

## [Viviko.]

meddeles det fra Bruxelles, at hvis den katastrofe skulle indtræffe, at Danmark bliver medlem af fællesmarkedet, så skal loven om mindstepriser for fisk ophæves.

Derfor kan vi stemme for ændringsforslaget og for lovforslaget ved tredje behandling.

**Fiskeriministeren (A. C. Normann):** Det ærede medlem hr. Risgaard Knudsen gjorde nogle historiske bemærkninger, som det ærede medlem undertiden gør med hensyn til fiskeripolitikken — uden dog at gå tilbage til den tidligere regeringsperiode ved nogle af disse lejligheder. Han mindede om, at han allerede tidligere ved flere lejligheder havde bemærket, at jeg var skyld i den forsinkelse, der havde fundet sted, da lovforslaget i sin tid fremsattes, og det er korrekt, det har det ærede medlem gjort, men det er også korrekt, at jeg heroverfor har påvist både skriftligt i artikler i bladene og mundtligt over for det ærede medlem — også her i tinget, tror jeg — at den forsinkelse, der fandt sted, skyldtes vanskelighederne inden for et par af erhvervsgrupperne med at enes om ting, som vi syntes det var nødvendigt de enedes om. Men det har altså ikke ændret det forhold, at det ærede medlem fremturer i sin forkerete påstand. Det vil det ærede medlem sikkert også gøre, når lovgivningen kommer til revision om et år; så bliver der en ny lejlighed til at minde om, at vi for tre år siden var udsat for en sådan forsinkelse.

I øvrigt vil jeg gerne takke det ærede medlem og de øvrige ordførere for den enstemmige tilslutning til lovforslaget. Det glæder mig også, at socialistisk folkeparti nu har besluttet sig til at gå ind for lovforslaget.

Jeg er ligesom det ærede medlem hr. Henry Sørensen tilfreds med — vi kan kun glæde os over det — at der i den mellemliggende periode ikke har været brug for statsgarantien på de 3 mill. kr. om året i 2 år. Det er jo et bevis for, at priserne i den mellemliggende periode har ligget nogenlunde, eller i alt fald har ligget så godt, at de ikke er kommet ned under den grænse, der er fastsat i loven.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget om en ny affattelse af lovforslagets tekst og §§ 1 og 2 i det således ændrede lovforslag vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling* vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (From):** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af færdselsloven og af lov om bestyrelsen af de offentlige veje. (Aldersgrænsen for kørsel med knallert, ansvarsforsikring, parkeringskorps, erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten m. v.).*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 113) findes i tidenden sp. 3655, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1425).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Otto Mørch:** Som det fremgår af den afgivne betænkning, har det været et ret omfattende udvalgsarbejde med mange møder og mange skriftlige og mundtlige henvendelser; tillige har udvalgets spørgelyst været meget stor, hidtil har der været stillet ikke mindre end 50 spørgsmål.

Da udvalget har fundet det nødvendigt, at de nye forsikringsdækningsregler snarest træder i kraft, og da udvalget i øvrigt har afklaret forholdene vedrørende nedsættelse af aldersgrænsen for kørsel med knallert, er hele udvalget enig om at gennemføre disse

[Otto Mørch.]

bestemmelser til ikrafttræden fra 1. maj. Samme ikrafttrædelsesdato ønskes for de nye regler vedrørende parkeringskontrollen, men da der henstår en række uafklarede problemer vedrørende den øvrige del af lovforslaget, ønskes lovforslaget delt, således at de nævnte bestemmelser vedrørende aldersgrænse, ansvarsforsikring og parkeringskontrollen vedtages nu eller indstilles til afgørelse nu og den resterende del af lovforslaget tilbagesendes til fortsat udvalgsbehandling.

Sammen med den resterende del af lovforslaget er det udvalgets hensigt at tage stilling til spørgsmålet om ændring af reglerne vedrørende spirituskørsel og reglerne vedrørende hastighedsbegrænsningerne. Tillige er der under udvalgsbehandlingen fremført en række andre problemer, som vedrører den aktuelle færdselspolitiske situation, og disse vil også indgå i den fortsatte udvalgsbehandling. Her kan nævnes 16-åriges adgang til at køre letvægtsmotorcykel, spørgsmålet om bedre sikring af børns skolevej, spørgsmålet om elevuddannelse af motorførere, kørelærernes og de prøvesagkyndiges uddannelse, spørgsmålet om ændring i reglerne for cyklers og knallerterers placering under venstresvingning, spørgsmålet om særlige lettelsesregler for den kollektive trafik i storbyerne og en række andre aktuelle færdselsproblemer. Det er udvalgets hensigt at tage stilling til de nævnte problemer i den betænkning, der vil blive afgivet over anden halvdel af lovforslaget, lovforslag b.

Som det fremgår af betænkningen, er det et enigt udvalg, der går ind for ikke alene at bevare det sociale gode, som knallerterne er for ca. 500.000 forbrugere, men nu også at udvide dette forbrugsgode til en større forbrugergruppe, nemlig de 15-årige. Ved førstebehandlingen udtrykte alle ordførerne sig på linje med ministeren og gav udtryk for en vis bekymring over de færdselsikkerhedsmæssige konsekvenser af aldersnedsættelsen. Disse bekymringer har vi naturligvis fortsat. Man kan og skal ikke se bort fra, at forslaget kan medføre en stigning i antallet af tilskadekomne, og derfor må alt, hvad gøres kan, sættes ind på en effektiv kampagne for at modvirke en stigning i ulykkesantallet. Her har pressen og ikke mindst massemedierne tv og radio

et betydeligt ansvar i samarbejdet med Rådet for større Færdselsikkerhed. Jeg håber, man omgående efter lovens ikrafttræden vil gå i gang med en effektiv kampagne.

Det har for udvalget været tilfredsstillende at konstatere, at man i justitsministeriet er langt fremme med overvejelserne vedrørende en skærpelse af reglerne for støjgene fra knallerter og ligeledes vedrørende en effektivisering af kontrollen med disse støjgener. Udvalget ønsker dog snarest, at man forlader overvejelsesstadiet og kommer i gang med de praktiske kontrolforanstaltninger og herunder også sørger for det fornødne tekniske kontrolmateriale til politiet.

Et enigt udvalg har ønsket klare regler for, hvor mange der må befordres på en knallert, og ministeren har derfor stillet ændringsforslag, hvorefter det generelt forbydes at medtage passagerer på en knallert. Knallerterens svage motoreffekt, der jo ikke må kunne bringe knallerten op på en fart, der overstiger 30 km i timen på lige vejstrækning, gør det i reglen vanskeligt, selv når der kun er én på en knallert, at følge trafikrytmen, og det bliver naturligvis ikke bedre af, at knallerterne belastes med en passager. Hertil kommer den forøgede usikkerhed ved igangsætning, der ofte giver knallerter en slingrekurs, når der er andre end føreren på køretøjet. Nævnes bør også kontrolvanskelighederne med en bestemmelse, der tillod nogle knallerter at køre med passagerer og andre ikke.

Under udvalgsarbejdet er det oplyst, at der importeres mange knallerter, der er påmonteret stoplys og retningsviserlys, men disse ting afmonteres før et salg i Danmark, fordi de ikke er tilladt efter vor nuværende lovgivning. Et flertal i udvalget — udvalget med undtagelse af hr. Horn og hr. Nordqvist — finder, at såvel blinklys som stoplygte på knallert bør tillades, og stiller derfor ændringsforslag herom. Flertallet finder, det er en god foranstaltning, og at det er en ekstra sikring i trafikken ikke mindst under kørsel i mørke, men det skal understreges, at flertallet dermed ikke ønsker, at den gældende tegngivningsregel om, at man skal række armen ud eller op, kan undlades.

De nye knallertbestemmelser præger i høj grad salgsbilledet i disse dage. Et firma i Randers oplyser således, at man har et mer-

[Otto March.]

salg af knallerter på over 50 pct., og at man har en nedgang i cykelsalget på omkring 20 pct. Selv om vi nu gennemfører de nye aldersbestemmelser for knallertkørsel, så er det værd at få understreget, at politiet fortsat naturligvis vil påtale, hvis unge under 16 år før den 1. maj kører på knallert, og at der kan vanke bøder. Det er også værd at få understreget den risiko, man løber, og som også forældre eller værge løber, hvis man lader unge under 16 år køre førkrafttrædelsesdatoen. En erstatningssag, hvor en for ung knallertkører er impliceret, kan blive meget alvorligt økonomisk belastende.

Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre vedrørende de nye ansvarsforsikringsbestemmelser. Et enigt udvalg tilslutter sig ministerens forslag om et fremtidigt dækningsbeløb på 10 mill. kr. Værd at bemærke for forbrugerne, for forsikringstagerne, er det dog, at Assurandør-Societetet har givet oplysninger til udvalget om, at der ikke foreligger aktuelle planer om præmieforhøjelse som følge af den foreslåede lovændring.

Et par bemærkninger om parkeringskorpserne, hvorom mit parti sammen med SF har stillet ændringsforslag. Baggrunden for de nye bestemmelser om parkeringskorps er jo færdselssikkerhedskommissionens betænkning, der er baseret på undersøgelser af de lidt effektive parkeringskontrollforanstaltninger, som vi har i dag, og i forbindelse hermed mulighederne for en aflastning af velkvalificerede politifolk til andet og mere vigtigt færdselssikkerhedsarbejde.

Hvordan er forholdene egentlig i dag på parkeringsområdet? Ja, i København og Århus er situationen den, at det ofte er umuligt at finde selv en ulovlig parkeringsmulighed til sit køretøj. Det siger vist lidt om, hvor kaotisk vores parkeringssituation er, og hvor nødvendigt det er at få mere effekt bag parkeringskontrollen.

Socialdemokratiet erkender ligesom færdselssikkerhedskommissionen det uholdbare i den nuværende parkeringssituation. Vi finder, at den egentlige løsning ligger i snarest at lade de foreslåede parkeringskorps etablere under rent kommunalt regie. Ganske vist har nogle kommuner, herunder København, bedt sig fritaget for opgaven. Århus, Helsingør og Tønder er derimod enige med os og med færdselssikkerhedskommissionen i,

at det bør være en rent kommunal opgave. Jeg synes heller ikke, det har meget med afkriminalisering at gøre, når man fortsat lader det ligge under politiet.

Det er mit indtryk, at kommunerne er til at få i tale med hensyn til en rent kommunal ordning, og den udtalelse, vi tidligere har fået fra kommunerne, daterer sig jo så langt tilbage, at vi endnu havde Sognerådsforeningen og endnu havde Foreningen af Bymæssige Kommuner. Disse foreninger eksisterer jo ikke i dag. Derfor havde det nok været betimeligt, at ministeren havde haft en mere frisk oplysning, en mere frisk indstilling fra de kommunale organisationer.

Det er altså mit indtryk, at kommunerne er til at få i tale med hensyn til en rent kommunal ordning. Når det således fra Århus oplyses, at kun 3.000 i dag idømmes parkeringsbøder, mens færdselspolitiet i Århus mener, at det burde dreje sig om 100.000, hvis kontrollen var effektiv, ja, så ligger der her noget at tage fat på. For Københavns kommune ligger det sådan, at man årligt har ca. 40.000 parkeringsforseelser, men man mener fra færdselspolitiet i København, at hvis kontrollen var effektiv, så burde tallet være 200.000.

Det er på denne baggrund, socialdemokratiet stiller sit ændringsforslag, som går ud på, at det bliver under rent kommunalt regie, de kommende parkeringskorps skal virke. Jeg har her et udklip fra Jyllands-Posten fra den 20. april 1971, hvor færdselslovsudvalgets formand, hr. Kofoed, har udtalt sig til avisen bl. a. på følgende måde: „På lang sigt er der ingen tvivl om, at det er rigtigst, at parkeringskorpserne hører under kommunerne, fordi det er kommunerne, der har vejudgifterne.“

Det er netop det, vi mener, og derfor er vi også lidt overrasket over, at flertallet i udvalget ikke har kunnet gå ind for vore synspunkter og de synspunkter, som færdselssikkerhedskommissionen har gjort sig til talsmand for.

Yderligere er det også værd at bemærke, at vi i udvalget den 31. marts 1971 modtog svar på et spørgsmål, som vi havde stillet til justitsministeren. I dette spørgsmål, vi stillede til justitsministeren, udbad udvalget sig udkast til ændringsforslag til brug for drøftelse af spørgsmålet, om ikke reglerne om parkeringskorps burde udformes således,

[Otto Mørch.]

at det er kommunerne, der overtager ansvaret for ordningen som forudsat af færdsels-sikkerhedskommissionen. Ministeren svarer:

„Såfremt udvalget ønsker det, er justitsministeriet villig til at stille følgende ændringsforslag:“

Det er det udkast til ændringsforslag, som vi i socialdemokratiet og SF nøje har bygget vores ændringsforslag på.

Værd at bemærke er ministerens udtalelse i slutningen af svaret:

„Efter drøftelserne i udvalget er justitsministeriet enig i, at man bør søge gennemført en ordning, der som af færdsels-sikkerhedskommissionen foreslået åbner mulighed for at lade kontrollen varetage af et kommunalt korps.“

Det er altså på en virkelig realistisk baggrund, socialdemokratiet har stillet sit ændringsforslag, og selv om der ikke er en egentlig kommunal tilslutning, men en noget spredt kommunal tilslutning, så føler vi alligevel i socialdemokratiet, at man nu bør gennemføre den rene kommunale ordning, og vi opfordrer derfor medlemmerne af dette høje ting til at følge vor indstilling og vedtage vort ændringsforslag.

Vi kan fra socialdemokratiet tilslutte os det ændringsforslag, der går ud på, at det tillades på knallerter at få påmonteret stoplys og retningsviserlys. Ligeledes kan et mindretal, socialdemokratiet — minus hr. Horn, — og SF, tiltræde, at dette gennemføres nu.

Med disse bemærkninger beder jeg tinget overveje de synspunkter, vi har fremført, og støtte os, således at vi får ændringsforslaget gennemført. Hvis ændringsforslaget ikke gennemføres, kan socialdemokratiet tilslutte sig det af et flertal stillede ændringsforslag om en revisionsparagraf i nærværende lovgivning.

**Langkilde:** Der er jo enighed i udvalget om at dele lovforslaget, og praktisk er det vel, at vi gennemfører de nye regler, ikke mindst de nye regler vedrørende knallertkørere, med ikrafttræden nu pr. 1. maj. Skulle vi have afventet gennemgangen af de øvrige problemer, som jo er talrige, inden vi gennemførte disse regler vedrørende knallertkørerne, kunne der tidligst blive tale om en ikrafttræden i løbet af sommeren, måske først 1. september, og man må vist erkende,

at da der jo nu er politisk enighed om, at alderen for knallertkørere skal nedsættes fra 16 til 15 år, var det ikke videre praktisk at lade sommeren gå med, at vi stadig væk opretholdt de 16 år, for vi kunne jo ikke forvente, at en sådan regel ville blive overholdt. Jeg tror, der er mange 15-årige, som enten til jul eller konfirmation har fået knallert, og som er ivrige efter at komme i gang med kørslen; dette rimelige ønske imødekommer vi altså ved at dele lovforslaget, sådan at denne bestemmelse træder i kraft pr. 1. maj.

De andre ting, som medtages i denne del af lovforslaget, er forhøjelsen af ansvarsfor-sikringen, som jeg ikke skal sige noget om, og parkeringsreglerne.

Jeg vil gerne om parkeringsreglerne sige, at der jo har været almindelig enighed om, at vi skulle afkriminalisere disse forhold, således at det fremtidig alene blev en parkeringsafgift, der skulle ydes, så vidt er vi enige, men problemet om, hvem det korps skulle sortere under, som skal føre kontrol med parkeringen, har vi ikke kunnet opnå enighed om, og socialdemokraterne og SF har stillet et ændringsforslag til ministerens lovforslag.

Må jeg henlede opmærksomheden på, at det, vi nu begiver os ind i, er en forsøgsordning: man vil foreløbig i København lave et sådant korps og forsøge at finde ud af, hvordan man kan praktisere en sådan kontrol.

Det er rigtigt, at færdselsikkerhedskommissionen gik ind for, at denne opgave skulle varetages af kommunerne, men det er også helt klart, at kommunerne ikke har været glade for — og Københavns kommune, som i første omgang skulle gøre forsøget, har klart afvist det — at indlade sig på en sådan ny administration.

Heroverfor må regeringspartierne være enige med justitsministeren i at fastholde, at når vi skal have gennemført den ordning, og det skal vi jo, så må det foreløbig være under politiet, og så må vi — og det er jo i konsekvens af dette forsøgssynspunkt, at vi foreslår indført en revisionsbestemmelse — tage problemet op i samlingen 1973-74 og dér se på de indvundne erfaringer, og om kommunernes holdning til problemet er en anden. Jeg synes, dette er et overordentlig naturligt og moderat standpunkt, og jeg må indrømme, at jeg står helt ufor-

[Langkilde.]

stående over for, at socialdemokratiet har villet stille ændringsforslag på dette punkt. Er forholdet det, at socialdemokratiet i den nuværende situation ønsker at pålægge kommunerne denne opgave? Det er jo det, der er indeholdt i socialdemokratiets ændringsforslag. Er det simpelt hen sådan, at vi på trods af, at kommunerne — eller mange kommuner, derunder nogle af de største — har afvist denne opgave, skal sidde her og vedtage, at justitsministeren kan pålægge kommunerne desuagtet at gøre det?

Det forekommer mig helt uforståeligt, at socialdemokratiet vil tage dette standpunkt, og helt uforment. Man kunne jo have lov at spørge: hvor er de kommunale repræsentanter i socialdemokratiet henne i denne situation? Vi ved da alle, at kommunerne er i en vanskelig situation, stadig større administrative opgaver bliver lagt på dem, skulle vi så komme på dette felt og sige på trods af, hvad kommunerne har sagt: ja men I skal gøre det, nu bestemmer vi det, vi vedtager en lov om det, og så kan justitsministeren påbyde det, der er ikke noget at spille om, I skal gøre det. Den linje har vi ikke villet gå ind på fra regeringspartierne side, og justitsministeren har været helt på samme linje. Vi vil nu starte dette forsøg; da kommunerne ikke har villet acceptere at administrere det, lader vi foreløbig politiet gøre det, og så tager vi problemet op igen i kraft af revisionsbestemmelsen i samlingen 1973-74.

Jeg skal ikke sige meget om de andre ændringsforslag, som der jo stort set er enighed om bortset fra, at nogle enkelte medlemmer har taget forbehold vedrørende reglen om sikkerhedsudstyr på knallerter. Den ordning, der indføres, er jo i virkeligheden den samme, som gælder for motorcykler, og vel i og for sig en naturlig og rimelig ordning.

Med hensyn til reglen om, at der kun må være én på en knallert, må man vel antage, at det alt taget i betragtning er det rigtigste, når hensynet til færdselssikkerheden

skal tages. Det er vel nok klart, at det rummer risici med to på en knallert, selv med de større knallerter, som importeres, og som godkendes til dette formål, og under hensyn hertil har udvalget altså været enig om, at vi ikke ville have mere end én på en knallert.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale de af udvalget og af justitsministeren samt de af udvalgsflertallet stillede ændringsforslag, og jeg skal anbefale, at man stemmer imod det af SF og socialdemokratiet med undtagelse af hr. Horn stillede ændringsforslag til lovens § 69 b, stk. 5.

**Holmberg:** Vi må nok alligevel erkende, at begrundelsen for, at vi er blevet enige om at dele lovforslaget i henholdsvis a og b, egentlig ikke er alt for god, men måske alligevel acceptabel, for det, at justitsministeren har fremsat sit forslag om nedsættelse af aldersgrænsen for knallertkørere fra 16 til 15 år, har jo givet anledning til, at vore unge venner på 15 år vistnok regnede med, at det næsten var vedtaget, og måske har taget lidt på forskud for at sige det pænt. Det kan godt være, der er enkelte, der allerede har overtrådt bestemmelsen, og flere ville jo nok gøre det, hvis det trak endnu længere ud med en afgørelse. Da det er et område, vi alle sammen var enige om og enige med ministeren om, mente vi, det var det bedste, at ordningen trådte i kraft så hurtigt som muligt. Det er altså begrundelsen, men den er, som jeg sagde før, ikke alt for god, i alt fald ikke, hvis den blev ført videre på andre områder.

Det skal også gerne indrømmes, at der regnes med en mindre stigning i antallet af uheld. Rådet for større Færdselssikkerhed har ment, at der ikke blev tilstrækkelig tid til propaganda for at gøre opmærksom på farerne herved, og det er nok rigtigt; det er i alt fald rigtigt, at det er rimeligt at gøre opmærksom derpå, selv om jeg egentlig ikke tror på nogen særlige ændringer i kørselsvanerne og heller ikke i antallet af færdselsuheld, da jeg så afgjort tror, at de unge på 15

## [Holmberg.]

år kører lige så godt som de på 16; men jeg vil alligevel understrege det rigtige i, at måske både radio og tv giver oplysninger herom.

Herefter bliver to på en knallert forbudt, og det har vi jo diskuteret en del i udvalget, men under hensyn til det færdselssikkerhedsmæssige mener jeg, det er rigtigt, at vi har taget den bestemmelse, vi nu er enige om; jeg kan altså anbefale ændringsforslaget herom.

Ved samme lejlighed bliver der nu gennemført ændringer i reglerne om den lovpligtige ansvarsforsikring. Den hidtil gældende maksimering på 150.000 kr. for hver tilskadedekomne person ændres nu til personskadedækning til 10 mill. kr.; det må også være nok, men det er sikkert en fornuftig ændring.

Endvidere har udvalget været enig om det rigtige i en afkriminalisering af standnings- og parkeringsbestemmelserne. Der bliver ikke tale om bøder, men en afgift, og ordningen vil afgjort betyde en lettelse for politiet, der i alt fald hermed bliver fritaget for at optage rapport.

Men under hvem parkeringskontrollen skal høre, er vi åbenbart ikke enige om i udvalget, og jeg vil gerne tilstå, at jeg er ret lidenskabsløs i dette tilfælde. Det er rigtigt, at færdselssikkerhedskommissionen er stemt for, at den skal henhøre under kommunen, og at kommunen skal administrere ordningen og indkassere afgiften, og jeg mener egentlig stadig væk, at den nok før eller senere havner ved kommunen. Det er rigtigt, som hr. Langkilde gjorde opmærksom på, at det, at de kommunale organisationer ikke ønsker det, intet argument er i sig selv, men de har jo ærlig talt lidt rigeligt i øjeblikket at administrere med det, folketingset i øvrigt har pålagt dem med kommunalreformen m. v. Ud fra den betragtning mener jeg derfor, det er rimeligt, at de bliver fritaget i alt fald indtil videre, og kan hermed anbefale at stemme imod det af mindretallet stillede ændringsforslag under nr. 5.

Flertallets ændringsforslag om, at parkeringskorps og afgifter tages op til revision måske med henblik på senere overførsel til kommunerne, altså en revision senest i folketingsåret 1973-74, kan jeg anbefale.

Endvidere mener jeg, det er rigtigt med

retningsviser og stoplygte på knallerter, og jeg er tilfreds med, at justitsministeren her er indstillet på at gennemføre ændringer i udstyrbekendtgørelsen, der altså tillader, at cykler med hjælpemotor forsynes med retningsviser og stoplygte, men at det ikke fritager føreren for at give tegn med hånden.

Vi må nok erkende, at det, vi nu har taget med i første omgang under a., færdselssikkerhedsmæssigt såmænd ikke er de større ting, men de mange uafklarede spørgsmål vender vi tilbage til straks i næste uge, idet udvalget vil fortsætte sit arbejde; det er de helt væsentlige spørgsmål i forbindelse med færdselssikkerheden, bl. a. om anke af domme, hvor førerretten frakendes, om hastighedsbegrænsning og om promillegrænser i forbindelse med spirituspåvirkede motorførere. Disse større ting vender vi tilbage til, og jeg håber, vi kan nå et rimeligt resultat, inden folketingset tager ferie.

**Nordqvist:** Ja, færdselsproblemer er jo meget interessante, men også vanskelige, hvilket bl. a. fremgår af, at vi under udvalgsbehandlingen har fået alle former for ændringsforslag; der er flertalsforslag, der er mindretalsforslag, der er ændringsforslag fra ministeren, og der er ændringsforslag fra udvalget. Jeg skal ikke gå i dybden med de ændringsforslag, hvorom der er enighed; dels er betænkningen jo ret omfattende, dels har tidligere ordførere detaljeret forklaret indholdet af disse ændringsforslag.

Men jeg er nødt til at sige lidt om ændringsforslagene under nr. 2 og 3. Forholdet er det, at justitsministeren havde foreslået, at det tillades førere af motorcykler at gøre tegn alene med blinklys, og til denne bestemmelse har udvalgets flertal, nemlig alle medlemmerne med undtagelse af hr. Horn og undertegnede, gjort den tilføjelse, at knallertkørere også kan være forsynet med blinklys, og at de kan give tegn med disse blinklys, forudsat at de fortsat også giver tegn med armene. Spørgsmålet har været forelagt justitsministeriet, der er betænkeligt ved at etablere en tilstand, hvor man for samme kategori af trafikanter indfører forskellig form for tegngivning, og det tror jeg man kommer til ved denne lovbestemmelse. Jeg forestiller mig ikke, at der er nogen, der både vil bruge retningsviser,

[Nordqvist.]

blinklys og armene for at tilkendegive deres manøvrer i trafikken. Jeg tror, det vil kunne give anledning til intrikate spørgsmål. Hvad skal man gøre ved en trafikant, der påkører en knallert, hvis fører har tilkendegivet at ville skifte retning med et blinklys, men har glemt at række armen ud? Det eneste lovlige er at bruge armen; den anden tilkendegiver alligevel med sit blinklys, at han vil skifte kørselsretning. Jeg tror, det vil give uhyggelige problemer og en usikker tilstand for de øvrige trafikanter. Derfor kan jeg ikke medvirke til dette. Jeg skal ikke bestride, at det bedste måske var disse blinklys, men man forestiller sig jo ikke, at man vil gøre disse blinklys obligatoriske, og når man ikke vil det, mener jeg; at man må holde fast ved denne sondring, hvor man prøver at skelne mellem knallerter og almindelige motorcykler. Det gør vi bl. a. ved at sige, at knallerter skal køre på cykelsti, og også — det kommer senere, når vi nu går i gang igen i udvalget — at knallerterne skal køre helt frem ved et kryds, inden de svinger til venstre og ikke som nu lægge sig over i venstre side af kørebanen straks ved krydsets begyndelse.

To udvalgsmedlemmer — det fremgår af det, jeg har sagt — i den radikale gruppe kan tiltræde ændringsforslaget; det kan jeg ikke. Jeg agter at stemme imod denne ændring, som jeg tror vil give helt store problemer i trafikken.

Spørgsmålet om to på en knallert har også været berørt af de fleste andre ordførere, og jeg kan tiltræde, at man nu forbyder mere end én på en knallert. Det sociale behov, der kan være for knallerter som befordringsmiddel, må være opfyldt med, at én kan sidde på knallerter. De, der synes, man skal kunne være to, er ofte dem, der ønsker, at knallerter skal ligne en motorcykel, men da prisforskellen i forvejen er så ringe, kan jeg ikke se, der er nogen grund til på dette grundlag at tillade to på en knallert.

Der er måske også det at sige til det, at hvis vi tillod det generelt, ville ansvarsforsikringen for alle knallerter blive dobbelt så dyr; og det er der jo ingen grund til for alle dem, som kun ønsker at køre alene på deres knallert.

Der er stillet et ændringsforslag af et mindretal, af socialdemokratiet, med undta-

gelse af hr. Horn, og SF, gående ud på, at parkeringskontrollen skal administreres af kommunerne. Det har ministeren ikke kunnet tiltræde; jeg vil indrømme, at den formulering, man har givet bestemmelsen, er noget blød, for der står blot, at ministeren kan bestemme — han er altså ikke tvunget til det — men den harmonerer jo med det, færdselssikkerhedskommissionen i sin tid nåede frem til. Jeg kan tilslutte mig ministerens opfattelse, at vi foreløbig kører det som forsøgsordning i København under politiets regie.

Dette, at kommunerne stort set alle er imod at påtage sig opgaven, er vel i sig selv ikke tilstrækkeligt, men dog i hvert fald et sagligt argument for i første omgang ikke at hælde den over på kommunerne. Jeg tror også, det vil blive billigere på denne måde. Jeg føler mig ikke overbevist om, at vi kan gennemføre denne parkeringskontrol, uden at det kommer til at koste borgerne penge, og det er der jo ingen grund til. Mange steder, i hvert fald ude i provinsen, sidder der en ældre politimand, som man måske har svært ved at finde en rimelig arbejdsopgave til, og jeg tror, at netop han kunne lede den kontrol, der skal indføres. Vi slipper for flere politibetjente, politiet belastes ikke, og jeg vil da også hævde, at politiet har en vis erfaring i disse sager, som gør det rimeligt, at vi forsøger denne ordning. Vi må også erindre os; at det ikke er alle parkeringsforseelser, vi slipper uden om på denne måde; der vil stadig væk være sager tilbage, der skal rejses af anklagemyndigheden, og jeg mener, vi må tage disse erfaringer med. Det er muligt, at området for disse parkeringskorps også skal ændres, når vi har haft systemet 1 år eller 2.

Jeg kan tiltræde, at vi ikke forhøjer knallerthastigheden fra 30 til 40 km i timen eller rettere sagt, at vi ikke tillader hastigheden forhøjet — hvordan det går i praksis, ved vi jo alle sammen. Spørgsmålet om at nedsætte aldersgrænsen for kørsel med letvægtsmotorcykler til 16 år er vi ikke færdige med at undersøge, så derfor vil jeg gemme det til næste gang.

Jeg kan anbefale lovforslaget med de ændringsforslag, ministeren har stillet eller tiltrådt, idet jeg selv må tage forbehold med hensyn til retningsafviserne. Jeg kan anbefale, at man stemmer imod det af socialde-

[Nordqvist.]

mokratiet, med undtagelse af hr. Horn, og socialistisk folkeparti stillede ændringsforslag.

**Arne Larsen:** Dette lovforslag har været behandlet temmelig grundigt i det nedsatte folketingsudvalg, og der er også blevet afgivet en omfattende betænkning, men trods det grundige arbejde er det altså ikke lykkedes at komme frem til alle problemernes afklaring, og da det haster med nogle af bestemmelseernes gennemførelse, har justitsministeren med folketingsudvalgets tilslutning stillet ændringsforslag om, at lovforslaget deles i to lovforslag: 113 a. og 113 b. Det, vi så klarer i denne omgang, er spørgsmålet om aldersgrænsen for kørsel med knallert, som jo er foreslået nedsat fra 16 til 15 år, at den foreslåede ændring vedrørende ansvarsforsikringens dækning af personskader træder i kraft hurtigst muligt, og endelig det tredje spørgsmål, spørgsmålet om parkeringskontrollen, om oprettelse af parkeringskorps.

Disse tre ting er altså det, vi har til behandling i dag, og tilbage står stadig væk nogle uafklarede problemer, som der skal arbejdes videre med, nemlig spørgsmålet om politiets adgang til fjernelse og salg af køretøjer, spørgsmålet om, hvorvidt anke af domme, hvor førerretten frakendes, skal have opsættende virkning, samt spørgsmålet om erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten.

Derudover henstår andre mere omfattende og vel også endnu alvorligere spørgsmål, som vi ikke har kunnet nå at klare af i den tid, vi har haft til udvalgsarbejdet. Det er bl. a. problemer, som blev rejst ved førstebehandlingen af en række medlemmer, nemlig spørgsmålet om spirituspåvirkede motorførere og spørgsmålet om hastighedsbegrænsning; de blev jo også rejst i ministerens fremsættelsestale. Det er klart, at så vigtige spørgsmål klarer man ikke på én eller to måneder. Problemet er så, om vi klarer det i løbet af den lille halvanden måned, der er tilbage, inden folketinget tager på ferie, og det har man måske nok lov til at sætte et spørgsmålstegn ved.

Men der henstår også et enkelt andet problem, nemlig det, som jeg rejste ved førstebehandlingen af lovforslaget, om, hvorvidt personer, der er fyldt 16 år, skal kunne

erhverve førerbevis til kørsel med letvægtsmotorcykler indtil 125 cm<sup>3</sup>. Udvalget har drøftet dette, men er desværre ikke kommet til vejs ende, idet en række oplysninger først skal fremskaffes fra vore nabolande og fra England. Jeg håber meget, at disse oplysninger kan fremkomme så hurtigt og så betids, at materialet kan blive stillet til udvalgets rådighed, så vi kan få en afklaring i forbindelse med anden behandling af lovforslag nr. 113 b. Jeg vil meget anmode justitsministeriet om at gøre, hvad gøres kan for, at disse oplysninger fremskyndes mest muligt.

Socialistisk folkeparti kan tilslutte sig ændringsforslaget om at dele lovforslaget, og med hensyn til de stillede ændringsforslag i øvrigt, ændringsforslagene nr. 2 og 3 angående retningsvisere og stoplygte, og hvad dette indebærer for knallertkørerne: at de altså ikke kan undlade derudover at give tegn med hånd eller arm, så mener jeg, det er rigtigt og klogt; det vil nok ikke være rigtigt i alle tilfælde i en lang overgangsperiode at forlade sig på disse mekaniske indretninger. Jeg tror, det er klogt at bibeholde tegngivning med arm og hånd.

Så er der ændringsforslag nr. 4 om, at på cykel med hjælpemotor må ikke befordres andre personer end føreren. Det lyder da så umiddelbart indlysende klogt og rigtigt, at på en cykel med hjælpemotor kan der ikke befordres mere end én person, fordi en cykel med hjælpemotor normalt er indrettet således, at der kun kan sidde én person på den. Ifølge færdselslovens § 52, stk. 6, sidste punktum, hedder det: „På cykel med hjælpemotor må ikke medtages børn“, hermed selvfølgelig underforstået, at der heller ikke må medtages voksne. Man udlægger det således, at knallerten jo ikke er bygget til 2 personer, og den må i alle tilfælde ikke befordre flere personer, end den er beregnet til. Man kan sige, at det vel var i knallertens barndom, den var indrettet på en sådan måde, at den ikke skulle befordre mere end én person, men der er jo sket en udvikling med den såkaldte knallert. Der er visse fabrikanter, som gerne vil fremstille et køretøj, der er lidt salg i, og derfor skal dette køretøj mest muligt ligne en motorcykel, det skal helst tilfredsstille ungdommens trang til at få et rigtigt køretøj.

Der er altså sket den udvikling med knal-



[Arno Larsen.]

lerten, at vi ikke længere har med en knallert at gøre, i alle tilfælde for visse knallerttypers vedkommende, men simpelt hen har med en motorcykel at gøre. Den gamle knallert var netop en hjælpemotor til en cykel, for hvis knallertmotoren på en eller anden måde strejkede og ikke ville mere, så havde man muligheden for med ben og fødder at bevæge køretøjet fremad, fordi det altså var forsynet med pedaler og med kædetræk, sådan at man kunne få køretøjet til at bevæge sig. Men hele det problem er væk, sådan ser den knallert ikke ud i dag, som sælges til flertallet af ungdommen. Det er netop blevet en motorcykel, hvor man har afskaffet pedaltrækket, om jeg så må sige. Dermed er vi ovre i noget helt, helt andet, og det vil jeg gerne bede justitsministeriet om at være meget opmærksom på.

Nu har vi fabrikater på markedet, hvor der faktisk er gjort vold på motoren, man har neddroslet den, for den er bygget med en effekt på 6-8 hk og kan bevæge køretøjet fremad i vandret stilling med en fart af 80 km i timen, endda med 2 personer. Men da man i henhold til den danske færdselslov ikke må køre mere end 30 km i timen på en knallert, har man indsat nogle fiduser i motoren, sådan at hastigheden kommer ned på rundt regnet de 30 km. Men der skal altså ikke ændres ret meget ved den mekaniske indretning, før den kan køre de 80 km. Det vil jeg lige bede om at man er opmærksom på, for nu sætter vi altså 15-årige til at køre på sådanne køretøjer. Men da det altså har været ganske umuligt at få en nøjere definition af, hvad der er en knallert, og hvad der er en motorcykel, har jeg tiltrådt, at vi går ind for nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år, men det er ikke uden betænkeligheder, fordi det i virkeligheden er et andet køretøj end en knallert, der nu er tale om.

Østre landsret afsagde en dom den 12. marts 1970, hvorefter man frifandt en person, som havde ladet sig befordre som passager på en sådan knallert, fordi den, som dommen sagde, egentlig var beregnet til mere end én person, og derefter har statens biltilsyn midlertidigt godkendt en stribe af knallerter til at medtage én passager. Nu kommer altså balladen, for der er nogle mennesker, som af økonomiske grunde an-

skaffer sig en sådan knallert, for så kan de befordre pigen eller lilemor med ud på ferieture eller ud på korte ture, eller hvad det nu skal være, og det er jo billigt og kan være en fornøjelse, og det vil man nu forhindre med denne ændring eller tydeliggørelse af loven, således at der kun må beforders én person på en knallert.

Jeg tror, det er rigtigt at vedtage denne lovbestemmelse, fordi motoren er neddroslet til de 30 km i timen; i det øjeblik der skal 2 personer på, bliver det et noget vanskeligt køretøj at manøvrere med i trafikken. Men man kan jo sige til sådanne, som har anskaffet sig køretøjet med den begrundelse, at de ønsker at benytte det til to personer, at de kan lade det indregistrere som motorcykel, og derefter kan de pille de små fiduser ud, så motoreffekten stiger til de 6 eller 8, og så har man lige pludselig ikke længere en knallert, men en motorcykel af nogenlunde normalt udseende. Men det koster jo en slags penge at lave det her, for knallerter er ikke afgiftspligtige, det er derimod motorcykler. Det kan altså blive en lidt halvdyr fornøjelse. Det allerbedste ville være, som socialistisk folkeparti foreslog ved første behandling, at man sagde til de unge fra 16 til 18 år: I kan få lov til at køre et virkelig godt, effektivt og billigt motorkøretøj, som ikke har den store effekt, nemlig letvægtsmotorcykler indtil 125 cm<sup>3</sup>. Dem kan I bevæge jer med med en fart af 70-80 km, og der kan køre to personer på dem. Det vil være en langt, langt billigere, bedre og mere trafiksikre løsning af hele dette problem. Men det er altså stadig væk til overvejelse i udvalget og i justitsministeriet, og jeg håber, at man vil se meget velvilligt på vores forslag i så henseende.

Vi kan måske også dermed undgå alle de mange tyverier, som finder sted af knallerter, det er jo 20.000-25.000 knallerter om året, som forsvinder, og det betyder et meget stort valutatab, ligesom store forsikringssummer skal udredes. Men i det øjeblik vi har et letvægtskøretøj, som indregistreres, og som der så selvfølgelig skal tegnes ansvarsforsikring for, ligesom der skal aflægges en køreprøve, så tror jeg, at vi får en demokratisering af hele dette problem. Så giver man de unge fra 16 år mulighed for at få et ordentligt og anstændigt køretøj endda til en billigere pris end den, disse neddros-

[Arne Larsen.]

lede knallerter i øjeblikket handles til. Det er altså stadig væk til overvejelse, og jeg håber, partigrupperne vil se meget velvilligt på dette spørgsmål.

En afkriminalisering af overtrædelse af parkeringsforbud er vi helt indstillet på fra mit partis side, det gav vi også tilslutning til allerede ved første behandling. Vi har sammen med socialdemokratiet stillet det ændringsforslag til justitsministerens forslag, at parkeringskorpserne lægges over i den kommunale regie, og det mener vi er rigtigst, fordi man vil afkriminalisere hele problemet. Det bør ikke have noget med politiet at gøre, det bør være et kommunalt anliggende. Da det er overtrædelse af et påbud, og da det er kommunale arealer, det drejer sig om, ligger det mest hensigtsmæssigt og naturligt i kommunal regie.

Hr. Langkilde var inde på spørgsmålet og syntes, at det var synd, at man skulle tvinge kommunerne til at påtage sig denne administration. Hvis hr. Langkilde og hans parti havde den opfattelse, hver gang man her fra folketinget påtvinger kommunerne noget, måtte det konservative folkeparti tage afstand fra en masse lovforslag, for bogstavelig talt behandler vi jo ikke noget lovforslag herinde i folketinget, uden at de kommunale organisationer har taget afstand fra det eller ønsker et eller andet ændret. Vi havde vejlovene til diskussion her for nogle få dage siden, og det ærede medlem husker måske, at et andet æret medlem, hr. Hauch, på Amtsrådsforeningens vegne gjorde meget alvorlige indsigelser mod et lovforslag, som blev fremsat af regeringen om administrationen af vore kommende veje, så jeg tror ikke, at argumentationen om, at man ikke skal påtvinge kommunerne noget, er særlig holdbar. Jeg håber naturligvis, at vort ændringsforslag vil vinde tilslutning her i folketinget.

Ændringsforslag nr. 6 om ikrafttrædelsestidspunktet kan vi selvfølgelig tilslutte os. Vi har jo passeret den 1. april for længst, og derfor er det nødvendigt med et nyt ikrafttrædelsestidspunkt.

Jeg vil ligesom hr. Otto Mørch sige, at skulle vores ændringsforslag om at lægge parkeringskorpserne over i den kommunale regie meget mod vore ønsker blive ned-

stemt, vil vi som et mindre onde stemme for ændringsforslag nr. 7.

Den fg. justitsminister (*Ninn-Hansen*): Justitsministerens rejse til Island bevirker, at jeg skal svare på hans vegne, og jeg vil gerne takke udvalget for det store arbejde, der er gjort med denne sag, og også for opdelingen. Det forekommer uhyre fornuftigt, at udvalget har delt dette ret omfattende lovforslag på den måde, at vi nu gennemfører de ting, der kan gennemføres uden de alt for lange overvejelser, og så lader de øvrige henstå.

Jeg skal derfor også helt afholde mig fra at udtale mig om den del af lovforslaget, der ikke er til behandling i dag, bortset fra at jeg gerne vil sige til hr. Arne Larsen, at vi skal søge at fremskynde de besvarelser fra justitsministeriet, der blev anmodet om.

Med hensyn til det, hr. Arne Larsen nævnte i forbindelse med den øvrige del af lovforslaget, kan jeg sige, at vi selvfølgelig hurtigst muligt vil fremkomme med de oplysninger, der er brug for, således at udvalget har mulighed for at gøre lovforslaget færdigt i denne samling.

Der er om det forslag, der er til behandling, fremsat en række meget kyndige bemærkninger også af de øvrige ordførere, hr. Otto Mørch, hr. Langkilde, hr. Holmberg og hr. Nordqvist. Jeg skal ikke kommentere disse, blot sige et par ting om de hovedspørgsmål, der har været nævnt.

Der er ingen tvivl om, at forslaget om at nedsætte aldersgrænsen for knallertkørere til 15 år vil opfylde et meget betydeligt behov. Det har jo vist sig ved de undersøgelser, der er foretaget, at de 15-årige til deres skoler o. lign. har sådanne afstande at tilbagelægge, at det vil hjælpe dem meget at få mulighed for at køre på knallert. Der er udtalt en vis bekymring for, hvad dette færdselssikkerhedsmæssigt kan føre til. Man kan jo ikke sige, at jo yngre man er, desto bedre kører man, det vil være overdrevent, men jeg må nu sige, at jeg har meget tillid til også helt unges evne til at køre. Det skulle derfor ikke i sig selv volde betænkeligheder, at de får denne ret. Det, man kan håbe, er, at de selv og deres forældre tænker på den fare, der jo altid er først og fremmest for den, der kører knallerten. Det er ikke

[Den fg. justitsminister.]

mindst et spørgsmål om at bruge styrthjelm, og jeg håber, at de selv og deres forældre sørger for, at de i den første tid, hvor de kører en knallert, anvender styrthjelm og dermed sikrer sig selv imod den fare, der er ved at anvende et køretøj, der kan skyde den fart, som en knallert kan.

I spørgsmålet om tilladelse til blinklys og stoplygte ser jeg ikke anderledes på det, end at det, som hr. Otto Mørch nævnte det, navnlig om aftenen og om natten må være en ekstra sikring for de pågældende, og derfor forstår jeg måske ikke helt indvendingerne imod at gennemføre denne ændring.

Det eneste virkelige stridspunkt er parkeringskorpserne. Der er heldigvis ikke uoverensstemmelse med hensyn til indførelsen af dem. Vi er alle interesseret i at lette politiet for disse opgaver, således at det kan varetage den række af opgaver, som det på andre felter må beskæftige sig med. Det, det alene drejer sig om, er, om man skal påtvinge kommunerne den administrative opgave, det er at lede disse parkeringskorps, eller om man skal oprette dem under staten. Efter de udtalelser, der er refereret i svaret på spørgsmål nr. 11 i betænkningens bilag, kan der efter min mening ikke være nogen tvivl om, at den langt, langt overvejende del af kommunerne ikke ønsker at få denne administrative opgave. At de i hvert fald i øjeblikket ikke ønsker at få den, er vel også ganske forståeligt, når vi tænker på, at kommunerne — hvad vi alle har været interesseret i — har fået en række udvidede opgaver i de sidste par år og navnlig efter kommunalreformen for et år siden. Vil det så være rimeligt på et område, hvor det ikke er nødvendigt, i utide at påtvinge dem administrationen af noget, som de tilbageviser? Jeg synes, at der, ikke mindst når man ser på Københavns kommunes skrivelse og magistratens afvisning, er tale om så klare indvendinger, at folketinget ikke rigtig er berettiget til at se bort fra dem. Der tales i denne skrivelse om, at det ville være i strid med forudsætningerne for den nuværende organisation af politiet som statspoliti, og der siges også, at det vil medføre betydelige administrative vanskeligheder, hvis kommunerne skal varetage opgaven. De daværende kommunale organisationer sluttede sig da også til den opfattelse, som magistra-

ten her har givet udtryk for, for Købstadforeningens vedkommende med et par undtagelser, men de tre byer, der var nævnt her, er altså de eneste, man kan henføre til. Jeg synes ikke, hr. Arne Larsen har ret i, at vi har påtvunget kommunerne en hel masse. De har fået opgaver, men har vel også i vidt omfang selv ønsket dem. Noget af det er måske gået lidt hurtigt, og derfor synes jeg ikke, at vi bør give dem en ny, stor opgave, men revisionsbestemmelsen giver jo mulighed for om et par år at overveje, om kommunerne da bedre er i stand til at påtage sig denne opgave, således at man helt kan frigøre politiet fra den, hvad vi selvfølgelig meget gerne ser. Jeg synes, at man i indvendingerne så klart påpeger urimeligheden i at pålægge kommunerne en ny administrativ byrde, at jeg må opfordre til at stemme for den i lovforslaget indeholdte ordning, således at det bliver staten, der varetager denne administration.

Jeg vil i øvrigt takke for de bemærkninger, der er fremsat, og for den udvalgsbetænkning, der er afgivet enstemmigt med hensyn til de øvrige væsentlige punkter i dette lovforslag.

**Otto Mørch:** Ministeren kom med nogle bemærkninger om kommunernes tilslutning eller ikke-tilslutning til tanken om at gøre parkeringskorpserne kommunale. Hvis ministeren nøje havde undersøgt forholdene vedrørende den høring, der har været foretaget hos kommunerne, ville han vide, at det er en kendsgerning, at landets næststørste by, Århus, positivt går ind for kommunale parkeringskorps. Det er en kendsgerning, at Helsingør positivt går ind for det, det er en kendsgerning, at Tønder går ind for det, og det er også en kendsgerning, at en række andre kommuner principielt går ind for det, men har visse betænkeligheder. Endelig er det en kendsgerning, at denne høring, der er foretaget, ligger meget langt tilbage, vi har ingen frisk høring fra kommunerne. Der kunne jo være ting, der er afklaret, og som nu gør kommunerne mere positive. Og så vil jeg også gerne minde ministeren om, at den rigtige minister på dette område, hvis jeg må bruge det udtryk, i et svar til folketingsudvalget har udtrykt betænkelighed ved at stille forslag om revisionsparagraffen, idet han siger — jeg citerer:

[Otto Mørch.]

„Såfremt lovforslagets § 1, nr. 6, gennemføres i sin oprindelige udformning, således at der skabes mulighed for at etablere parkeringskorps under politiet, må det påregnes, at der inden 1973-74 i hvert fald i København og muligvis også i en række andre større byer under politiet vil være opbygget et særligt administrativt apparat til varetagelse af disse opgaver, ligesom der vil være ansat og uddannet et ret betydeligt antal parkeringskontrollører.“

Og videre — og det er væsentligt — siger ministeren i sit svar:

„En overførelse af parkeringskorpserne til kommunerne på det nævnte tidspunkt,“  
— altså 1973-74 igennem revisionsparagraffen —

„vil medføre, at det inden for politiet opbyggede administrative apparat, der har beskæftiget sig med opgaven, bliver overflødig, samtidig med at man inden for kommunerne må begynde forfra med at etablere organer til udførelse af dette arbejde.“

Jeg vil gerne gøre den fungerende justitsminister opmærksom på justitsministeriets meget væsentlige bekymringer med hensyn til at ændre den ordning, som vi nu skal have vedtaget her i dag. Det synes jeg må indgå som noget meget væsentligt i den afsluttende debat.

Så har jeg et par bemærkninger til ordføreren for det konservative folkeparti, hr. Langkilde, og jeg må sige til ham, at han behøver ikke at have bekymringer for vore relationer til kommunalpolitikere. Mon ikke snarere hr. Langkilde og hans kolleger i regeringspartierne, som det også blev nævnt af SF's ordfører, burde bekymre sig om deres egne relationer til landets kommunalpolitikere? Gang på gang har netop denne regering belastet kommunalpolitikere. Sidst er det sket med lånerestriktionerne over for kommunerne, og som hr. Arne Larsen nævnte, var der forleden en klar og stærk røst, nemlig Amtsrådsforeningens formands, der her i tinget ikke just gav regeringspartierne ros for deres kommunale relationer. Næstformanden i den konservative folketingsgruppe kan altså spare sig sine provokationer med hensyn til socialdemokraternes forhold og relationer til kommunalpolitikere. Han og regeringspartierne repræsen-

tanter skal i alt fald ikke slå med sten, når de selv i høj grad bor i et glashus.

Så vil jeg sluttelig, før vi går til afstemning, sige, at den baggrund, som socialdemokraterne og SF har stillet ændringsforslag på, er trafikikkerhedskommissionen nået frem til igennem nøje undersøgelser, og begrundelsen er at få politiet frigjort for et arbejde, der ikke kræver politimæssig uddannelse, at overtrædelser som parkeringsovertrædelser afkriminaliseres og endelig det væsentlige principielle synspunkt, at den nye vejlovgivning forudsætter, at kommunerne overtager det fulde ansvar for deres gader og veje, og det vil sige, at de får ret til at bestemme over parkeringsforholdene, således at politiet kun kommer ind i billedet, hvis bilisterne ikke betaler parkeringsbøderne. Vi har stillet et realistisk, et logisk og et fornuftigt ændringsforslag, som vi håber på god tilslutning til.

Den fg. justitsminister (*Ninn-Hansen*):  
For en ordens skyld vil jeg sige til hr. Otto Mørch, at jeg udtrykkelig sagde, at der var tre byer, som ikke gav tilslutning til Københavns magistrats skrivelse. Jeg nævnte ikke byerne, men jeg undtog altså de tre, som hr. Otto Mørch nævnte, og sagde dernæst, at der er andre byer, der principielt går ind for ordningen med kommunerne. Det er der vel ikke noget mærkeligt i, for det gør jo de fleste, men i praksis vil man ikke i dag pålægge kommunerne byrden. Det er jo det, det er i al sin enkelhed drejer sig om. Og så forstår jeg ikke helt hr. Otto Mørchs bemærkning om, at det er ingen frisk skrivelse. Nej, det er en skrivelse fra et tidspunkt, da kommunerne endnu ikke havde fået alle de andre store områder at administrere, som de har fået i mellemtiden. Hvis vi havde fået en frisk skrivelse fra dem, ville jeg da tvivle på, at de tre kommuner, der tidligere var tilhængere af, at kommunerne skulle overtage denne opgave, i dag ville være det. Det ved jeg ikke noget om, men jeg tror i hvert fald, at indvendingerne fra alle øvrige kommuners side mod at lægge ordningen ind under kommunal administration ville være endnu stærkere, og jeg vil da gerne sige: der er da ingen af os, der behøver at få det hele hverken skriftligt eller ind med skeer. Såvel hr. Otto Mørch som jeg er jo ivrigt deltagere i møder rundt omkring i

## [Den fg. justitsminister.]

landet, og i det sidste år har vi vel begge på hvert eneste møde fra alle kommunalbestyrelsesmedlemmer hørt om de store opgaver, de nu måtte varetage, og hvor vanskeligt det var for dem at varetage alle disse opgaver på én gang. Så vil det også være passende, at vi følger det synspunkt, der er givet udtryk for fra kommunernes side, og ikke lægger en sådan byrde over på dem.

## (Kort bemærkning).

**Otto Mørch:** Hvis den fungerende justitsminister var bekendt med hele udvalgsarbejdets forløb og nøje havde sat sig ind i det udvalgsmateriale, der forelå, f. eks. det af mig tidligere citerede udkast til ændringsforslag, hvorefter man gør det kommunalt, så ville den fungerende justitsminister også klart erkende, at der i høj grad har været forvirring på dette område.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1 om *deling af lovforslaget* i 2 lovforslag:

a. forslag til lov om ændring af færdselsloven og af lov om bestyrelsen af de offentlige veje. (Aldersgrænsen for kørsel med knallert, ansvarsforsikring og parkeringskorps m. v.), omfattende § 1, indledningen, nr. 1-5, nr. 6 for så vidt angår indledningen og § 69 b, § 2 og § 3, stk. 1-3, og

b. forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Erstatning for uberettiget inddragelse af førerretten m. v.), omfattende § 1, indledningen, nr. 6 for så vidt angår indledningen og §§ 69 c og d, nr. 7 og 8, samt § 3, stk. 3, for så vidt angår § 1, nr. 6, og stk. 4,

vedtoges uden afstemning.

Der foretoges herefter først afstemning vedrørende *det under b. nævnte lovforslag*:

Udvalgets forslag om, at behandlingen af dette lovforslag standses, og at det vises tilbage til fortsat behandling i udvalget, vedtoges uden afstemning.

Der foretoges derefter afstemning vedrørende *det under a. nævnte lovforslag*:

Ændringsforslag nr. 2  
vedtoges med 97 stemmer mod 2.

Ændringsforslag nr. 3 betragtedes som *vedtaget* med samme stemmetal som ændringsforslag nr. 2.

Ændringsforslag nr. 4  
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5  
*forkastedes* med 62 stemmer mod 37; 1 medlem tilkendegav, at han hverken stemte for eller imod.

§ 1 i den ændrede affattelse, § 2, ændringsforslag nr. 6, § 3, således ændret, og ændringsforslag nr. 7 om indsættelse af en ny paragraf  
vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets* [lovforslag a.s.] *overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (From):** Jeg foreslår, at dette lovforslag går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som *vedtaget*. (Ophold). Det er *vedtaget*.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om tilskud til den landøkonomiske konsulentvirksomhed.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 93) findes i tidenden sp. 3278, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1513).

Der var stillet 5 ændringsforslag i betænkningen.