

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