

[Justitsministeren]

det også noget at gøre med kapaciteten. Skulle man starte fra nul, ja, så havde vi ikke mulighed for at tage en tredjedel af bilerne ind til næste år, således som vi vil have efter den foreslåede ordning. Der ville altså heller ikke være nogen grund til at starte allerede med de nye biler.

Forestiller man sig, at en person har været til teknisk kontrol og fået at vide, at bremse og styretøj og bærende dele er i orden, men der er en anden ting, der er noget galt med, og forestiller man sig videre, at man fra bilinspektionens side siger: »Du kan køre hjem, du kan få det lavet, men det er dit ansvar, at det sker«, og at han eller hun så møder en patrulje på vejen og kommer ud for et § 77-eftersyn, hvor han siger: »Jeg har lige været henne på bilinspektionen, jeg er blevet synet, de vitale dele var i orden, men jeg fik at vide, at der var et eller andet i vejen med en eller anden anden detalje, og de sagde til mig, at det skulle jeg se at få lavet«, så kan jeg ikke forestille mig – men nu skal jeg ikke blande mig i normalt politiarbejde, vel – at færdselspatruljen ikke ville sige: »Ja, men det er godt, det går vi så ud fra sker.« Jeg kan ikke forestille mig andet, for når man fra bilinspektionens side kan sige, at det er i orden at køre hjem og til værkstedet, så vil jeg næsten tro, at man også vil gøre det fra færdselspolitiets side. Det er min umiddelbare reaktion. Hvad man gør i praksis, kan jeg naturligvis ikke garantere for, men jeg synes, det ville være fornuftigt at gøre det på denne måde.

Den lille mands køretøj. Jeg kan i hvert fald sige med sikkerhed, at dette forslag er ikke noget, der rammer den lille mands gamle bil, som han kører lidt rundt i om søndagen. Det er klart, det er det ikke. Det gælder bilerne, der er under ti år, i første række, og først efter en lang overgangsperiode tager man de ældre med. Det er et forslag, som bestemt ikke kan siges at have de – det vil jeg da godt indrømme – lidt ubehagelige, voldsomme virkninger, som et periodisk syn, som vi havde forestillet os, kunne have haft. Det vil jeg indrømme, det kunne det, men det er netop præcist det, som dette forslag ikke har som virkning. Det synes jeg er meget vigtigt at fremhæve.

Fru Aase Olesen må undskylde, at jeg ikke har fået tid til at svare på spørgsmålet om autorisation. Nu gik spørgsmålet præcist på

følgende: efter at vi nu ikke taler om periodisk syn, som mange har udtalt sig om, men om teknisk kontrol, kan man så også sige, at det nok ikke vil være rimeligt at lade de private værksteder udføre kontrolopgaven og reparationen? Jeg kan med sikkerhed sige: ja, det ville ikke være rimeligt. Af to grunde.

For det første vil habilitetsproblemet jo stadig væk være der. Det vil stadig væk være en forkert ordning, hvis det samme værksted skulle sige, hvad der var i vejen, og tjene penge på at lave det, der var i vejen. Det ville være fristende at sige, der var mere i vejen, end der måske var. Så habilitetsspørgsmålet er præcis det samme, hvad enten det er periodisk syn, eller det er teknisk kontrol.

En anden grund til, at vi ikke kan anvende langt, langt de fleste private værksteder, er, at vi jo lægger afgørende vægt på i forbindelse med den tekniske kontrol at få kontrolleret bremserne, og det er sådan, at langt den overvejende del af de private værksteder ikke råder over kontroludstyr til måling af bremseres effektivitet. Det ville altså kræve en betydelig investering i de værksteder, der skulle ind i denne ordning.

Det er årsagen til, at vi godt tør sige, at selv om forslaget er anderledes, så ville en autorisationsordning og en privat kontrol ikke være hensigtsmæssig. Vi skal heller ikke glemme – og det er nok også årsagen til, at der aldrig kommer regler om autorisation af alle mulige bilværksteder – at det ville kræve en ganske voldsom administrativ investering, hvis man skulle kontrollere og autorisere værksteder, føre kontrol med dem, tage autorisationen fra dem osv. Det ville virkelig kræve en stor administrativ investering, som næppe ville have større indflydelse på færdselssikkerheden. Derfor tror jeg ikke, at det er muligt at arbejde med denne form for autorisationsordning – og slet ikke i forbindelse med spørgsmålet om teknisk kontrol.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

For så vidt angår giroindbetalingen for syn er det meget vigtigt at få præciseret fra ministerens side, at man ikke kan få synet bilen på kredit, hvorefter nummerpladerne bliver fjernet på grund af manglende synsbetaling. Det er jo således i dag, at stempelmærkerne skal være købt forinden og være