

[Voigt]

des at man kan ophæve den nugældende registreringsbekendtgørelse. I denne bekendtgørelse siger §§ 90 og 91 ganske klart og præcist, hvilke køretøjer der skal til syn, og hvornår de skal.

De fleste af os ved jo nok, at næsten 90 pct. af samtlige ulykker indtræffer på grund af en menneskelig fejl. I færdselssikkerhedskommissionens betænkning – den har nr. 689 af 1973 – er der på side 28 gengivet en tabel, som på baggrund af den almindelige uheldsstatistik viser, at de tekniske mangler ikke er den store hovedårsag til, at ulykkerne indtræffer. De tekniske mangler ved personbiler udgør ifølge denne tabel kun 0,64 pct. Det bekræfter de tal, vi har, som viser, at det er menneskelige fejl, der ligger til grund, når ulykkerne sker, og det er derfor hos føreren, man skal finde fejlen. Det vil igen sige, vi må have en bedre føreruddannelse.

Man kunne også fristes til at sige: hvad vil man gøre med ventetiden, som jo for øjeblikket er stor i syningshallerne? Da regeringen fremlagde sin buket i august, havde man et lovforslag, der hed nr. L 220, og i bilag 3 til dette lovforslag fra august 1977 siger ministeren som et svar på spørgsmål 9, at ventetiden inden for 1 år vil blive fjernet. Der er nu gået næsten 9 måneder, og det må derfor være rimeligt at spørge ministeren, hvor langt man er fremme nu, hvor året snart er gået. Det viser sig jo rundt omkring, at man stadig væk har op til en måneds ventetid.

I øvrigt bør justitsministeren læse Jyllands-Postens ledende artikel fra i dag. Heraf fremgår det med megen tydelighed, at der herhjemme praktiseres en hyklerisk holdning, en hyklerisk dobbeltmoral, når der tales om trafikikkerhed. Man brandskatter det sikkerhedsudstyr, der er i automobilene, med op til en registreringsafgift på 180 pct. Lad os da håbe, at det forslag, der ligger for øjeblikket, om at fjerne disse afgifter kan gå igennem.

Til forslagsstillerne kunne jeg godt tænke mig at sige, at der ligger et EF-direktiv fra den 29. december 1976, hvoraf det fremgår, at man inden den 1. januar 1983 skal opnå nogle ensartede kontrolregler for biler. Det kan jo blive spændende at se, hvordan det EF-venlige SF-parti vil stille sig til et sådant direktiv, for på et eller andet tidspunkt skal vi jo have det til behandling.

Jeg tror, man må konstatere, at forslaget her ikke kan samle flertal, og vi er også imod dette forslag, fordi det vil betyde, at vi skal have en masse nye bilstationer, vi skal vel have en fordobling af bilinspektørerne og bilassistenterne. Det kan vel ikke være nogen ubekendt, at fremskridtspartiet ikke er tilhængere af, at vi forøger den offentlige sektors vækst. Vi tror på, at færdselslovens regler, der siger, at man skal kontrollere bremseser, styreapparater, lygter, tegngivningsapparater osv., er tilstrækkelige. Når vi sammenholder det med, at vi har nogle udmærkede § 77-eftersyn, så mener vi, at det er kontrol nok af bilparken.

Vi kan på den baggrund ikke medvirke til forslagets gennemførelse.

Holmberg (V):

Periodiske syn af motorkøretøjer m.v. er jo ingen ny tanke, det har vi jo drøftet utallige gange før, og nu ved en folketingsbeslutning at tage stilling, det lader sig ganske enkelt ikke gøre.

Hvis det gik på det færdselssikkerhedsmæssige, så kunne vi med fordel drøfte det, men her kniber det unægtelig en hel del. Jeg går ud fra, at forslagsstillerne godt ved, at det i almindelighed ikke er bilen, der er noget galt med, det er mennesket bag rattet. Det er fastslået, at ca. 90 pct. af ulykkerne netop skyldes mennesket bag rattet. Jeg går også ud fra, at forslagsstillerne er klar over, at det ikke i første række er de gamle vogne, der forårsager ulykkerne, selv når vi tager hensyn til kørte kilometer. I bemærkningerne til forslaget står der bl. a.:

»Forslaget vil tillige have en beskæftigelsesfremmende effekt, dels i kraft af øget personale til gennemførelse af de pågældende syn, dels på grund af at synene medfører reparationer og forøget vedligeholdelse af motorkøretøjerne.«

Jeg vil gerne spørge hr. Ole Olsen: til gavn for hvem? Er det i færdselssikkerhedens tjeneste, at det er blevet anført, så kommer det til at knibe med argumenterne. Jeg vil da henvise til de mange drøftelser, vi har haft bl.a. i færdselssikkerhedskommissionen. Nej, det er trafikanternes mentalitet, der skulle ændres. Det er det afgørende, når vi kommer til at drøfte færdselssikkerheden, men det opnår vi ikke ved forslagene. Vi har jo drøf-