

[Formanden.]

udvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselslov [af Voigt m. fl.].

(Lovforslag nr. L 71. Fremsat 9/3 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Justitsministeren (Orla Møller):

Det er nu tredje gang inden for et år, at vi skal beskæftige os med knallerter hastighed og den nye standardtypegodkendelsesordning. Jeg skal derfor indskrænke mig til nogle korte bemærkninger.

Forslagsstillerne hæfter sig i bemærkningerne først og fremmest ved to ting: hastighedens betydning for ulykkernes omfang og frygten for, at vægtgrænsen vil føre til sikkerhedsmæssigt dårligere knallerter.

Hvad hastigheden angår, bliver der ikke tale om en forøgelse på 10 km i timen, men kun om nogle få kilometers forøgelse, idet selv lovlige knallerter i dag kører med hastigheder på mellem 30 og 40 km i timen. Samtidig har vi god grund til at håbe, at vi kan komme en væsentlig del af de ulovlige knallerter til livs. Nogle af disse kører i dag med hastigheder på langt over 40 km i timen.

Hvad angår vægtgrænsen, kan jeg oplyse, at vi for nylig har fået et talmateriale fra rigspolitichefens færdselspoliti, der viser, at knallerten i 61 pct. af de sager om ulovlig hastighedsforøgelse af knallerter, som færdselspolitiet har haft i to kvartaler af 1975 og to kvartaler af 1976, havde en egenvægt på over 60 kg. Til sammenligning kan nævnes, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning ved tællinger i september 1976 forskellige steder i København har konstateret, at knallerter på over 60 kg kun udgjorde gennemsnitligt 11,1 pct. af knallerttrafikken.

Vi har således fået bekræftet, at det hovedsagelig er de store knallerter, der bliver gjort ulovlige.

Jeg er ikke enig i, at vægtgrænsen kan bervirke mindre sikre knallerter. Samtidig med vægtgrænsen indfører vi jo en godkendelsesordning for hele knallerten. Erfaringerne med behandlingen af standardtypegodkendelsesan-

søgninger har allerede vist os, at nye knallerter er behæftet med mange fejl, både af sikkerhedsmæssig betydning og af betydning for begrænsning af hastigheden. Disse fejl ville ikke være blevet konstateret efter de gældende regler. Erfaringerne siden sidst har altså underbygget vor tiltro til, at standardtypegodkendelsesordningen og den heri indeholdte vægtgrænse vil få betydning.

Jeg må beklage, at det ikke i dag har været gør ligt også i denne debat at få drøftet et forslag om obligatorisk undervisning af de unge knallertkørere, men jeg kan oplyse, at det er min hensigt så snart som overhovedet muligt at fremsætte forslag derom, således at det forhåbentlig kan indgå i debatten om dette lovforslag i retsudvalget.

Jeg anser det for at være af overordentlig stor betydning for færdselssikkerheden og for sikkerheden i det hele taget, at et sådant forslag bliver gennemført, og det vil altså blive fremsat i den allernærmeste fremtid.

Jimmy Stahr (S):

Da vor ordfører i denne sag er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne med det samme fastslå, at socialdemokratiet ikke kan gå ind for det foreliggende lovforslag. Sagen blev meget grundigt behandlet sidste år, og vi mener heller ikke, at der siden dengang er fremkommet ting, der kan ændre vores indstilling til loven.

Det er indlysende, at denne sag indeholder mange følelsesmæssige aspekter – måske flere, end vi er vant til ved lovgiverarbejdet her i salen – og selv om jeg kun har arbejdet kort med sagen, er også jeg selvfølgelig blevet følelsesmæssigt engageret, og jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg i begyndelsen var meget vaklende. Jeg har så fået lejlighed til at grave mig ned i det forarbejde, der er blevet gjort af justitsministeren, politiet, teknikerne og det tidligere retsudvalg, ligesom jeg er blevet gjort bekendt med senere rapporter i sagen. Tilsammen har disse ting overbevist mig om, at den beslutning, det tidligere folketing traf, var rigtig.

På den anden side har dette ikke gjort mig skræmsikker eller arrogant i min holdning til spørgsmålet om 40 km i timen. Der er vel i virkeligheden ingen, ej heller teknikerne, der nøjagtigt kan pege på en bestemt hastighedsgrænse og sige, at denne eller hin er den eneste rigtige, for i sidste instans er en sådan bedømmelse hævet over tekniske beregninger og hvi-

[Jimmy Stahr.]

ler alene på det menneske, der styrer maskinen. Vi ved, at der fortsat vil ske ulykker ved 10, 20, 30, 40 og 50 km i timen, og vi skal prøve at modvirke ulykkerne ved alle hastigheder. Den unge eller gamle, der med 10 km i timen på sin knallert tumler ud på en hovedvej, eller den bilist, der i en overmåde trafikikker bil sidder og halvsover, er en fare uanset teknikken.

I den debat, der har været ført om dette forslag, har man efter min mening i alt for høj grad koncentreret sig om de mulige ulykker, der vil ske ved at hæve hastigheden, i virkeligheden fra 36–37 km til ca. 40 km i timen, men tilsyneladende er der talt meget lidt om alle de ulykker, der sker, inden man når de 30 km. En knallert er, fra det øjeblik den overhovedet startes, en sikkerhedsrisiko, og denne risiko kan vi kun nedbringe på to måder: For det første må vi være meget omhyggelige med hensyn til de tekniske krav, vi stiller til knallertens sikkerhed, og det mener jeg ligger i lovens krav om den nye typegodkendelse og afvisningen af knallerter over 60 kg. For det andet må vi arbejde med den menneskelige faktor, den styrende kraft. Det kan gøres med oplysning og en omhyggelig undervisning. Der skal ske en påvirkning – og i denne helt specielle sag må jeg måske endda have lov at bruge ordet indoktrinering – i retning af gode trafikvaner. Hvis det kan lykkes – og det mener jeg det kan – kan vi i virkeligheden nå langt længere end ved en fortsat næsten ørkesløs debat om 30, 35, 40 km i timen.

Jeg vil bede justitsministeren og undervisningsministeren om en meget hurtig behandling af de tanker, der har været fremme om undervisning, og som justitsministeren også var inde på her. Dette vil jeg gå ind for under udvalgsbehandlingen, der også er nødvendig, fordi der foreligger nye rapporter og oplysninger.

Socialdemokratiet vil medvirke til en hurtig udvalgsbehandling.

Holmberg (V):

Så skal vi åbenbart til at drøfte færdselsloven igen, men jeg håber, vi kan blive færdige inden så længe. Det skal siges, at hr. Voigt gør sig de ihærdigste anstrengelser, svingende fra det ene standpunkt til det andet, men jeg vil selvfølgelig meget gerne tro på, at det er i færdselssikkerhedens navn, at hr. Voigt er så ihærdig.

Lovforslaget er i alt fald til at overse, idet det består af to punkter, nemlig at »40 km« ændres til »30 km«, og at i § 2, nr. 6, udgår sidste punktum. Dette sidste er også let forståeligt, for det betyder, at ministeren ikke skal have bemyndigelse til at fastsætte en vægtgrænse på 60 kg.

Men så kommer jo argumentationen i bemærkningerne om de store knallerter, der er så trafiksikre, men som vi vil forbyde import af. Nej, vi vil ikke forbyde import af disse store maskiner, men vi ønsker, at de unge, der gerne vil have disse maskiner at køre på – letvægtsmotorcykler, som de i realiteten er – må vente, til de bliver 18 år.

Nu er dette jo en førstebehandling, og det er derfor principperne, vi skal forhandle her. Men jeg må alligevel komme med kommentar til bemærkningerne til lovforslaget. Når hr. Voigt gør opmærksom på, at de rapporter, som retsmedicinsk institut har fremlagt, skulle vise, at ulykkernes antal vil blive næsten fordoblet ved en hastighedsforøgelse på 10 km, må det vistnok bero på en erindringsforskydning hos hr. Voigt, for det har trafikmedicinerne aldrig sagt. De har sagt, at en hastighedsforøgelse fra 30 til 40 km i timen fører til dobbelt så kraftige påvirkninger ved frontale kollisioner. I øvrigt går jeg ud fra, at hr. Voigt udmærket godt ved, at der ikke bliver tale om en hastighedsforøgelse på 10 km i timen. Jeg går endvidere ud fra, at det skyldes en forglemmelse, når hr. Voigt ikke gør opmærksom på læge Hanns Reichs rapport fra 3. november 1976, hvori denne læge skriver, at det ikke har været muligt med nøjagtige angivelser om hastigheden i ulykkesøjeblikket, men det er den slags, der måske godt kan glemmes.

Hr. Voigts ønske om en kommission kan jeg på venstres vegne afvise. Vi har tillid til det store arbejde, som er foretaget af dygtige embedsmænd og teknikere i justitsministeriet og har stået på siden 1973.

De nye standardtypegodkendelser for knallerter mener vi giver betydelig større sikkerhed end de bestemmelser, som indtil nu er gældende.

Med hensyn til fartgrænserne 40 km og 30 km er jeg personligt tilhænger af de 40 km, men jeg indrømmer, at jeg ikke kan tale på gruppens vegne her. Sidste gang vi havde færdselsloven til afstemning i folketinget, var der

[Holmberg.]

en del, der stemte for 30 km; det vil der sikkert også være denne gang, men der skal jo ikke stemmes i dag; jeg har bare ment, det var rigtigt at gøre opmærksom herpå.

Så nævnte ministeren, at der eventuelt kom forslag senere om obligatorisk undervisning, og når og hvis det kommer – det er ikke til behandling i dag – vil vi nok se på det med velvilje. Det vil nok ikke være særlig sagligt at gå imod, men det vender vi tilbage til senere.

Hagen Hagensen (KF):

Jeg erkender, det er vanskeligt at tage stilling til, om der skal være 40 eller 30 km's fartgrænse, og om der skal være vægtgrænse for knallerter eller ej. Det har før i nogen grad sat sindene i lidenskab i denne sal. Jeg skal ikke fortsætte den egentlige debat derom, blot sige, at vi vel alle ønsker den størst mulige tryghed i trafikken med beskyttelse af de svage og svagere trafikanter. Men der er vel i og for sig også et ønske om, at man skal have trafikken til at gå på en rimelig måde.

Når jeg har sagt dette, vil jeg gerne føje til, at hvis jeg vidste, at ingen vægtgrænse og 30 km's fart ville betyde større færdselssikkerhed og færre uheld og betyde, atulykkerne ville blive mindre alvorlige, var der selvsagt ingen tvivl om, at jeg ville stemme for en ændring af den lov, jeg var med til at vedtage i fjor. Men der er så mange forhold, der ud over fart og vægt spiller ind, bl. a. den kontrol, der udøves, føreren, og hvordan man kører, det sikkerhedsudstyr, som vi nu har fået i højere grad, det gælder vel også den tvungne brug af styrt-hjelm. Det betyder, at det ikke alene er gjort med at tage stilling til fart og vægt.

Det er også svært at udtale sig om, hvordan det vil komme til at gå, hvis og når 40 km med vægtgrænse bliver gældende. For mit eget vedkommende må det være den personlige bedømmelse og overvejelse – som jeg må gøre på grundlag af det fremkomne materiale – der er afgørende. Jeg har skønnet, at også det senest fremkomne materiale ikke er af en sådan overbevisende karakter, at de vedtagne regler efter min opfattelse bør ændres nu, forinden de er trådt i kraft.

Men jeg skal også føje til, at der i min gruppe, som det også vil være tilfældet i andre grupper, er mange, der har en anden mening end den, jeg giver udtryk for her. Man vil ikke

tage stilling til tingene som gruppe; hver enkelt af os må tage stilling til det, og vi vil, når udvalgsarbejdet yderligere har været igennem den sidste del af materialet, efter en gennemgang af det i vores gruppe ganske overlade det til hvert enkelt medlem. Men jeg mener i øvrigt, at sagen må afklares nu; der skal for mig at se ikke så forfærdelig mange yderligere ting til. Det er afklaret tilstrækkeligt. Vi må til gengæld stadig væk følge dette felt. Det kan være, der også efter den 1. maj, hvis der kommer ting, der skal gås igennem, vil være særdeles god grund til fortsat at følge knallertområdet. Det vil vi gøre, men jeg har her tilkendegivet, at vi ikke kommer med en samlet indstilling.

Lilli Gyldenkilde (SF):

Principielt kan SF gå ind for, at hastighedsgrænsen for knallertkørsel nedsættes til de 30 km/t. Jeg mener at vide, at da hastigheden for bilkørsel blev nedsat, faldt ulykestallene betydeligt, og meget taler for, at en forhøjelse af hastigheden for knallertkørsel fra 30 til 40 km/t vil medføre mere alvorlige ulykker.

Derimod ser vi med megen skepsis på den anden del af lovforslaget. Vi finder det rimeligt nok, at der skal kørekort til de store knallerter. Jeg vil gerne sige tak til ministeren for bemærkningerne omkring undervisning af knallertkørere. Vi vil medvirke til en hurtig udvalgsbehandling.

Kaj Hansen (DKP):

Hverken 30 km eller 40 km er et magisk tal, man uden videre kan gå ud fra er det rigtige. Det afhænger af en lang række andre forhold og problemer omkring knallertkørsel. Det afhænger ikke alene af vægt, det afhænger af typegodkendelse og så sandelig også af, hvilken færdselsundervisning knallertkørerne får. Derfor vil jeg ikke i dag fravige den opfattelse, vi tidligere har haft, men jeg vil da gerne gå ind i en undersøgelse i udvalget omkring hele det samlede problemkompleks og de nye oplysninger, som foreligger. Vi ønsker at tage stilling til denne sag som en helhed og ikke alene ud fra spørgsmål om 30 eller 40 km. Ind i billedet kommer der for os noget helt fundamentalt, og det er spørgsmålet om en obligatorisk knallertundervisning. Alt efter, hvordan det vil udvikle sig med dette spørgsmål og andre, skal vi senere tage stilling til, hvordan farten skal være.

Niels Helveg Petersen (RV):

Lad mig først sige om de to forhold, der har været bragt ind i diskussionen, og som ikke vedrører forslaget, men knallertsikkerheden, at der i det radikale venstre er en klar sympati for, at der indføres obligatorisk undervisning for knallertkørere. Vi ser gerne, at ministeriet og ministeren fremmer arbejdet med denne sag så meget som overhovedet muligt. Dernæst, at vi er enige i, at det er et stort fremskridt med den obligatoriske styrthjelm, og at dette i sig selv nok er et væsentligt, meget væsentligt, element for knallertkørernes sikkerhed.

Lad mig så sige om forslaget, at vi er enige i, at alt taget i betragtning vil det være at foretrække at nedsætte knallerthastigheden fra 40 til 30 km. Der er en klar mulighed for, at en sådan nedsættelse vil medføre både færre og mindre alvorlige ulykker. At bevise den slags ting er jo vanskeligt. Den form for bevisførelse, som ligger for os, er vel fuldt tilfredsstillende, men alene det, at man må antage, at der er en klar mulighed for nedsættelse af ulykkerne og en formindskelse af ulykkernes omfang ved nedsættelse, er for os fuldt tilstrækkeligt til at gå ind for en nedsættelse fra 40 til 30 km.

Det er foreslået, at der skal være en kommission om vægtgrænseproblemet. Den arbejdsform har vi ikke nogen særlig sympati for. Vi mener ikke, at kommissionsarbejde efter det lange forarbejde, der allerede er gjort, er en rigtig fremgangsmåde. Derimod er vi indstillet på i øvrigt i diskussionen om vægtgrænserne at lytte og overveje i lys af det, der vil komme frem i udvalget. Vi har ikke dannet os en helt fast opfattelse på nuværende tidspunkt, men er, hvad dette angår, indstillet på at følge arbejdet i udvalget.

Inge Krogh (KrF):

På kristeligt folkepartis vegne skal jeg ganske kort sige, at hovedparten af gruppen er indstillet på, at hastighedsgrænsen for knallert skal nedsættes til 30 km, og at vægtgrænsen fortsat skal være på 60 kg.

Wilhelm (VS):

VS vil støtte forslaget om nedsættelse af hastighedsgrænsen til 30 km, som vi også har gjort det tidligere, når det har været til behandling. I den forbindelse vil jeg godt sige til den socialdemokratiske ordfører, at det er noget andet end at tale om, med hvilken fart man

buldrer ud på en stærkt trafikeret hovedvej. Maksimumsgrænser og de andre problemer har ikke særlig meget med hinanden at gøre. Hvis man benyttede den form for argumentation, skulle man faktisk tilråde folk at køre 120 km på knallert for at komme hurtigere over motorvejene, ikke sandt, så jeg synes nok, at det var lidt af en forplumring af problemet. Vi er enige i, at der er masser af andre problemer, bl. a. dem, som hr. Jimmy Stahr nævnte, og derfor er vi glade for, at der igen vil komme det forslag om den obligatoriske undervisning af knallertkørere, som vi vil støtte.

Med den anden del af forslaget har vi lidt større problemer, og det har at gøre med, at vi sådan set har sympati for, at man ikke nu hurtigt beslutter sig for en vægtgrænse, men kigger endnu en gang og lidt grundigere efter de argumenter, der har været; men det, som foreslås her, er jo ikke, som der står i bemærkningerne, at ministerens beføjelser til at forbyde knallert over 60 kg bortfalder, indtil en kommission osv. Det, der foreslås, er, at hele det stykke i loven med ministerens beføjelser til at opstille kriterier for, hvad der er en knallert, bortfalder, men det mener vi kan bruges til mange andre og også mange andre fornuftige ting end lige netop en vægtgrænse. Derfor vil vi være ganske betænkelige ved, at man fjerner det stykke, om det så end er midlertidigt. Derfor vil vi også være glade for, hvis ministeren i stedet for her ville give et tilsagn om, at han ikke nu i huj og hast gennemfører 60 kg grænsen, men forsøger at tage en runde til med argumenterne omkring dette problem.

Jeg vil godt slutte med at sige, at jeg ikke synes, det, ministeren sagde som åbning af debatten om forslaget, i sig selv virker særlig solidt. Den brug af statistik, der her blev gjort, er jeg til det yderste skeptisk over for. Det kan godt være, der er hold i den, når vi får kigget nærmere på den. Men det fremgik ikke af det, ministeren sagde, at man kan påvise, at en større del af ulykkerne har at gøre med de tunge knallertter end disse tunge knallerters andel af knallerttrafikken. Man kan heller ikke påvise, at et større antal forandringer af motorerne har at gøre med de tunge knallertter end procentdel, som disse tunge knallertter udgør af knallerttrafikken. Det er ikke noget argument i sig selv. Før dette tæller noget som helst, må man vide: er det også en større andel end den andel, de tunge knallertter udgør hos de unge knallertbrugere? For det er jo kun

[Wilhelm.]

dem, der bygger om. At der er en masse ældre mennesker, der kører knallert og fortrinsvis kører de lette knallerter og ikke bygger om, må holdes ude, for ellers er der ikke noget som helst fingerpeg i den slags oplysninger. Det er muligt, at der ligger sådan et fingerpeg, men det lå ikke i det, ministeren sagde, så den form for statistikflip vil jeg godt advare en smule imod.

Ordføreren for forslagsstillerne (Voigt) (FP):

Der er jo ikke særlig meget at takke for. Fra justitsministerens side kom der slet ikke noget positivt tilsagn. Justitsministeren henviste til nogle oplysninger, der var fremkommet fra rigspolitichefen, og jeg skal da her straks beklage, at justitsministeren har nægtet at udlevere disse oplysninger til mig. Jeg forstår ikke, hvorfor det skulle holdes skjult til i dag. Jeg er enig med hr. Wilhelm i, at der er ikke meget hold i en sådan statistik, fordi kendsgerningen jo er, hr. justitsminister, at de tunge knallerter simpelt hen skal have udskiftet cylinder eller lydpotte, for at de kan tunes op til en højere hastighed. Når færdselspolitiet stopper knallerter, kan en færdselsbetjent se på en stor knallert, om den har et TUM-nr. på cylinderen eller lydpotten, og dermed straks se, om den er ulovliggjort. Hvis det er en mindre knallert, skal der foretages et indgreb på den. Man skal simpelt hen have cylinderen af eller fjerne dele af lydpotten. Når vi nu i retsudvalget har forbudt det tuningsudstyr, der skal til for at få de tunge knallerter til at køre stærkere, synes jeg, det er en urimelig argumentation, at man bliver ved med at sige, at ved at forbyde de store knallerter kommer vi ulovlighederne til livs. Det gør vi ikke. Vi flytter blot problemerne fra de tunge knallerter over på de lette knallerter, og vi får de unge mennesker til at bore i de lette knallerter, hvorved de kommer til at køre stærkt på knallerter, som er mindre trafikksikre end de store. Det forekommer mig ulogisk.

Ministeren sagde også, at den ændring, der var foretaget, ikke var nogen reel forøgelse af hastigheden. Det er heller ikke en rimelig argumentation at sige, at de knallerter, der kører i dag, alligevel kører med en 35–36 km i timen, fordi, hvis vi kommer op på 40 km, vil de køre 45–46 km. Nu kan det ikke hjælpe noget, at ministeren går op og siger: ja men vi laver en knallert, der kan køre 40 km. Det er nemlig ikke teknisk muligt at lave en knallert med en

begrænsning på 40 km. En knallert med en motor på 50 ccm med en effekt på 1,4 hk kan, uanset om motoren sidder på et lille stel eller et stort stel, bringes til at køre med en hastighed på 70–100 km i timen.

Hr. Jimmy Stahr sagde, at der ikke var fremkommet nye ting, og at vi ved, at der fortsat vil ske ulykker. Det er klart. Selvfølgelig vil der altid ske ulykker. Hr. Jimmy Stahr sagde også, at vi må stræbe efter, at der var nogle gode krav til knallertens sikkerhed. Men det, man gør her, er, at man fjerner de knallerter, som alle eksperter, Teknologisk Institut, FDM, Tryk Trafik, motorjournalister, alle, der beskæftiger sig med det i dagligdagen uden for dette hus, siger er de mest trafikksikre, har de bedste bremses og de bedste muligheder for, at ulykkerne ikke bliver så voldsomme i omfanget ved sammenstød.

Derfor er det ikke rimeligt, at hr. Jimmy Stahr kommer med sådanne udtalelser, når han samtidig står op og siger, at socialdemokratiet vil stemme imod forslaget. Det, man gør, er, at man stemmer imod forbedrede sikkerhedskrav.

Hr. Holmberg sagde, at jeg svingede fra det ene standpunkt til det andet. Det er en argumentation, som hr. Holmberg ofte kører frem med, og jeg skal da ikke lægge skjul på, at før vi vedtog færdselsloven den 4. juni sidste år, var jeg tilhænger af en hastighed på 40 km i timen. Så skete der jo det, som hr. Holmberg også ved, at der kom en rapport fra retsmedicinsk institut, hvor man påviste, at hvis man lavede denne forøgelse med 10 km i timen, ville ulykkernes omfang blive større og ikke – som hr. Holmberg her sagde jeg har sagt at ulykkernes antal ville blive – fordoblet, for det er simpelt hen ikke logisk at sige sådan, fordi hastighedens størrelse, hvad enten den er 30 eller 40 km/t, i princippet ikke har noget at gøre med ulykkernes antal, men den har noget at gøre med ulykkernes omfang. Når man nu i en lægerapport påviser, at denne hastighedsforøgelse på 10 km i timen kan forværre ulykkernes omfang og altså ikke antallet, synes jeg nok, at det er rimeligt, at man ændrer holdning. Jeg synes da, man skulle rose mig, fordi jeg lytter til eksperterne, fremfor bare at sige, at jeg svinger fra det ene standpunkt til det andet. Det har jeg forklaret hr. Holmberg én gang.

Så siger hr. Holmberg, at de vil ikke forbyde de store knallerter, for de unge mennesker kan jo bare vente, til de er 18 år, så kan de købe en

[Voigt.]

letvægtsmotorcykel. Ja men, hr. Holmberg, der er da ikke en ung mand, der går hen og køber en 50 ccm knallert med 1,4 hk, når han er 18 år. Så køber han virkelig en letvægtsmotorcykel, i hvert fald med en mindsteeffekt på en 125 ccm. Det er ikke logisk at sige sådan.

Hr. Wilhjelms var betænkelig ved, at det sidste stykke skulle udgå, fordi det gav ministeren ret til at lave andre restriktioner på knallertområdet. Det kan jeg være meget enig med hr. Wilhjelms i, for det er jo således, at det nye stykke, der er sat ind i færdselsloven, og som skal gælde pr. 1. maj, svarer nøjagtigt til ordlyden af det, vi havde i den gamle færdselslov. Det er efter min opfattelse den eneste mulighed for at få frataget ministeren bemyndigelsen, medmindre man i retsudvalget denne gang går den modsatte vej og ikke ændrer på ordlyden, men simpelt hen ved en udtalelse i betænkningen eller andetsteds siger, at man vil godt være med til at ophæve denne vægtgrænse.

Jeg håber, at vi i det kommende udvalgsarbejde, som jo nok vil blive præget af vældig mange deputationer og nye oplysninger fra retsmedicinere og eksperter på området, kan få overbevist et flertal i folketinget om, at det er ulogisk at forøge hastigheden og så forbyde de knallerter, som er de mest trafiksikre.

Med hensyn til et kommende forslag, som ministeren bragte ind i billedet, om obligatorisk undervisning for knallertkørere, må jeg sige, at jeg er skuffet over, at forslaget ikke allerede ligger på bordet. Jeg mener, som justitsministeren og andre ordførere har givet udtryk for, at det er et spørgsmål, der haster. Det er vigtigt, at de unge mennesker straks fra starten, når de skal ud i trafikken på et motoriseret køretøj, får en indsigt i færdselsreglerne. Til det forslag, som ministeren nu har bebudet, kan jeg sige, at vi vil stille os uhyre positivt i fremskridtspartiet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 1 medlem til landsnævnet for omnibus- og fragtmandskørsel (i stedet for Jens Kampmann).

(Jfr. tidenden sp. 279).

Valgt blev:

Til medlem: Den hidtidige stedfortræder, *Normann Andersen (S)*, og som ny stedfortræder: *Lerke (S)*.

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Boligudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri. (Finansiering af almennyttigt nybyggeri m. v.). (Lovf. nr. L 19) og forslag til lov om ændring af lov om midlertidig offentlig støtte til almennyttigt boligbyggeri. (Lovf. nr. L 20)

samt betænkning over:

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser vedrørende statstilskud til bygearbejder, (Lovf. nr. L 21) og forslag til lov om ændring af lov om gennemførelse af energibesparende foranstaltninger i statens bygninger m. v. (Lovf. nr. L 22).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Markedsudvalget (17/3 77):

Udtræder: Karen Dahlerup Andersen
Ny stedf.: Steenholdt

Nordisk Råd (17/3 77):

Udtræder: K. J. Mortensen
Ny stedf.: Steenholdt

Kirkeudvalget (17/3 77):

Udtræder: Camre
Nyt medlem: Johan Nielsen

Kulturudvalget (17/3 77):

Udtræder: Bakholt
Ny stedf.: Johan Nielsen

Landbrugs- og fiskeriudv. (17/3 77):

Udtræder: Erenbjerg
Nyt medlem: Johan Nielsen
Udtræder: Buchart Petersen
Nyt medlem: Steenholdt

Forsvarsudvalget (18/3 77):

Udtræder: Poulsgaard
Ny stedf.: Svend Andersen (Rosk. a.)

Markedsudvalget (18/3 77):

Udtræder: Jørgen Junior

Ny stedf.: Maisted

Udtræder: Lawaetz

Ny stedf.: Glensgård

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 22. marts kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om ejendomsskyld til staten. (Ændring som følge af omlægningen af det kommunale regnskabsår).

2) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse.

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri. (Finansiering af almennyttigt nybyggeri m. v.).

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig offentlig støtte til almennyttigt boligbyggeri.

5) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser vedrørende statstilskud til byggearbejder.

6) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om gennemførelse af energibesparende foranstaltninger i statens bygninger m. v.

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om særlig indkomstskat m. v. (Ophævelse af grundværdibetingelsen for fritagelse for parcelhuse m. v.) [af Kirsten Jacobsen m. fl.].

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om udsættelse af 16. almindelige ejendomsvurdering [af Kirsten Jacobsen m. fl.].

9) *Første behandling af:*

Forslag til lov om afskaffelse af kapitalvindingskatten [af Ove Jensen m. fl.].

10) *Første behandling af:*

Forslag til lov om skattemyndighedernes organisation og om klageadgang m. m. (Skattestyrelsesloven).

11) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Ændringer som følge af skattemyndighedernes organisation m. m.).

12) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven. (Omlægning af byggegodtgørelse, momsrefusion til kommunerne m. v.).

13) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri. (Ophævelse af godtgørelse for merværdiafgift m. m.).

14) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om brandsikring af ældre beboelsesbygninger m. v. (Fristforlængelse, finansiering m. v.).

15) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om brandsikring af ældre beboelsesbygninger m. v. [af Kirsten Jacobsen m. fl.].

16) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om realkreditinstitutter. (Midlertidige regler om lån til opretnings- og brandsikringsarbejder).

17) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om realkreditinstitutter [af Kirsten Jacobsen m. fl.].

18) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge henviste formanden til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.08.