en rationalisering og gøre noget lettere.

Det altafgørende er, om det virkelig er rigtigt at bygge et sådant apparat op og ofre så mange penge. Det bliver måske ikke af det offentliges penge, for efter forslaget – det må vi have virkelige beviser for – skulle man stort set kunne klare sig med den kapacitet til bilsyn, vi har i dag, når den tekniske kontrol skal erstatte det. Vi har i Danmark ca. 1,7 mill. biler alt i alt, og hvis vi tager de priser, der bliver sat på et teknisk kontrolsyn med 2-årige intervaller, så vil det altså betyde noget i retning af en halv milliard kroner,

[Brøndsted]

der skal betales af borgernes egen lomme for at få foretaget denne kontrol, og det synes jeg faktisk er mange penge. Jeg mener, at vi er nødt til at prøve at vurdere denne økonomiske konsekvens. Det er ikke alene penge; det er også det, at man skal undvære sin bil en dag. Selv om man har en bil, man søger for er i tip-top orden, skal man alligevel undvære den. Det kan koste en dagløn og koste indtjening ikke at kunne passe sin geschæft.

Det andet, som jeg også meget gerne vil have afklaret under udvalgsarbejdet, er, hvilken opkrævningsmetode der skal bruges. I øjeblikket har vi en ordning med stempelmærker ved bilsyn. Er det det system, der skal gælde fremover? Man kunne tænke sig et system, hvor der blev betalt ved døren, når man henter bilen. Eller skal det gøres ved en eller anden for giroindbetaling? Det er meget væsentligt at få afklaret det.

Jeg synes, der kan være god grund til at se på, hvad der kan gøres for at holde det færdselssikkerhedsmæssige i orden på vore køretøjer. Men jeg mener ikke, det skal være obligatorisk. Det skal ikke være sådan, at vi er formynderiske over for de mennesker, der vittelig holder deres biler. Jeg mener, at man kunne bruge nogle af de penge til at få lidt mere kontrol og også til at give lidt mere oplysning om, hvad det betyder, at køretøjet er i orden. Vi er imod det obligatoriske. Vi vil godt se, om der kan laves noget på denne baggrund.

#### Alice Faber (SF):

Vi i SF er glade for, at justitsministeren fremsætter dette lovforslag. Vi har i SF i 1978 og i 1979 fremsat beslutningsforslag om periodisk syn. Vi kan gå ind for, at det tidligere syn bliver ændret til det foreslåede, som man nu kalder teknisk kontrol, hvor man fokuserer på fejl ved bremses, styretøj og bærende dele. Men vi finder, at det tidligere omtalte periodiske syn var bedre, og vi havde hellere set det. Vi tror, at langt de fleste bilejere holder deres bil i forsvarlig stand, hvorfor vi finder, at det er en god idé, at man indkalder efter en statistisk model, det vil sige ved stikprøver.

At man i statens bilinspektion vil forbedre forholdet til bilisterne, som det fremgår af en artikel i Politikken fra i søndags, synes vi er

godt. Det er godt, hvis man går ud fra, at bilejere selv sørger for at få de skader eller fejl på bilen lavet, som de er blevet gjort opmærksom på. Vi mener ikke, at mere kontrol øger ansvarligheden. Der er behov for, at bilejerne føler sig ansvarlige for de fejl, de begår, når de f. eks. bliver indblandet i færdselsuheld på grund af, at de kører rundt i defekte biler, og også at de føler ansvarlighed over for, at de med defekte biler forurener luften. Vi finder, at det, også ud fra et ressourcemæssigt synspunkt, er vigtigt at vedligeholde de gamle biler i stedet for den kassere-og-smide-væk-mentalitet, vi har med hensyn til biler.

Vi vil gerne i udvalget drøfte konsekvenserne af, at syn ved ejerskifte falder væk. Det ser vi nogle problemer ved. Brugtbilsmarkedet og de historier, der kommer derfra om udnyttelse af mindre mekanikdygtige mennesker, får os til at blive bekymrede over, at ejerskiftesynet falder væk; det vil vi som sagt meget gerne drøfte i udvalget. Vi er også bekymrede over, at biler over 10 år ikke falder ind under ordningen; det vil vi også gerne se lidt nærmere på.

Vi kunne skaffe flere arbejdspladser med det gamle tvungne syn, men vi er da klar over, at der bliver nogle arbejdspladser her, selv om der ikke bliver så mange. Og der er mildt talt behov for at skaffe flere arbejdspladser. Alt taget i betragtning vil vi, som lovforslaget ligger, love det en hurtig og positiv behandling i udvalget.

#### Knud Lind (FP):

Justitsministerens lovforslag nr. L 187 om teknisk kontrol af køretøjer bærer ikke præg af at være af socialdemokratisk oprindelse, idet det bestemt ikke tilgodeser arbejdsmand Jensen. Alle personbiler og motorcykler, der er over 2 år gamle, vil efter en statistisk tilfældighedsmodel inden for en periode af 2 år med udvælgelse af 50 pct. af hver årgang hvert år blive indkaldt til teknisk kontrolfetersyn hos bilinspektionen. Det vil med andre ord sige, at de mennesker, der har råd til det, vil udskifte bilen og derved undgå at blive indkaldt til kontrolfetersyn, og det vil sige, at de udskifter dem hvert andet år, mens arbejdsmand Jensen, der ikke har haft råd til udskiftning, må betale synsgebyr, værkstedsregning samt eventuelt tage 1 eller

[Knud Lind]

2 fridage, mens vognen er på værksted og til syn. Det er det, det drejer sig om. Dette lovforslag er et erstatningsforslag for de tanker, som statsministeren kom med i sin åbnings-tale, hvor periodiske syn blev nævnt. Man har da også brugt godt 3-4 sider i lovforslaget på periodisk syn, hvorefter man pludselig går over til at tale om kontroleftersyn.

Et fast periodisk syn, oplyser man i afsnit 6 i bemærkningerne, vil give en reduktion på 1-2 pct. i det samlede antal færdselsuheld. Forskellen mellem det oprindelige periodiske syn og tilfældighedsprincippet ved indkaldelse ved teknisk kontrol er, ud over indkaldelsesmetoden, at det periodiske syn er mere grundigt. Det ses bl. a. af, at bilassistenter ved periodisk syn kun kan syne 3 personbiler i timen, mens man ved den forestående nye form, det vil sige teknisk kontrol, forventer, at bilassistenter skal kunne syne 4 personbiler i timen. Da man ikke kan gå ud fra, at bilassistenter vil arbejde hurtigere, så må det altså være selve kontrollen, der bliver slækket og mere lemfældig, og at man på adskillige områder ikke indkalder til omstillingssyn for at kontrollere, om de påviste fejl og mangler er blevet rettet. Hvad er et syn værd, når man ikke indkalder igen?

Ejerskiftesynet, som i dag sker af biler, der er over 5 år gamle, glider efter lovforslaget ud. I forbindelse med køb og salg af brugte biler, der er over 5 år gamle, foretages der pr. år ca. 150.000 syn. Ordningen blev indført på grund af et behov for kontrol ved salg af brugte biler. Ordningen har siden da virket som et mindstemål af garanti for, at de sikkerhedsmæssigt vitale, livsvigtige dele af køretøjet var i orden. Denne sikkerhedsmæssige garanti har den lille mand nu mistet. Jeg vil sige i parentes, at det da er klart, at motor m.v., som ikke har med det sikkerhedsmæssige at gøre, havde han ingen garanti for, men han havde dog trods alt ved brugtvognshandelen en garanti for, at de livsvigtige ting var i orden. Den fjernes også med det nye lovforslag.

Det viser sig, at i de første 7 år efter, at en person har erhvervet kørekort, er risikoen for at blive impliceret i færdselsuheld størst. Man må antage, at de tekniske fejl kun omfatter, siger man, 3-11 pct. Jeg mener personligt, at det er 1-2 pct. Det virker lidt mærkeligt, når man skriver 3-11 pct. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, hvor mange procent

de tekniske fejl udgør helt nøjagtigt. Det er mit personlige indtryk, at det ikke er de ældre køretøjer, der er den største årsag til færdselsuheld. Jeg kunne også stille det lidt anderledes op og spørge justitsministeren: hvor meget er antallet af færdselsuheld med lastbiler faldet, siden der blev indført årlige syn?

Den socialdemokratiske ordfører begrundede lovforslaget med, at ca. 50 pct. af de synde biler i dag må komme til omstillersyn hos bilinspektionen. Ja men hvorfor slækker man så på omstillingsproceduren vedrørende fejl og mangler? Det virker helt tåbeligt at fortælle, at det er derfor, man vil indføre denne tekniske kontrol, når man i øvrigt slækker på selve eftersynet.

Socialdemokratiet har frafaldet sine tanker om periodisk syn. Dette lovforslag er rene lapperier, som vil medføre færre indtægter i registreringsafgift. Man mener ikke, at nyordningen med bortfald af betaling for syn i form af stempelmærker - det er den måde, man betaler på i dag - vil give flere omkostninger. Det passer ikke. Den nye form med giroindbetaling vil betyde mere arbejde for politiet, når de skal inddrage nummerpladerne på de køretøjer, hvor ejeren ikke har betalt synsgebyr. Når arbejdsmand Jensen endelig har fået synet sin vogn, som han skal bruge til kørsel til og fra arbejde, så mister han den måske, fordi han ikke er i stand til at betale synsgebyr via girokontoret.

Dette er reelt at kaste gode penge efter dårlige.

#### Nør Christensen (CD):

Det lovforslag, vi har til debat her i dag, har jo været genstand for megen diskussion gennem årene. Det ligner stort set periodisk syn. Jeg ved da godt, at man fra regeringens side vil hævde, at forslaget er nyt, men CD mener, at forslaget kan sammenlignes med en gammel cirkushest, der på ny skal ind i manegen til publikums fornøjelse. Det gamle nummer er publikum ved at være godt træt af, og derfor giver man hesten et nyt dækken, hvorpå man i stedet for »periodisk syn« skriver »teknisk kontrol«. Nu er det jo sådan, at publikum godt kan være kræsent, og jeg vil gerne indledningsvis meddele, at centrum-demokraterne er overordentlig kræse

[Nør Christensen]

over for dette forslag. Jeg vil gerne knytte et par kommentarer til forslaget.

Den første kommentar er, at der i afsnit 6 i bemærkningerne står, at efter et forsigtigt skøn vil uheldstallet falde 1-2 pct. Jeg vil gerne understrege, at der er tale om et skøn. Jeg mener ikke, at man vil opnå et sådant fald i uheldstallet. Derfor er det min opfattelse, at det er forkert at tale om en forsigtig vurdering, som man jo gør her i bemærkningerne; det er overdrevet. Jeg vil gerne spørge, om ministeren kan oplyse for et vilkårligt år - ministeren må selv vælge - hvor mange bilinspektionserklæringer der foreligger, hvor man kan sige, at tekniske fejl har været medvirkende årsag. Og om man kan oplyse noget om, i hvilket omfang man har erklæringer fra bilinspektionen, der siger noget om, at tekniske fejl har været medvirkende årsag.

Det er min og CDs opfattelse, at man griber dette lovforslag helt forkert an. Man vil udvide bilinspektionen både med hensyn til personel og materiel. På den måde griber man ind imod, hvad man som sagt hævder vil være op til 2 pct. Var det ikke mere rimeligt, at man satte ind over for den anden procentdel, nemlig de 98 pct.? Her tror vi, at man kunne få mere for pengene. Vi er overbeviste om, at de færdselsuheld, vi har - og alle er vist enige om, at det er alt, alt for mange - lettere vil kunne reduceres ved at sætte ind over for førerne af køretøjerne. En fører af en bil kan jo føre bil uden at skulle til noget kontroleftersyn i 52 år, altså fra det 18. år, til den pågældende fylder 70 år.

Vi har i CD hæftet os ved, at oplysningskampagnerne synes at have slået igennem, så man må spørge, om det i det hele taget er tiden nu at fremsætte et sådant lovforslag. Så vidt jeg har forstået, er færdselsuheldenes antal for nedadgående, og hvor meget har vi mon ikke sparet på det?

Centrum-demokraterne er opmærksomme på, at der her er tale om en bemyndigelseslov til justitsministeren. Vi forstår lovforslaget sådan, at når der er gået nogle år, så giver de, det stemmer for dette lovforslag, justitsministeren ret til at indføre periodisk syn. Vi er i CD ikke særlig glade for disse bemyndigelseslove. Mon ikke loven ville få slagside?

Ifølge bladet Motor for april 1982 er bileres antal dalet med 100.000 inden for de sidste 3 år, og antallet af biler, der er mere

end 10 år gamle, er væsentligt forøget, hævder man. Det skyldes efter vor opfattelse, at der er en alt for høj registreringsafgift her i landet; det er jo sådan, at 1 bil koster 3 bilers pris. Måske skulle vi sænke registreringsafgiften i stedet for at gøre livet endnu mere surt for bilejerne.

Den 21. april 1982 stillede jeg spørgsmål nr. 599 til justitsministeren om knallertregistrering. I sit svar - Folketingstidende 1981-82 (2. samling), sp. 5750 og 5751 - talte justitsministeren om, at man ikke skulle ramme eller belaste ældregruppen med de ikke helt ubetydelige udgifter, en sådan registrering af knallerter ville medføre. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om det lovforslag, vi har her, ikke vil medføre meget større udgifter end knallertregistrering. Jeg tror, at mange ældre simpelt hen ikke får råd til at have bil, hvis dette lovforslag gennemføres. Jeg vil derfor spørge ministeren, om det har været overvejet i stedet for at gøre ordningen kilometerafhængig.

#### Aase Olesen (RV):

Diskussionen om de periodiske syn har nu gået igennem systemet i mange år. Ved utallige forhandlinger mellem regeringen og skiftende forligspartier har spørgsmålet været draget frem. Socialdemokratiet har ønsket periodiske syn gennemført. Hver gang har diskussionen gået på, om en cost-benefit analyse kunne holde, altså om vi egentlig fik noget for de ret mange penge, som periodiske syn ville koste at indføre med hensyn til færdselssikkerhed, valutabesparelse osv. Men nu handler denne lov ikke om periodiske syn - eller gør den det alligevel? Ja, det spørger jeg om, for det kan være meget svært at se, hvor begrænsningen i den bemyndigelse, som ligger i § 78 a, egentlig ligger. En tidligere taler var inde på det samme. Jeg vil derfor spørge: hvad kan denne paragraf egentlig bruges til?

Vi finder, at det er meget forhastet nu at gennemføre denne årelange sag med ikrafttræden pr. 1. juli 1982, efter at forslaget har været fremlagt blot en lille uges tid. Vi forudser, at der bliver behov for en meget grundig udvalgsbehandling, og jeg skal sige til udvalgsformandens orientering, at det altså ikke er den slags, der foregår i møder 5 minutter efter en førstebehandling.

[Aase Olesen]

En af de ting, vi ønsker nærmere belyst under udvalgsarbejdet, er de oplysninger, der gives i bemærkningerne, om, at der allerede er bevilget penge til 10 synsbaner på baggrund af EF-krav, og at man kun mangler at bevilge 2. Det er der ikke nogen nærmere forklaring på. EF-direktivet er heller ikke optrykt, selv om der står, at man imødekommer et EF-direktiv.

Et andet væsentligt punkt er de betænkeligheder, som ministeriet har ved at indføre periodiske syn ved hjælp af private autoværksteder. Man henviser til den gule beretning og siger, at den kommer til den konklusion, at man ikke kan bruge autorisation af private autoværksteder. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at der i afsnit 5 i bemærkningerne til lovforslaget står, at de grundlæggende forudsætninger for det udvalg, som har lavet den gule beretning, er:

1. At periodisk syn skal gennemføres med faste intervaller (1½ eller 2 år) af samtlige køretøjer, der er undergivet ordningen.

2. At synene skal udføres af statens bilinspektion.

3. At de eksisterende administrative forskrifter for gennemførelse af syn opretholdes.

Disse forudsætninger er jo i dette forslag fraveget, og derfor er det et spørgsmål, om man kan blive ved med at henvise til beretningen.

Man siger videre i bemærkningerne, at justitsministeriet efterfølgende har undersøgt, om det var muligt at bruge private værksteder. Ministeriet er efter at have undersøgt det kommet til den konklusion: »... at en udvidelse af statens bilinspektions anlægskapacitet ved lejemål af private autoværksteder m.v. ikke kunne danne grundlag for nogen acceptabel ordning med periodisk syn på grundlag af beretningen om periodisk syn.«

Ja, sådan kan man jo godt lave alternative analyser og så komme lige præcis til det resultat, som en regering gerne vil have, og det gør man så.

Jeg vil gerne have en anden ting belyst under udvalgsarbejdet. Det er konsekvenserne for den enkelte bilejer. Har man dog ingen mulighed for at holde dem, der er påpasselige og lader deres bil efterse hver 5.000 km – den slags mennesker findes dog – ude af den såkaldte statistiske model?

Endelig vil jeg gerne understrege, at vi er så langt fra overbeviste om, at dette forslag er

nogen velsignelse. Men vi vil godt gå ind i et udvalgsarbejde om det. Jeg vil gentage, hvad jeg sagde indledningsvis, at vi slet ikke kan se, om der er tale om et indledende skridt til periodiske syn i § 78 a. Er der det, skulle man tage at sige det, og lad os så diskutere, om vi har råd til det. Er det det ikke, så vil vi kræve, at det står i loven. Vi har haft alt for mange bemyndigelseslove, og vi ønsker at diskutere det, vi egentlig vedtager herinde.

#### Wilhelm (VS):

VS vil gå til behandlingen af dette lovforslag med betydelig velvilje. Jeg kan ikke påstå, at vi er fuldstændig sikre på virkningerne, hverken de færdselssikkerhedsmæssige kvantitativt eller de valutariske eller de beskæftigelsesmæssige osv. virkninger, der er tale om her. Men vi synes, at det er et forsøg værd at gøre det, som her bliver foreslået, og vi lægger vægt på, at efter den nye skitse, der er kommet – det er muligt, at den trænger til nogle præciseringer og opstramninger, som bl.a. fru Aase Olesen efterlyste – sådan som forslaget er lagt frem i hvert fald i denne nye udgave, er det ikke noget, der kræver en voldsom forøgelse af synskapaciteten. Det vil sige, at hvis man høster dårlige erfaringer eller ikke særlig gode erfaringer af denne ordning, skulle der ikke være noget i vejen for at vende tilbage til den gamle ordning.

Dér, hvor vi synes at det bestemt må være et forsøg værd, er at få det gjort til et mere løbende, men ikke fast periodisk syn, end det nuværende, som jo sker efter et ganske irrelevant kriterium, kan man sige, nemlig ved ejerskifte. Det kan ikke være det færdselssikkerhedsmæssigt bedste kriterium. Og man må vel endda forvente, at hvis de sikkerhedsmæssige dele i køretøjerne, når de er aldrende, på noget tidspunkt bliver sat i rimelig god stand, så er det vel, når køretøjerne skal sælges. Vi synes, det er betydelig mere relevant at bruge et åremål eller måske, som hr. Nør Christensen var inde på, et kilometertal som det kriterium, man må anvende for syn. Vi mener, det er godt, at det bliver, skal vi sige lidt mere tilfældigt periodisk, at man altså ikke ved præcis hvornår, men at man bare ved – jeg har ikke forstået det som en stikprøvekontrol, men som noget, alle er omfattet af – at man i hvert fald kaldes til syn én gang i hver 3 års periode, og at man kan risikere, at det bliver i det første halve år, og

[Wilhjelm]

at man kan risikere, at det bliver senere, sådan at man får en solid motivation til, at køretøjet på et hvilket som helst tidspunkt er i orden.

Vi synes også, det er rigtigt at prioritere de sikkerhedsmæssige dele af køretøjet højere end de funktionelle dele, som kan være vigtige nok for brugeren, men i hvert fald ikke for færdselssikkerheden. Det er formodentlig noget af det, der hjælper til, at man ikke er nødt til at øge kapaciteten, at man nu koncentrerer sig om bremses, styretøj og bærende dele. Jeg undrede mig umiddelbart over, at lygter ikke hører med til de sikkerhedsmæssige dele, men det ved man måske fra de færdselsuhedsstatikker og de tidligere betænkninger, som jeg må indrømme at vi ikke har læst op til denne lejlighed. Det må vel være forklaringen på, at det ikke er med. Men i hvert fald er vi enige i princippet i det, nemlig at man koncentrerer sig om de dele på køretøjet, som er af betydning for selve færdselssikkerheden.

Som sagt er vi ikke alt for skrāsikre med hensyn til virkningerne på valutaen, på beskæftigelsen og på antallet af færdselsuheld, men vil godt være med til at diskutere dette forslag og har altså på forhånd en betydelig velvilje over for det.

#### Inge Krogh (KrF):

En af de foregående ordførere skildrede, hvordan kontrollen skal foregå: kernepunktet skal være kontrol af bremses, styretøj og bærende elementer samt en efterfølgende kontrol af, at manglerne virkelig bliver udbedret. Det skal efter bemærkningerne give en bedre færdselssikkerhed, og det er da også udmærket, men mon dog ikke de fleste af vore færdselsulykker skyldes menneskelige fejl, f.eks. spiritus?

Endvidere fremføres det, at det vil medføre besparelser på valutaen, idet der vil blive indkøbt færre nye biler. Mon ikke den økonomiske situation i almindelighed bevirker, at folk passer bedre på deres vogne og lader dem komme til den kontrol, som anbefales? For ejeren vil kontrollen ikke blot betyde betaling af et gebyr, men ofte også, at en dags indtægt forsvinder. Kontrollen bevirker, at det almindelige syn falder bort. Mon ikke der kan være en fare for, at ældre vogne, der skifter ejer, ryger op i pris, i hvert fald så

længe kontrollen foregår efter en statistisk model?

Der er mange ting, der trænger til at blive belyst, og der må et grundigt udvalgsarbejde til.

#### Justitsministeren (Ole Espersen):

Jeg bør nok starte med at fastslå, at der her ikke blot er tale om, at vi har klistret en ny etiket på det, der hidtil har været betegnet som periodisk syn. Det er noget helt grundlæggende andet, der er tale om her. Lad mig blot understrege 3 væsentlige faktorer.

Periodisk syn forudsættes at skulle ske med intervaller på 1½ til 2 år – her er vi oppe på 3 år, altså faktisk skal kun cirka halvdelen af de syn, man forestillede sig i betænkningen om periodisk syn, gennemføres efter dette forslag. Ved periodisk syn regnede man med en synsforretning, der omfattede langt, langt mere end det, der er tale om her. Her er tale om bremses, styretøj og bærende dele, ikke mere. Da vi diskuterede periodisk syn, var der tale om en helt anderledes omfattende synsforretning af alle de dele som der stilles krav til i vore bekendtgørelser om bilers udstyr. Nu er der altså tale om et betydelig mindre omfattende syn; kun de færdselsmæssigt vitale dele er med, når det drejer sig om teknisk kontrol. Og endelig, og det er måske det mest illustrerende, ville periodisk syn forudsætte en offentlig investering over 3-4 år på mellem 600 og 800 mill. kr. Det forslag, der ligger her, forudsætter en offentlig investering i løbet af 2-3-4 år på ca. 40 mill. kr. om året.

Det er altså langt, langt mindre omfattende investeringer, mindre omfattende syn og et syn med cirka dobbelt så store intervaller. Så det er ikke bare en anden etiket, vil jeg gerne sige straks til de ordførere, der har været inde på, om dette ikke alligevel var en form for periodisk syn.

Når vi har valgt denne betydelig mere beskedne model, så skyldes det en del af de ting, man har været inde på her, og som jeg skal vende tilbage til. Det skyldes også det grundlæggende synspunkt, der også har været påpeget af et par af ordførerne, nemlig at når man skal foretage investeringer, specielt inden for færdselsområdet, så må man naturligvis se på, hvordan man bedst bruger pengene for at højne færdselssikkerheden. Der måtte vi konkludere, at regnede vi med et

[Justitsministeren]

beløb, der nærmede sig 1 mia kr., så var der nok andre steder, f.eks. vejenes kvalitet, hvor det kunne være rimeligere at bruge disse mange penge. Det var en af årsagerne til, at vi forlod tanken om periodisk syn. Men her er vi altså nede på en offentlig investering på 30-40 mill. kr. i løbet af 3 eller 4 år, som vi er sikre på vil svare sig færdselssikkerhedsmæssigt. Det var vi ikke sikre på, når det drejede sig om op mod 800 mill. kr.

Jeg skal så knytte et par kommentarer til enkelte af indlæggene. Fru Annelise Gotfredsen nævnte, at der er usikkerhed omkring den bedring i færdselssikkerheden, vi regner med, og det er naturligvis korrekt. Vi går ud fra, som det fremgår af forslagens bemærkninger – det er usikkert, det fremgår også af det tal, jeg nævner – at ved 3-11 pct. af alle færdselsuheld har tekniske fejl været medvirkende. Man kan ikke sige det nøjagtigere, bl.a. fordi der er nogle biler, der bliver fuldstændig ødelagt, og så kan man ikke gøre op, om der overhovedet var tekniske fejl, og slet ikke om, hvorvidt de har været medvirkende eller ej; derfor er tallene usikre. Derfor er vi også meget forsigtige, når vi siger, at vi regner med en mindskelse af uheldstallet på 1-2 pct. Det er bl.a., fordi vi, selv om der kommer en teknisk kontrol, ikke får elimineret alle tekniske mangler, der måtte optræde, men vi er forsigtige i vores skøn. Til gengæld tør vi godt fastslå, også på basis af udenlandske erfaringer, at der helt givet vil være tale om færdselssikkerhedsmæssige gevinster, når det drejer sig om indførelse af en kontrol af denne karakter.

Fru Annelise Gotfredsen mente, at det var bedre at indføre afgiftsfrihed for sikkerhedsudstyr. Nu er det sikkerhedsudstyr, der her er tale om, altså hjulene, fælgene, chassiset, styretøjet og bremserne, og det er næppe det, man i det konservative folkeparti tænker på, når man taler om afgiftsfrihed for sikkerhedsudstyr. Det er altså andre dele af vognene, dette forslag vedrører, og derfor tror jeg ikke, at vi skal se disse to ting i sammenhæng. I øvrigt har jeg erklæret mig villig til at diskutere, om man f.eks. ved at indføre økonomiske fordele kunne opfordre til større brug af sikkerhedsudstyr, men jeg tror, det er en anden diskussion end den, vi har i øjeblikket.

Det erkendes fra fru Annelise Gotfredsens side, at vi måske nok kunne nå en valutabe-

sparelse, men så mister vi skatteprovenuet, og det kan da være rigtigt. Men det, vi har talt om, når vi taler om valutabesparelse, er betalingsbalancen, som giver os problemer, der i princippet er uafhængige af skatteprovenuet.

Beskæftigelse har været nævnt af et par ordførerne, også af fru Annelise Gotfredsen. Der må jeg sige, at jeg ikke tror, at der er ret mange områder i dette samfund, hvor vi kan opnå en beskæftigelseseffekt på 1.000 ved hjælp af en investering på 40 mill. kr. Det tror jeg det er svært at finde, og det er årsagen til, at vi har nævnt beskæftigelseseffekten som en positiv følge af det forslag, der er tale om her.

Jeg er ganske enig med fru Annelise Gotfredsen i, at den enkelte bilist må bære ansvaret, bestemt. Det skal han eller hun også fortsat gøre. Det er netop det, der kommer til udtryk i, at forslaget indebærer, at de mangler, som bilinspektionen påviser, for en stor dels vedkommende kun påpeges som en orientering over for bilejeren, som netop selv har ansvaret for, at manglerne afhjælpes. Det er kun de grove mangler, der har at gøre med sikkerheden, som den tekniske kontrol vedrører, hvor man skal føre en kontrol med, at reparationen har fundet sted. De øvrige mangler får ejeren en orientering om, og så er det hans ansvar, at reparationen foretages. Ansvaret hviler fortsat ganske klart hos bilejeren, og det er også det rigtige. Vi har jo periodisk syn for en lang række motorkøretøjer. Her mener folkettingen altså ikke – og jeg synes med rette – at ansvaret alene bør ligge hos bilejeren eller føreren; der må være en vis kontrol med ting, der kan være til stor fare for andre, og det kan jo bl. a. automobiler.

Synet skal betales, selv om vognen er fejlfri, det er korrekt. Jeg er sikker på, at skulle der blive tale om en fornuftig forklaring på en overskridelse af en frist eller et ønske om en anden dato til synet, så vil bilinspektionen naturligvis gøre alt, hvad man kan, for at imødekomme dette. I det hele taget synes jeg, når man læser forslagens bemærkninger igennem, at man i høj grad får et indtryk af, at det, der ønskes, er vejledning og gode råd for at skabe et holdningsskift hos bilejerne med henblik på, at man skal være opmærksom på fejl og mangler ved de vigtige dele af bilen. Det er det, der er tale om. Det er i vir-

[Justitsministeren]

keligheden et venligt tilbud, som vi dog i forslaget for en sikkerheds skyld har gjort obligatorisk.

Jeg vil sige til hr. Brøndsted, at jeg faktisk til dels har svaret allerede. Jeg er enig i, at der er andre ting, der også – og måske mere end dette – kunne højne færdselssikkerheden, f. eks. en større adskillelse af de forskellige trafikarter. Ganske enig. Det arbejder vi også på, men det koster jo mange, mange millioner kroner. Det, der er tale om her, er en beskeden investering, som vi altså mener klart vil tjene færdselssikkerheden. Tallene er usikre – jeg har kommenteret det – men vi har klare udenlandske erfaringer for, at færdselssikkerheden vil forbedres.

Hr. Brøndsted nævnte, at der måske især vil blive skabt beskæftigelse på den administrative side. Nu er tallene jo givet præcist i bemærkningerne, og som det vil ses, er der tale om en meget beskeden styrkelse af den administrative side, nogle ganske få mennesker. Jeg kan ikke huske, om det er 5 eller 10, men det er i det omfang i hvert fald. De øvrige 30–40 er teknikere, der skal ansættes for at gennemføre synene.

Der blev også talt – jeg tror, det var fra hr. Brøndsteds side – om rationaliseringer i forhold til det, der sker i dag. Der er netop her tale om en tydelig rationalisering. De ejerskiftesyn, vi har, er jo historisk betingede. De stammer fra 1932. Det var dengang, hvor man ikke engang havde standardgodkendelser, hvor alle nyindregistrerede vogne skulle synes. Siden har der været nogle justeringer i disse ejerskiftesyn. Det er klart, at det i virkeligheden er lidt ulogisk, lidt irrationelt, at blot fordi en bil skifter ejer, så skal den til syn, men hvis man kører med den, uden at den skifter ejer, så skal den aldrig til syn. Det er der en vis form for irrationalitet i, synes vi, og det er baggrunden for, at vi synes, at dette forslag med den beskedne udvidelse af ressourcerne, der er tale om, er rimeligt, er mere rationelt.

Det betyder også, at ventetiderne kan bringes ned, for nu kan det hele tilrettelægges i forvejen. Det er ikke sådan fremover, at omkring den 1. maj eller den 1. juni skal vi alle sammen have ny bil at køre i skoven i eller en nyere brugt bil at køre i skoven i, og så opstår der ventetider. Nu kan det tilrettelægges året igennem, således at ventetiderne efterhånden forsvinder, og således at den,

der skal have synet sin bil, får et klart tidspunkt, hvor han skal komme og få synet sin vogn. Jeg synes, det er klart forbrugervenligt, når vi får denne mulighed for en langt bedre tilrettelæggelse, end vi hidtil har haft.

Det blev nævnt fra en af ordførerne – jeg tror, det var hr. Knud Lind – at det kunne diskuteres, om det var rimeligt at ofre så mange penge, og det blev især nævnt, at det jo er penge, der ofres fra de private. Jeg tror, tallet  $\frac{1}{2}$  mia kr. blev nævnt. Så vidt jeg hurtigt kan regne ud – men det er med forbehold – er det ikke  $\frac{1}{2}$  mia kr., men det må blive 100–130–150 mill. kr. om året, det kan det blive for de private; men her skal vi huske på, at den private sektor da i dag bruger millioner af kroner til syn, bare en anden form for syn, tilrettelagt på en anden måde. Det er ikke sådan, at vi pludselig kommer og siger, at nu skal bilejerne bruge 100 eller 200 mill. kr. mere. Der er tale om en omlægning.

Hr. Nør Christensen spørger, om disse bilejere nu også kan bære denne udgift, der bliver tale om, og især om de ældre bilejere nu også kan bære den. Som det fremgår af bemærkningerne, bliver synet mindre omfattende og bedre tilrettelagt. Det betyder, at vi kan sætte prisen ned. Justeret efter det seneste års prisudvikling må vi regne med et synsgebyr, der i dag ligger på ca. 200 kr. Det er det, vi må regne med i år, 200 kr. pr. syn. Synets pris vil kunne sættes ned til 130 kr. Det er cirkatal, og jeg må selvfølgelig tage forbehold for prisudviklingen, men det er de tal, vi har i dag. 130 kr. én gang hvert tredje år. Det betyder, at udgiften for bilejeren ikke er så voldsom alligevel. Det svarer vel til at fylde tanken cirka halvt op. En halv tank benzin, det er det, der er tale om, i hvert fald hvis man har en tank af normal størrelse. Så økonomisk tror jeg absolut, det er til at bære. Vi gennemfører forskellige ændringer, der skulle gøre det nemmere, bl. a. ved at afskaffe stempelmærkerne og bruge giroindbetaling i stedet for.

Fru Alice Faber gav udtryk for, at de peridiske syn måske i virkeligheden var bedre. Jeg har kommenteret, hvorfor vi synes, at de medførte for store investeringer.

Jeg har til hr. Wilhjelmsagt, at der altså ikke er tale om stikprøvevis syn, men der er tale om et fast syn hvert tredje år af alle vogne. De tilrettelægges ikke efter tilfældigheds-

[Justitsministeren]

principper, men således at vi udnytter systemet bedst muligt.

Der er talt om, at lovforslaget jo er udtryk for en bemyndigelse, og man har spurgt: kan denne bemyndigelse nu ikke i virkeligheden udnyttes til at indføre et periodisk syn?

Det fremgår klart af bemærkningerne, at det vil der under ingen omstændigheder kunne blive tale om. Det er en bemyndigelse, for vi er inde på et område, hvor der – med rette, synes jeg – har været tradition for, at de nærmere regler laves i bekendtgørelsesform. De skal jævnlige kunne justeres, men selvfølgelig under ansvar over for folketinget, ligesom det sker under ansvar over for folketinget, når dette måtte blive sat i gang. Det vil ske efter de principper, der er lagt frem her i bemærkningerne.

Jeg tror også, det var hr. Nør Christensen, der nævnte et citat fra bladet Motor, altså FDMs blad. Jeg har bemærket, at man, efter at man har gennemgået det nye forslag, fra FDMs side i Motor nr. 6 for i år giver udtryk for den konklusion, at man med det nye forslag, som man altså har sammenlignet med forslaget om periodisk syn, tilsyneladende har fundet en meget billigere og mere realistisk løsning. Det er altså forbrugerorganisationen, bilejernes forbrugerorganisation, der udtrykker dette.

Taletiden er udløbet, men jeg kan måske senere få lejlighed til at svare på et par spørgsmål, som jeg ikke fik lejlighed til at svare på nu.

#### **Annelise Gotfredsen (KF):**

Ministeren hævder, at det drejer sig om ringe udgifter. Det er en halv tank, man skal betale for dette. En hel tank kunne måske føles rimeligt, hvis det var noget, som man følte det var rimeligt at man betalte, hvorimod den halve tank kan fornemmes uendelig overflødig, når man ikke finder, at der er rimelighed i det. Det vil mange af de ganske almindelige bilister føle.

Det er rigtigt, når ministeren siger, at det er en anden form for sikkerhed, der omhandles i det konservative folkepartis forslag angående skattefritagelse for sikkerhedsudstyr, men det var måske mere rimeligt at bruge penge på sådanne udgifter, som gav en ekstra sikkerhed, hvorimod de sikkerhedsforanstaltninger, som dette skal medføre, er foran-

staltninger, som den ansvarlige bilist som hovedregel føler sig tilskyndet til selv at tage vare på.

Jeg føler ikke, at det er rimeligt at afvise vore betænkeligheder ved at bebyrde den almindelige mand og kvinde med disse udgifter ved arrogant at sige, det bare drejer sig om en halv tank. Det drejer sig om et urimeligt lovforslag, som, hvad både tid og penge angår, føles som en belastning.

#### **Brøndsted (V):**

Nu siger ministeren, at det vil blive meget let at styre, lægge til rette, og det vil kunne gå så og så hurtigt, men vi må huske, at det skal ske på ganske almindelige arbejdsdage, altså de dage, hvor almindelige mennesker skal køre til arbejde og passe deres arbejde fra 8 til 16. De skal altså rive sådan en dag ud af kalenderen for at få det ordnet. Jeg kan ikke tænke mig, at det bliver så let at tilrettelægge, for det er da ikke sikkert, at det lige bestemt passer én at komme den dag, hvor man har fået indkaldelse til at komme med sin bil til syn. Jeg tror ærlig talt, det giver en ganske forfærdelig irritation. Rent bortset fra pengene, som den skal betale, der altid har sin bil i orden, er det en irritation, at man nu pludselig skal disponere helt anderledes – end man ellers skal – for et opfylde sine pligter på sin arbejdsplads, eller hvor man nu er. Derfor mener jeg, at det er en misforståelse at gøre det til noget obligatorisk for biler, der er i orden, såvel som for dem, der måske ikke kan stå synet igennem.

Jeg vil godt spørge ministeren, om det virkelige er ministerens tanke, at dette lovforslag skal gøres færdig, så loven kan træde i kraft den 1. juli 1982. Det tvivler jeg stærkt på er muligt.

#### **Knud Lind (FP):**

Det, man bør overveje med hensyn til dette lovforslag, er, om man får sikkerhed for pengene. Det oprindelige forslag om periodisk syn ville skønsmæssigt give 1–2 pct. fald i antallet af færdselsuheld. Den nye form for teknisk kontrol, som man her foreslår, er mere lemfærdig både i indkaldelsesform og i selve synsformen. Man kontrollerer ikke mange af de påpegede fejl ved at indkalde til omsyn eller omstilling med køretøjet. Man kunne spørge: hvad er mindre færdselsmæs-

[Knud Lind]

sige og sikkerhedsmæssige mangler set i den relation? Hvis man konstaterer, at stoplygterne ikke virker, eller at hornet er uvirksomt osv., hører det med til de mindre fejl? Vi har ikke fået noget at vide om, hvad det er for nogle. Det er klart, at bremses, karosseri m.v. skal være i orden, men når man ser på det rent færdselsmæssigt, er der da mange af de andre ting, der er nærmest lige så betydende som det, man har talt om her, et par nedslidte dæk osv.

Man løber ind i det problem, at en person, der netop har været til teknisk kontrolsyn og har fået påpeget nogle fejl og fået besked på, at de pågældende fejl skal rettes, kan løbe ind i et § 77 eftersyn på hjemvejen og få skrevet en rapport og få en bøde. De fejl, man har påpeget fra synshallen, kan han reelt få en bøde for senere.

Jeg mener i øvrigt, at når man ændrer den kontante betalingsform til girobetaling, så må man i loven præcisere, at manglende betaling af kontrolsynsgebyr vil medføre fjernelse af nummerpladerne. Det håber jeg at ministeren i hvert fald vil tage med.

Hvorledes er man kommet frem til den 2-årige grænse for personbiler angående indkaldelse til kontroleftersyn? Har man erfaringer med, at de fleste personbiler, der er to år gamle, er behæftet med mange sikkerhedsmæssige fejl, der berettiger til en indkaldelse til syn efter kun 2 år? Jeg mener personlig, at vi måske skal op på en 3-4 år.

Jeg mener ikke, at jeg fik svar på, om det årlige syn af lastbiler har betydet, at det procentmæssige antal af færdselsuheld, hvor lastbiler er impliceret, er gået ned. Det kan være, ministeren kan få lejlighed til at svare på det i anden omgang.

Jeg nævnte ikke noget om beløb i første omgang, men jeg må dog sige her i anden omgang, at jeg mener, det er 180-200 mill. kr., der er tale om i tidsrummet fra 1982 til 1987. Deroverfor skal man så stille dels det sikkerhedsmæssige og dels det, at man mener - uden i øvrigt helt at kunne begrunde det - at man vil få ca. 1.000 nye arbejdspladser.

**Torben Lund (S):**

Det er en kort bemærkning i anledning af hr. Knud Linds betragtning om, at man nu skal kunne køre fra synshallen og derefter blive taget i et § 77 landevejssyn. Det mener

jeg ikke der ligger i forslaget her. Det er jo stadig væk sådan, at man opretholder det, der hedder omstilling, altså at man skal komme tilbage igen og få bilen godkendt. Det er i hvert fald ikke en omstændighed, der bliver udvidet med det lovforslag, som ligger her. Omstillingen skal jo netop anvendes i de tilfælde, hvor det er det sikkerhedsmæssige udstyr, der har vist sig ikke at være i orden.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Da jeg talte om det rent sikkerhedsmæssige, nævnte jeg nedslidte dæk, stoplygter, horn osv. Jeg kan se i bemærkningerne til ministerens lovforslag, at man vil lave en lempelse for så vidt angår omstillingsproceduren, således at man ikke som tidligere ved periodisk syn siger: der var de og de fejl og mangler ved køretøjet, vi vil gerne se det igen, og så skal de være rettet. Det gør man ikke mere. Nu får pågældende en dosmersedel med hjem, og så håber man i øvrigt, at pågældende vil rette fejl og mangler. Jeg vil gerne høre fra ministeren, om det er fejlfortolket, om man har en helt anden procedure for omstilling i forbindelse med det, som ministeren kalder »mindre fejl og mangler«. Jeg kunne i øvrigt godt tænke mig at høre, hvad det er for nogle.

**Nør Christensen (CD):**

I disse dage ved vi jo ikke, om justitsministeren er justitsminister om 2 eller 3 dage. Jeg forstod på justitsministeren, at justitsministeren ikke agtede at anvende paragraffen således, at der blev indført periodisk syn. Den tolkning, som jeg anlægger af lovbestemmelsen, går ud på, at justitsministeren eller en kommende justitsminister let kan indføre periodiske syn, hvis § 78 a vedtages i den form, vi har her. Der står jo, at justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at alle registrerede eller godkendte køretøjer kan kræves fremstillet til eftersyn af, om det opfylder bestemmelserne i loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af loven. Det er altså en bemyndigelse. Jeg vil gerne have at vide, om justitsministeren kan afvise, at justitsministeren personligt vil lave det om til et periodisk syn, og jeg vil også gerne have at vide, om justitsministeren kan

[Nør Christensen]

afvise, at man i fremtiden vil afvise indkaldelse til periodisk syn.

Justitsministeren taler om, at ventetiden forsvinder, fordi man i bilinspektionen får en personaleudvidelse. Vi har jo hørt i debatten, at der er 1,7 millioner biler, og man vil i statens bilinspektion have en udvidelse på, så vidt jeg har forstået, 30 mand. Der skal naturligvis foretages en reduktion i det tal, men de menneskelige evner og den menneskelige ydeevne har jo nogle grænser. Jeg forstår altså ikke, hvordan 30 mand kan udføre et så omfattende kontrolarbejde, selv om man måske kan få én vogn mere igennem i timen hos bilinspektionen.

Jeg følte mig i første omgang lidt ubehagelig til mode, da jeg var enig med hr. Wilhjelm, men jeg savner stadig væk svar på, om man i ministeriet har overvejet at indføre en kilometerbestemt form for undersøgelse af køretøjer. Man kunne forestille sig noget i retning af, at der i vognene skulle ligge en seddel, stemplet hos bilinspektionen, om, at vognen havde gennemgået et syn ved f. eks. 25.000 km eller 50.000 km, eller hvad man kunne forestille sig. Det savner jeg altså svar på, men jeg forstod, at ministeren ikke havde nok taletid.

#### Justitsministeren (Ole Espersen):

Fru Annelise Gotfredsen gav udtryk for, at det kunne være rimeligt at bruge dette meget beskedne beløb, der er tale om her, hvis man følte, det var et fornuftigt formål. Jeg mener ikke, der har været sat spørgsmålstegn ved det forhold, at vi i øjeblikket har en lang række forskellige syn, blot tilrettelagt på en mindre hensigtsmæssig måde end det, der foreslås her. Hvis man gør det op i produktionsenheder, hvor man tager højde for den tid, der bruges, så har vi årligt i Danmark 640.000 syn. Det, der foreslås her, er, at vi i 1983 skal have 690.000 produktionsenheder, og når ordningen er kørt endeligt ind, har vi 790.000. Det er såmænd hele forskellen. Selvfølgelig er det en forskel, men det er jo ikke noget nyt og revolutionerende, og det er noget, folk nu – fra 1. juli 1982, tror jeg det er – betaler 200 kr. for. Efter de foreløbige beregninger, vi har, skal man altså betale 130 kr.

Nogle berømmer ligefrem det ejerskifte-syn, vi har – måske ud fra en misforstået op-

fattelse af, hvad det vedrører, det skal jeg vende tilbage til – men der er jo ingen, der taler om at afskaffe det og spare bilejeren for det, der ligger dér, og den ventetid, der kan være på grund af den manglende mulighed for en god tilrettelæggelse.

Jeg synes, det er svært at sætte spørgsmålstegn helt alvorligt ved, at der er nogle klare rationalitetsfordele ved det forslag, der er tale om her, og at genen for bilejerne af samme grund bl. a. er umådelig lille.

Hermed kommer jeg til hr. Knud Linds bemærkninger om det ubehagelige ved, at man så at sige mister en garanti i forbindelse med køb af en vogn. Jeg vil sige, at fordelene ved dette faktisk er, at nu bliver det ikke længere muligt at snyde, rent ud sagt, købere ved at bilde dem ind, at denne vogn er godkendt af staten, den er fin, den er i god stand. Man reklamerer i aviserne med, at det er en nysynet vogn. Der er mange, der er blevet snydt derved. Det er ikke nogen særlig forbrugervenlig ordning, når den kan udnyttes på den måde og er blevet udnyttet således. Det falder altså væk efter det, der er tale om her, for nu bliver det et regelmæssigt syn i stedet for, som ikke har noget med selve handelens indgåelse at gøre og ikke står i forbindelse tidsmæssigt med den. Derfor kan det ikke udnyttes på samme måde.

Der spørges, hvorfor vi har valgt 2 års grænsen. Det er ud fra en formodning om, at de første par år er risikoen for, at bremsesystemet er udslidt, at der er noget i vejen med styretøjet osv., mindre end senere. Fejlene begynder at indtræde, ved man af erfaring, når der er gået 2-3 år. Vi har kapacitet til med denne meget begrænsede udvidelse at gøre det fra det andet år. Det er baggrunden for, at vi vælger det andet år som start. Men der kan meget vel gå både 3 og 4 og 5 år, inden bilen kommer ind første gang, fordi det som sagt kun er én gang hvert tredje år, der er tale om.

Jeg kan desværre ikke på stående fod give hr. Knud Lind en statistik over ændringen i færdselsulykkestallet baseret på en ændret synsrytme for lastbiler, men det skal jeg prøve, om jeg kan skaffe, når vi kommer til udvalgsbehandlingen.

Omstillersynet, som det kaldes, var hr. Knud Lind og en anden ordfører også inden på. Det, der er tale om, er altså, at hvor man nu i meget stort omfang forlanger, at bileje-

[Justitsministeren]

ren skal komme tilbage, og kontrollerer, at han nu har lavet det, der skulle laves, så gør man efter forslaget det, at man forlanger, han kommer tilbage, hvis det, man har fundet under synet, er vitale fejl. Ellers siger man til ham: du får et godt råd her, det skal du få lavet så hurtigt som muligt, så er bilen i orden, men det er dit ansvar, at den bliver bragt i orden. Det synes jeg falder godt i tråd med det eget ansvar, som både hr. Knud Lind og fru Annelise Gotfredsen har været inde på.

Man ser meget gerne fra bilinspektionens side, at ejeren eller føreren kommer med til synet og får de råd og den vejledning, der kan gives dér. Det vil vi meget gerne have. Man vil også kunne give en mundtlig vejledning. Jeg tror, der er mange bilejere, der gerne vil benytte sig af det. Hvis der er endnu flere, der vil komme, så må de også gerne komme frivilligt stadig væk. Hvis der er en, der skal købe en bil og siger til sig selv: det var nu meget godt, hvis bilinspektionen havde set bremsen og styretøj osv. igennem, så kan han gå hen og for 130 kr. få lavet det gennemsyn hos bilinspektionen efter det, der foreslås her. Den mulighed er altså stadig væk til stede, hvis man ønsker den.

Fru Aase Olesen stillede et par spørgsmål, jeg glemte at svare på eller ikke havde tid til. Der er bevilget 10 baner, fordi der er et EF-direktiv, der binder os fra 1. januar. Det er et direktiv, der kan opfyldes i medfør af gældende lovgivning. Det, vi havde behov for, var altså bevillingerne fra finansudvalget til disse 10 baner. Derudover har vi kun brug for 2 baner i kraft af det ændrede syn, der foreslås her.

Med hensyn til autorisation af værksteder er det sådan, at vi har et autorisationsudvalg siddende i øjeblikket, der helt generelt behandler spørgsmålet om, hvorvidt vi burde autorisere bilværkstederne. Det varer ikke så længe, inden der kommer en betænkning, men jeg kan allerede nu godt sige, at der blandt de 6-7 forskellige repræsenterede organisationer kun er én organisation, der anbefaler autorisation; alle andre siger, at det ikke er nogen god idé.

Mere afgørende for os er nok, at allerede i 1976 gav dette udvalg i betænkning nr. 770 udtryk for, at når det drejer sig om periodisk syn, så bør dette ske i offentlig regie, simpelt hen fordi der er for store inhabilitetsrisici,

hvis man lader værkstederne både bestemme, hvor meget der skal laves, og forlange prisen for det, der skal laves. Det er årsagen til, at et enigt autorisationsudvalg, hvor branchen, forbrugerrådet, forsikringselskaber osv. også var repræsenteret, gav udtryk for, at autorisation næppe ville være en god udvej.

Hr. Brøndsted giver udtryk for, at synene jo skal ske på almindelige arbejdsdage, og det er selvfølgelig rigtigt, det må vi gå ud fra at de skal. Det skal de nuværende syn også. Der er jo tale om en udvidelse på en snes procent af antallet af syn, måske 25 pct., så det er klart, der kommer flere syn. Ligesom de nuværende syn, disse 640.000 produktionsenheder, for nu at anvende det tekniske udtryk, finder sted i arbejdstiden, så skal de også gøre det i fremtiden. Det afgørende er, at nu bliver det tilrettelagt således, at man kan tilrettelægge sit besøg hos bilinspektionen langt bedre end tidligere, fordi man får et bestemt tidspunkt, hvor man kan komme derhen. Derved vil man simpelt hen spille betydeligt mindre af sin arbejdstid efter dette forslag, end man måske risikerer at gøre efter den gældende ordning.

Når de gamle biler ikke er med i første omgang – det kommer de fra 1987 – skyldes det bl. a. to ting. For det første, at vi har grund til at tro, at de gamle biler ikke belastar trafikikkerheden nær så meget, som man tror. Det er først og fremmest de nye årgange, der kører meget ude omkring på vejene, og derfor er det vigtigst at have dem i orden. For det andet er der selvfølgelig et hensyn til bilejerne. Det kan bedre betale sig at reparere på relativt nye biler eller næsten nye biler end på de ældre. Men ansvaret for de ældre biler er naturligvis stadig væk hos bilejeren.

Fru Inge Krogh rejste spørgsmålet, om de gamle biler nu ikke bliver jobbet op i pris, for her er der jo ikke den risiko, at de skal til syn hvert tredje år. Det tror jeg ikke sker. Risikoen var måske nok til stede, men på et møde med branchen måtte vi erkende, at der nok skulle gøres noget i den anledning. Det, vi nok har gjort, er at foreslå her i overgangsperioden, at når det drejer sig om biler; der er over 10 år, så kan de stikprøvevis indkaldes til teknisk kontrol i forbindelse med ejerskifte. Der er altså ikke nogen garanti for, tværtimod, at de gamle biler slipper. Branchen gjorde os opmærksom på det pro-

[Justitsministeren]

blem, og vi måtte erkende, at det nok var rimeligt at lave det på denne måde.

Mange har talt om, at det er de menneskelige fejl, der i virkeligheden er de mest afgørende. Jeg må erkende, at ulykkerne skyldes menneskelige fejl i langt, langt de fleste tilfælde. Det er baggrunden for, at justitsministeriet i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed, i samarbejde med kørelærerne osv. i øjeblikket er ved at planlægge meget omfattende ændringer i kørelæreruddannelsen, som jeg regner med kan præsenteres for folketinget i løbet af et år eller to. De skal netop tage højde for, at det er den menneskelige faktor, der er så betydningsfuld i trafikken.

Ja, det er spændende at tale om biler; nu er taletiden ved at løbe ud igen.

Loven skal efter forslaget træde i kraft den 1. juli. Det er selvfølgelig en kort frist. Når vi gerne vil lade ordningen fungere i praksis pr. 1. januar 1983 – det er da, den skal træde i kraft i forhold til befolkningen, altså om over et halvt år – så er det, fordi vi på det tidspunkt skal have disse nye EF-regler i kraft, det er vi nødt til, og det vil være overordentlig praktisk også ud fra økonomiske hensyn, hvis dette kunne træde i kraft samtidig.

Der bliver ikke tale om en mere lemfærdig kontrol, men det er rigtigt, man koncentrerer sig – det var noget, hr. Knud Lind var inde på – om de vitale dele. De nedslidte dæk er med i den kontrol, der skal være, for det er bærende dele. § 77-eftersynet fortsætter naturligtvis.

Kilometerbestemt kontrol tror jeg er svær at indføre, for der er også mulighed for snyd, en masse muligheder. Hertil kommer, at nogle af disse fejl, f.eks. tæring på bremsedelene, lige så vel kan ske, selv om man ikke kører særlig meget. Der kan også godt indtræde rustskader, der kan være afgørende, uanset om man kører eller ej. Jeg tror, det bliver vanskeligt at operere med et kilometerbestemt syn, og det er baggrunden for, at det ikke er det, der er foreslået, men naturligvis vil vi kunne diskutere det i udvalget.

Hvis jeg gjorde det – og hvis nogen minister gjorde det – med denne bemyndigelse, som antydes af hr. Nør Christensen, at jeg, når nu bemyndigelsen gives – hvad jeg håber den gør – gik hjem og lavede periodisk syn i stedet for, ja, så er der kun rigsretten tilbage.

Når man beder om denne bemyndigelse og beskriver den, som der er tale om her, hvor man udtrykkeligt tager afstand fra periodisk syn, så er det klart, at det er denne tekniske kontrol, vi skal have, og ikke periodisk syn. Når det ikke står præcist, hvordan det skal ske, er det, fordi det ville fylde mange sider, og der skal måske ske småjusteringer. Men det er en bemyndigelse, der svarer til teknisk kontrol, der søges om, ikke andet.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Jeg fik ikke svar på, om reglerne vedrørende betaling af syn skulle med ind i lovforslaget, men det hører måske med ind under den all round-bemyndigelse, ministeren vil have.

Jeg er godt klar over, at der er nogle, der har troet, at ejerskiftesynet var noget, som f.eks. også gjaldt motor, og derfor mente sig snydt, hvis motoren var meget dårlig. Men efter det her foreslåede har de slet ikke noget ved selve købet. Sådan forstår jeg det nu.

Ministeren talte om 2 års grænsen for så vidt angår personbiler, og som jeg forstod ministeren, er det mere et spørgsmål om kapacitet hos bilinspektionen, end det er et spørgsmål om sikkerhedsrisikoen, der danner grundlag for 2 års grænsen.

Det er da dejligt, at ministeren er mere enig i, hvilke fejl og mangler der er tale om, og at der er sket en lempelse for så vidt angår den tekniske kontrol, end den socialdemokratiske ordfører var. Man skriver på side 8 i bemærkningerne, for så vidt angår de fejl og mangler:

»Efter den nye struktur for synsarbejde skal »omstilling« alene anvendes med hensyn til mangler ved bremses, styretøj og bærende dele, og dette synsresultat vil fremover blive anvendt i væsentlig mindre udstrækning, end tilfældet er i dag. Fejl og mangler ved øvrige komponenter vil blive anført som »påpegede mangler, der snarest skal rettes«.

Jeg kunne godt tænke mig at stille det spørgsmål: nu kører pågældende altså hjem og ramler så ind i et § 77-eftersyn, hvor han har en del komponenter, som ikke er i orden. Hvorledes stiller det sig dér med hensyn til eventuel rapport m.v.? Som fører eller måske ejer af køretøjet kan han altså få en bøde, når han kører hjem fra bilinspektionen, fordi

[Knud Lind]

man har lempet her, for så vidt angår omstillingsproceduren.

Det er i øvrigt pudsigt, vil jeg sige til slut, at dengang vi talte om nummerplader på knallerter, da talte socialdemokratiet om, at det var den lille mands køretøj, og selv om der var sikkerhedsmæssige fordele ved de selvlysende nummerplader, skulle den lille mand ikke komme ud for den øgede udgift, mens man ikke anlægger samme betragtning i dag. Her er det for alvor den lille mand, der rammes, for han har jo ikke råd til at skifte køretøjet ud hvert andet år. Det er ham, der bliver knaldet – men det er formentlig ikke socialdemokrater.

(Kort bemærkning).

**Aase Olesen (RV):**

Jeg er ked af, at jeg ikke kan takke ministeren for svaret, for med hensyn til de autoriserede værksteder fik jeg i og for sig ikke andet svar end det, jeg kunne læse mig til i bemærkningerne. Jeg gjorde i min ordførertale udtrykkeligt opmærksom på, at det ikke var nogen tilfredsstillende forklaring at få den besked, at man i samtlige udvalg og kommissioner, og hvad man nu kendte til, havde sagt, at periodiske syn ikke kunne foregå på autoriserede værksteder. Jeg prøvede at påvise, at det er klart, man får det svar, når det er den opgave, de har haft. Jeg må stille spørgsmålet på en anden måde: har nogen instans eller noget udvalg eller nogen kommission udtalt sig om, hvorvidt teknisk kontrol kan foregå på autoriserede værksteder?

(Kort bemærkning).

**Torben Lund (S):**

Til hr. Knud Lind vil jeg gerne sige, at jeg tror ikke, der er nogen uoverensstemmelse mellem justitsministeren og mig med hensyn til omstilling. Det, vi snakker om, er jo, om der stadig væk sker omstilling i de tilfælde, hvor det drejer sig om de sikkerhedsmæssige dele, hvor vi har nævnt bremses, styretøj og de bærende dele, det vil sige hjul osv. Her er det stadig væk den sædvanlige omstillingsprocedure, der vil blive anvendt. Hr. Knud Lind er meget bekymret for, at man nu ikke vil have syn i forbindelse med ejerskiftet. Det er rigtigt, det ikke vil være nogen obligatorisk ordning, men der er jo intet i vejen for,

at en forsigtig køber kunne anmelde en frivillig teknisk kontrol i forbindelse med et ejerskifte, hvis han er i tvivl om, hvorvidt køretøjet er i orden, hvad angår de sikkerhedsmæssige dele.

(Kort bemærkning).

**Nør Christensen (CD):**

Jeg er da glad for, at justitsministeren ikke vil udsætte sig selv for en rigsretssag. Jeg takker for i hvert fald dette svar.

Måske har det forbigået min opmærksomhed, men spørgsmålet om indkaldelsen af disse biler har jeg ikke hørt ministeren uddybe, i hvert fald ikke særlig konkret. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om det skal ske via varelottesystemet, eller om det skal være en eller anden form for russisk roulet, man vil indkalde efter.

**Justitsministeren (Ole Espersen):**

Efter lovforslaget er det sådan, at et køretøj, der ikke fremstilles efter tilsigelse, kan få nummerpladerne inddraget. Det kan ske på den måde, at man kun kan komme til teknisk kontrol, hvis man har en betalt giroblanket i hånden. Det er én mulighed. En anden er selvfølgelig, at man kræver opbæfter. Det har vi ikke taget endelig stilling til nu. Det er klart, at man kun kan tage køretøjets nummerplader, hvis man ikke har været til syn med det, og jeg går ud fra, man skal sikre sig, at betalingen sker i forvejen, men det er en detalje, som jeg ikke har taget endelig stilling til. Det spørgsmål vil jeg kunne svare på i udvalget, når vi har haft lejlighed til at drøfte, hvad den mest praktiske fremgangsmåde er. Jeg tror, det er et for detaljeret emne at tage med i lovforslaget, men det kan vi da bestemt også drøfte i udvalget.

Mit partis ordfører har allerede sagt, at hvis man ønsker et syn i forbindelse med salg af bilen, så kan man naturligvis gå hen og få et frivilligt syn. Det vil både køberen kunne forlange og sælgeren tilbyde.

Når vi har valgt to år, er det først og fremmest ud fra en formening om, at det er et rimeligt tidspunkt at starte på. Da har bilen typisk kørt et halvhundredtusinde kilometer, og så kan det være fornuftigt at gå i gang med at se på, om den nu opfylder de mere grundlæggende betingelser for at kunne være ude i trafikken. Men selvfølgelig har

[Justitsministeren]

det også noget at gøre med kapaciteten. Skulle man starte fra nul, ja, så havde vi ikke mulighed for at tage en tredjedel af bilerne ind til næste år, således som vi vil have efter den foreslåede ordning. Der ville altså heller ikke være nogen grund til at starte allerede med de nye biler.

Forestiller man sig, at en person har været til teknisk kontrol og fået at vide, at bremse og styretøj og bærende dele er i orden, men der er en anden ting, der er noget galt med, og forestiller man sig videre, at man fra bilinspektionens side siger: »Du kan køre hjem, du kan få det lavet, men det er dit ansvar, at det sker«, og at han eller hun så møder en patrulje på vejen og kommer ud for et § 77-eftersyn, hvor han siger: »Jeg har lige været henne på bilinspektionen, jeg er blevet synet, de vitale dele var i orden, men jeg fik at vide, at der var et eller andet i vejen med en eller anden anden detalje, og de sagde til mig, at det skulle jeg se at få lavet«, så kan jeg ikke forestille mig – men nu skal jeg ikke blande mig i normalt politiarbejde, vel – at færdselspatruljen ikke ville sige: »Ja, men det er godt, det går vi så ud fra sker.« Jeg kan ikke forestille mig andet, for når man fra bilinspektionens side kan sige, at det er i orden at køre hjem og til værkstedet, så vil jeg næsten tro, at man også vil gøre det fra færdselspolitiets side. Det er min umiddelbare reaktion. Hvad man gør i praksis, kan jeg naturligvis ikke garantere for, men jeg synes, det ville være fornuftigt at gøre det på denne måde.

Den lille mands køretøj. Jeg kan i hvert fald sige med sikkerhed, at dette forslag er ikke noget, der rammer den lille mands gamle bil, som han kører lidt rundt i om søndagen. Det er klart, det er det ikke. Det gælder bilerne, der er under ti år, i første række, og først efter en lang overgangsperiode tager man de ældre med. Det er et forslag, som bestemt ikke kan siges at have de – det vil jeg da godt indrømme – lidt ubehagelige, voldsomme virkninger, som et periodisk syn, som vi havde forestillet os, kunne have haft. Det vil jeg indrømme, det kunne det, men det er netop præcist det, som dette forslag ikke har som virkning. Det synes jeg er meget vigtigt at fremhæve.

Fru Aase Olesen må undskylde, at jeg ikke har fået tid til at svare på spørgsmålet om autorisation. Nu gik spørgsmålet præcist på

følgende: efter at vi nu ikke taler om periodisk syn, som mange har udtalt sig om, men om teknisk kontrol, kan man så også sige, at det nok ikke vil være rimeligt at lade de private værksteder udføre kontrolopgaven og reparationen? Jeg kan med sikkerhed sige: ja, det ville ikke være rimeligt. Af to grunde.

For det første vil habilitetsproblemet jo stadig væk være der. Det vil stadig væk være en forkert ordning, hvis det samme værksted skulle sige, hvad der var i vejen, og tjene penge på at lave det, der var i vejen. Det ville være fristende at sige, der var mere i vejen, end der måske var. Så habilitetsspørgsmålet er præcis det samme, hvad enten det er periodisk syn, eller det er teknisk kontrol.

En anden grund til, at vi ikke kan anvende langt, langt de fleste private værksteder, er, at vi jo lægger afgørende vægt på i forbindelse med den tekniske kontrol at få kontrolleret bremserne, og det er sådan, at langt den overvejende del af de private værksteder ikke råder over kontroludstyr til måling af bremseres effektivitet. Det ville altså kræve en betydelig investering i de værksteder, der skulle ind i denne ordning.

Det er årsagen til, at vi godt tør sige, at selv om forslaget er anderledes, så ville en autorisationsordning og en privat kontrol ikke være hensigtsmæssig. Vi skal heller ikke glemme – og det er nok også årsagen til, at der aldrig kommer regler om autorisation af alle mulige bilværksteder – at det ville kræve en ganske voldsom administrativ investering, hvis man skulle kontrollere og autorisere værksteder, føre kontrol med dem, tage autorisationen fra dem osv. Det ville virkelig kræve en stor administrativ investering, som næppe ville have større indflydelse på færdselssikkerheden. Derfor tror jeg ikke, at det er muligt at arbejde med denne form for autorisationsordning – og slet ikke i forbindelse med spørgsmålet om teknisk kontrol.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

For så vidt angår giroindbetalingen for syn er det meget vigtigt at få præciseret fra ministerens side, at man ikke kan få synet bilen på kredit, hvorefter nummerpladerne bliver fjernet på grund af manglende synsbetaling. Det er jo således i dag, at stempelmærkerne skal være købt forinden og være

[Knud Lind]

sat på papirerne, ellers får man ikke køretøjet synet. Så er det at betragte, som om man er udeblevet fra syn. Hvis man ikke har de stempelmærker, går man ikke i gang på synsinspektionen, og så får man altså fjernet nummerpladerne.

Når jeg taler om den lille mand, tænker jeg på ham, der har købt f.eks. en fire år gammel bil, og som ikke længere kan få et ejerskiftesyn, medmindre han kræver det som et led i handelen, men som kort efter på grund af det statistiske tilfældighedsprincip kan blive indkaldt med vognen og få en ordentlig regning oveni. Det er det reelle, der sker her. Den bedre stillede har skiftet vognen ud, da den blev to år gammel, og kommer slet ikke til syn med den. Det er deri, det barokke ligger, når man sammenligner med, hvad der blev sagt fra ministeren og fra socialdemokratiet i særdeleshed for så vidt angår nummerplader på knallerter, hvor man talte om, at det var den lille mands køretøj. Vi kan altså konstatere i dag, at socialdemokrater kører på knallerter.

(Kort bemærkning).

**Torben Lund (S):**

Til hr. Knud Lind vil jeg sige, at jeg kan ikke forstå, at hr. Knud Lind gør det til et stort problem, dette med det rent økonomiske for den enkelte. Det, det drejer sig om, er, at man for den tekniske kontrol skal betale et gebyr på 130 kr. Er bilen så i orden, bliver der ikke mere ud af det. Men hvis der er noget galt med de sikkerhedsmæssige dele ved bilen, bremses, styretøj osv., så er det dog rimeligt, at det bliver betalt. Det må dog være det sikkerhedsmæssige, der er afgørende, fremfor om der kommer en større eller mindre reparationsregning.

**Justitsministeren (Ole Espersen):**

Jeg har lige konsulteret vore teknikere, og jeg kan bekræfte, at det er sådan efter planerne, som jeg antydede, at man bliver bedt om at betale dette beskedne gebyr, inden man kommer med bilen. Man kan ikke få et syn, hvis man ikke har betalt. Derfor falder spørgsmålet væk.

Kan systemet tilrettelægges på en sådan måde, at der ikke bliver to tekniske kontroller lige efter hinanden? Sådan forstod jeg spørgsmålet. Man kunne tænke sig, at man

kom ud for en teknisk kontrol, når der næsten var gået tre år, og så blev indkaldt på ny, lige når den næste periode starter. Jeg er sikker på, at det vil kunne tilrettelægges på en sådan måde, at det ikke sker, for det er der jo ingen der er interesseret i. Det ville være spild af alles ressourcer simpelt hen.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

**Den fg. formand (Brøndsted):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### *1) Første behandling af:*

*Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Hjælp til hjemmeboende handicappede børn).*

[Af Lis Møller (KF) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 123. Fremsat 23/2 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Socialministeren (Bent Rold Andersen):**

Jeg må sige, at det er min helt umiddelbare reaktion på dette lovforslag, at ud fra hensynet til en saglig vurdering af, hvordan bistandslovens § 48 skal administreres og bliver administreret af kommunerne, finder jeg, at det er et dårligt tidspunkt at drøfte en ændring af loven på.

I forbindelse med vedtagelsen af ændringen af § 48 fra 1. januar 1981 gav min forgænger på socialministerposten her i folketinget løfte om, at socialministeriet ville følge udviklingen over et par år. Det var med henblik på at vurdere, om kommunerne anvender bestemmelsen efter hensigten, dvs. om hjælpen efter § 48 gives efter den lempelige trangsvurdering, der var forudsat ved vedtagelsen.