

[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 trafikssikkerhed. 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,