

[Justitsministeren]

ren skal komme tilbage, og kontrollerer, at han nu har lavet det, der skulle laves, så gør man efter forslaget det, at man forlanger, han kommer tilbage, hvis det, man har fundet under synet, er vitale fejl. Ellers siger man til ham: du får et godt råd her, det skal du få lavet så hurtigt som muligt, så er bilen i orden, men det er dit ansvar, at den bliver bragt i orden. Det synes jeg falder godt i tråd med det eget ansvar, som både hr. Knud Lind og fru Annelise Gotfredsen har været inde på.

Man ser meget gerne fra bilinspektionens side, at ejeren eller føreren kommer med til synet og får de råd og den vejledning, der kan gives dér. Det vil vi meget gerne have. Man vil også kunne give en mundtlig vejledning. Jeg tror, der er mange bilejere, der gerne vil benytte sig af det. Hvis der er endnu flere, der vil komme, så må de også gerne komme frivilligt stadig væk. Hvis der er en, der skal købe en bil og siger til sig selv: det var nu meget godt, hvis bilinspektionen havde set bremsen og styretøj osv. igennem, så kan han gå hen og for 130 kr. få lavet det gennemsyn hos bilinspektionen efter det, der foreslås her. Den mulighed er altså stadig væk til stede, hvis man ønsker den.

Fru Aase Olesen stillede et par spørgsmål, jeg glemte at svare på eller ikke havde tid til. Der er bevilget 10 baner, fordi der er et EF-direktiv, der binder os fra 1. januar. Det er et direktiv, der kan opfyldes i medfør af gældende lovgivning. Det, vi havde behov for, var altså bevillingerne fra finansudvalget til disse 10 baner. Derudover har vi kun brug for 2 baner i kraft af det ændrede syn, der foreslås her.

Med hensyn til autorisation af værksteder er det sådan, at vi har et autorisationsudvalg siddende i øjeblikket, der helt generelt behandler spørgsmålet om, hvorvidt vi burde autorisere bilværkstederne. Det varer ikke så længe, inden der kommer en betænkning, men jeg kan allerede nu godt sige, at der blandt de 6-7 forskellige repræsenterede organisationer kun er én organisation, der anbefaler autorisation; alle andre siger, at det ikke er nogen god idé.

Mere afgørende for os er nok, at allerede i 1976 gav dette udvalg i betænkning nr. 770 udtryk for, at når det drejer sig om periodisk syn, så bør dette ske i offentlig regie, simpelt hen fordi der er for store inhabilitetsrisici,

hvis man lader værkstederne både bestemme, hvor meget der skal laves, og forlange prisen for det, der skal laves. Det er årsagen til, at et enigt autorisationsudvalg, hvor branchen, forbrugerrådet, forsikringselskaber osv. også var repræsenteret, gav udtryk for, at autorisation næppe ville være en god udvej.

Hr. Brøndsted giver udtryk for, at synene jo skal ske på almindelige arbejdsdage, og det er selvfølgelig rigtigt, det må vi gå ud fra at de skal. Det skal de nuværende syn også. Der er jo tale om en udvidelse på en snes procent af antallet af syn, måske 25 pct., så det er klart, der kommer flere syn. Ligesom de nuværende syn, disse 640.000 produktionsenheder, for nu at anvende det tekniske udtryk, finder sted i arbejdstiden, så skal de også gøre det i fremtiden. Det afgørende er, at nu bliver det tilrettelagt således, at man kan tilrettelægge sit besøg hos bilinspektionen langt bedre end tidligere, fordi man får et bestemt tidspunkt, hvor man kan komme derhen. Derved vil man simpelt hen spille betydeligt mindre af sin arbejdstid efter dette forslag, end man måske risikerer at gøre efter den gældende ordning.

Når de gamle biler ikke er med i første omgang – det kommer de fra 1987 – skyldes det bl. a. to ting. For det første, at vi har grund til at tro, at de gamle biler ikke belastar trafikikkerheden nær så meget, som man tror. Det er først og fremmest de nye årgange, der kører meget ude omkring på vejene, og derfor er det vigtigst at have dem i orden. For det andet er der selvfølgelig et hensyn til bilejerne. Det kan bedre betale sig at reparere på relativt nye biler eller næsten nye biler end på de ældre. Men ansvaret for de ældre biler er naturligvis stadig væk hos bilejeren.

Fru Inge Krogh rejste spørgsmålet, om de gamle biler nu ikke bliver jobbet op i pris, for her er der jo ikke den risiko, at de skal til syn hvert tredje år. Det tror jeg ikke sker. Risikoen var måske nok til stede, men på et møde med branchen måtte vi erkende, at der nok skulle gøres noget i den anledning. Det, vi nok har gjort, er at foreslå her i overgangsperioden, at når det drejer sig om biler; der er over 10 år, så kan de stikprøvevis indkaldes til teknisk kontrol i forbindelse med ejerskifte. Der er altså ikke nogen garanti for, tværtimod, at de gamle biler slipper. Branchen gjorde os opmærksom på det pro-