

[Justitsministeren]

blem, og vi måtte erkende, at det nok var rimeligt at lave det på denne måde.

Mange har talt om, at det er de menneskelige fejl, der i virkeligheden er de mest afgørende. Jeg må erkende, at ulykkerne skyldes menneskelige fejl i langt, langt de fleste tilfælde. Det er baggrunden for, at justitsministeriet i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed, i samarbejde med kørelærerne osv. i øjeblikket er ved at planlægge meget omfattende ændringer i kørelæreruddannelsen, som jeg regner med kan præsenteres for folketinget i løbet af et år eller to. De skal netop tage højde for, at det er den menneskelige faktor, der er så betydningsfuld i trafikken.

Ja, det er spændende at tale om biler; nu er taletiden ved at løbe ud igen.

Loven skal efter forslaget træde i kraft den 1. juli. Det er selvfølgelig en kort frist. Når vi gerne vil lade ordningen fungere i praksis pr. 1. januar 1983 – det er da, den skal træde i kraft i forhold til befolkningen, altså om over et halvt år – så er det, fordi vi på det tidspunkt skal have disse nye EF-regler i kraft, det er vi nødt til, og det vil være overordentlig praktisk også ud fra økonomiske hensyn, hvis dette kunne træde i kraft samtidig.

Der bliver ikke tale om en mere lemfærdig kontrol, men det er rigtigt, man koncentrerer sig – det var noget, hr. Knud Lind var inde på – om de vitale dele. De nedslidte dæk er med i den kontrol, der skal være, for det er bærende dele. § 77-eftersynet fortsætter naturligtvis.

Kilometerbestemt kontrol tror jeg er svær at indføre, for der er også mulighed for snyd, en masse muligheder. Hertil kommer, at nogle af disse fejl, f.eks. tæring på bremsedelene, lige så vel kan ske, selv om man ikke kører særlig meget. Der kan også godt indtræde rustskader, der kan være afgørende, uanset om man kører eller ej. Jeg tror, det bliver vanskeligt at operere med et kilometerbestemt syn, og det er baggrunden for, at det ikke er det, der er foreslået, men naturligvis vil vi kunne diskutere det i udvalget.

Hvis jeg gjorde det – og hvis nogen minister gjorde det – med denne bemyndigelse, som antydes af hr. Nør Christensen, at jeg, når nu bemyndigelsen gives – hvad jeg håber den gør – gik hjem og lavede periodisk syn i stedet for, ja, så er der kun rigsretten tilbage.

Når man beder om denne bemyndigelse og beskriver den, som der er tale om her, hvor man udtrykkeligt tager afstand fra periodisk syn, så er det klart, at det er denne tekniske kontrol, vi skal have, og ikke periodisk syn. Når det ikke står præcist, hvordan det skal ske, er det, fordi det ville fylde mange sider, og der skal måske ske småjusteringer. Men det er en bemyndigelse, der svarer til teknisk kontrol, der søges om, ikke andet.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg fik ikke svar på, om reglerne vedrørende betaling af syn skulle med ind i lovforslaget, men det hører måske med ind under den all round-bemyndigelse, ministeren vil have.

Jeg er godt klar over, at der er nogle, der har troet, at ejerskiftesynet var noget, som f.eks. også gjaldt motor, og derfor mente sig snydt, hvis motoren var meget dårlig. Men efter det her foreslåede har de slet ikke noget ved selve købet. Sådan forstår jeg det nu.

Ministeren talte om 2 års grænsen for så vidt angår personbiler, og som jeg forstod ministeren, er det mere et spørgsmål om kapacitet hos bilinspektionen, end det er et spørgsmål om sikkerhedsrisikoen, der danner grundlag for 2 års grænsen.

Det er da dejligt, at ministeren er mere enig i, hvilke fejl og mangler der er tale om, og at der er sket en lempelse for så vidt angår den tekniske kontrol, end den socialdemokratiske ordfører var. Man skriver på side 8 i bemærkningerne, for så vidt angår de fejl og mangler:

»Efter den nye struktur for synsarbejde skal »omstilling« alene anvendes med hensyn til mangler ved bremses, styretøj og bærende dele, og dette synsresultat vil fremover blive anvendt i væsentlig mindre udstrækning, end tilfældet er i dag. Fejl og mangler ved øvrige komponenter vil blive anført som »påpegede mangler, der snarest skal rettes«.

Jeg kunne godt tænke mig at stille det spørgsmål: nu kører pågældende altså hjem og ramler så ind i et § 77-eftersyn, hvor han har en del komponenter, som ikke er i orden. Hvorledes stiller det sig dér med hensyn til eventuel rapport m.v.? Som fører eller måske ejer af køretøjet kan han altså få en bøde, når han kører hjem fra bilinspektionen, fordi