Handbogsreol 2

BETÆNKNING

om

PERIODISK SYN AF MOTORKØRETØJER

afgivet af den
af justitsministeren den 18. maj 1966 nedsatte
færdselssikkerhedskommission.

Kommissionens betænkning nr. 10

DET JURIDISKE LABORATORIUM VED KØBENHAVNS UNIVERSITET
ex. 2

BETÆNKNING NR. 689

1973

ISBN 87 503 1448 3

Statens trykningskontor
Ju 00-120-bet

Indhold

Indledning ... 5

I. Den nuværende tekniske kontrol af motorkøretøjer ... 6

1. Ved registrering ... 6
2. Periodisk syn ... 7
3. Undersøgelser i forbindelse med færdselsuheld ... 8
4. Kontrol i medfør af færdselslovens § 13 ... 8
5. Fremgangsmåden ved syn ... 9

II. Reglerne i udlandet ... 11

1. Sverige ... 11
2. Tyskland ... 14
3. England ... 15
4. U.S.A ... 16
5. Internationale beslutninger og forslag ... 17
   a) ECE og CEMT ... 17
   b) Fællesmarkedet ... 18

III. Kontrollens færdselssikkerhedsmæssige betydning ... 2o

1. Erfaringer fra udlandet ... 21
   a) Svenske undersøgelser ... 22
   b) Tysk undersøgelse ... 25
   c) Engelsk undersøgelse ... 25
   d) Amerikanske undersøgelser ... 25
2. Danske erfaringer og undersøgelser ... 27
   a) "Fynsundersøgelsen" ... 27
   b) Den almindelige uheldsstatistik indtil 1967 ... 27
   c) Kontrollen i medfør af færdselslovens § 13 ... 28
   d) Indførelsen af periodiske syn for last- og varevogne ... 28
   e) Bilsynsstatistikken 1968-197o ... 29
   f) Lygtekampagnerne ... 31
   g) Undersøgelse ved bilinspektionen i København ... 32
   h) Statistikken vedrørende uheldssyn ... 32
3. Særlig om betydningen af køretøjernes alder ... 34
   a) Indledning ... 34
   b) Sammenhængen mellem køretøjsalder og uheldsfrekvens ... 34
   c) Sammenhængen mellem køretøjsalder og mangler ... 35
   d) Køretøjernes aldersfordeling ... 37
   e) Køretøjernes levealder ... 38

IV. Periodiske syn som led i forureningsbekæmpelsen ... 4o

1. Støj ... 4o
2. Luftforurening ... 41
3. Periodisk kontrol ... 41

V. Administrative spørgsmål i forbindelse med eventuelle periodiske syn 44
VI. Kommissionens overvejelser og forslag 46
1. Propaganda og oplysning 47
2. Landevej skontrol 47
3. Stikprøvekontrol med standardtypegodkendte køretøjer .. 47
4. Syn ved ejerskifte 48
5. Sanktioner over for dårligt udførte reparationer 48
6. Kontrol i forbindelse med godkendelse af nye køretøjer 48
7. Periodisk syn 49

Tabel 1. Antal syn . . . . . lo
Tabel 2. Sammenfatning af reglerne om periodisk syn i 24 europæiske lande 12
Tabel 3. Hyppighed og omfang af periodiske syn i Tyskland ... 15
Tabel 4. Periodiske syn i Sverige 1. kvartal 1971 . . . . . '... 22
Tabel 5. Svensk Bilprovnings undersøgelser i 1969 vedrørende nyere personbiler 24
Tabel 6. Den almindelige danske uheldsstatistik 1961-66. Tekniske mangler som hovedårsag i forhold til andre hovedårsager 28
Tabel 7. Samlet antal rapporter vedrørende færdselsloven 28
Tabel 8. Køretøjer synet i 197o fordelt efter art og syns-resultat 3o
Tabel 9. Køretøjer med fejl ved den frivillige lygtekontrol i oktober 1969 32
Tabel lo. Syn af køretøjer impliceret i færdselsuheld i 1968-1970 33
Tabel 11. Sverige. Personbiler af forskellig alder fordelt pro-centuelt efter synsresultet (gennemsnit 1965-197o).. 36
Tabel 12. Den danske bilsynsstatistik 197o. Antal tekniske mangler pr. loo synede køretøjer 37
Tabel 13. Køretøjer registreret 1. januar 1972. Antal og alder 38

Prognose for stigningen af den totale mængde kulilte efter tomgangsgrænsernes og ECE-grænsernes ikrafttrædelse 42

Indledning

Færdselssikkerhedskommissionen er nedsat af justitsministeren ved skrivelse af 18. maj I966 med den opgave at overveje og fremkomme med forslag til foranstaltninger med henblik på forbedring af færdselssikkerheden på vejene. Kommissionen har tidligere afgivet ialt 9 betænkninger med sådanne forslag, senest betænkning nr. 608/1971 vedrørende færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger på eller ved vejene.

Under behandlingen af det foreliggende emne har kommissionen haft følgende sammensætning:

Folketingsmand Axel Ivan Pedersen, formand.
Fhv. folketingsmand Edv. Boye Hansen.
Folketingsmand Gustav Holmberg.
Folketingsmand Niels Ravn.
Folketingsmedlem fru Else-Merete Ross.
Folketingsmand Arne Larsen.
Vejdirektør P. Milner, ministeriet for offentlige arbejder (fra den 18. september 1972).
Direktør Ulrik Duurloo, Rådet for større færdselssikkerhed.
Afdelingschef Poul Eefsen, justitsministeriet.
Politimester Mogens Grau, foreningen af politimestre i Danmark.
Politiinspektør J.H. Hasselriis, Københavns politi.
Bilinspektør Frede Jensen, Statens biltilsyn og landsforeningen af justitsministeriets bilinspektører.
Direktør V. Lærkes, Forenede Danske Motorejere.
Politiinspektør Bent Schlüter, rigspolitichefen.

Sekretariatet har bestået af:

Afdelingschef Poul Eefsen, justitsministeriet,
sekretær J. Morving, justitsministeriet, og
afdelingsingeniør 0. Freiesleben, vejdirektoratet.

P.k.v.
den 25. april 1973.
Axel Ivan Pedersen.

I. Den nuværende tekniske kontrol af motorkøretøjer

Den tekniske kontrol af motorkøretøjer varetages i Danmark af Statens biltilsyn, bilinspektørerne og politiet.

Por køretøjer, der skal registreres, sker kontrollen i forbindelse med registreringen (l), eventuelt tillige ved senere periodiske syn (2). Der finder endvidere en vis teknisk kontrol sted i forbindelse med færdselsuheld (3) samt ved politiets og bilinspektørernes kontrol i medfør af færdselslovens § 13 (4).

1. Ved registrering.

Indtil 1. april 1958 skulle alle motorkøretøjer, også fabriksnye, synes og godkendes inden registrering eller omregistrering. Stigningen i antallet af køretøjer, fremstillet i serieproduktion, gjorde imidlertid dette mere og mere upraktisk, og der blev derfor fra den nævnte dato indført adgang til standardtypegodkendelse af seriefremstillede personvogne, varevogne, lastvogne, traktorer og motorcykler. Ordningen er senere udvidet til også at omfatte campingvogne.

Standardtypegodkendelse foretages af Statens biltilsyn efter undersøgelse af den pågældende køretøjstypes konstruktion, indretning og udstyr. På grundlag af standardtypegodkendelsen kan vedkommende fabrikant eller generalrepræsentant,, der har opnået tilladelse hertil, udstede typeattester for hvert enkelt køretøj af den pågældende type. En sådan attest kan danne grundlag for registrering af køretøjet uden syn, når attesten er forsynet med forhandlerens erklæring om, at køretøjet ved leveringen er i forskriftsmæssig stand.

Ordningen gælder kun for fabriksnye køretøjer, og det enkelte køretøj må ikke på væsentlig måde afvige fra den godkendte type. Endvidere skal køretøjer, der ønskes anvendt til erhvervsmæssig personbefordring eller øvelseskørsel, altid synes og godkendes af en bilinspektør før første registrering.

Bilinspektørerne foretager stikprøvevis kontrol af køretøjer, der er anmeldt til registrering uden syn på grundlag af typeattest.

Standardtypegodkendelsesordningen har særlig betydning for personvogne, varevogne og traktorer. Langt de fleste køretøjer af

disse kategorier bliver på grund af denne ordning ikke synet ved første registrering.

Køretøjer, der ikke kan registreres uden syn i henhold til reglerne om standardtypegodkendelse, skal fortsat godkendes af en biliinspektør ved et registreringssyn inden første registrering her i landet.

Registreringssyn kræves endvidere ved omregistrering i forbindelse med ejerskifte, når der er forløbet 5 år eller mere fra køretøjets første registrering. Syn ved ejerskifte kræves dog ikke for mellem 5 og lo år gamle køretøjer, der er synet og godkendt inden for de sidste 2 år, eller for over lo år gamle køretøjer, der senest er synet for mindre end 1 år siden.

Endelig skal registreringssyn afholdes i visse andre tilfælde, f.eks. når et køretøj har været afmeldt i mere end 1 år, når nummerpladerne har været fjernet på grund af mangler, eller når køretøjet er ændret på visse punkter eller ønskes godkendt til ændret anvendelse.

2. Periodisk syn.

Regler om periodisk syn af motorkøretøjer fandtes før færdselsloven af 1955 kun for køretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, udlejning uden fører og udrykningskørsel.

Ved færdselsloven af 1955 blev hjemmelen til at foreskrive periodisk syn udvidet til også at omfatte vare- og lastkøretøjer samt køretøjer der anvendes til øvelseskørsel.

I sit forslag til færdselsloven havde justitsministeren i overensstemmelse med betænkningen fra færdselslovsudvalget tillige foreslået, at der blev indført hjemmel til at fastsætte bestemmelser om syn af alle registrerede eller godkendte køretøjer, som ikke i de sidste 5 år har været fremstillet til syn. Dette forslag om periodisk syn hvert 5. år af personvogne, motorcykler og traktorer fandt ikke fornøden tilslutning under forhandlingerne i folketingsudvalget og bortfaldt derfor ved ændringsforslag ved lovens 2. behandling i folketinget (folketingstidende 1954/55, sp. 845, 846, Io59, 4o48, 4142 og 4143, tillæg B, sp. 64o).

I medfør af den ved færdselsloven af 1955 givne bemyndigelse indførtes der periodisk syn af øvelseskøretøjer i 1958. Ligesom for køretøjer til erhvervsmæssig personbefordring, udrykningskørsel og udlejning uden fører afholdes disse syn nu én gang årlig.

For lastvogne, påhængsvogne og sættevogne med tilladt totalvægt over 3.000 kg, blev der fra 1. april 1964 indført periodisk

syn én gang årlig, 1. gang i løbet af det 5. år efter køretøjets første registrering. Disse årlige syn af mere end 5 år gamle køretøjer blev fra den 1. oktober 1965 udvidet til også at omfatte alle varevogne (tilladt totalvægt indtil 3.000 kg), såvel på gule som på gul/sorte plader.

Endelig er der fastsat forskellige bestemmelser om periodisk syn af særlige grupper af køretøjer, f.eks. blokvogne, statens tjenestevogne og køretøjer, der har opnået registreringsfritagelse i medfør af færdselslovens § 11, stk. 2.

3. Undersøgelser i forbindelse med færdselsuheld.

De nærmere retningslinier for politiets tilkaldelse af en bilinspektør i anledning af færdselsuheld er fastsat i justitsministeriets cirkulære af 28. december 1967.

Herefter skal en bilinspektør tilkaldes, når et uheld har medført dødsfald eller alvorlig personskade. Tilkaldelse bør endvidere ske, når der skønnes at være alvorlige mangler ved køretøjerne, når en fører gør gældende, at uheldet skyldes særlige tekniske forhold, eller når det til brug for skyldbestemmelsen findes nødvendigt, at bilinspektøren foretager en nøjere undersøgelse af de implicerede køretøjers placering og hastighed m.v. umiddelbart før uheldet.

Også i mere specielle tilfælde skal en bilinspektør tilkaldes, f.eks. ved formodning om, at uheldige afmærknings- eller vejforhold, eller en uhensigtsmæssig konstruktion på køretøjet, kan have medvirket til uheldet eller dets omfang.

Der er fra den 1. januar 1968 indført en løbende statistik vedrørende bilinspektørernes undersøgelser i forbindelse med færdselsuheld ("Uheldssyn").

4. Kontrol i medfør af færdselslovens § 15.

Efter færdselslovens § 13, stk. 1, er politiet altid berettiget til at standse ethvert køretøj og lade det undersøge.

Kontrollen i medfør af denne bestemmelse udøves dels i forbindelse med politiets almindelige færdselspatruljering dels af bilinspektionen og politiet i forening ved mere systematisk standsning af køretøjer og kontrol med disse.

Konstateres det ved en sådan kontrol, at et køretøj er behæftet med mangler, der ikke er så grove, at nummerpladerne straks må fjernes, indkaldes køretøjet til senere kontrol hos bilinspektionen med, at manglerne er udbedrede.

5. Fremgangsmåden ved syn.

Formålet med bilinspektionens syn af motorkøretøjer er i første række at kontrollere, at køretøjerne er i en færdseIssikkerhedsmæssig forsvarlig stand og opfylder reglerne om indretning og udstyr. Herudover er såvel registreringssyn som periodisk syn et led i kontrollen med afgiftslovgivningen og med mere specielle regler, f.eks. reglerne om hyrevogne, busser, skolevogne, kreaturvogne, tankvogne, invalidekøretøjer og udrykningskøretøjer m.v. Spørgsmålet om syn af motorkøretøjer som led i forureningsbekæmpelsen omtales nærmere nedenfor i afsnit IV.

Bilinspektørernes undersøgelser af køretøjer, som har været impliceret i færdselsuheld (uheldssyn), har til formål at klarlægge ulykkens årsager, dels af hensyn til spørgsmålet om ansvaret for ulykken, dels med henblik på gennem analyse af vejforholdene, køretøjernes tilstand og konstruktion m.v. at skabe mulighed for at forebygge færdselsuheld.

Bilinspektøren udfærdiger ved enhver undersøgelse af et køretøj en såkaldt mangelliste, der angiver de mangler, ejeren skal afhjælpe. Der skelnes i øvrigt mellem fire synsresultater:

1) Ingen mangler konstateret.

2) Mindre alvorlige mangler, som påpeges og henstilles udbedret, uden at køretøjet forlanges fremstillet påny til kontrol af, at dette er sket (Påpegede mangler). Ejeren, og som regel tillige føreren af køretøjet har efter færdselslovens §§ 4 og 17 pligt til at sørge for, at sådanne mindre alvorlige mangler udbedres.

3) Så alvorlige mangler at køretøjet forlanges fremstillet påny til konstatering af, at manglerne er udbedret (Omstilling eller kontrolsyn).

4) Så grove mangler at det er uforsvarligt at lade køretøjet fortsætte kørslen. I så fald skal bilinspektøren straks inddrage nummerpladerne, hvorefter køretøjet slettes af registeret.

Der søges normalt ikke pålagt strafansvar for mangler, konstateret ved syn på synspladsen, hvorimod alvorlige mangler, der konstateres ved undersøgelse af et køretøj efter færdselsuheld eller ved landevejskontrol, normalt resulterer i tiltale mod den eller dem, der er ansvarlige for køretøjet.

De nærmere regler om syn og synssteder m.v. fastsættes af Statens biltilsyn. For at sikre en ensartet bedømmelse af de mangler af betydning for færdselssikkerheden, der konstateres ved syn, har biltilsynet udarbejdet regler for, hvorledes typisk forekommende mangler skal behandles.

Siden 1. januar 1966 har der været valgfrihed med hensyn til synsstedet, således at næsten alle køretøjer kan fremstilles for en hvilken som helst bilinspektør i landet.

Tilsigelser til periodisk syn udsendes mellem 4 og 6 uger før den sidste rettidige mødedag med angivelse af denne dag. Fra det øjeblik tilsigelsen er modtaget, kan køretøjet fremstilles for en hvilken som helst bilinspektør. Centralregisteret erindrer skriftligt om det periodiske syn, hvis registeret ikke 3 uger efter sidste mødedato har modtaget underretning fra en bilinspektør om synets afholdelse. Hvis køretøjet stadig ikke er fremstillet 3 uger senere, anmoder centralregisteret politiet om at inddrage nummerpladerne. I 1969-1970 udgjorde antallet af erindringsskrivelser og anmodninger om inddragelse af nummerplader henholdsvis 13,o% og 4,5% af de udsendte tilsigelser til periodisk syn.

De periodiske syn søges fordelt således i årets løb, at de udjævner de sæsonmæssige svingninger i bilinspektionens arbejdsbyrde som følge af det store antal registreringssyn i forårs- og sommertiden.

Gebyret for alle arter af syn er 5o kr., for motorcykler dog kun 3o kr. Der betales ikke gebyr for landevejssyn (derimod for kontrolsyn) eller syn, foretaget som stikprøvevis kontrol med køretøjer, der i øvrigt kan registreres uden syn.

Gebyrerne betales i form af stempelmærker.

Antallet af syn fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Antal syn.

	Registrerings-syn	Periodiske syn	Kontrol-syn	Ialt
1966	182.93o	125.169	4.655	312.754
1967	194.661	1o6.479	7.926	3o9.o66
1968	194.885	1o3.7o8	8.667	3o7.26o
1969	211.256	113.4o3	7.3o7	331.966
197o	215.8o8	115.1o2	7.659	338.569
1971	222.765	114.429	7.296	344.49o

II. Reglerne i udlandet

Reglerne i de fleste europæiske lande om teknisk kontrol af motorkøretøjer ved første registrering og ved landevejskontrol svarer i hovedtrækkene til de danske regler på disse områder.

Derimod frembyder de enkelte landes bestemmelser om periodiske syn af motorkøretøjer et temmelig broget billede, såvel med hensyn til hvilke køretøjskategorier, der er omfattet af reglerne, som med hensyn til hyppigheden af de periodiske syn. En oversigt over disse mange forskellige regler om periodisk syn er givet i tabel 2, der oplyser, hvor mange af ialt 24 europæiske lande der har periodiske syn af forskellige køretøjskategorier og hyppigheden af disse syn, angivet som et gennemsnit af de enkelte landes frister mellem første registrering og første periodiske syn og mellem de enkelte periodiske syn. Regler, der ikke lader sig indpasse i oversigten, forekommer kun undtagelsesvis, f.eks. i Ungarn, hvor alle statens køretøjer, bl.a. busser og hyrevogne, skal til eftersyn efter et bestemt antal kilometers kørsel, og i Tjekkoslovakiet, hvor tidsrummet mellem hvert syn halveres, når et køretøj har været i brug i lo år eller mere.

Udviklingen i de europæiske lande er i øvrigt ligesom i U.S.A. gennem en længere årrække klart gået i retning af at indføre eller udvide området og forkorte fristerne for periodiske syn, ofte således at dette sker over en længere periode i takt med udbygningen af de nødvendige synssteder.

I de følgende afsnit gives en kort omtale af de nærmere regler om periodiske syn i Sverige, Tyskland, England og U.S.A. og af nogle internationale beslutninger og forslag.

1. Sverige.

Indtil 1965 var der ikke væsentlige forskelle mellem de svenske og de danske regler om den tekniske motorkøretøjskontrol. Der krævedes dog ikke i Sverige syn ved omregistrering som følge af ejerskifte eller ejerens flytning. Periodiske syn var kun foreskrevet for busser, hyrevogne, skolevogne, udrykningskøretøjer og udlejningsvogne.

Tabel 2. Sammenfatning af reglerne om periodiske syn i 24 europæiske lande.[x)]

Køretøjs-kategori	Antal lande med periodiske syn	Gennemsnitligt antal måneder mellem:	
		Første registrering og første periodiske syn	Hvert af de periodiske syn
Busser og minibusser	23	12	1o
Hyrevogne	22	14	11
Lastvogne (over 35oo kg tilladt totalvægt)	2o	16	11
Varevogne (under 35oo kg tilladt totalvægt)	19	18	13
Udlejning uden fører	18	16	13
Påhængs- og sættevogne over 75o kg tilladt totalvægt	16	2o	14
Private personvogne	15	32	19
Påhængs- og sættevogne under 75o kg tilladt totalvægt	14	21	15
Motorcykler	11	25	17

x) Alle europæiske lande bortset fra Frankrig, Rumænien, Island og Albanien. Tabellen bygger hovedsagelig på materiale fra et rundspørge foretaget af en arbejdsgruppe under EGE i 1966-1967. Materialet omfatter ikke oplysninger om periodiske syn af campingvogne og traktorer.

På baggrund af den stærke stigning i antallet af færdselsuheld blev der i Sverige i 195o-erne iværksat en række undersøgelser med henblik på at belyse, hvordan der kunne sættes ind over for denne udvikling. Det viste sig herved bl.a., at køretøjernes tekniske tilstand spillede en betydelig større rolle som ulykkesårsag, end man tidligere havde ment. En forholdsvis stor del af de køretøjer, der blev impliceret i ulykker, viste sig at have haft mangler af væsentlig betydning for ulykkens indtræden eller omfang, og ved politiets "flygande inspektion" og anden køretøjskontrol kunne det konstateres, at et stort antal køretøjer i trafikken ikke var i orden.

Der blev herefter i 196o nedsat et udvalg vedrørende spørgsmålet om en udvidet anvendelse af periodiske syn.

I udvalgets betænkning af 1962 (SOU 1962:29) blev det foreslået at indføre årlige periodiske syn af alle registrerede køretøjer uanset disses alder og at overdrage virksomheden med disse syn enten til et eller flere selvstændige til dette formål oprettede aktieselskaber, der kun med særlig tilladelse måtte drive anden virksomhed, eller til et særligt statsligt aktieselskab.

I 1963 vedtog rigsdagen at indføre årlige periodiske syn af alle registrerede køretøjer, der er mindst 3 år gamle, således at ordningen trådte i kraft i 1965 for køretøjer, der var 5 år eller derover, i 1966 for 4 år gamle køretøjer og i 1967 for køretøjer, der var 3 år gamle. Under hensyn til resultaterne af nogle undersøgelser af 2 år gamle køretøjer blev de årlige periodiske syn efter vedtagelse i rigsdagen i juni 197o fra den 1. januar 1971 udvidet til også at omfatte alle køretøjer, der blot er 2 år gamle.

Til foretagelse af de periodiske syn stiftedes i I963 "AB Svensk Bilprovning", hvori den svenske stat har 52% af aktiekapitalen, medens de resterende 48% er fordelt mellem en halv snes organisationer og foreninger med tilknytning til trafikspørgsmål.

Virksomheden finansieres gennem synsgebyrer, hvis størrelse fastsættes af det offentlige på grundlag af selskabets omkostninger. Foruden de obligatoriske periodiske syn udfører selskabet frivillige syn, kontrolsyn efter landevejskontrol, registreringssyn, koblingssyn og syn af knallerter m.v., hvorimod typegodkendelser fortsat meddeles af statens bilinspektion, ligesom den "flygande inspektion" fortsat udføres af politiet og bilinspektørerne.

Det samlede antal syn var i 1965 knap 1 mill., i 1966 1,7 mill. og i 1967 ca. 2,1 mill., hvorefter tallet er steget jævnt til ca.

2,8 mill. i 1971. De periodiske syn udgør omkring 9o% af den samlede synsmængde. Gebyret for et periodisk syn har fra 1. juli 197o været 4o kr., dog 55 kr. for lastvogne og 2o kr. for motorcykler og små påhængsvogne. For efterkontrol (omstilling) betales 15 kr. (henholdsvis 2o kr. og 5 kr.). Aktieselskabets samlede omsætning var i 197o/71 ca. llo mill. kr. Selskabet har ca. I6o synssteder og et sa.mlet personale på omkring 1.7oo personer.

Personbiler skal fremstilles til de årlige periodiske syn inden for en 5 måneders periode, der bestemmes af det sidste tal i køretøjets registreringsnummer (periodens midterste måned er januar - maj svarende til tallene 1 - 5, og august - december svarende til 6 - 9 og 0). Periodiske syn af påhængsvogne kan ske når som helst i årets løb. Om busser, hyrevogne, skolevogne, udrykningskøretøjer og udlejningsvogne gælder særlige regler. Sådanne køretøjer skal uanset alder synes en eller - for de to sidstnævnte kategoriers vedkommende - to gange årlig. Et køretøj, der ikke fremstilles inden for den fastsatte frist, får herved automatisk kørselsforbud.

2. Tyskland.

De første regler om periodiske syn indførtes i 1952, og reglerne blev derefter i 196o skærpet og udvidet til at omfatte alle registreringspligtige køretøjer og visse andre køretøjer.

Synenes hyppighed og omfang m.v. fastsættes af forbundsdagen i Bonn, medens delstaterne selv træffer bestemmelse i visse spørgsmål om organisationen af synsvirksomheden. Bortset fra Hessen, Bremen og Hamborg, hvor synene udføres af statslige organer, er denne virksomhed i alle delstaterne overdraget til Technischer Überwachungs Verein (TÜV), der står under offentligt tilsyn (kan formentlig sammenlignes med vore teknologiske institutter). For de foretagne undersøgelser oppebærer foreningerne gebyrer, hvis størrelse fastsættes af forbundsdagen. Organisationerne har tillige fået overdraget andre tekniske opgaver, f.eks. forsknings- og prøvningsvirksomhed og tilsyn med f.eks. dampkedler, elevatorer og tovbaner m.v.

De tvungne periodiske syn af motorkøretøjer er delt op i en hovedundersøgelse, en mellemundersøgelse, der kun omfatter de i fajrdselssikkerhedsmæssig henseende vigtigste dele, og en særlig bremseundersøgelse, der skal udføres senest 3 måneder inden hovedundersøgelsen.

Omfanget af de periodiske syn for de enkelte køretøjskategorier fremgår af tabel 3.

Tabel 3.

Hyppighed og omfang af periodiske syn i Tyskland.

Køretøjskategori	Antal måneder mellem hver undersøgelse		
	Hovedundersøgelse	Mellemundersøgelse	Bremseundersøgelse
Busser og minibusser	12	3	12
Udlejning uden fører	12	3	-
Hyrevogne, sygetransport	12	-	-
Last- og påhængsvogne med tilladt totalvægt over 9 ton	12	6	12
Andre last-, vare- og påhængsvogne	12	-	-
Traktorer m.v. (Zugmaschinen) konstrueret til 2o-4o km/t	12	-	-
Traktorer m.v. (Zugmaschinen) konstrueret til over 4o km/t	12	6	12
Personvogne, motorcykler, campingvogne m.v.	24	-	-

For køretøjer, der kun skal til hovedundersøgelse, gælder, at fristen for denne undersøgelse fordobles, når køretøjet mindst hvert halve år (last-, vare- og påhængsvogne årlig) underkastes en mellemundersøgelse.

Kontrollen med de periodiske syn sker ved, at der på køretøjets bageste nummerplade - eller på en særlig plade - anbringes en mærkat, der viser, hvornår køretøjet næste gang skal til hovedundersøgelse.

3. England.

I september 196o indførtes årlige periodiske syn af alle mindst lo år gamle personvogne, herunder hyrevogne og udlejningsvogne, samt

motorcykler og lastvogne med en egenvægt på indtil 152o kg. Aldersgrænsen på lo år er senere gradvis nedsat, således at ordningen siden 1967 har omfattet alle køretøjer af de nævnte kategorier, som er mindst 3 år gamle.

Ved de periodiske syn kontrolleres bremser, styretøj, lygter og reflekser, dæk og sikkerhedsseler. Synene udføres for langt den overvejende dels vedkommende på ialt ca. 25.ooo autoriserede prøvesteder, der med få undtagelser alle er private serviceværksteder og lignende. For at opnå autorisation skal et værksted opfylde visse betingelser med hensyn til personalets uddannelse og teknisk udstyr. Der føres løbende tilsyn med de autoriserede værksteder.

Busser, minibusser, større lastbiler (over 152o kg egenvægt) og påhængsvogne har i England lige siden 1934 været underkastet løbende kontrol af offentligt ansatte bilinspektører, for bussernes vedkommende hovedsagelig ved årlige periodiske syn og for lastkøretøjernes vedkommende hovedsagelig ved landevejssyn.

Efter en indkøringsperiode på halvandet år er der fra 1. april 197o indført årlige periodiske syn hos den statslige bilinspektion af alle større last- og påhængsvogne - ialt ca. 8I0.000 køretøjer - uanset disses alder.

4. U.S.A.

Ligesom i Europa var det tidligere først og fremmest køretøjernes førere og vejene, man i U.S.A. rettede opmærksomheden imod ved bekæmpelsen af færdselsulykker. I første halvdel af 196o-erne skete imidlertid en afgørende ændring heri, ikke mindst på baggrund af Ralph Naders bog "Unsafe at Any Speed" (1965), og i 1966 vedtoges en lov, der pålægger forbundsregeringen at opstille sikkerhedsstandarder for motorkøretøjer og udstyr hertil.

I juni 1967 udstedtes de første 13 sikkerhedsstandarder. Den første af disse vedrører periodiske syn og går ud på, at enhver stat skal have enten årlige periodiske syn af alle registrerede køretøjer, uanset disses alder, eller en anden, eventuelt forsøgsvis ordning, der er godkendt af forbundsmyndighederne, og som kan nedsætte antallet af køretøjer med mangler eller potentielle mangler, der kan forvolde, fremme eller forøge sværhedsgraden af færdselsuheld. Desuden indeholder sikkerhedsstandarden visse bestemmelser om kontrollens indhold m.v. og om statistik, herunder bl.a. om offentliggørelse af resultaterne for hvert enkelt køretøjsfabrikat. Forbundsmyndighederne kan ikke pålægge de enkelte stater at gennem-

føre sikkerhedsstandarder, men kan tilskynde dem hertil, bl.a. gennem deres rådighed over de føderale økonomiske bidrag til enkeltstaternes færdselssikkerhedsprogrammer og vejanlæg.

Indtil 1959 havde kun 15 af enkeltstaterne regler om periodiske syn. I 1960-66 gennemførte yderligere 7 stater sådanne regler og i 1967-68 yderligere lo stater. 8 af de 2o enkeltstater, der herefter ikke havde regler om periodiske syn, havde gennemført regler om forskellige former for stikprøvevis kontrol.

Kun i 3 af de ialt 32 stater, der har periodisk syn, udføres disse af statslige bilinspektioner, medens synene i de øvrige enkeltstater er overdraget til autoriserede værksteder og lignende, der er underkastet offentligt tilsyn. Gebyret for et syn er i langt de fleste stater 1-2 dollar.

5. Internationale beslutninger og forslag.

a) ECE og CEMT.

I 1956 vedtog ECE's vejtransportkomité og senere Den europæiske transportministerkonference (CEMT) en resolution om periodiske syn af køretøjer. I denne anbefales regeringerne at:

(a) fremme tilvejebringelsen af udstyr til teknisk kontrol af motorkøretøjer og tilskynde køretøjsejere til at få foretaget tekniske eftersyn;

(b) tillade, at der uden varsel foretages teknisk kontrol af køretøjer på landevejene;

(c) stille krav om, at følgende køretøjskategorier mindst en gang årlig skal gennemgå en teknisk kontrol med henblik på, om køretøjet opfylder de fastsatte bestemmelser, særlig hvad angår lygter, bremser og styretøj:

(1) Motorkøretøjer og hertil koblede køretøjer, der anvendes til befordring af passagerer, og som har mere end 8 passagerpladser,

(2) motorkøretøjer og hertil koblede køretøjer, der anvendes til godstransport, og hvis størst tilladte totalvægt overstiger 35oo kg,

(3) hyrevogne, og

(d) stille krav om teknisk kontrol også af ældre motorkøretøjer af andre kategorier, enten periodisk eller ved ejerskifte nogen tid efter den seneste kontrol.

I et tillæg til resolutionen gives en fortegnelse over dele m.v. på motorkøretøjer, der bør kontrolleres ved periodiske syn.

Fortegnelsen er senere jævnligt blevet ajourført, senest i november 1969.

Resolutionen af 1956 er af ECE og GEMT fulgt op med rundspørger til medlemslandene i 1961, 1967 og 1971 angående disses gennemførelse af resolutionen. Resultaterne heraf viser, at udviklingen i de forløbne år i alle landene er gået i retning af en stadig større anvendelse af periodiske syn.

b) Fælle smarkedet.

Der findes ikke fællesmarkedsregler om periodiske syn af motorkøretøjer. Derimod har Kommissionen i efteråret 1972 forelagt Rådet et forslag til direktiv om harmonisering af medlemslandenes retsforskrifter om teknisk kontrol med motor- og påhængskøretøjer, der bl.a. omfatter periodiske syn. Forslaget er af Rådet sendt til udtalelse hos Det europæiske Parlament og Det økonomiske og sociale Udvalg.

Forslagets regler om periodiske syn omfatter alle motorkøretøjer og påhængs- og sættevogne, bortset fra knallerter og visse langsomtkørende specialkøretøjer.

I forslaget fastsættes for de enkelte køretøjskategorier bestemte frister (½, 1, 2 eller 4 år) mellem første registrering og første periodiske syn og mellem de enkelte periodiske syn., F.eks. skal private personvogne med indtil 8 passagerpladser første gang til syn 4 år efter første registrering, og derefter en gang årlig.

Udover disse regelmæssige syn skal der efter forslaget foretages syn senest 2 måneder efter ejerskifte, og endvidere efter konstruktionsændringer eller svære skader og når myndighederne har mistanke om fejl ved et køretøj.

Medlemslandene kan foreskrive yderligere (mellemliggende) undersøgelser af landets egne køretøjer.

Kontrollen skal bygge på en synsmærkat, der påklæbes køretøjet. Køretøjer fra andre medlemslande med påklæbet gyldig mærkat skal ligestilles med landets egne køretøjer. Har et fremmed køretøj ikke gyldig synsmærkat , underrettes hjemlandet herom. Opholdslandet kan kræve køretøjet undersøgt og mangler afhjulpet, før kørselen fortsættes.

Ved indførsel af brugte vogne skal der ske en teknisk undersøgelse, medmindre en sådan er sket inden for de sidste 2 måneder i det medlemsland, hvorfra vognen kommer.

Ansvaret for, at fremstilling til syn finder sted, skal ifølge forslaget påhvile den registrerede ejer, som også skal betale ud-

gifterne ved synene. Endvidere indeholder forslaget bl.a. en bestemmelse om, at bilindustrien skal underrettes om fejl, der konstateres ved synene.

Der foreligger endnu ikke nogen stillingtagen til forslaget, hverken fra Danmarks eller de øvrige fællesmarkedslandes side.

III. Kontrollens færdselssikkerhedsmæssige betydning

Inden den nærmere omtale af undersøgelser og erfaringer, der kan belyse behovet for en effektiv teknisk kontrol af motorkøretøjer, skal gøres nogle få almindelige bemærkninger.

Hvor ofte der faktisk ved motorkøretøjer forekommer fejl og mangler, som kan blive årsag til færdselsuhelds indtræden eller omfang, lader sig uden vanskelighed belyse gennem undersøgelser af de koretøjer, der er i brug, og giver således ikke anledning til særlige bemærkninger. Det må dog nævnes, at undersøgelsernes (absolutte) tal for, hvor stor en del af et antal køretøjer, der viser sig at have mangler, "mindre" mangler, "grove" mangler o.s.v., altid må tages med det forbehold, at det i hvert fald for en del manglers vedkommende i nogen grad beror på et skøn, hvorledes de vurderes i færdselssikkerhedsmæssig henseende.

Et væsentligt spørgsmål i denne forbindelse er sammenhængen mellem fejl og mangler og køretøjets alder. Dette omtales nærmere i et særskilt afsnit nedenfor.

Det andet hovedspørgsmål er, hvor stor en rolle tekniske fejl og mangler spiller som årsag til ulykkers indtræden og omfang.

De hidtidige forsøg på at nå frem til et mål for køretøjsfaktorernes relative betydning som ulykkesårsag har stort set bygget på tre forskellige metoder:

a) Før-efter undersøgelser i forbindelse med indførelsen af periodiske syn eller sammenligninger mellem uheldsfrekvenserne i stater med og stater uden periodiske syn.

Den centrale vanskelighed ved disse metoder ligger i at isolere køretøjsfaktorernes virkning fra virkningen af andre faktorer af betydning for uheldsforløbet. Metoderne er desuden indirekte, for så vidt som de beskæftiger sig med den generelle forbindelse mellem uheld og kontrol. For før-efter undersøgelsers vedkommende kan endvidere bl.a. nævnes, at indførelsen af periodiske syn som regel sker over en vis periode samtidig med, at der i samme periode sker en øgning af trafikken.

b) Uheldsanalyser.

Dette er formentlig den bedste af de hidtil prøvede metoder, men også den har svagheder. De årsager, man finder frem til, beror

utvivlsomt - selv ved de mest grundige analyser - i høj grad på, hvorledes undersøgelsen tilrettelægges, bl.a. hvilke faglige eksperter og hvilket udstyr der anvendes. En i praksis væsentlig svaghed ved metoden er, at det er uoverkommeligt at foretage meget indgående analyser af færdselsuheld i stort tal.

c) Anvendelse af den almindelige uheldsstatistik.

Uheldsstatistikken er normalt opbygget som et biprodukt af de oplysninger, som fremskaffes af politiet ved efterforskningen af uheldssager. Denne efterforskning tager som bekendt hovedsagelig sigte på at fastslå, om motorføreren eller en anden trafikant har tilsidesat færdselsreglerne. Politiet har desuden normalt ikke særlige tekniske forudsætninger for eller udstyr til at afsløre mangler og fejl, og i øvrigt heller ikke tilstrækkeligt mandskab til at foretage meget indgående undersøgelser af hvert enkelt uheld. Det kan derfor let overses, at mangler overhovedet er til stede og måske kan have spillet en rolle for uheldet. Hertil kommer, at en del køretøjer er så beskadigede efter uheld, at der kræves betydelig sagkundskab for eventuelt at afsløre tekniske fejl og tillige konstatere, om disse skyldes uheldet eller var til stede allerede før dette indtraf. Endelig er det selv for en teknisk sagkyndig ofte meget vanskeligt, bl.a. gennem sammenholdelse med de øvrige uheldsomstændigheder, at afgøre om en mangel kan have spillet en rolle for uheldet.

Den danske uheldsstatistik benyttede indtil udgangen af 1966 en opdeling af færdselsuheldene efter formodet uheldsårsag. Det var pålagt politiet ud fra en vurdering af omstændighederne og hændelsesforløbet at rubricere uheldene efter årsag, idet der skelnedes mellem hovedårsager og biårsager. Denne opdeling efter årsager er pr. 1. januar 1967 forladt til fordel for en inddeling efter i almindelighed objektivt konstaterbare uheldssituationer. For så vidt angår tekniske manglers indflydelse på uheldene iværksattes en ny statistik fra 1. januar 1968, jfr. nedenfor.

1. Erfaringer fra udlandet.

De fleste forsøg på at klarlægge færdselsulykkernes årsager, herunder den rolle, køretøjernes indretning og tilstand spiller, bygger på landenes almindelige uheldsstatistik eller en lignende metode, der ikke indebærer nogen alsidig eller dybtgående analyse af det enkelte uheld. Undersøgelserne viser som regel, at tekniske fejl ved køretøjerne kun er årsag til ganske få procent, normalt 1-4%, af samtlige uheld, medens alle øvrige uheld anses som forår-

saget af menneskelige fejl eller uheldige vejforhold. I enkelte lande er man dog nået frem til større procenter, således f.eks. i Australien (6%), Frankrig (12%) og Belgien (17%).

Resultaterne af disse undersøgelser må som nævnt foran tages med alt muligt forbehold og kan - hvis man ikke vælger helt at se bort fra disse oplysninger - i almindelighed kun betragtes som minimumstal hvad angår tekniske manglers betydning som ulykkesårsag.

Fra et stort antal lande foreligger oplysninger som viser, at motorkøretøjernes tilstand som regel lader meget tilbage at ønske. Ved syn og anden kontrol af teknisk sagkyndige er det således almindeligt, at 3o - 4o% af de undersøgte køretøjer ikke kan godkendes.

I det følgende omtales ganske kort nogle undersøgelser fra Sverige, Tyskland, England og Amerika.

a) Svenske undersøgelser.

1. I Sverige blev før indførelsen af periodiske syn (1965) af en særlig havarikommission foretaget indgående tekniske undersøgelser af motorkøretøjer, med hvilke der var sket singleuheld. Indenfor en periode på godt 1½ år undersøgtes 132 sådanne uheld. Tekniske fejl og mangler ved køretøjerne viste sig at have naft væsentlig betydning for uheldet i knap 32% af tilfældene.

2. Efter indførelsen af de periodiske syn har resultaterne heraf løbende været offentliggjort af AB Svensk Bilprovning. Hovedvægten i rapporterne har været lagt på en fortegnelse over, hvordan et stort antal enkelte bilmærker (og årgange) har klaret synene, sammenlignet med en gennemsnitlig personbil (ikke vejet gennemsnit). De samlede resultater, der har været nogenlunde ens fra år til år, er for 1. kvartal 1971 gengivet i tabel 4.

Tabel 4. Periodiske syn i Sverige 1. kvartal 1971

Køretøjskategori	godkendt		Nægtet godkendt (Kørselsforbud eller nyt syn)	Antal synede køretøjer
	Uden anmærkning	Med anmærkning om mindre fejl		
Personbiler	35,3%	41,8%	22,8%	576509
Lastbiler	26,4%	46,3%	27,3%	36816
Busser	4o,7%	46,5%	12,8%	2551
Motorcykler	56,7%	34,o%	9,3%	2878
Påhængsvogne	33,3%	38,1%	28,6%	15337
Samtlige køretøjer	34,9%	42,o%	23,1%	634o91

I AB Svensk Bilprovnings rapport (oktober 1971) udtales bl.a. (side 6):

"De ved synene konstaterede fejl hos en gruppe køretøjer, f.eks. efter kategori, mærke og årsmodel, beror på flere forhold, som til dels modvirker hinanden. Foruden den gennemsnitlige alder og kørselsstrækning hos gruppens køretøjer kan antallet af anmærkninger påvirkes af bl.a. de trafikforhold, under hvilke køretøjerne bruges, af vejenes kvalitet og af førernes måde at behandle køretøjerne på.

Antallet af anmærkninger beror imidlertid også på den service, køretøjet har fået, og på omfanget af de udførte reparationer. Disse forhold kan igen påvirkes af bl.a. den service, der ydes for det pågældende bilmærke og af ejernes økonomi og interesse i at holde køretøjet i orden.

Antallet af anmærkninger modsvarer i princippet forskellen mellem antallet af fejl, opstået under køretøjets brug, og antallet af afhjulpne fejl. Udfaldet af synene viser, at forekomsten af fejl er meget varierende hos forskellige bilfabrikater. Til en vis grad kan dette bero på forskelle i køretøjernes brug og vedligeholdelse. Variationerne i den relative anmærkningsfrekvens er imidlertid ofte så store, at de rimeligvis kun for en del kan forklares gennem ydre faktorer. Dette forhold bliver endnu tydeligere, når man betragter anmærkningsfrekvensen for enkelte køretøjsdele på forskellige fabrikater. Meget tyder på, at i hvert fald større forskelle i anmærkningsfrekvens mellem forskellige bilfabrikater beror på større eller mindre sikkerhed og holdbarhed ved de enkelte køretøjsdele. I visse tilfælde er det desuden ganske let i praksis at konstatere grunden til, at en køretøjsdel på et vist fabrikat har en stor anmærkningsfrekvens."

3. Selv om hovedresultaterne som nævnt foran har været nogenlunde uændrede siden 1965, er antallet af anmærkninger dog faldet siden indførelsen af de periodiske syn. Svensk Bilprovning har ved en særlig gennemgang af resultaterne for køretøjer, der er 5-6 år gamle, konstateret, at antallet af anmærkninger pr. loo kontrollerede køretøjer i de forløbne år er faldet fra 264 til 195. d.v.s. med ca. 26%. Meget taler for, at dette først og fremmest beror på en øget forståelse hos bilejerne for betydningen af stadig vedligeholdelse, og på at værkstederne i stigende grad tilbyder en mere systematisk service på de punkter, der har betydning for sikkerheden.

4. Det kan også nævnes, at Svensk Bilprovning på grundlag af oplysninger fra køretøjsregisteret har foretaget beregninger af den gennemsnitlige levealder for den svenske personbilpark i årene fra 1963. Levealderen var i

1963 lo,4 år,
1964 9,6 år,
1965 9,4 år,
1966 lo,4 år,
1967 ll,o år,
1968 11,3 år,
1969 11,6 år,
1970 11,8 år og
1971 12,4 år.

Det er nærliggende at sætte den forholdsvis kraftige nedgang i 1965 i forbindelse med indførelsen af de periodiske syn, idet det er velkendt, at der på dette tidspunkt blev skrottet et stort antal ældre køretøjer, ofte uden at disse forinden havde været fremstillet til syn. Den stigning i levealderen, der derefter er sket, har muligvis også en vis sammenhæng med synene, idet disse formentlig bevirker en bedre og mere regelmæssig vedligeholdelse af køretøjerne.

5. Som tidligere nævnt blev det i 197o i Sverige vedtaget med virkning fra 1. januar 1971 at nedsætte alderen for de køretøjer, der skal til periodisk syn, fra 3 til 2 år. Dette skete først og fremmest på baggrund af nogle undersøgelser i Svensk Bilprovning, hvis resultater gengives i tabel 5.

Tabel 5.
Svensk Bilprovnings undersøgelser i 1969 vedrørende nyere personbiler.

Årsmodel	Godkendte			Ikke godkendt
	Uden anmærkning	Med anmærkning om mindre fejl	Efter nyt syn	
1969	86%	4%	3%	7%
1968	79%	8%	4%	9%
1967	53%	23%	6%	18%
1966	35%	31%	5%	29%

b) Tysk undersøgelse.

En særlig tysk undersøgelse af et antal køretøjer, som havde været impliceret i færdselsuheld, viste, at omkring 70% af køretøjerne havde fejl og mangler af sikkerhedsmæssig betydning. Af ialt 446 køretøjer, undersøgt i 1967, havde 142, d.v.s. godt 30%, fejl, som havde været den eneste eller en medvirkende årsag til ulykken, først og fremmest bremsefejl, f.eks. nedslidte bremsebelægninger, for lidt bremsevæske eller gennemtærede bremserør.

c) Engelsk undersøgelse.

I England er udført en undersøgelse af andelen af mangelfulde køretøjer, impliceret i uheld før og efter køretøjerne blev underkastet periodiske syn. Blandt køretøjer, impliceret i dødelige eller alvorlige ulykker, var andelen af personvogne, motorcykler og varevogne på 10 år eller derover, som havde mangler, significant mindre efter indførelsen af syn (september 1960) end før dette tidspunkt. I rapporten om undersøgelsen udtales, at dette i hvert fald viser, at disse køretøjers tekniske stand gennemgående var bedre efter indførelsen af den periodiske kontrol.

d) Amerikanske undersøgelser.

Der har i U.S.A. været udført en del undersøgelser for at klarlægge den færdselssikkerhedsmæssige betydning af køretøjernes tekniske tilstand bl.a. byggende på den mulige statistiske sammenhæng mellem forskellene i ulykkestal i stater uden og stater med en mere eller mindre intensiv kontrol ved periodiske syn.

1. Ved en i 1963 offentliggjort undersøgelse, der omfattede uheldsudviklingen i samtlige enkeltstater mellem 1948 og 1960, konstateredes, at der var meget store (klart significante) forskelle i antallet af dødsulykker pr. køretøjskilometer mellem stater 1) uden kontrol, 2) med ufuldstændig kontrol, 3) med kontrol udført af autoriserede værksteder og 4) med kontrol udført af statslige kontrolstationer. Ulykkesfrekvensen var jævnt faldende fra gruppe 1) til gruppe 4) og gennem hele perioden 1948 - 1960 næsten dobbelt så stor i gruppe 1) som i gruppe 4). Det må fremhæves - hvilket også sker i rapporten om undersøgelsen - at denne sammenhæng er af statistisk art og ikke noget bevis for en årsagssammenhæng mellem ulykker og kontrol (ulykker og mangler ved køretøjer), idet de konstaterede forskelle måske skyldes forskelligheder på andre områder i færdselslovgivningen og indsatsen over for ulykker i de fire grupper af stater. Resultatet er dog et vægtigt indicium

for, at periodiske syn, særlig hvis disse udføres af statslige kontrolstationer, har en virkning i retning af at nedsætte uheldstallene.

2. Senere undersøgelser - til dels på nyere uheldsraaterialer - har forsøgt statistisk at isolere den del af de nævnte forskelle i ulykkesfrekvenser, som kan tilskrives forskelle i motorkøretøjskontrollen. En undersøgelse fra 1966 konkluderer, "..... at der er en sammenhæng mellem køretøjskontrol og lavere dødelighed, og at denne sammenhæng er fremherskende under varierende økonomiske,, geografiske og befolkningsstatistiske forhold ...."

3. En undersøgelse fra 1967, der er en videre udbygning af 1966-undersøgelsen, når til, "..... at kontrol er statistisk-negativt forbundet med dødeligheden, men nettoeffekten af kontrol er mindre end en trediedel af den samlede forskel mellem stater, der stiller krav om kontrol, og andre stater, og kan ikke generelt konstateres med sikkerhed ved høje signifikansniveauer. Virkningen af kontrol synes at være større i stater med et lavt end i stater med et højt indkomstniveau og større i stater med et højt end i stater med et lavt uddannelsesniveau ....". Det siges videre i undersøgelsen bl.a., at "..... denne metode ("multivariate analysis") kan ikke give definitive resultater, men det undersøgte materiale er foreneligt med den hypotese, at tvungne periodiske syn nedsætter dødeligheden ved færdselsuheld med mellem 5 og 10% ...."

4. En undersøgelse fra 1968, foretaget bl.a. ved rundspørge til de 32 enkeltstater, som har periodiske syn, gav følgende resultater:

Til et spørgsmål om, hvorvidt man havde kunnet konstatere nogen effekt på færdselssikkerheden efter indførelsen af periodiske syn, svarede 3 stater bekræftende, at antallet (andelen) af uheld forvoldt af mangelfulde køretøjer var faldet - i Mississippi med 70%. Alle de øvrige stater havde ikke statistiske oplysninger, der kunne belyse spørgsmålet, eller henviste til,, at periodiske syn havde været afholdt så kort eller så lang tid, eller var indført gennem en så lang overgangstid, at der af den grund intet (sikkert) kunne konstateres om spørgsmålet.

Til et spørgsmål om, hvorvidt der efter indførelsen af periodiske syn var konstateret forbedringer i køretøjernes tilstand, svarede 13 stater bekræftende, medens de resterende, særlig fordi periodiske syn havde været afholdt så kort tid, ikke havde oplysninger, der kunne belyse spørgsmålet.

5. I en undersøgelse fra 1969 er udviklingen i uheldsfrekvenser før og efter indførelsen af periodiske syn i de 6 stater, hvor sådanne syn blev indført i 1951-1961, sammenlignet med den tilsvarende udvikling i 6 kontrolstater uden syn og 6 andre kontrolstater, som i lang tid havde haft periodiske syn. De 2 x 6 kontrolstater var i øvrigt valgt sådan, at de i en række henseender (størrelse, befolkning, geografiske forhold) lignede hver af "forsøgsstaterne".

Undersøgelsen viste, at der i kontrolstaterne taget under et var sket en stigning i uheldsfrekvenserne på ca. 5% på 6 år. En tilsvarende stigning var sket i kontrolstaterne med og uden periodiske syn hver for sig. I de 6 stater, hvor der var indført periodiske syn i undersøgelsesperioden, var uheldsfrekvensen derimod steget med ca. lo%, altså dobbelt så meget som i kontrolstaterne. Der kunne således ikke konstateres nedgange (eller en relativt mindre stigning) i uheldsfrekvenserne, som kunne henføres til gennemførelser af periodiske syn.

6. I en uheldsanalyse fra 197o, der specielt angik de mekaniske uheldsfaktorer, blev der foretaget tekniske undersøgelser af ialt 424 motorkøretøjer, med hvilke der var sket singleuheld med dødelig udgang. 29% af køretøjerne viste sig at have haft en eller flere tekniske mangler. Ved nærmere vurdering af manglernes karakter og forhold til de øvrige uheldsomstændigheder viste det sig, at tekniske mangler havde medvirket til omkring 18% af de 424 uheld. I en trediedel af disse tilfælde (6,4%) var uheldet direkte forårsaget af tekniske mangler.

2. Danske erfaringer og undersøgelser.

a) "Fynsundersøgelsen".

Denne undersøgelse, der blev foretaget i 1962-63 og som først og fremmest var en metodeundersøgelse, omfattede en årsagsanalyse af uheld i og omkring Odense, ialt 42 uheld med 57 implicerede motorkøretøjer. Resultatet af en undersøgelse af de 42 uheld var, at uheldsfaktorerne fordelte sig med 75% trafikantfaktorer, 17% vej- og områdefaktorer og 8% køretøjsfaktorer.

b) *Den* almindelige uheldsstatistik indtil 1967.

oom nærmere omtalt foran gav den indtil 1967 udarbejdede uheldsstatistik, bygget på hovedårsager og biårsager, ikke nogen tilfredsstillende belysning af eventuelle tekniske mangler og disses betydning for færdselsuheldene.

Den tidligere statistiks oplysninger om tekniske mangler som hovedårsag ved personskadeuheld i årene 1961-1966 er gengivet i

tabel 6. Tallene er et gennemsnit for de nævnte 6 år og omfatter ialt 7o3 uheld med tekniske mangler som hovedårsag.

Tabel 6. Den almindelige danske uheldsstatistik 1961-66. Tekniske mangler som hovedårsag i forhold til andre hovedårsager.

Hyrevogne, udlejningsvogne og busser	o,39%
Vare- og lastbiler	1,23%
Personbiler	o,64%
Motorcykler	1,66%
Traktorer, motorredskaber m.v	9,66%
Ialt	I,o4%

c) Kontrollen i medfør af færdselslovens § 13.

Som anført foran drejer det sig her dels om undersøgelse foretaget som led i den almindelige færdselspatruljering, herunder af både rigspolitichefens færdselspoliti på ca. 3oo mand og de lokale politikredses politipersonel, dels om systematisk kontrol af politi og bilinspektion i forening.

Der foreligger ikke nogen samlet oversigt over resultaterne af den kontrol, der er foretaget i medfør af færdselslovens § 13, men af rigspolitichefens årsberetning fremgår bl.a. følgende om rigspolitichefens færdselspolitis arbejde:

Tabel 7.

Samlet antal rapporter vedrørende færdselsloven		Heraf vedrørende tekniske mangler ved registrerede køretøjer	
		grove (nummerplader fjernet)	andre
1967	5o.539	435	9.594
1968	55.722	739	12.256
1969	57.1o6	1293	11.o68
197o	61.11o	1882	12.39o
1971	58.332	1o51	9.9o4

d) Indførelsen af periodiske syn for last- og varevogne.

De årlige periodiske syn af mindst 5 år gamle lastvogne, påhængsvogne og sættevogne blev som tidligere nævnt indført den 1. april 1964 for køretøjer med tilladt totalvægt over 3ooo kg og derefter fra 1. oktober 1965 udvidet til også at omfatte alle mindst 5 år gamle varevogne.

For de større lastvognes vedkommende fandtes i de tre første år, 1964, 1965 og 1966, henholdsvis 22%, 3o% og 32% uden mangler, medens omvendt 2o%, 16% og 14% havde alvorlige eller helt uforsvarlige mangler. Disse tal, der i øvrigt må ses på baggrund af, at mangler ved køretøjerne kunne og utvivlsomt i et vist omfang blev afhjulpet før synet, viser en tydelig forbedring i køretøjernes stand i løbet af de tre første år. Det bør endvidere fremhæves, at en meget stor del af de køretøjer, der første gang blev tilsagt til syn i 1964, ikke mødte, således i sidste halvår af 1964 26,7% af de ialt 18.7o8 tilsagte lastvogne.

For varevognenes vedkommende begyndte synene i oktober kvartal 1965 med alle køretøjer, der var over lo år gamle. Ifølge stikprøver i et antal politikredse udeblev omkring halvdelen af alle disse køretøjer fra synet. Af de synede varevogne var 19%, 26,9% og 25,8% uden mangler i henholdsvis 1965, 1966 og 1967, medens omvendt henholdsvis 16%, 17,3% og 19,4% af køretøjerne havde alvorlige eller helt uforsvarlige mangler.

Tallene har særlig interesse for spørgsmålet om periodiske syn af personvogne derved, at en stor del af de synede (eller udeblevne) varevogne var registreret på gul/sorte plader, hvilket i praksis vil sige, at de blev anvendt som, og i deres konstruktion i høj grad svarede til, almindelige personvogne.

e) Bilsynsstatistikken 1968 - 197o.

På grundlag af indberetninger fra bilinspektionen til Danmarks Statistik har der siden 1. januar I968 været ført en særlig statistik over syn foretaget af bilinspektørerne i synshallerne med oplysninger bl.a. om de synede køretøjers art og første registreringsår og om de ved synet konstaterede mangler.

Der foreligger nu detaillerede årsopgørelser for årene 1968, 1969 og 197o, udarbejdet på grundlag af indberetninger fra et større antal synskredse med ensartet udstyrede synshaller, bl.a. København, Odense og Århus. De tre årsopgørelser dækker omkring henholdsvis 37%, 41% og 54% af alle syn i hele landet.

Statistikken omfatter syn af alle kategorier af registrerede køretøjer undtagen motorcykler, traktorer, påhængsvogne til traktorer og andre påhængsredskaber end campingvogne. Der skelnes i øvrigt mellem registreringssyn, periodiske syn og § 13-syn, hvilket sidste navnlig omfatter kontrolsyn efter politiets landevejskontrol. Undersøgelser i anledning af færdselsuheld indgår ikke i statistikken,

idet der udarbejdes en særlig statistik derom, jfr. nedenfor. Bilinspektørernes landevejssyn er heller ikke medtaget i statistikken.

Foruden en række almindelige tabeller om synenes omfang og resultater fordelt efter synsart, køretøjets art og alder og manglernes art, indeholder opgørelserne ligesom den tilsvarende svenske statistik en gennemgang af resultaterne for de hyppigst forekommende bilmærker blandt de synede personbiler (ialt 18 mærker), varebiler (6) og lastbiler (6).

Her gengives de samlede hovedresultater af synene i 197o for forskellige køretøjskategorier (tabel 8). De tilsvarende tal for 1968 og 1969 afviger ikke væsentligt fra tallene for 197o.

Tabel 8. Køretøjer synet i 197o, fordelt efter art og synsresultat. (Bilsynsstatistikken side 8, tabel 4).

	Alvorlige mangler		Mindre alvorlige mangler	Ingen mangler	Ialt
	Nummerplader indraget	Kontrolsyn forlangt			
Personbiler	2,1%	6o,6%	18,2%	19,1%	1oo%
Busser	1,2%	47,o%	23,2%	28,6%	1oo%
Varebiler	1,9%	69,9%	17,7%	1o,5%	1oo%
Lastbiler	1,1%	56,o%	23,2%	19,7%	1oo%
Påhængsvogne	o,5%	35,7%	21,4%	42,4%	1oo%
Alle køretøjer	1,8%	6o,4%	19,o%	18,8%	1oo%

Som det fremgår af tabellen, havde 62,2% af samtlige synede køretøjer alvorlige mangler, jfr. foran under afsnit I, 5, om fremgangsmåden og vurderingen ved synene. I de fleste af disse tilfælde (6o,4%) skønnede bilinspektionen det tilstrækkeligt at forlange køretøjerne fremstillet til nyt syn til konstatering af, om manglerne var afhjulpet, medens manglerne ved 1,8% af de synede køretøjer, svarende til ialt 6.000 køretøjer i hele landet i 197o, var så alvorlige, at nummerpladerne straks blev fjernet.

Kun ved 18,8% af de synede køretøjer fandtes ingen mangler.

Det fremgår endvidere bl.a. af tallene, at varebilerne er den køretøjsgruppe, som har forholdsvis flest mangler, medens busserne er den gruppe bortset fra de teknisk set væsentlig enklere påhængsvogne, som har forholdsvis færrest mangler.

Ved vurderingen af disse resultater må det fremhæves, at køretøjernes ejere i god tid i forvejen har vidst, at køretøjet skulle synes.

Ved registreringssyn bestemmer ejeren selv, hvornår køretøjet skal fremstilles til syn, således at mangler forinden kan afhjælpes, og ved periodiske syn sker tilsigelsen med et varsel på 4-6 uger, som ejeren kan udnytte til reparation af køretøjet. Da langt størstedelen af ejerne benytter sig af disse muligheder for at klargøre deres køretøj til syn, jfr. herved bl.a. den særlige undersøgelse i København, som omtales nedenfor under g), må det antages, at antallet af mangler og mangelfulde køretøjer gennemsnitlig er blevet væsentlig nedbragt allerede før fremstillingen til syn. Køretøjerne har derfor under deres almindelige anvendelse i trafikken været i væsentlig dårligere stand end ved fremstillingen til syn. Talmateriale der kan vise, hvor meget dårligere køretøjerne er ved deres anvendelse i trafikken, foreligger her i landet kun for så vidt angår fejl ved lygter og blinklys, hvor en sammenligning mellem resultaterne i bilsynsstatistikken (side 11, tabel 7, pkt. 1-3) og resultaterne af den frivillige lygtekontrol (nedenfor under f) synes at vise, at køretøjerne i denne henseende gennemsnitlig er i mindst dobbelt så ringe forfatning under anvendelsen i trafikken som ved fremstillingen til syn.

f) Lygtekampagnerne.

Ligesom bilsynsstatistikken kan resultaterne af de årlige lygtekampagner belyse, i hvilket omfang køretøjerne - ganske vist kun for lygternes vedkommende - er i forsvarlig stand. Det må dog erindres, at lygtekontrollen er frivillig.

Der udarbejdes ingen statistik af de ialt ca. 25oo værksteder *og* servicestationer, der hvert efterår udfører gratis lygtekontrol. Antallet af køretøjer, der kontrolleres disse steder, må skønsmæssigt antages at være mellem 15o.ooo og 2oo.ooo. Hertil kommer kontrollen hos bilinspektionen og på Forenede Danske Motorejeres prøvestationer. Resultaterne heraf i 1969 er gengivet i tabel 9. I oktober 1969 kontrolleredes 27.6oo køretøjer på Forenede Danske Motorejeres prøvestationer og 9.4oo køretøjer hos bilinspektionen. fifter 1969 har kun bilinspektionen udarbejdet statistik. I efteråret 1971 kontrolleredes hos bilinspektionen 18.9oo køretøjer. Resultaterne gengives i parentes i tabel 9.

Tabel 9. Køretøjer med fejl ved den frivillige lygtekontrol i oktober 1969.

	F.D.M.s prøve-stationer	Bilinspektionen (i parentes: 1971)
I orden	24%	28% (3o%)
Blinklysfejl	14%	18% (16%)
Fejl ved for-lygter og positionslys	68%	65% (59%)
Fejl ved bag-lygter og re-fleksanord-ninger	22%	22% (7%)

g) Undersøgelse ved bilinspektionen i København.

Der er ved bilinspektionen i København foretaget en særlig undersøgelse af, hvem der fremstiller køretøjerne til syn på synspladsen, og om køretøjerne inden fremstillingen er klargjort til syn.

Undersøgelsen omfatter 3912 køretøjer, fremstillet til syn fra den 2. januar 1969 til den 7. februar 1969. Af disse blev 29% (1142) fremstillet af private, medens 71% (277o) blev fremstillet af et værksted eller en forhandler.

Omkring 88% af alle køretøjerne var klargjort til synet. Der var i denne henseende ingen særlig forskel mellem de køretøjer, der blev fremstillet af private (84%) og de, der blev fremstillet af et værksted eller en forhandler (9o%). Derimod var andelen af køretøjer, for hvilke der straks blev udstedt kørselsforbud, væsentlig større for køretøjer, fremstillet af private (ca. 3%), end for køretøjer fremstillet af et værksted eller en forhandler (ca. 1%).

h) Statistikken vedrørende uheldssyn.

På grundlag af indberetninger fra bilinspektørerne til Danmarks Statistik om alle syn af motorkøretøjer, der har været impliceret i færdselsuheld, har der siden 1. januar 1968 været udarbejdet en statistik over uheldssyn og disses resultater.

Bilinspektørernes indberetninger oplyser, om det synede køretøj har været behæftet med tekniske mangler, der på grundlag af de i øvrigt foreliggende oplysninger om uheldet må antages at have haft indflydelse på uheldets hændelsesforløb. Der skelnes mellem mangler,

som har været en stærkt medvirkende faktor til uheldet og mangler, som har været mindre medvirkende. Endvidere anføres, om eventuelle konstaterede mangler ved køretøjet har medført en forøgelse af uheldets følger. Mangler, der ikke har haft betydning ved det færdselsuheld, der har givet anledning til synet, indberettes ikke.

Reglerne om, hvornår politiet skal tilkalde en bilinspektør til uheldssyn, er omtalt foran under afsnit I, 3.

I årene 1968-197o er udført 12-13.ooo uheldssyn årlig. Resultaterne for de tre år er nogenlunde ens og gengives derfor samlet i tabel lo.

Tabel lo. Syn af køretøjer impliceret i færdselsuheld i 1968-197o (sammenlagt).

	Alle køretøjer	Personbiler	Varebiler x)	Lastbiler xx)	Motorcykler	Andre køretøjer
Antal synede køretøjer	3819o	26432	5128	2382	137o	2878
Heraf med tekniske mangler af betydning for uheldet	6755 17,7%	4337 16,4%	88o 17,2%	437 18,5%	326 23,8%	775 26,9%
Antal tekniske mangler	8117	5226	1o5o	517	396	928
Heraf vedrørende:						
Styreapparat	2o%	21%	15%	16%	29%	22%
Bremser	41%	37%	45%	53%	44%	46%
Lygter m.v.	7%	6%	8%	12%	9%	12%
Dæk m.v.	22%	27%	24%	6%	1o%	5%
Karosseri m.v.	1o%	9%	8%	13%	8%	15%
	1oo%	1oo%	1oo%	1oo%	1oo%	1oo%

x) Indtil 3ooo kg totalvægt

xx) 3ooo kg totalvægt og derover

Som det fremgår af tabellen, blev der ved 17,7% af alle de køretøjer, der i 1968-197o blev synet efter at have været impliceret i et færdselsuheld, konstateret tekniske mangler af betydning for uheldets indtræden eller omfang. Blandt de ialt 8117 tekniske mangler var 3296 (41%) stærkt medvirkende til uheldet, 4294 (53%) mindre medvirkende til uheldet, medens 527 (6%) mangler alene bevirkede en forøgelse af uheldets følger.

De nævnte tal er dog ikke uden videre ensbetydende med, at 17,7% af alle færdselsuhelds indtræden og omfang helt eller delvis kan henføres til tekniske fejl og mangler i modsætning til andre årsagsfaktorer. Ligesom ved andre undersøgelser og anden statistik angående årsagerne til færdselsuheld, kan der ved statistikken angående uheldssyn peges på nogle forbehold, som må tages ved vurderingen af det nævnte resultat. Bl.a. gør det sig gældende, at tilkaldelse af bilinspektøren til undersøgelse af uheld kun sker i de grupper af tilfælde, der er opregnet i justitsministeriets ovenfor nævnte cirkulære af 28. december 1967.

3. Særlig om betydningen af køretøjernes alder.

a) Indledning.

Sammenhængen mellem et køretøjs alder og fejl og mangler ved køretøjet er af central betydning såvel for behovet for en effektiv teknisk kontrol med motorkøretøjet som for spørgsmålet om, hvorledes kontrollen bør tilrettelægges.

Det er velkendt og videnskabeligt godtgjort ved en lang række undersøgelser, at der er en meget nøje generel sammenhæng mellem et køretøjs alder og dets tekniske tilstand. Særlige undersøgelser, bl.a. ved Svensk Bilprovning, udført ved aflæsning af kilometertælleren ved periodiske syn, viser endvidere en nøje sammenhæng mellem mangler og køretøjets brug i trafikken. Forholdet mellem kørselslængden og mangler varierer dog en del for de enkelte køretøjsdeles vedkommende. Andre særlige undersøgelser, bl.a. i U.S.A. og til dels i Danmark ved trafikanalysen i hovedstadsområdet i 1967, viser en nøje sammenhæng mellem et køretøjs alder og ejerens disponible indkomst.

Medens det kan anses for godtgjort - hvad også almindelig erfaring viser - at den større kørselslængde spiller en fremtrædende rolle for mangler ved ældre køretøjer, synes der ikke at foreligge undersøgelser, der belyser, om ejernes økonomiske forhold eller andre faktorer eventuelt kan tillægges betydning for manglers forekomst ved siden af kørselslængden.

b) Sammenhængen mellem køretøj salder og uheldsfrekvens.

Forsikringsselskabet MLU har i foråret 1971 offentliggjort en undersøgelse af forholdet mellem personbilers alder og skadesfrekvens vedrørende ansvarsskader i 1969 og 197o. Undersøgelsen viser, at jo ældre bilerne var, jo færre skader skete der pr. loo køretøjer i den pågældende årgang. Skadesantallet pr. loo biler pr. år svinger

fra ca. 16 skader for helt nye biler til ca. 3 skader for over 2o år gamle køretøjer.

Køretøjernes gennemsnitlige årlige kørselslængde er ikke inddraget i undersøgelsen, men det er ved andre undersøgelser påvist, at den gennemsnitlige kørselslængde for personbiler er faldende med stigende køretøj salder. Dette fald er mindst lige så stærkt som faldet i skadesfrekvens ifølge MLU.s undersøgelse og andre lignende undersøgelser. Det er derfor nærliggende at antage, at resultatet af MLU.s undersøgelse i hvert fald hovedsagelig skyldes, at yngre personbiler gennemsnitlig kører væsentlig længere om året end ældre.

MLU.s undersøgelse kommer ikke ind på spørgsmålet om tekniske fejl og mangler ved køretøjerne. Den viser derfor intet om sammenhængen mellem uheld og mangler ved køretøjer eller om sammenhængen mellem et køretøjs alder og tekniske tilstand. Resultaterne af MLU.s undersøgelse er dog alligevel af en vis interesse for spørgsmålet om teknisk kontrol med motorkøretøjer. Ved vurderingen af, om en sådan kontrol navnlig bør iværksættes over for ældre eller yngre køretøjer, afsvækker MLU.s resultater betydningen af den kraftige stigning i antallet af mangler, som kan konstateres med stigende køretøj salder, jfr. straks nedenfor.

Medens MLU-undersøgelsen som nævnt ikke tager forskelle i kørselslængden i betragtning, er dette sket i en amerikansk undersøgelse fra 196o af sammenhængen mellem køretøjernes alder og indtrufne færdselsuheld. Undersøgelsen viste, at antallet af personbiler impliceret i uheld pr. loo mill. køretøjsmiles steg kraftigt med stigende køretøj salder. Personbiler med en alder på 8 år eller mere var således impliceret i dobbelt så mange ulykker i forhold til en given kørselslængde, som køretøjer med en alder på indtil 2 år.

c) Sammenhængen mellem køretøj salder og mangler.

Antallet af undersøgelser af sammenhængen mellem alder og mangler er meget stort. oom eksempel kan nævnes tabel 5 foran vedrørende yngre svenske personvogne og en engelsk statistik fra årene efter 196o, hvor man gradvis sænkede aldersgrænsen for personvogne, der skal til periodisk syn. Andelen af køretøjer, der blev nægtet godkendt, var således ca. 4o%, da ordningen kun omfattede mindst lo år gamle køretøjer, men faldt til ca. 35% og ca. 33%, da man i løbet af 1962 nedsatte aldersgrænsen til først 7 og senere 6 år gamle køretøjer.

Den mest omfattende undersøgelse af spørgsmålet er måske de svenske periodiske syn af personbiler i årene 1965-7o, der sammen-

lagt har omfattet flere millioner køretøjer. Resultaterne gengives i tabel 11. Resultaterne af den tilsvarende danske bilsynsstatistik for 197o vedrørende forholdet mellem køretøjernes alder og antallet af mangler gengives i tabel 12, side 37.

Tabel 11. Sverige. Personbiler af forskellig alder fordelt procentuelt efter synsresultat (gennemsnit 1965-7o).

Køretøjets alder.	Godkendt		Nægtet godkendt (kørselsforbud eller krav om nyt syn).
	Uden anmærkning.	Med anmærkning om mindre fejl.	
3 år	41,o%	42,2%	16,8%
4 år	33,9%	45,3%	2o,8%
5 år	28,8%	47,7%	23,5%
6 år	24,o%	46,7%	29,3%
7 år	2o,1%	47,5%	32,4%
8 år	17,7%	45,4%	36,9%
9 år	15,o%	45,4%	39,6%
1o år	13,7%	46,6%	39,7%
11 år	11,6%	46,7%	41,7%
12 år	12,5%	47,2%	4o,3%
13 år eller mere	18,o%	48,5%	33,5%

Af de to tabeller fremgår, at ældre køretøjer gennemsnitlig har mindst dobbelt så mange fejl og mangler som yngre køretøjer. Antallet er jævnt stigende med stigende alder. Der synes dog i de svenske tal at være et toppunkt omkring alderen 11 år, hvilket formentlig må tilskrives, at en del af de ældste køretøjer er genstand for en særlig god omsorg og vedligeholdelse (svensk rapport, oktober 1971, side 7).

Af de danske tal fremgår, at køretøjer med 1. registreringsår i 1965 og tidligere, d.v.s. med en alder på 5 år eller mere, havde flere mangler end gennemsnittet af alle årgange.

Tabel 12. Den danske bilsynsstatistik 197o. Antal tekniske mangler pr. loo synede køretøjer.

1. registreringsår	Ialt	Personbiler	Busser	Varebiler	Lastbiler	Påhængsvogne
1956 og tidl.	441	497	356	439	329	2o4
1957	426	462	318	436	377	22o
1958	419	442	315	436	377	194
1959	4o8	421	296	427	368	243
196o	39o	4o6	234	4o5	366	189
1961	382	385	2o9	41o	365	174
1962	361	364	2o2	386	354	149
1963	33o	328	198	359	325	151
1964	31o	3o4	24o	328	33o	133
1965	291	279	179	3o6	331	127
1966	233	247	164	292	327	77
1967	184	2o2	149	231	266	62
1968	144	159	118	18o	218	49
1969	1o7	113	1o2	118	145	44
197o	45	46	28	49	54	31
Uoplyst	245	228	133	384	217	66
Ialt	276	28o	185	339	252	88

d) Køretøjernes aldersfordeling.

Antallet og aldersfordelingen af samtlige registrerede køretøjer i Danmark i begyndelsen af 1972 fremgår af tabel 13, side 38, hvor køretøjerne er fordelt i 13 forskellige kategorier, således at de 6 sidste (nr. 8 - 13) er de, for hvilke der ikke er hjemmel i færdselsloven til at foreskrive periodisk syn.

Af tabellen fremgår bl.a., at gennemsnitsalderen for alle køretøjerne tilsammen var ca. 6,2 år. Det tilsvarende tal i U.S.A. var i 1966 ca. 5,7 år. Trods dette gennemsnit havde dog over 12 mill. registrerede køretøjer i U.S.A. (af ialt ca. 91 mill.) en alder på lo år eller mere, og omkring 4o% af alle registrerede lastbiler og busser var mindst 9 år gamle.

Tabel 13. Køretøjer registreret 1. .januar 1972. Antal og alder.

	Antal køretøjer	Procentvis fordeling efter første registreringsår			Omtrentlig gennemsnitsalder (år)
		- 1961	1962-1966	1967-1971	
1. Hyrevogne	9.347	1,5%	11,o%	87,5%	3,2 år
2. Busser og minibusser	5.26o	23,5%	33,5%	43,o%	6,5 år
3. Skolekøretøjer	2.899	9,5%	16,8%	73,7%	4,3 år
4. Udrykningskøretøjer	1.946	26,6%	32,1%	41,3%	6,8 år
5. Udlejning uden fører	4.434	o,9%	7,3%	91,8%	2,9 år
6. Vare- og lastvogne	212.926	8,1%	31,9%	6o,o%	4,9 år
7. Påhængs- og sættevogne	38.45o	19,7%	25,5%	54,8%	5,7 år
8. Private personvogne	1.131.518	19,o%	38,o%	43,o%	6,3 år
9. Campingvogne	35.836	3,5%	3o,6%	65,9%	4,4 år
1o. Motorcykler	39.382	48,3%	29,7%	22,o%	8,8 år
11. Sidevogne	5.o22	98,4%	1,1%	o,5%	12,4 år
12. Registrerede traktorer	4.894	19,9%	34,6%	45,5%	6,2 år
13. Godkendte traktorer	136.327	36,2%	4o,1%	23,7%	8,1 år
Ialt	1.628.241	19,6%	35,8%	44,6%	6,2 år

e) Køretøjernes levealder.

Vigtigere end gennemsnitsalderen er dog køretøjernes levealder.

For Danmarks vedkommende foreligger der indtil 1969 kun delvis skønsmæssige beregninger af køretøjernes gennemsnitlige levealder, bl.a. i Forenede Danske Motorejeres bilprognoser og i den statistik, der udarbejdes af foreningen af automobilfabrikanter og importører. I Forenede Danske Motorejeres prognose af 1964 anslås den gennemsnitlige levealder for en dansk personbil til 15-16 år, eller ca. 4 år

mere end den på det pågældende tidspunkt beregnede gennemsnitlige levealder for en svensk personbil.

I U.S.A. er den gennemsnitlige levealder for samtlige køretøjer ved den seneste grundige beregning, udført af automobilfabrikantforeningen i 1960, anslået til omkring 11 år.

De seneste svenske beregninger viser en gennemsnitlig levealder for en personbil i Sverige på 12,4 år (1971).

For Danmarks vedkommende viser en beregning foretaget på grundlag af materiale fra centralregisteret for motorkøretøjer, at den gennemsnitlige levealder for private personbiler, der udgik af registeret i årene 1969 og 1970, var henholdsvis 13,1 og 13,0 år.

En tilsvarende beregning kan ikke foretages for 1971, fordi nye afgiftsregler har medført, at et større antal brugte varevogne i 1971 er omregistreret til personvogne. Denne fejlkilde kan undgås ved at se på levealderen for person-, vare- og lastvogne tilsammen. En beregning heraf viser for årene 1969, 1970 og 1971 henholdsvis 11,5, 11,5 og 11,1 år.

I modsætning til, hvad der er tilfældet i Sverige, jfr. foran side 24, synes den gennemsnitlige levealder i Danmark således at være faldende.

IV. Periodiske syn som led i forureningsbekæmpelsen

Ligesom en del af de færdselsuheld, der indtræder, skyldes tekniske mangler ved motorkøretøjer, beror en del af de miljømæssige skader, der forvoldes af motorkøretøjer, på køretøjernes tekniske indretning og vedligeholdelse. Dette gælder navnlig støj og luftforurening.

Efter færdselslovens § 49 er det forbudt at behandle et køretøjs motor sådan, at den forvolder ufornøden støj eller unødig røg, damp eller gasarter. Fri udblæsning må ikke anvendes. Denne almindelige regel om støj og luftforurening er i de seneste år fulgt op af en række mere præcise specialregler.

1. Støj.

For knallerter er det højest tilladte støjniveau fastsat til 73 decibel for nye og 76 decibel for brugte køretøjer, og der er af Statens biltilsyn givet nærmere bestemmelser om målemetoden. Kontrollen med støj fra knallerter udføres af rigspolitichefens færdselspoliti, som til dette formål råder over en særlig ambulant støjcentral.

For motorkøretøjer er der i februar 1969 fastsat maksimalgrænser for de enkelte køretøjstypers støjniveau og givet nærmere bestemmelser om, hvordan målingen skal foretages. Reglerne omfatter kun køretøjer, der er registreret første gang efter 1. juli 1969. De fastsatte grænser, der varierer mellem 82 og 92 decibel, angår nye køretøjer.

Når et køretøj er taget i brug, må støjniveauet ikke overstige grænserne for nye køretøjer med tillæg af 3 decibel. Spørgsmålet om en successiv skærpelse af de nuværende støjgrænser er under overvejelse i justitsministeriet.

Kontrollen med, at et køretøjs støjniveau ikke overstiger den gældende grænse, sker ved bilinspektørernes syn af køretøjer. Hvis politiet bliver opmærksom på særligt støjende køretøjer, der er omfattet af de gældende grænser, indkaldes disse til syn hos bilinspektøren.

2. Luftforurening.

Med virkning fra den 1. januar 1971 blev der af biltilsynet fastsat bestemmelser om luftforurening fra motorkøretøjer. Bestemmelserne indeholder for benzindrevne motorvogne på ikke over 35oo kg en maksimalgrænse for kulilteindholdet i udstødningen på 4,5 volumenprocent. Denne grænse omfattede oprindelig kun køretøjer, der er registreret første gang efter den 1. januar 1971, men er nu fra 1. april 1973 udvidet til også at gælde for alle ældre køretøjer.

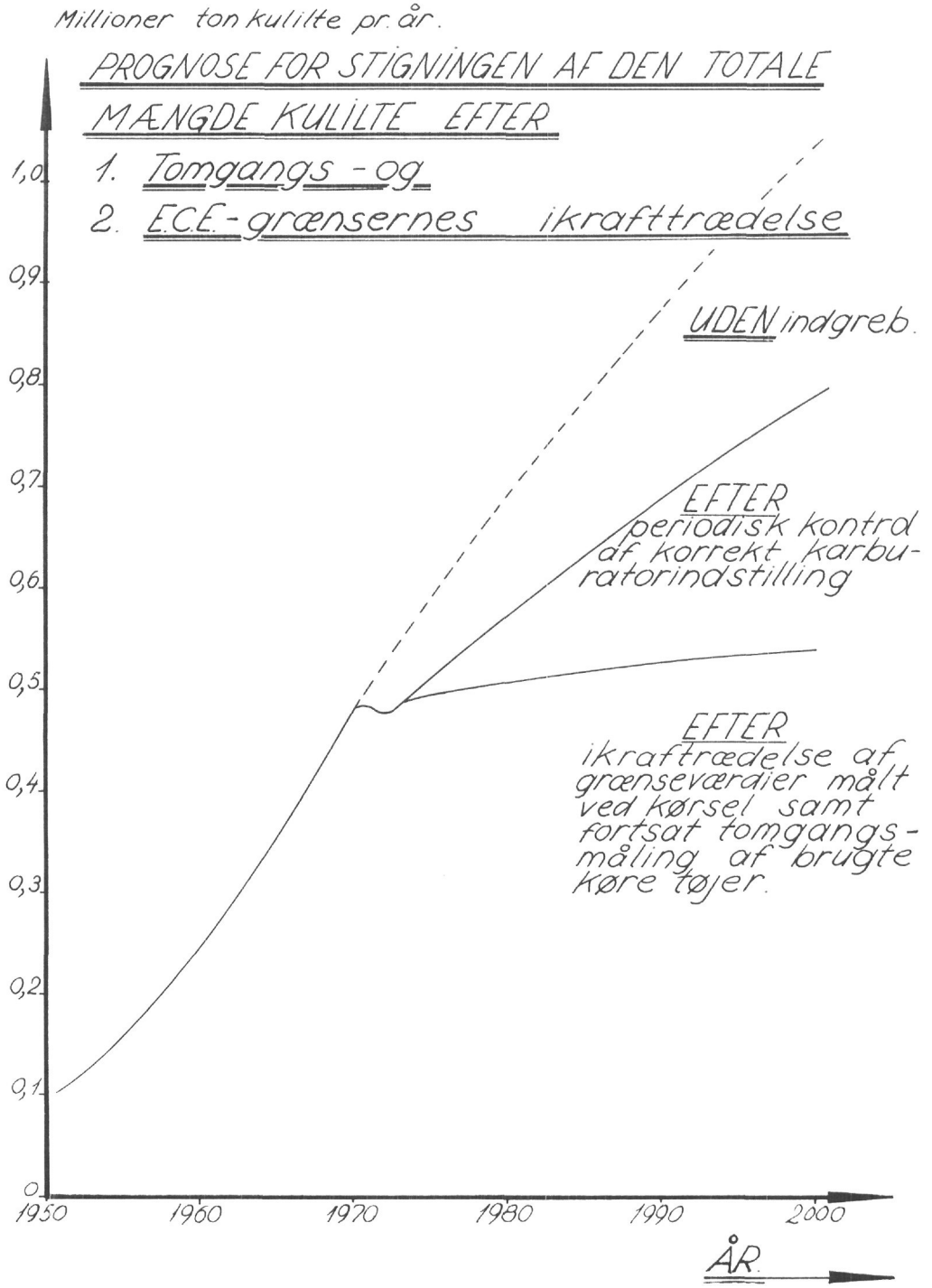
Biltilsynet har endvidere fastsat grænser for røgtætheden fra udstødningen fra såvel nye som brugte motorvogne på over 35oo kg med dieselmotor. Der er samtidig givet regler om målemetoderne, og biltilsynet og den lokale bilinspektion er blevet forsynet med det nødvendige måleudstyr til kontrollens gennemførelse.

Reglerne er udsendt efter indstilling fra en arbejdsgruppe under justitsministeriet og forureningsrådets hovedudvalg. I sin rapport af december 197o, der senere er offentliggjort som publikation nr. 4 fra forureningsrådets sekretariat, giver arbejdsgruppen en udførlig redegørelse for årsagerne til den luftforurening, der forvoldes af motorkøretøjer, og for nødvendigheden af at begrænse denne forurening og mulighederne herfor. Gruppen foreslår iværksættelse af en række yderligere foranstaltninger, til dels som et flertrinsprogram.

Efter gruppens opfattelse vil det være nødvendigt,at der snarest fastsættes kuliltegrænser også for brugte benzindrevne køretøjer, jfr. foran om ændringen pr. 1. april 1973. Betydningen heraf illustreres i gruppens rapport af den grafiske fremstilling, der er gengivet nedenfor side 42. Arbejdsgruppen finder det endvidere nødvendigt, at røgtæthedsgrænserne for dieseldrevne køretøjer skærpes og udvides til også at omfatte køretøjer under 35oo kg. På lidt længere sigt anbefaler gruppen bl.a. indførelse af ECE's kørselsmålemetode og fastsættelse af grænser også for andre stoffer i motorkøretøjers udstødning end kulilte (kulbrinter og kvælstofilter). Arbejdsgruppen fremhæver, at en udskydelse af disse følgende trin i bekæmpelsen af luftforureningen fra motorkøretøjer vil bevirke, at de allerede iværksatte foranstaltninger mister deres praktiske værdi.

3. Periodisk kontrol.

I rapporten om luftforurening fremhæves endvidere, at indførelse af periodiske syn af alle motorkøretøjer vil være et nødvendigt led i forureningsbekæmpelsen.


Millioner ton kulilte pr. år.
PROGNOSE FOR STIGNINGEN AF DEN TOTALE MÆNGDE KULILTE EFTER
1. Tomgangs - og
2. E.C.E.-grænsernes ikrafttrædelse
UDEN indgreb.
EFTER periodisk kontrol af korrekt karburatorindstilling
EFTER ikrafttrædelse af grænseværdier målt ved kørsel samt fortsat tomgangsmåling af brugte køre tøjer.
1,0
0,9
0,8
0,7
0,6
0,5
0,4
0,3
0,2
0,1
0
1950
1960
1970
1980
1990
2000
ÅR.

Overholdelsen af de grænser, der er eller i den nærmeste fremtid kan forventes fastsat, kan for brugte køretøjers vedkommende næppe kontrolleres effektivt på andre måder. Kontrollen kræver særligt apparatur, og graden af luftforurening fra et køretøj varierer stærkt med motorens vedligeholdelsesmæssige tilstand.

I Sverige blev de periodiske syn fra 1. juli 197o udvidet til også at omfatte kontrol med kulilteindholdet i brugte benzindrevne motorkøretøjers udstødning. Grænsen er 4,5 volumenprocent. Ved periodiske syn tillægges dog en margin for bl.a. måleusikkerhed, så der regnes med 5,5% som det højest tilladelige. Alligevel var udstødningssystemet ifølge Svensk Bilprovnings rapport af oktober 1971 det punkt på de kontrollerede køretøjer, der gav anledning til det trediestørste antal anmærkninger (efter driftsbremser og forlygter). Omkring 1/3 af de kontrollerede personbiler havde et kulilteindhold over den forhøjede grænse på 5,5%, men for flertallet af disse køretøjer (ca. 3/4) kunne kulilteindholdet ved en simpel justering, der blev udført i forbindelse med synet, straks bringes ned under 5,5%.

De forhold, der gør det nødvendigt at anvende periodiske syn som led i bekæmpelsen af luftforureningen, gør sig på tilsvarende måde gældende for så vidt angår støj fra motorkøretøjer. Også hensynet til en effektiv støjbekæmpelse taler for at indføre periodiske syn af alle motorkøretøjer.

V. Administrative spørgsmål i forbindelse med eventuelle periodiske syn

En eventuel indførelse af periodiske syn for private personvogne og andre køretøjskategorier, som ikke i dag er undergivet sådanne syn, vil navnlig stille øgede krav til bilinspektionens personale- og lokaleforhold og til kontrollen med køretøjernes rettidige fremstilling.

Størrelsen af de øgede krav vil naturligvis i første række afhænge af hvor mange køretøjer, ordningen skal omfatte, og hvor hyppigt køretøjerne skal synes. Selv med en given afgrænsning, f.eks. på grundlag af køretøjernes anvendelse og alder, er det dog ikke muligt nøjagtigt at angive, hvor meget den samlede synsmængde vil vokse. Dette skyldes bl.a., at en del registreringssyn samtidig vil bortfalde, og at det er usikkert, hvor store udeblivelsesprocenter der bliver tale om i de enkelte køretøjsgrupper.

Det er imidlertid muligt at foretage visse, til dels skønsmæssige beregninger. Tænkte man sig således på nuværende tidspunkt at lade årlige periodiske syn omfatte alle personvogne, der er mindst 15 år gamle, ville der blive tale om en stigning i det samlede synsantal på formentlig 5-10%. Hvis aldersgrænsen i stedet sættes til 10 år, ville den samlede stigning blive 35-40%, og med en aldersgrænse på 5 år vil der antagelig blive tale om en stigning i forhold til synstallet i dag på ialt ca. 140%. Til sammenligning kan nævnes, at stigningen ved indførelse af periodiske syn for last- og varevogne i 1964-65 var ca. 35%.

En udbygning af bilinspektionens lokaler udover det byggeri, der allerede er planlagt på grundlag af de gældende regler, vil en del steder være nødvendigt, hvis de periodiske syn udvides til at omfatte personvogne over 5 år. Andre steder kan en udbygning være rimelig alene af den grund, at der er forholdsvis langt mellem synsstederne.

I personalemæssig henseende kan en væsentlig forøgelse af synene ikke ske uden ansættelse af yderligere teknisk personale i bilinspektionen. Skønsmæssigt må det anslås, at årlige syn af mindst 10

år gamle personvogne vil kræve ca. 4o teknikere og mindst 5 år gamle vogne yderligere ca. 80 teknikere.

Den nuværende kontrol med, at køretøjerne fremstilles rettidigt til syn, er nærmere omtalt foran side lo. En udbygning af de periodiske syn som i ovennævnte eksempler vil med den nuværende kontrolordning medføre en stigning i antallet af anmodninger til politiet om inddragelse af nummerplader. Stigningen vil formentlig være væsentlig større end de nævnte stigninger i det samlede synsantal - ikke mindst i overgangstiden umiddelbart efter synenes indførelse. En ændring af kontrolordningen, f.eks. til et system med en mærkat på køretøjets nummerplade, kan formentlig reducere politiets arbejde på dette område.

VI. Kommissionens overvejelser og forslag

At der i vidt omfang forekommer fejl og mangler ved motorkøretøjer, som i givet fald kan medvirke til ulykkers indtræden eller omfang, fremgår med stor tydelighed af de oplysninger og undersøgelser, som er refereret i de foregående afsnit. For Danmarks vedkommende kan navnlig fremhæves den almindelige bilsynsstatistik, jfr. foran side 29-32. Over halvdelen af alle synede køretøjer har ifølge denne statistik så alvorlige sikkerhedsmæssige mangler, at kontrolsyn (omstilling) er forlangt, og kun omkring en femtedel af køretøjerne var helt uden mangler. Dette må sammenholdes med, at næsten alle køretøjerne er blevet klargjort inden synet, og at køretøjerne således utvivlsomt gennemgående under deres almindelige anvendelse i trafikken har været i dårligere stand, end resultaterne af synene viser.

Spørgsmålet om en øget indsats over for mangelfulde og defekte køretøjer kan imidlertid ikke vurderes alene på grundlag af oplysninger om, hvor hyppigt sådanne køretøjer forekommer, men afhænger tillige af, hvor ofte den risiko, sådanne køretøjer repræsenterer, rent faktisk giver sig udslag i færdselsuheld.

En række af de undersøgelser, der er omtalt foran i afsnit III, har taget sigte på at belyse dette spørgsmål. Undersøgelserne har navnlig søgt at nå frem til et tal for, hvor stor betydning fejl og mangler ved køretøjer har som årsag til færdselsuheld sammenlignet med årsager vedrørende de to andre hovedfaktorer, føreren og vejen. I denne henseende når undersøgelserne til vidt forskellige resultater, svingende fra nogle få procent til op mod 30%. For Danmarks vedkommende viser statistikken vedrørende køretøjer, der er blevet synet efter at have været impliceret i færdselsuheld, at ca. 18% af køretøjerne havde tekniske mangler af betydning for uheldet, jfr. side 33.

Selv om det således ikke er muligt på grundlag af de foreliggende danske og udenlandske undersøgelser at angive et præcist tal for, hvor mange ulykker der kan tilskrives fejl og mangler ved motorkøretøjer, er der dog for kommissionen ingen tvivl om, at tekniske mangler spiller en rolle som ulykkesårsag.

Spørgsmålet er herefter, hvorledes færdselssikkerhedsmæssige fejl og mangler ved køretøjer i trafikken kan nedbringes med henblik på at nedsætte risikoen for ulykker, der skyldes køretøjstekniske årsager.

Efter kommissionens mening kan der på flere områder gøres en forøget indsats. Det gælder således:

1. Propaganda og oplysning.

Efter færdselslovens §§ 4 og 17 har ejer og fører ansvaret for køretøjets tekniske stand. Gennem propaganda i presse, radio, TV m.v. spredes der allerede i dag hensigtsmæssig information om betydningen af fejl og mangler ved køretøjer. Køretøjsejerne og -brugerne opfordres til - også i egen interesse - at være opmærksom på, at de dele af køretøjet, som er af færdselssikkerhedsmæssig betydning, altid er i perfekt stand. Ved jævnligt tilbagevendende kampagner som f.eks. den årlige lygtekampagne opfordres folk til at afprøve deres køretøj i færdselssikkerhedsmæssig henseende. Disse aktiviteter bør forstærkes og udbygges. Særlig bør der slås til lyd for frivillig periodisk sikkerhedsmæssig afprøvning af køretøjerne hos serviceværksted, motororganisation eller statens bilinspektion. I denne henseende må det fremhæves, at samfundets sikkerhedsmæssige interesse og den enkeltes privatøkonomiske interesse i at holde køretøjet i orden i høj grad er sammenfaldende. En god køretøjsvedligeholdelse betyder ofte tilsvarende driftsøkonomiske fordele.

2. Landevejskontrol.

Den stigende kontrol, der i de senere år fra politiets og bilinspektionens side har været udført i forbindelse med de såkaldte § 13-syn, har virket som en opfordring til bilisterne om at holde deres køretøjer i færdselssikker stand. En yderligere intensivering af kontrollen på dette område må anses for hensigtsmæssig og vil kunne medvirke til, at endnu flere køretøjer holdes i færdselssikker stand.

3. Stikprøvekontrol med standardtypegodkendte køretøjer.

Forskellige undersøgelser tyder på, at selv fabriksnye køretøjer i et ikke ubetydeligt omfang er behæftet med mangler, der skyldes at køretøjerne ikke tilstrækkelig omhyggeligt er klargjorte fra fabrik, importør eller forhandler. En effektivisering af kontrollen hermed er ønskelig i færdselssikkerhedens interesse. Dette vil tillige komme den enkelte forbruger til gode rent økonomisk.

4. Syn ved ejerskifte.

Som det fremgår af afsnit I foran kræves der i dag syn ved ejerskifte af køretøjer der er mere end 5 år gamle. Ejerskifte er vel ikke det mest hensigtsmæssige kriterium for kontrol med køretøjers tekniske udstyr, men det har hidtil været det afgørende kriterium for så vidt angår personvogne og andre køretøjer, der ikke er undergivet periodisk syn. 5 års grænsen er ikke valgt med nogen færdselssikkerhedsmæssig begrundelse, men alene ud fra kapaciteten hos bilinspektionen. Så længe periodisk syn for disse grupper af køretøjer ikke er indført, bør 5 års grænsen imidlertid ikke være afgørende. I det omfang bilinspektionens kapacitet tillader det, bør grænsen sænkes. Også dette vil kunne have forde2B fra et køber-synspunkt.

5. Sanktioner over for dårligt udførte reparationer.

Som anført foran har ejer og fører ansvaret for køretøjets stand. I så henseende er man - under hensyn til det moderne motorkøretøjs stadig mere avancerede udstyr - i vidt omfang henvist til at stole på sælger og reparationsværksted. Bilsynsstatistikken, der viser at en meget stor procentdel af køretøjer, der blev fremstillet til syn, ikke kunne godkendes, eller ikke godkendes uden fornyet forevisning, tyder på at klargøring og reparation burde være væsentlig bedre udført, og eksempler foreligger på direkte uforsvarlige reparationer. Efter kommissionens opfattelse bør der fra myndighedernes side skrides skarpt ind mod dårlige eller direkte uforsvarlige reparationer, og det bør overvejes at indføre en særlig straffebestemmelse vedrørende sådanne reparationer. Branchen selv bør også fortsat medvirke til en forbedring af reparationers kvalitet.

6. Kontrol i forbindelse med godkendelse af nye køretøjer.

De foran under 1-5 nævnte forhold har navnlig relation til køretøjernes vedligeholdelsesstand. Imidlertid viser erfaringerne, at der allerede i forbindelse med køretøjers 1. godkendelse, det vil i praksis sige statens biltilsyns standardtypegodkendelse, vil kunne gøres en indsats for at formindske mulighederne for, at fejl og mangler får indflydelse på færdselssikkerheden. Gennem bilinspektørernes erfaringer og statistikken over syn og uheld m.v. opnås et vist kendskab til "bilens svage punkter", og disse erfaringer bør udnyttes mest muligt i forbindelse med godkendelse af nye køretøjer, således at disse "svage punkter" undgås ved de nye køre-

tøjer. Selv om man i vidt omfang er bundet - i hvert fald rent faktisk - internationalt til at acceptere samme konstruktion og udstyr som i køretøjets hjemland, viser erfaringerne, at der er mulighed for at rette potentielle fejlkilder.

7. Periodisk syn.

Medens der i kommissionen er enighed om, at der på de punkter, der er nævnt foran, bør foretages en intensiveret indsats, er der ikke enighed om, hvorvidt der bør indføres periodisk syn også af de motorkøretøjer m.v. som ikke i dag er omfattet af reglerne om periodisk syn.

Halvdelen af kommissionens medlemmer (Boye Hansen, Duurloo, Grau, Frede Jensen, Arne Larsen, Lærkes og Milner) er af den opfattelse, at der bør indføres hjemmel i færdselsloven til periodiske syn af alle motorkøretøjer og af registrerede og godkendte traktorer, og at der derefter bør iværksættes en gradvis udbygning af disse syn. Den anden halvdel af kommissionens medlemmer (Axel Ivan Pedersen, Eefsen, Hasselriis, Holmberg, Ravn, Else-Merete Ross og Schlüter) er derimod af den opfattelse, at der foreløbig alene bør foretages en intensiveret indsats på de områder, der er nævnt foran under punkterne 1-6. Såfremt disse foranstaltninger efter en forøget indsats gennem en vis periode ikke skulle medføre nogen nedgang i antallet af ulykker med køretøjstekniske årsager, kan dog også disse medlemmer gå ind for en øget køretøjskontrol i form af periodiske syn.

Tilhængerne af yderligere periodiske syn (Boye Hansen, Duurloo Grau, Frede Jensen, Arne Larsen, Lærkes og Milner) anfører følgende:

En systematisk periodisk kontrol med en væsentlig større del af køretøj sparken end i dag vil uden tvivl medføre, at mange køretøjer bringes i en bedre sikkerhedsmæssig stand, og dermed være ensbetydende med en forbedring af færdselssikkerheden.

Foruden dette færdselssikkerhedsmæssige hensyn må der lægges vægt på den betydning, som en periodisk køretøjskontrol kan få som led i forureningsbekæmpelsen, jfr. nærmere foran i afsnit IV, og på de oplysninger, som foreligger om levealderen for svenske personbiler før og efter indførelsen af periodiske syn, jfr. nærmere foran i afsnit III, 1, a), 4. Det synes nærliggende at antage,at den gunstige svenske udvikling har en vis sammenhæng med de periodiske syn.

Tilhængerne af periodiske syn vil yderligere fremhæve, at mange bilejere savner den tekniske kunnen, som kræves for selv at vedlige-

holde deres vogn eller for virkelig at kontrollere, om værkstedernes arbejde har været forsvarligt og tilstrækkeligt. De periodiske syn vil her både kunne være en støtte for bilejerne og en tilskyndelse for værkstederne til at forbedre tilsynet med køretøjerne.

Den nærmere gennemførelse af periodiske syn af private personvogne og andre køretøjskategorier, som ikke i dag er undergivet sådanne syn, må overlades til administrativ fastsættelse. Der er her tale om et økonomisk spørgsmål og et kapacitetsspørgsmål for bilinspektionen, i hvilken forbindelse det bemærkes, at kun en uafhængig myndighed kan sikre den fornødne kontrol. Med hensyn til hvem der i givet fald bør foretage de periodiske syn er et af kommissionens medlemmer (Lærkes) dog af den opfattelse, at enhver objektivt virkende instans, som er uden økonomisk interesse i eventuelle reparationers udførelse, vil kunne tilsikre den fornødne kontrol. Dette medlem tilføjer, at Forenede Danske Motorejere over for justitsministeriet har tilbudt, at Forenede Danske Motorejeres prøvetjeneste for så vidt angår Forenede Danske Motorejeres medlemmer medvirker ved gennemførelse af periodiske syn af personbiler.

Selv om takten for indførelse af yderligere periodiske syn som najvnt må overlades til administrativ fastsættelse, bør mere end lo eller 15 år gamle personvogne formentlig være den gruppe af køretøjer, der først inddrages under periodiske syn.

For almindelige personmotorvogne og motorcykler bør første periodiske syn næppe kræves før 4-5 år efter første registrering, idet formålet med periodiske syn først og fremmest må være at konstatere slitage- og tæringsfænomener, som kan kompromittere det sikkerhedsmæssige udstyr. Sådanne mangler indtræder formentlig gennemsnitlig først efter nogle års brug af køretøjet. Hvis erfaringerne imidlertid viser, at også køretøjer, der er yngre end de nævnte 4-5 år, jævnligt er behæftet med alvorlige mangler, bør det dog tages op til fornyet overvejelse, om også disse yngre køretøjer bør inddrages under periodiske syn.

Som det er tilfældet de fleste steder i udlandet, bør man stile efter foretagelse af syn hvert år fra det tidspunkt, hvor et køretøj første gang har været til periodisk syn.

Endelig bemærkes, at kontrollen ved de periodiske syn kun bør angå sådanne køretøjsdele, som uden tvivl er af sikkerhedsmæssig betydning eller af en tilsvarende væsentlig betydning i andre henseender, f.eks. for forureningsbekæmpelsen.

De medlemmer, der er tilhængere af foreløbig alene at intensivere indsatsen på andre områder (Axel Ivan Pedersen, Eefsen, Hasselriis, Holmberg, Ravn, Else-Merete Ross og Schlüter) anfører følgende:

Bestræbelserne på at højne den tekniske standard, ikke blot for nye køretøjer, men også for køretøjer der er i brug, foretages på flere forskellige områder, jfr. foran vinder punkterne 1-6. Imidlertid kan indsatsen på de enkelte områder forøges væsentlig, inden den eksisterende lovgivnings rammer er udfyldte. Eksempelvis kan der foretages syn ved ejerskifte i væsentlig videre omfang end det nu sker, og landevejskontrollen kan intensiveres.

En øget indsats på de omtalte 6 områder vil selvsagt stille store krav såvel i økonomisk som i personalemæssig henseende, men kravene er dog forholdsvis beskedne sammenlignet med de krav, som indførelse af periodisk syn vil stille, og det findes rigtigst først at udnytte de muligheder, som kræver en forholdsvis beskeden indsats, før man går over til væsentlig mere omkostningskrævende foranstaltninger. I denne forbindelse må det understreges, at der i overvejelserne om en udbygning af de periodiske syn nødvendigvis må indgå overvejelse over, hvilke økonomiske ressourcer der i det hele taget vil stå til rådighed til færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger.

Det må endvidere tillægges betydelig vægt, at de ovennævnte foranstaltninger er rettet mod alle køretøjsejere - altså en langt videre kreds end den, der i en årrække må antages at blive omfattet af bestemmelser om periodisk syn, og selv efter en eventuel fuld udbygning af de periodiske syn vil det være nødvendigt at iværksætte foranstaltninger, som til stadighed retter sig til alle køretøjer. Et periodisk syn indebærer kun en garanti for køretøjets sikkerhedsmæssige tilstand i en forholdsvis kort tid efter synet. Det bliver derfor under alle omstændigheder en hovedopgave for det præventive arbejde at få køretøjernes ejere inddraget i bestræbelserne for at holde køretøj sparken i forsvarlig stand.