

gen vil endvidere allerede fra starten kunne omfatte alle varebiler, der er 2 år gamle eller ældre. Ordningen forudsættes herefter gradvist udbygget med de ældre årgange, således at ordningen i 1987 vil være fuldt gennemført og omfatte samtlige årgange af de køretøjskategorier, der er omfattet af ordningen.

Ved årsskiftet 1981/82 var den samlede køretøjspark i Danmark på ca. 2 mill. køretøjer. Godt 85 pct. af personbilerne var 2 år gamle eller ældre, ca. 87 pct. af varebilerne var 2 år gamle eller ældre og ca. 86 pct. af motorcyklerne var 2 år gamle eller ældre. Når teknisk kontrol er fuldt gennemført, vil ordningen således omfatte ca. 85 pct. af alle køretøjer i de nævnte kategorier.

Ved indførelsen af teknisk kontrol for personbiler, der er 2 år gamle eller ældre, men under 10 år gamle, vil ca. 65 pct. af alle personbiler være omfattet af ordningen. Ca. 87 pct. af alle varebiler er 2 år gamle eller ældre. Endelig vil ca. 54 pct. af alle motorcykler være omfattet af ordningen med teknisk kontrol, idet de vil være 2 år gamle eller ældre, men under 10 år gamle. Dette svarer til, at gennemsnitlig 66 pct. af de køretøjer, der underkastes teknisk kontrol, allerede fra begyndelsen vil være omfattet af ordningen, som, når den er fuldt udbygget, vil omfatte ca. 85 pct. af alle personbiler, varebiler og motorcykler. De ca. 15 pct. af de nævnte køretøjskategorier, som ikke er omfattet af teknisk kontrol, er de køretøjer, der er mindre end 2 år gamle.

Det må i denne forbindelse bemærkes, at det foreslåede princip for iværksættelse af teknisk kontrol adskiller sig fra beretningens modeller, som går ud fra, at de ældste årgange i 1. række inddrages under ordningen med periodisk syn. Justitsministeriet finder, at den nu foreslåede overgangsordning vil have en større færdselssikkerhedsmæssig effekt, da den langsigtede effekt af teknisk kontrol med en forbedring af den samlede køretøjsparks vedligeholdelsesmæssige stand derved hurtigere vil slå igennem. Det foreslåede iværksættelsesprincip vil endvidere rumme en højere grad af tilskyndelse for den enkelte ejer til at vedligeholde køretøjet, idet de nye køretøjer gennemsnitlig vil være mest reparationsværdige.

13. De samfundsøkonomiske konsekvenser ved indførelse af teknisk kontrol.

De samfundsøkonomiske beregninger og skøn, som fremgår af beretningen om periodisk syn, er som nævnt baseret på forudsætninger, som radikalt fraviges ved forslaget om teknisk kontrol.

Det følger heraf, at beretningens skøn ikke umiddelbart vil kunne anvendes ved en samfundsøkonomisk vurdering af teknisk kontrol.

Det er imidlertid justitsministeriets opfattelse, at der gennem teknisk kontrol vil kunne opnås en vis levetidsforlængelse af bilparken med den deraf følgende valutabesparelse. Størrelsen heraf skønnes ud fra en forsigtig vurdering at blive ikke under 100 mill. kr. årligt, når ordningen er fuldt udbygget ca. 1987. I opbygningsperioden må det forventes, at der fremkommer en forøget valutaudgift på gennemsnitlig ca. 75 mill. kr. årligt som følge af den ekstraordinære skrotning, der vil ske ved indførelsen af teknisk kontrol, hvilket giver en kortvarig merimport af nye biler.

En vurdering af den beskæftigelsesmæssige virkning ved indførelse af teknisk kontrol er forbundet med stor usikkerhed. Det er dog justitsministeriets opfattelse, at indførelsen af teknisk kontrol vil have en positiv beskæftigelseeffekt på ca. 1.000 heltidsbeskæftigede i opbygningsperioden 1983 til ca. 1987.

Med hensyn til den samfundsøkonomiske effekt i kraft af forbedring af færdselssikkerheden henvises til pkt. 6 ovenfor.

14. Forhandlinger vedrørende lovforslaget.

Lovforslaget har under et møde i justitsministeriet været drøftet med følgende organisationer, m.v.:

Assurandør-Societetet, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark, Centralregisteret for Motorkøretøjer, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Metalarbejderforbund, Dansk Politiforbund, Entreprenørforeningen, Forenede Danske Motorejere, Foreningen af justitsministeriets bilinspektører i Danmark, Foreningen af politimestre i Danmark, I/S Datacentralen af 1959, Landsforeningen Danske Vognmænd, Landsklubben af bilassistenter ved justitsministeriet, Motorbranchens Arbejdsgiverforening, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rådet for større Færdselssikkerhed og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

15. Forslagets økonomiske konsekvenser.

Forslaget medfører driftsudgifter på 4,2 mill. kr. i 1982, 17,7 mill. kr. i 1983, 16,2 mill. kr. i 1984 og 17,2 mill. kr. i 1985 og følgende år.

Lovforslaget medfører endvidere udgifter til opførelse af nye synsbaner samt ombygning af eksisterende synsbaner på 22 mill. kr. i 1983, 24