

[Wihjelm]

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