

(Kort bemærkning).

Poul Claussen: Der er muligvis efterhånden nogle af tingene, der klarer sig. For mig er det blevet klart i de allersidste minutter, at det forslag til beslutning, vi er stillet over for, i virkeligheden er en tvillingfødsel. Jeg tør måske sige, at den førstefødte af disse tvillinger har vist sig at være „et dødfødt barn, der løber ud i sandet“, og nu synes jeg, at den højtærede trafikminister med stort held har været ved at kvæle nr. 2; så nogen lykkelig begivenhed synes det jo ikke at have været!

(Kort bemærkning).

Paabøl: Den højtærede minister har gentagne gange under debatten sagt, at vi burde ikke give et udvalg, som var nedsat til behandling af et andet forslag, bestemte direktiver. Det vil jeg også afholde mig fra. Jeg har peget på et spørgsmål, men har ikke anvist nogen løsning på det, for det skal jo tages op i udvalget og behandles dér.

Det, jeg har peget på, er, at selve omfanget af vejfundsmidlerne og de satser, man anvender, er en sag for sig, men ved siden af dette har det også betydning, under hvilken form man yder støtten. Jeg har ikke nævnt et ord om, hvilke midler der skal anvendes, men kun henstillet, at man tager det spørgsmål op til undersøgelse, på hvilken måde de ydes.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det ærede medlem hr. Paabøl har sagt under denne debat, at det, der var galt, var, at procenten var for stor. Det vil det ærede medlem sikkert ikke fragå; og det er det, der berettiger mig til at spørge, om det er det ærede medlem eller hans parti, der mener, at denne procentsats bør sættes ned. Det vil være af værdi for det kommende udvalgsarbejde at vide, hvor partiet venstre står i denne sag.

(Kort bemærkning).

Paabøl: Jeg kan ikke forstå, at den højtærede minister er så tungt fattende. Jeg taler jo om selve formen, og der er vel også andre muligheder for at yde den støtte, som staten skal yde til disse arbejder, end at have en bestemt procent for refusionen. Det

er ikke udelukkende et spørgsmål om et bestemt omfang eller en bestemt procent.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg konstaterer, at det ærede medlem ikke fastholder sin betragtning om, at procenten bør sættes ned.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget om en ny affattelse af forslaget til folketingsbeslutning vedtoges uden afstemning.

Forslaget til folketingsbeslutning, således ændret, vedtoges enstemmigt med 101 stemmer; 5 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Der vil nu blive givet ministeren for offentlige arbejder meddelelse om denne vedtagelse.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden [af A. C. Normann m. fl.].

(Første behandling findes i tidenden sp. 479, udvalgets betænkning i tillæg B, sp. 121).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget og forslaget til folketingsbeslutning sættes til forhandling under ét.

Udvalgets ordfører (A. C. Normann): Arbejdet i det udvalg, der har beskæftiget sig med det foreliggende forslag til folketingsbeslutning, har kunnet fremmes en del som følge af det indledende udvalgsarbejde, der foretoges i de sidste uger af afvigte folketingsår, og hvorunder der stilledes en række

[A. C. Normann.]

spørgsmål, som den højtærede justitsminister derefter var rede til at besvare, så snart udvalget på ny nedsattes.

Siden har udvalget holdt 4 møder og haft 3 samråd med justitsministeren. Der har i udvalget i overvejende grad været enighed om det resultat af arbejdet, som indholdet af den foreliggende betænkning er udtryk for. Der har i udvalget været udvist god vilje til at søge arbejdet afsluttet hurtigst muligt under hensyn til den betydning, man tillægger forslaget som ulykkeshindrende foranstaltning.

Om forslagets punkt 1, der angår en udvidelse af politiets patruljerings- og kontrolvirksomhed, opnåedes til dels enighed i princippet uanset forskellige overvejelser om, hvor stor en udvidelse der burde tilstræbes. Den højtærede justitsminister har givet tilsagn om at ville søge færdselspolitiet udvidet med 9 patruljer à 5 mand. Denne udvidelse af den forhåndenværende styrke, der i omfang nærmer sig en fordobling, mener den højtærede justitsminister at kunne gennemføre under de bestående rammer, d. v. s. uden at udvide den eksisterende patruljestyrke, og den højtærede minister har endvidere stillet en intensivering af motorcykelpatruljernes virksomhed i den mere trafiktætte sommertid i udsigt. Man kan sikkert herefter gå ud fra, at der ikke vil blive tale om en belastning af statskassen i forbindelse med udvidelsen. Ganske vist vil der måske medgå et beskedent beløb til materielforøgelse i forbindelse med de nye patruljer, men da driftsudgiftsforøgelsen er yderst ringe, vil omkostningerne sikkert blive mere end opvejet ved besparelser i sygehus- og medicinalbehandling m. v. og for en del ved de bøder, den forøgede kontrolvirksomhed vil medføre.

Der har ikke i udvalget været flertal for det oprindelige forslags punkt 2, der handler om øget ansvar for den trafikant, der ændrer færdselsretning eller vognbane, og det er derfor udeladt i ændringsforslaget. Hertil bidrog også den højtærede justitsministers betæneligheder, bl. a. den opfattelse, at nogen egentlig skærpelse næppe kunne foretages uden en lovændring.

Forslagets punkt 3 er i princippet uændret og indgår som punkt 2 i ændringsforslaget. Det vil erindres, at der under forsla-

gets første behandling i september i år herskede nogen uklarhed om, hvorvidt de lokale hastighedsbegrænsninger kunne gennemføres i det ønskede omfang uden en ændring af færdselsloven. Da den højtærede justitsminister ikke turde drage så vidtgående konsekvenser af færdselslovens hastighedsbestemmelser — det drejer sig om færdselslovens § 57, stk. 4 — bliver en lovændring nødvendig, og et stort flertal i udvalget har derefter sluttet sig til ønsket om, at loven ændres på dette område, som flertallet anser for yderst vigtigt. Et mindretal i udvalget, det ærede medlem hr. Tholstrup, har ikke tiltrådt forslaget vedrørende de lokale hastighedsgrænser, men det ærede medlem vil formentlig selv motivere sin stilling. Den højtærede justitsminister har givet udvalget tilsagn om at ville fremsætte forslag til en ændring af færdselslovens § 57 i overensstemmelse med det foreliggende forslag.

Med hensyn til punkt 4 i det oprindelige forslag, der handler om en skærpet straffeforsæks bl. a. ved inddragelse af kørekort i højere grad end hidtil, har udvalget ment at burde lade sig nøje med de bemærkninger, der med ministerens tilslutning er optrykt i betænkningen.

Hvad angår opfordringen til den højtærede justitsminister om at søge tilvejebragt et bedre statistisk grundlag for bedømmelsen af ulykkernes årsager, herunder en analyse af årsagssammenhængen ved ulykkerne, er dette indgået som punkt 3 i ændringsforslaget, og alle partiers repræsentanter i udvalget er enige om kravets store betydning.

Endelig har der i udvalget fundet en omfattende drøftelse sted af tanken om at forsyne cykler med hjælpemotor — knallerter, som vi kalder dem i daglig tale — med nummerplader. I diskussionen herom har både hensynet til sikkerheden — det vil navnlig sige politiets adgang til at komme i kontakt med lovovertrædere — samt hensynet til at søge de mange knallerttyverier hindret spillet en rolle. Men selvfølgelig har sikkerhedshensynet vejet tungest til, og resultatet er blevet, at udvalget har opfordret den højtærede justitsminister til at søge en sådan nummerering gennemført, idet man dog, som det fremgår af betænkningen, har holdt sig den

[A. C. Normann.]

forudsætning for øje, at dette kunne ske uden for store administrative besværligheder. Efter den overvejelse af mulighederne, som den højtærede justitsminister har givet tilsagn om, kan der jo blive lejlighed til at drøfte sagen på ny, når den højtærede minister fremkommer med de i øvrigt nødvendige forslag til ændringer i færdselsloven. I givet fald må også knallerternes nummerering forudsætte en lovændring. Det blev udtrykkeligt fastslået ved behandlingen af forslaget til færdselslov i april 1955, og det blev endda indføjet i betænkningen dengang, at den bemyndigelse, der tillagdes justitsministeren i henhold til § 10, ikke indeholdt nogen bemyndigelse for den højtærede minister til at genindføre nummerplader for knallerter. Der kan derfor ikke efter min opfattelse — jeg har ikke hørt den højtærede minister udtale sig om det — være nogen tvivl om, at det ikke kan lade sig gøre uden lovændring.

Endelig må jeg tilføje, at det er klart, at når udvalgets store flertal har den opfattelse, at de foranstaltninger, som forslaget omhandler, vil bidrage til en virkelig formindskelse af færdselsulykkernes antal, så må vi lægge den allerstørste vægt på, at de gennemføres så hurtigt, som det overhovedet er muligt, og i konsekvens heraf vil jeg gerne opfordre den højtærede justitsminister til at udtale sig om, hvornår ministeren mener at kunne gennemføre kontrolapparatets udvidelse — der jo er en administrativ handling — og hvilke planer ministeren har med hensyn til tidspunktet for fremsættelsen af de nødvendige forslag til ændring af færdselsloven.

Idet jeg i øvrigt takker den højtærede minister for hans store imødekommenhed over for den væsentlige del af indholdet af forslaget til folketingsbeslutning, skal jeg på udvalgsflertallets vegne anbefale folketinget at stemme for forslaget i den affattelse, der nu er foreslået. Endelig vil jeg gerne som ordfører for mit parti føje det radikale venstres anbefaling hertil.

Holmberg: At færdselssikkerheden er et meget alvorligt problem, ved jo enhver, og vi kan se det, når vi åbner vor daglige avis; der kunne godt være en rubrik, der hed „Dagens ulykker“, for der sker desværre dagligt ulykker. Enhver bestræbelse for at forbedre færdselssikkerheden fortjener derfor støtte, og jeg tror, at de foranstaltninger, der omfattes af det forslag til folketingsbeslutning, som her er til behandling, vil medvirke til at nedsætte ulykkernes antal.

Det er ikke så længe siden vi fik en ny færdselslov, og en gennemgribende revision deraf er sikkert for tidlig, men det har været erkendt, at forskellige ting med rette kan kritiseres, og det er naturligt at foretage visse ændringer. Her er vi enige om, at lokale hastighedsbestemmelser er det væsentlige; vi tror, det vil være ønskeligt i langt, langt større omfang, end det nu er tilfældet, at indføre sådanne lokale hastighedsbegrænsninger, men det kræver en lille ændring af loven, og den ændring, som er foreslået, vil jeg kort anbefale.

Jeg kan ikke lade være med at sige i forbindelse med den agitation, der fra tid til anden dukker op om den såkaldt frie fart, at dette udtryk er en helt urimelig fortolkning af det, der står i loven. Vi har jo ikke fri fart. Færdselsloven sætter som punkt 1 sikkerheden og hensynet til andre, der færdes på vejene, og heri ligger også, at kørehastigheden skal være afpasset efter forholdene; men det er disse væsentlige bestemmelser, der ikke bliver overholdt, og det er også derfor, vi er gået med til en udvidelse af politiets patruljerings- og kontrolvirksomhed. Her har vi lagt afgørende vægt på, at denne udvidelse blev en omplacering af vort politi, og det er også tilfældet i justitsministerens forslag om udvidelse af kontrolvirksomheden med de 9 nye patruljer à 5 mand.

De to ting, jeg her har fremhævet, de lokale hastighedsbegrænsninger og en udvidelse af politiet, tror vi vil være medvirkende til at nedbringe ulykkernes antal, men der er naturligvis en hel del andre

[Holmberg.]

årsager til ulykkerne. Her kan vi tænke f. eks. på vejenes og køretøjernes tilstand, eventuelt manglende afstribning, måske tilsidesættelse af vigepligtsreglerne, hasarderede overhalinger. Men hvad er egentlig årsagerne? At finde frem hertil er den første betingelse for en forbedring af færdselssikkerheden, men det kan vi knap nok efter den statistik, som er til rådighed. Her har den højtærede justitsminister lovet en bedre statistik, et bedre materiale, således at vi bedre kan analysere årsagssammenhængen ved ulykker. Ulykker, ved vi, kan ikke forhindres, men vi tror, deres antal kan nedsættes, og det er naturligvis det, vi ønsker med forslaget her.

Jeg er helt sikker på, at langt det overvejende flertal af vore motorkørende kører forsvarligt, men vi har jo motorbøllerne, og de skal klapses af, så de kan mærke det. Her er det jo rigtigt, at straffepraksis er skærpet, og det er også rigtigt, at ministeren har givet udvalget tilsagn om at nævne dette over for anklagemyndigheden.

Endvidere har justitsministeren lovet at undersøge mulighederne for at forsyne knallerterne med nummerplader. Vi håber, han når et resultat.

Med disse bemærkninger kan jeg på mit partis vegne anbefale forslaget til vedtagelse i den ændrede affattelse.

Tholstrup: Jeg har tydeligt klargjort mine bevæggrunde til ikke at ville støtte ændringsforslaget i betænkningen. Men da det ikke drejer sig om et lovforslag, men kun om et forslag til folketingsbetænkning, vil jeg ikke kræve delt afstemning, men stemme for forslaget til beslutning med den reservation, som min særbetænkning giver udtryk for.

I samme udstrækning, som man opsætter skilte med konkrete maksimalhastighedsbestemmelser, svækker man den generelle regel om hastighedsbegrænsning, hvor særlige forhold gør sig gældende. Der findes mange steder, også her i byen, gader, hvor en hastighed på 70 km i timen er fuldt forsvarlig under gunstige forhold, men hvor selv 40-50 km i timen er uforsvarligt under andre forhold. Det er min opfattelse, at kun de friest mulige regler fremmer færdselskulturen, ligesom al anden kultur

og moral i det hele taget kun kan trives under frie forhold. Jeg må igen slå fast, at i det lange løb er en bedre færdselskultur den eneste mulighed for at holde ulykkesantallet nede med den stigende intensitet i motorkørslen, som ellers ville få disse tal til at stige. Hvis man ikke formår at højne færdselskulturen, hjælper det ikke med nok så mange og nok så strenge regler.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg vil gerne takke udvalget for det arbejde, der er udført, og jeg kan anbefale det stillede ændringsforslag. Jeg vil dog gerne knytte ganske enkelte bemærkninger til det oprindelige og det endelige forslag.

Under punkt 2 i det oprindelige forslag foresloges gennemførelse af øget ansvar for den trafikant, der ændrer færdselsretning. Det er mig bekendt, at mange har den opfattelse, at en foranstaltning netop i den henseende ville være af stor betydning for færdselssikkerheden. Jeg har over for udvalget måttet fremhæve, at vi i forvejen har meget vidtgående bestemmelser sigtende på denne situation, og at en yderligere understregning af dette ansvar måtte forudsætte en ændring af lovteksten, hvis konsekvenser det måske kunne blive vanskeligt at overse, og vi var jo i almindelighed enige om at vise tilbageholdenhed med hensyn til revision, da loven er så forholdsvis ny og har haft så relativ kort tid at virke i.

Dernæst vil jeg gerne understrege det, som også udvalgets ærede ordfører var inde på, at bestemmelsen i det oprindelige forslags punkt 4 om skærpelse af straffepraksis for så vidt allerede er sket fyldest ved henvendelse fra justitsministeriet til rigsadvokaten, altså til anklagemyndigheden; men jeg understreger meget gerne, at vi i justitsministeriet med opmærksomhed vil følge udviklingen i praksis.

Med hensyn til spørgsmålet om fremsættelse af lovforslag vedrørende lokale maksimalhastighedsgrænser vil jeg gerne gentage, hvad jeg har sagt i udvalget, at jeg håber at kunne fremsætte forslag straks efter at det høje ting er trådt sammen i januar måned, og at jeg håber, at dette forslag samtidig kan omfatte bestemmelser vedrørende de motorsagkyndiges forhold.

Endvidere vil jeg gerne bekræfte den ærede

[Justitsministeren.]

ordførers udtalelse om den udvidelse af kontrolvirksomheden, der nu er tale om, med de 9 patruljer à 5 mand; men jeg vil sige herom to ting. For det første dette, at helt gratis bliver det naturligvis ikke. Det er rigtigt, at vi holder os inden for de givne personalemæssige rammer i politiet, men der bliver jo udgifter både til driften, til benzin og andet. Der bliver udgifter til timepenge til personale o. s. v., og der bliver, som også den ærede ordfører nævnte det, tale om visse materielanskaffelser. Der er taget skridt til at søge de fornødne bevillinger.

Jeg ville være interesseret i, at denne øgede patruljeringsvirksomhed kunne komme i gang så snart som muligt, men jeg bliver nødt til at tage forbehold, da situationen jo har ændret sig på ét punkt, nemlig derved, at vi har fået en relativt streng benzinrationering, og dette kan komme til at spille en rolle for omfanget af den patruljeringsvirksomhed, der kan gennemføres.

Med hensyn til spørgsmålet om at søge tilvejebragt en samlet oversigt over ulykkestilfælde ved vejtrafik ledsaget af en analyse af årsagssammenhængen ved ulykkestilfældene er det min hensigt at få en forhandling herom med sagskundskaben på dette område, altså dels statistisk departement, dels vejdirektoratet og dels færdselsmyndighederne, for at man kan finde frem til en tilrettelægning af statistikken, så at den kan blive mere oplysende end den, vi hidtil har haft at støtte os til. Af det ærede medlem hr. Tholstrups særbetænkning fremgår det jo klart, at det ærede medlem ikke er tilhænger af en udvidelse af antallet af lokale hastighedsbegrænsninger. Men det ærede medlem har ikke ret, synes jeg, når han siger, at vi i forvejen i færdselslovens § 57, stk. 4, har tilstrækkelige muligheder for at gribe ind. Det ærede medlem ved, at justitsministeriet har modtaget en række henvendelser om lokale hastighedsbegrænsninger, men vi har måttet afvise dem under hensyn til lovbestemmelsens meget snævre indhold, ligesom vi har måttet pege på, at tinget direkte vedtog, at der ikke skulle være en generel hastighedsbegrænsning i bebyggede områder, og det har måttet

være bestemmende for den meget skrappe praksis, vi har måttet gennemføre. Men forholdet er jo det, at det ærede medlem ikke er enig med flertallet om ønskeligheden af at få indført disse lokale hastighedsbegrænsninger, og det er der ikke noget at gøre ved.

Må jeg endelig gøre et par bemærkninger om nummerpladeproblemet, dels fordi dele af pressen har kunnet give offentligheden det indtryk, at spørgsmålet om indførelse af nummerplader for knallerter kun var et spørgsmål om tid, endda om kort tid, dels for at underbygge den skepsis, jeg hele tiden har næret og stadig nærer i dette spørgsmål. Det, der skulle være formålet med nummerplader på knallerter, må vel tænkes at være tredobbelt; for det første, at man fik mulighed for at identificere den knallertkører, der ville unddrage sig ansvar, for det andet, at man kunne sikre, at ansvarsforsikringen var i kraft, og for det tredje bekæmpelse af tyverier. Hvad formål nummer to angår, sikring af at ansvarsforsikringen er i kraft, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at forsikringsselskaberne klart har givet udtryk for, at de ikke har nogen selvstændig interesse i en nummerpladeordning blot af denne grund, idet forholdet er det, at antallet af ikke-forsikrede knallertkørere er meget lille. Må jeg i øvrigt sige, at hele nummerpladeordningen jo må knyttes såvel til ejeren som til køretøjet. Det må være sådan, at man med et opgivet bestemt nummer ved, ikke alene hvilket køretøj det drejer sig om, men også, hvem ejeren er.

Jeg har fået det indtryk, at udvalget havde den opfattelse, at ordningen kunne etableres gennem forsikringsselskaberne, og derom vil jeg gerne gøre nogle få bemærkninger. Man kunne tænke sig det gjort på den måde, at politiet i den givne situation kunne henvende sig til forsikringsselskaberne, opgive nummeret på det implicerede køretøj og få at vide, hvem ejeren er, og hvad det er for et køretøj. Det ville være den nemmeste måde, men i praksis ikke synderlig effektiv. Man kunne også gøre det, at man bad forsikringsselskaberne give politiet genpart af kartotekskortene, men det måtte jo føre til, at politiet i virkeligheden skulle indregistrere knallertkørerne, og dermed er vi ude i hele den administra-

[Justitsministeren.]

tion, som jeg tror alle havde et ønske om at undgå. Vi har haft en foreløbig forhandling med forsikringsselskaberne; de har over for os understreget, ikke alene at de savner en selvstændig interesse i at indføre ordningen, men også, at selskaberne måtte være noget betænkelige ved indførelse af 2-års-pladefarver, som vi har talt om det, fordi det kunne føre til, at forsikringstagerne udviste nogen efterladenhed med at betale forsikringspræmien. Endvidere pegede selskaberne på, at administrationen ville blive meget besværlig, fordi vi her står over for et område, hvor der hyppigt sker ændringer i policeforholdene.

Selskaberne fremhævede også, at der ville blive tale om ikke ubetydelige udgifter, man regnede med 4-5 kr. årlig pr. forsikring ud over den nugældende forsikringspræmie på 18 kr. årlig, og man sagde yderligere, at fordelene ved en sådan kontrol, selv om det blev en effektiv kontrol, efter selskabernes opfattelse ikke ville stå i forhold til udgifterne. Hvis vi skulle lægge problemet over til politiet, bliver der tale om en registrering; også her står vi over for meget betydelige administrative vanskeligheder. Naturligvis kan vi godt kontrollere, at nummerpligten overholdes, det frembyder ikke nogen vanskelighed, og vi kunne også kontrollere det, hvis der var tale om plader, der blev udskiftet hvert år; men hvis det ikke kan gøres, bliver kontrollen faktisk mindre effektiv; og én ting vil jeg have lov at gøre opmærksom på: at hvis politiet skal overtage denne indregistrering, kommer vi ikke uden om en personaleudvidelse.

Jeg tror i det hele at måtte gentage, at det, vi opnår ved den ordning, man har tænkt sig, ikke står i forhold til udgifterne derved, men jeg vil gerne understrege, at det ønske om en undersøgelse af spørgsmålet, som folketingsudvalget har givet udtryk for, naturligvis bliver efterkommet, og at min personlige skepsis ikke skal hindre en objektiv undersøgelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget om en ny affattelse af forslaget til folketingsbeslutning vedtoges uden afstemning.

Forslaget til folketingsbeslutning, således ændret,
vedtoges enstemmigt med 95 stemmer.

Formanden: Der vil nu blive givet justitsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 14. december, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om midlertidig ændring i lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m. v. (Tilskud til anerkendte arbejdsløshedskasser).

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om midlertidige bestemmelser vedrørende påligningen af indkomst- og formueskat til staten m. m.

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om udlån til statshusmandsbrug m. m.

4) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om udlån til arbejderboliger på landet.

5) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i og forlængelse af lov om erhvervsøkonomiske foranstaltninger, vareforsyning m. v.

6) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje. (Forberedelse af landsretssager).

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om udlån til foranstaltninger vedrørende staldhygiejne.

8) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om saneringslån, lån til staldhygiejne m. v. og grundforbedringslån [af Foged m. fl.].

[Formanden.]

9) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om forholdsregler mod prisstigninger [af Aksel Larsen m. fl.].

Mødet hævet kl. 15⁸.

40. møde.

Fredag den 14. december kl. 13.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om midlertidige bestemmelser vedrørende påligningen af indkomst- og formueskat til staten m. m. har afgivet tillægsbetænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om midlertidig ændring i lov om arbejdsanvisning og arbejdsløshedsforsikring m. v. (Tilskud til anerkendte arbejdsløhedskasser).

(Første behandling findes i tidenden sp. 1288, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 141).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst, ændringsforlagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Udvalgets ordfører (Ravn): Udvalget har særlig beskæftiget sig med det spørgsmål, om andre arbejdsløhedskasser end de to, der er omfattet af lovforslaget, nemlig arbejdsmændenes og Kristeligt dansk Fæl-

lesforbunds, skulle være så betrængt, at det ville være rimeligt at udvide loven således, at den også kom til at omfatte dem.

Disse overvejelser er resulteret i det ændringsforslag, der her foreligger, og som går ud på, at man udvider lovforslaget med en ny paragraf om, at hvis en kasse har et gennemsnitligt årskontingent i regnskabsårene 1955-56 og 1956-57 på 3,5 pct. af årslønnen og kontingentet i hele indværende år er 33¹/₃ pct. højere end kontingentet i 1955-56, bliver den også omfattet af loven. Denne bestemmelse vil betyde, at én kasse mere, nemlig Sadelmagerens og Tapetserernes Arbejdsløhedskasse, vil blive omfattet af loven og vil kunne få et tilskud på ca. 1/2 mill. kr.

Et mindretal i udvalget, venstres og de konservatives repræsentanter, har ikke kunnet tiltræde ændringsforslaget, lige så lidt som de har kunnet tiltræde hele lovforslaget, men de vil sikkert selv motivere deres stilling her i salen.

Når flertallet i udvalget har fundet det rigtigt at foretage denne udvidelse af loven, er det, fordi Sadelmagerens og Tapetserernes Arbejdsløhedskasse har haft og stadig har særlige vanskeligheder på grund af en katastrofal stigning i ledigheden i de sidste år. Denne kasse havde i perioden fra 1946 til 1951 en svingende ledighed på mellem 1,3 og 5,3 pct., men i 1951-52 steg den til 9,4 og har siden været stigende indtil 1955-56, da ledigheden var på 17 pct.; i dag har man en ledighed på ca. 13 pct. Kassen har derfor gentagne gange måttet forhøje kontingentet; det er for tiden 7 kr. pr. uge og svarer nu til 4,5 pct. af den gennemsnitlige årsløn. Men til trods for disse betydelige kontingentforhøjelser har der været et stærkt fald i kassens formue. Den udgjorde i 1950-51 4,9 mill. kr. og var pr. 31. marts i år reduceret til 1,9 mill. kr. Formuen består udelukkende af obligationer, der i dag er belånt til den yderste grænse, og så har man endda måttet optage et lån i arbejdsløhedsfonden på 900 000 kr. for at kunne klare de løbende udbetalinger. Årsagen til denne situation for Sadelmagerens og Tapetserernes Arbejdsløhedskasse må sikkert søges i de ændrede møbelmoder; de stærkt forenklede møbeltyper er kommet i forgrunden, og nye polstermaterialer, skumgummi og andre fjedersystemer anvendes i