

Jeg skal endvidere for folketinget fremsætte forslag til folketingsbeslutning angående indførelse af 7 ugers ferie pr. år for personer, som udfører fornødent arbejde ved virksomhed af almennyttig karakter i tre skift.

Ifølge forslaget opfordres regeringen til at fremsætte de hertil fornødne lovforslag.

Forslaget skal ses i sammenhæng med det samtidig hermed fremsatte forslag til folketingsbeslutning angående ændring af arbejderbeskyttelseslovgivningen. (Forbud mod arbejde i tre skift), hvorfor der henvises til de bemærkninger, som ledsager nævnte forslag.

Jeg skal med disse ord anbefale forslaget til folketingsbeslutning til velvillig behandling.

**Justitsministeren (Thestrup):** Jeg skal herved tillade mig for det høje folketing at fremsætte 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.)

Inden jeg omtaler de foreslåede ændringer, skal jeg nævne, at der ikke ved forslaget er taget stilling til spørgsmålet om ændrede regler vedrørende kørsel i spirituspåvirket tilstand, der i den senere tid har været stærkt fremme i den offentlige debat. Færdselssikkerhedskommissionen afgav i 1969 en betænkning om indførelse af faste promillegrænser. Denne betænkning har senere været forelagt de interesserede myndigheder og organisationer til udtalelse, og på grundlag af dette materiale har sagen været behandlet af straffelovrådet. Rådet har netop afsluttet sit arbejde med spørgsmålet, og en betænkning forventes afgivet omkring årsskiftet. Denne nye betænkning vil på sædvanlig måde blive forelagt de interesserede myndigheder og organisationer. Jeg vil drage omsorg for, at den samtidig sendes til det folketingsudvalg, jeg forventer nedsat om det hermed fremsatte forslag, således at udvalget straks bliver bekendt med det nyeste materiale på området. Jeg vil også sørge for, at den nylig fremkomne svenske betænkning om trafikulykterhetsbrott bliver sendt til udvalget.

Jeg skal også nævne, at regeringen ikke

stiller forslag om indførelse af faste hastighedsgrænser, idet man følger flertalsindstillingen i den betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen, der er afgivet for nylig.

Jeg skal herefter omtale nogle hovedpunkter i det fremsatte forslag.

Aldersgrænsen for kørsel med knallert foreslås nedsat fra 16 til 15 år. Som nævnt i bemærkningerne til forslaget, var dette spørgsmål fremme i forbindelse med folketingets behandling af færdselslovsændringen i 1969, hvor jeg lovede at vende tilbage til sagen, når nogle igangværende undersøgelser var afsluttet.

Ved undersøgelserne, hvis resultater er gengivet i lovforslagets bemærkninger, har man fået et indtryk af det betydelige transportbehov, de 15-årige har. Mere end en tredjedel af de ca. 75.000 unge, der findes i denne aldersgruppe, har over 3 km til deres uddannelsessted eller arbejdsplads, og vi har fra talrige henvendelser til justitsministeriet indtryk af, at det virkelig vil betyde en lettelse for mange, at de får mulighed for at benytte knallert.

Samtidig har vi ved de foretagne undersøgelser fået et skøn over de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, nedsættelsen af aldersgrænsen til 15 år vil have. Rådet for trafiksikkerhedsforskning har anslået, at man må forudse en stigning på omkring 300 tilskadekomne pr. år. Selv om dette tal som nævnt i bemærkningerne må ses i forhold til et samlet antal personskader i trafikken på over 25.000, er man alligevel her inde på et område, hvor man ikke kan lade sig berolige alene af betragtninger vedrørende stigningens relative ubetydelighed. Enhver stigning må give anledning til alvorlig overvejelse. Det er derfor også min hensigt at anmode Rådet for større Færdselssikkerhed om i forbindelse med ændringens gennemførelse at iværksætte en kampagne for at modvirke den stigning i ulykkernes antal, man ellers må frygte.

Lad mig i forbindelse med forslaget om nedsættelse af aldersgrænsen også gøre en bemærkning som den støjgene, knallertkørsel kan medføre. Efter færdselslovens § 49, der også gælder for knallertførere, skal føreren af et motordrevet køretøj behandle motoren således, at den ikke forvolder uforholdsmæssig støj; fri udblæsning må ikke anvendes. Endvidere er der i udstyrsbekendtgørelsen

**[Justitsministeren.]**

fastsat nøjagtige grænser for en knallerts støjniveau, ligesom det er bestemt, at knallertmotorer skal være forsynet med en effektiv lyd-dæmper, der skal holdes i forsvarlig stand. Hertil kommer, at man er langt fremme med overvejelser vedrørende en skærpelse af støjgrænsen for ubrugværende knallerter og en effektivisering af kontrollen, bl. a. ved anskaffelse af måleudstyr til politiet. Jeg mener derfor ikke, at støj-mæssige betænkeligheder ved den foreslåede ændring er særlig tungtvejende.

Jeg skal herefter nævne forslaget om at ophæve den gældende maksimering af den lovpligtige ansvarsforsikring på 150.000 kr. for hver tilskadskommen person og i stedet indføre en begrænsning i dækningspligten på 10 millioner kr. for de samlede personskader forårsaget ved en enkelt begivenhed. Der har, som det fremgår af bemærkningerne, også i folketinget været kritik af den hidtidige grænse på 150.000 kr. Gennem den foreslåede ændring vil man nu sikre forsikringsmæssig dækning af højere erstatningsbeløb, som allerede er forekommet i praksis. Jeg kan i forbindelse hermed oplyse, at reglerne om erstatning for invaliditet og tab af forsørger for tiden behandles af et udvalg, der arbejder sammen med tilsvarende udvalg i de øvrige nordiske lande. Der er ikke med den foreslåede ændring taget stilling til spørgsmålet om, hvorledes erstatningsniveauet ved personskader fremtidig skal være. Man har blot villet sikre, at de erstatninger, som domstolene allerede under den gældende ordning kan fastsætte, er dækket af den lovpligtige erstatning. Det nye maksimum på 10 millioner kroner er, som det fremgår af bemærkningerne, begrundet i forsikringstekniske hensyn. Beløbet er fastsat så højt, at det ikke kan antages at få nogen praktisk betydning for nogen skadelidende.

Det foreslås endvidere, at den hidtidige straffehjemmel for overtrædelse af lokalt fastsatte standsnings- og parkeringsrestriktioner ophæves og erstattes med en bestemmelse om, at sådanne forseelser rammes med en afgift, hvis størrelse fastsættes af justitsministeriet. Afgiften tænkes fastsat under hensyn til størrelsen af de bøder, afgiften skal træde i stedet for. Det vil efter det gældende bødeniveau sige beløb på 80-

150 kr. Såfremt afgiften ikke betales rettidigt af føreren, hæfter ejeren for betalingen, der kan inddrives ved udpantning. Der gives justitsministeren bemyndigelse til at bestemme, at kontrollen med overholdelsen af de lokale restriktioner kan overlades til særlige parkeringskontrollører. Forslaget bygger på en betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen. Man har dog ikke kunnet opnå kommunal tilslutning til kommissionens tanke om at lade kommunerne overtage parkeringskontrollen. Efter lovforslaget skal parkeringskontrollørerne derfor ansættes under politiet.

Den foreslåede ordning vil gøre det muligt at effektivisere kontrollen med overholdelsen af lokale standsnings- og parkeringsrestriktioner samtidig med, at politiet får frigjort arbejdskraft til løsning af egentlige politimæssige opgaver.

Bemyndigelse til at ansætte parkeringskontrollører tænkes foreløbig udnyttet til forsøgsvis i København at oprette et parkeringskorps på ca. 100 mand. Udgiften til et sådant korps anslås til ca. 3 mill. kr. årlig.

Lovforslaget indebærer yderligere en præcisering af politiets hjemmel til at indbringe ulovligt parkerede køretøjer og køretøjer, der i ulovlig stand findes henstillet på veje. Samtidig foreslås der tilvejebragt hjemmel for, at sådanne køretøjer kan sælges efter udløbet af en kortere frist. Der skal ske forkyndelse herom for ejeren. Er ejeren ukendt, kan salg dog finde sted uden forkyndelse efter forløbet af 14 dage fra indbringelsen af køretøjet. Ejeren har i et tidsrum af 1 år krav på salgsprovenuet.

Efter de gældende regler finder indbringelse af de ovennævnte køretøjer sted med hjemmel i hittegodsloven og bestemmelsen i retsplejelovens § 108 om politiets pligt til at opretholde orden og påse overholdelse af love og vedtægter. Salg af indbragte køretøjer kan principielt først finde sted efter forløbet af den i hittegodsloven fastsatte frist på 3 måneder.

Forslaget vil nedbringe opbevaringstiden væsentligt, således at de stadig stigende opbevaringsudgifter, der nu i stor udstrækning må afholdes endeligt af politiet, kan nedbringes.

Endvidere foreslås det, at anke af domme, hvorved førerretten frakendes, fremtidig i visse tilfælde skal tillægges opsættende

**[Justitsministeren.]**

virkning, således at den dømte får lov at beholde førerbeviset, indtil ankeinstansens afgørelse foreligger. Bestemmelsen foreslås udformet således, at det i sager vedrørende groft uforsvarlig kørsel bliver hovedreglen, at anke får opsættende virkning, medens det omvendt i spiritussager fortsat bliver hovedreglen, at førerbeviset forbliver inddraget, uanset at domfældte anker dommen.

Endelig foreslås indført en bestemmelse om, at domstolene kan give erstatning til en person, hvis førerbevis har været inddraget under sagen, men som ved den endelige dom frifindes for påstanden om frakendelse, eller mod hvem tiltale ikke rejses. Reglen er udformet således, at der kun kan gives erstatning for det økonomiske tab, medens personer, der blot har haft ulempen af ikke at kunne køre privat, ikke vil kunne få nogen kompensation. Som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger, kan man nok stille sig tvivlende over for, om man med de foreslåede regler er nået til den endelige løsning på problemet. Man har imidlertid fundet det rigtigst først at gennemføre erstatningsregler, der vil kunne imødekomme det klareste behov, medens man ønsker at se virkningerne af dette skridt, før man tager stilling til, om der yderligere bør indføres godtgørelsesregler, der giver en form for kompensation for den tilføjede ulempe og tort.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til lovforslaget og de dertil knyttede bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om mægling i arbejdsstridigheder.*

(Første behandling af lovforslaget (nr. 52) findes i tidenden sp. 1392, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 621).

Der var stillet 5 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets over-

gang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Erling Dinesen:** Det foreliggende lovforslag har jo direkte betydning for de overenskomstforhandlinger, som er i gang i øjeblikket på arbejdsmarkedet. Meningen er, at loven skal træde i kraft den 1. januar; derfor har vi så temmelig hurtigt i udvalget måttet behandle lovforslaget, der foreligger fra arbejdsministerens side.

Jeg vil gerne sige, at vi i socialdemokratiet kan tiltræde arbejdsministerens ændringsforslag, hvorimod vi vil stemme imod de af SF stillede ændringsforslag. Motiveringen herfor er, at disse ændringsforslag er i direkte modstrid med de forhandlingsregler, som hovedorganisationerne er blevet enige om, og som altså skal anvendes i den overenskomstsituation, vi står i nu.

Men hertil kommer, at vi finder det rimeligt, at en videregående revision af forligsmandsloven først finder sted efter et udvalgsarbejde, som de interesserede organisationer er med i, ja, vi finder det ikke alene rimeligt, vi finder det simpelt hen nødvendigt. Hvis der skal ske afgørende ændringer i forligsmandsloven, må de parter på arbejdsmarkedet, som har en direkte interesse heri, være med i et sådant arbejde.

Jeg vil gerne i forbindelse hermed henvise til, at det var det, vi foreslog i foråret: nedsættelse af et særligt udvalg; vi gjorde også rede for, hvilke spørgsmål vi mente skulle behandles i et sådant udvalg. Jeg har nu forstået på arbejdsministeren, at han efter overenskomstforhandlingernes afslutning er parat til at sætte et sådant udvalgsarbejde i gang, og det tror jeg er en nyttig ting, men jeg vil i øvrigt gerne af arbejdsministeren her i dag have bekræftet, at han er villig til at sætte dette udvalgsarbejde i gang.

**Asger Jensen:** Lovforslaget har jo til hensigt i overensstemmelse med arbejdsmarkedets parter at ajourføre loven om mægling i arbejdsstridigheder, sådan at den kan blive funktionsdygtig.

Der er ud over det oprindelig foreslåede stillet 3 ændringsforslag af arbejdsministeren, som jeg kan anbefale at stemme for, idet jeg mener, at man derigennem opnår det, der var formålet med lovforslaget, hvorimod jeg må anbefale at stemme imod