

[Statsministeren.]

I øvrigt ligger tankegangen tilfældigvis på linje med den norske ordning, som mange tidligere har udtalt sympati for.

Derfor vil jeg sige, at det forekommer mig at være en lidt smålig måde, nogle vurderer dette skridt på. Under alle omstændigheder: Niels Matthiasen har netop gjort det for ikke at kunne angribes for noget, som man måske kunne sige var umoralsk.

Jens Peter Jensen (V):

Den højtærede statsministers fortolkning kan jeg ikke acceptere. Jeg vil i hvert fald for mit eget vedkommende frikendes for, at jeg skulle nære mistanke om, at ministeren har foretaget en udnævnelse, som var usaglig, for selv at kunne få folketingsmandatet.

Må jeg dernæst sige, at det er mig bekendt fra pressen, da den endnu kom i fuld udstrækning, at kulturministeren har søgt mulighed for opstilling til et kommende folketingsvalg. Idet jeg går ud fra, at ministeren forestiller sig en valgsejr for sit parti, at hans regering kan fortsætte, og at han selv kan fortsætte som minister, synes jeg, dette indicerer, at han da ville være parat til at varetage begge funktioner, således som vor valglov indtil videre er indrettet.

Jeg synes, at ministeren skal påtage sig det ansvar, det er at være opstillet og få stemmerne, og derfor påtage sig det mandat. Det andet her, det er krummelureri.

Ordføreren for udvalget til valgs prøvelse (Tastesen) (S):

Uanset den diskussion, der har været ført, som jo i høj grad drejer sig om principielle spørgsmål, så er det, folketingsrådet skal tage stilling til, spørgsmålet om godkendelse af stedfortræderne, og jeg vil minde om – for det tilfælde, at man skulle have glemt det i mellemtiden – at der her foreligger en enstemmig indstilling fra samtlige partier, der er repræsenteret i udvalget til valgs prøvelse, om, at de tre stedfortrædere, der er tale om her, kan godkendes, den ene som ordinært medlem og de to som midlertidige medlemmer af folketingsrådet. Så kan man jo føre den principielle diskussion videre i et andet forum. Det, det drejer sig om, er, at vi nu godkender indstillingen af de tre stedfortrædere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

Efter de faldne udtalelser vil jeg finde det rigtigt at dele afstemningen i to dele, sådan at der først foretages afstemning om godkendelse af det nye ordinære medlem.

Udvalgets indstilling om godkendelse af forbundsformand Hans Jørgen Jensen som ordinært medlem af folketingsrådet fra og med den 19. april 1977

vedtoges enstemmigt med 150 stemmer.

Udvalgets indstilling om godkendelse af redaktør Ole Andersen som midlertidigt medlem af folketingsrådet fra og med den 19. april 1977 samt af kaptajn Bent Olsen som midlertidigt medlem af folketingsrådet fra og med den 25. april 1977

vedtoges enstemmigt med 151 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om optagelse af statslån i udlandet.

(Lovforslag nr. L 123. Fremsat 24/3 77. Første behandling 15/4 77. Betænkning 15/4 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

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 færdselslov [af Voigt m. fl.].

(Lovforslag nr. L 71. Fremsat 9/3 77. Første behandling 18/3 77. Betænkning 15/4 77).

Der var stillet 3 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 (S):

Vi skulle vel nu her i tinget have en chance for at få afklaret de problemer, der er på knallertområdet. På den anden side var vi vel mange, der havde den opfattelse, at det spørgsmål var afgjort allerede i juni måned sidste år, da et pænt flertal her i tinget vedtog færdselsloven i den udformning, som ministeren også gerne ville have den igennem i. Ministeren fik en bemyndigelse til en typegodkendelse, og man fastsatte hastighedsgrænsen til 40 km.

Jeg skal bestemt ikke under nogen form rejse en stærk debat på dette område. Jeg synes, den sag har været . . .

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

Der kan blive meget, meget mere ro i salen.

Otto Mørch (S):

Jeg synes, den sag har været tygget tilstrækkeligt igennem. Der har jo været en debat, der til tider har været ret dramatisk, og jeg vil give Aktuelt's politiske redaktør ret, når han i Aktuelt den 17. april taler om, at der netop i denne sag i høj grad har været tale om politisk proportionsforvridning.

Vi skulle nu være parat til en afklaring. Som det fremgår af betænkningen, foreligger der en flertalsindstilling fra retsudvalget om at gå ind for ministerens ændringsforslag om en hastighedsgrænse på 35 km, samtidig med at man ønsker at fastholde ministerens bemyndigelse til den typegodkendelse, som jo er trådt i kraft, som erhvervslivet har indrettet sig efter, og som man har indkøbt nye knallerter efter.

Som jeg sagde før, ønsker jeg bestemt ikke, at vi får en for ompændende debat netop ved denne andenbehandling. Jeg og mit parti ønsker, at vi nu når til afklaring. Det synes jeg også vi skylder det erhvervsliv, som er meget afhængigt af de ændringer, vi har foretaget på området.

Jeg kan konstatere, i al fald for mit eget partis vedkommende, at det, vi først og fremmest har lagt vægt på, er, at færdselssikkerheden bliver stærkest muligt tilgodeset. Her vil jeg gerne sige, at det forslag, ministeren har fremsat, og som inden længe kommer til første behandling her i tinget, nemlig forslaget om obligatorisk undervisning af unge knallertkørere, er for os i socialdemokratiet og ikke mindst for mig personlig helt afgørende for vor vurdering af sikkerheden på knallertområdet. Alle, der følger med i statistikken over færdselsulykker, ved jo, at det er den menneskelige faktor, som først og fremmest er afgørende for sikkerheden, og derfor er det først og fremmest den menneskelige faktor, der skal sikres bedre. Vi, der sidder i færdselssikkerhedskommissionen, arbejder netop med disse uddannelsesproblemer på alle områder - på motorcykelområdet, på bilområdet - for i højere grad at få sikret den menneskelige faktor. Det er vel ikke forkert at sige, at den menneskelige faktor faktisk er altafgørende for, hvor mange uheld, og især alvorlige uheld, der sker i trafikken. Jeg var ikke til stede ved førstebehandlingen af det lovforslag, vi her behandler, men jeg konstaterer med tilfredshed ved at læse fortrykket, at der var bred tilslutning fra alle partier til, at vi først og fremmest må sikre den menneskelige faktor. Derfor tror jeg, vi får forslaget om knallertundervisning igennem.

Jeg skylder at sige rent personligt, at når jeg på et vist tidspunkt var lidt usikker med hensyn til 30 km og 40 km og markerede dette i den offentlige debat, så skyldes denne usikkerhed først og fremmest, at jeg da ikke havde nogen sikkerhed for, at vi fik forslaget om den obligatoriske knallertundervisning igennem. Det ser der ud til at være sikkerhed for nu.

Da jeg og mit parti anser det for at være den allervæsentligste sikkerhedsfaktor, kan vi altså tiltræde ændringsforslag nr. 1 om en hastighedsgrænse på 35 km og ændringsforslag nr. 2 om fastholdelse af bemyndigelsen til typegodkendelse.

Derfor må jeg sige til tinget og henstille til tinget, at man slutter op om de to flertalsindstillinger, der ligger fra retsudvalget, at man altså slutter op om og stemmer for ændringsforslagene, for ministerens ændringsforslag under nr. 1 og 2.

Ordføreren for forslagsstillerne (Voigt) (FP):

Til de ændringsforslag, der ligger fra justitsministeren, må jeg sige, at jeg er sådan set ked af, at der er kommet et ændringsforslag om en hastighedsgrænse på 35 km i timen, for det forslag er jeg nødt til at stemme nej til. Når jeg siger, jeg er ked af det, så er det, fordi jeg havde ønsket mig, at vi havde fået en afstemning først om en hastighedsgrænse på 30 km. Hvis det var blevet forkastet, så kunne man trods alt have stemt for det næstbedste, nemlig 35 km. Vi er nødt til at afvise forslaget om 35 km i dag, idet vi stadig væk vil fastholde, at 30 km er det bedste. Hvis de 35 km bliver forkastet, hvad jeg da har store forhåbninger om, så stemmer vi på fredag for det oprindelige forslag, som siger 30 km i timen.

Justitsministeren har stillet ændringsforslag nr. 2, idet ministeren stadig væk ønsker at afskaffe de store, trafik sikre knallerter ved at fastholde en vægtgrænse på 60 kg. Det er vi imod af mange grunde. Af betænkningen vil man kunne se, at man har fået 26 henvendelser vedrørende dette lovforslag. Kun én ud af disse 26 er enig med ministeren i de her stillede ændringsforslag. Kun én eneste. Retsmedicinerne er – ganske vist på et sent tidspunkt i debatten – gået ind på, at vi skal bevare de trafik sikre knallerter, netop ud fra trafik sikkerhedsmæssige hensyn. Vi har også, dengang vi var så lykkelige, at vi stadig væk fik aviser, af en Observaundersøgelse i Jyllands-Posten kunnet konstatere, at over 70 pct. af befolkningen ønskede at bevare en 30 km grænse. Jeg synes, det er fantastisk, at vi her fra folketinget skal blande os i de løsninger, som en branche i samarbejde med forbrugerne har fundet ud af er de bedste. De har skabt et køretøj, som virkelig er et godt køretøj for den mand, der ikke har råd til at tænke på motorcykel og langt mindre kan tænke på at anskaffe sig en bil. Ham vil man nu afskære fra at køre på et ordentligt køretøj, han skal køre på en »damelignende« knallert. Det er ikke særlig hensigtsmæssigt, og det er ikke særlig godt trafik sikkerhedsmæssigt.

Vi har mange gange i vores tilværelse haft lyst til at sige – og vi gør det vel alle sammen en gang imellem –: »hvis bare« vi ikke havde gjort sådan. Vi bruger de to ord mange gange: »hvis bare« jeg kunne gøre sådan, »hvis bare« jeg kunne ændre standpunkt. Jeg tror, vi skulle

lade være at leve i datiden, men koncentrere os om fremtiden og i stedet for bruge de to ord, der hedder: »næste gang«.

I et indlæg her under en tidligere debat vedrørende denne sag sagde ministeren, at der var intet nyt i denne sag, der var ingen grund til at ændre den indstilling, som ministeriets arbejdsgruppe var kommet med. Ministeren sagde direkte, at han ville se, hvordan loven nu virkede. Indirekte sagde ministeren altså: lad os nu se, hvor mange flere der bliver kvæstet og kommer til skade ved, at vi hæver hastigheden til 40 km i timen.

Vi har i utallige tilfælde fået opfordringer fra retsmedicinere om ikke at hæve hastigheden fra de 30 til de 40 km i timen. Retsmedicinerne har påvist, at det ville forøge ulykernes omfang i forholdet 9 til 16, altså næsten en fordobling. Jeg synes, det er ejendommeligt, at man ikke vil lytte til disse retsmedicinere, når jeg tænker på, hvilken vægt ministeren og andre i denne sal lagde på disse menneskers udtalelser, dengang vi havde debatten om den tvungne brug af sikkerhedsseler. Da blev der sagt: ja men trafikmedicinerne siger, at det vil redde så og så mange mennesker. Nu siger trafikmedicinerne: yderligere så og så mange mennesker vil komme alvorligere til skade, hvis man vedtager ministerens ændringsforslag. Hvorfor duer disse retsmedicinere og andre læger og eksperter på området lige pludselig ikke mere? Er de blevet sådan en slags underordnede mennesker, siden vi havde debatten om den tvungne brug af sikkerhedsseler? Jeg forstår simpelt hen ikke denne indstilling.

Man siger også i sin begrundelse for ændringsforslaget, at de 35 km/t skal være med tolerancer fra 32,4 op til 37,5, man har altså en tolerancemargen på 5,1. Da vi havde debatten første gang, sagde ministeren udtrykkeligt, og det er også blevet fremført i udvalget, at hvis vi får en 40 km grænse, skal det være uden tolerancer. Jeg har flere gange forsøgt at forklare, at det ikke teknisk er muligt at lave noget uden tolerancer, og man skriver også således i bemærkningerne til ændringsforslaget:

»Ved at vælge en hastighed på 35 km/t kan man samtidig undgå den risiko for en mindre, generel forøgelse af knallerthastigheden, som den fastsatte grænse på 40 km/t kunne indebære.«

Nu indrømmer man altså i bemærkningerne, at der kan ske en forøgelse af hastigheden, selv

[Voigt.]

om man havde fastsat den til 40 km/t. Det viser, at det hele faktisk er lidt i skred i den arbejdsgruppe, som ministeriet har nedsat til at lave dette ændringsforslag.

Hvad angår det ændringsforslag, som er stillet af et mindretal, er den oprindelige tanke jo fostret af fru Nathalie Lind, og jeg synes, vi skal sige tak til fru Nathalie Lind, fordi hun har født dette ændringsforslag. Det er ganske vist ikke det bedste – jeg ønsker stadig væk, at man bevarer en knallert så stor som overhovedet muligt, ud fra den begrundelse, at man har en ganske naturlig begrænsning i motoren – men fru Nathalie Linds ændringsforslag er en mellemting mellem justitsministerens og det, fire partier har stillet, en kompromisløsning, som muligvis kunne samle flertal. Der er det positive ved det, at vi ved at vedtage det i hvert fald opnår at kunne bevare de knallerter på markedet i dag, som alle de 25 grupper, der har henvendt sig til retsudvalget – bortset fra en enkelt, nemlig importøren af Puch, som jo på et helt utilstødelig måde de sidste dage og senest i Børsen i dag har påberåbt sig, at der står millioner på spil, hvis man ikke følger det oprindelige forslag – har sagt er de bedste. Vi opnår altså ved at stemme for fru Nathalie Linds ændringsforslag, at vi kan bevare de knallerter, der er på markedet i dag, hvoriblandt er alle de knallerter, som FDM ved en testundersøgelse har sagt er de bedste og de mest trafik sikre.

Derudover opnår vi det, som f. eks. kristeligt folkeparti ofte har ytret ønske om i debatten, nemlig at man må indregistrere de større, motorcykellignende knallerter. Ved at vedtage fru Nathalie Linds ændringsforslag kommer vi altså i den situation, at alt, hvad der fra nu af kommer på markedet, er at betragte som motorcykler. Personlig synes jeg, at det er en meget lille motorcykel, hvis en knallert på 81 kg skal betragtes som en motorcykel. Men o.k., det er et kompromisforslag, og jeg håber virkelig, at vi kan få disse 20 kg forøgelse af vægten, således at vi kan bevare de knallerter, som alt tyder på er de bedste og de mest trafik sikre, hvilket jeg også tror retsudvalgets medlemmer, især de nye medlemmer af retsudvalget, vil give mig ret i efter at have hørt de utallige deputationer, der har forklaret, hvad der ville være sket med deres børn, hvis de ikke havde haft det store og sikre køretøj at køre på.

Jeg anbefaler, at man stemmer nej til de to af justitsministeren stillede ændringsforslag, og at man stemmer ja til det ændringsforslag, som er stillet af et mindretal: fremskridtspartiets medlemmer, fru Nathalie Lind, fru Mimi Jakobsen og hr. Niels Helveg Petersen.

Holmberg (V):

Ja, så skal vi åbenbart til det igen, men jeg håber, at vi, i alle tilfælde når ugen er forbi, omsider kan blive fri for at skulle drøfte denne sag mere, for den begynder at blive nærmest lidt utålelig. Man må desværre spørge sig selv, om det virkelig er færdselssikkerhedsmæssige hensyn, der bliver taget.

Er det helt glemt, at justitsministeren i april 1973 nedsatte en arbejdsgruppe for, som det hed, at overveje en række spørgsmål, som har tilknytning til færdsel med knallerter? Hvad var det for spørgsmål, der meldte sig dengang? Der var de mange klager fra både forældre og politi over de alt for mange ulykker, den alt for store fart og de hastighedsforøgende indgreb, og vi ved også, hvilke knallerter det i første række gik ud over: det var de store knallerter, som i realiteten aldrig har været det, vi forstår ved knallerter.

Arbejdsgruppen havde flere opgaver, først og fremmest at skabe bedre sikkerhed, men også at begrænse kriminaliteten. Mon ikke det ville være rimeligt at nævne, hvem det egentlig var, der kom til at sidde i den arbejdsgruppe? Det er nok kendt for os, men måske ikke kendt af alle. Det var kontorchef Wiese, der blev formand, politimester Mogens Grau fra Foreningen af politimestre i Danmark, politiingeniør Krøjgaard, justitsministeriet, civilingeniør Kappel, statens biltilsyn, nu justitsministeriet, og fuldmægtig i justitsministeriet K. Wiingaard.

Vi kan være uenige om mange ting – og det er vi også – men at disse dygtige embedsmænd og teknikere er uhildede – og jeg siger med vilje uhildede – derom er vi sikkert alle sammen enige. Men nu, altså små 14 dage før den nye lov skal træde i kraft, har vi endnu ikke truffet afgørelse i knallertspørgsmålet. Man kan ikke lade være at fundere noget over det, for ikke at sige, at det begynder at blive en meget mærkelig sag. Sagen har naturligvis vakt levende interesse i befolkningen, men som det har forment sig, har den bestemt ikke bidraget til tilliden til dette ting. Vi har nu arbejdet i

[Holmberg.]

mange år med færdselsloven, og embedsmænd havde i forvejen kulegravet problemerne. Det endte dog med, at et stort flertal for ca. 10 måneder siden vedtog en ordning, som vi mente var nogenlunde tilfredsstillende. Det er en ordning, som er kendt af alle, og som nu skulle kunne træde i kraft i løbet af få dage. Der gik imidlertid ikke lang tid, før hr. Voigt fremsatte sit forslag om 30 km/t for knallerter og bortfald af standardtypegodkendelsesordningen, i alt fald på de helt væsentlige områder.

Det var måske, hvad vi kunne vente fra den kant. Det har jeg kommenteret før, men jeg kan alligevel ikke lade være med at gøre nogle bemærkninger, når hr. Voigt nu også drager sikkerhedsselerne ind i billedet. Ja, det er rigtigt, de blev også vedtaget her i folketinget, og der var også en bestemt politiker, der ved den lejlighed anbefalede og opfordrede landets befolkning og tingets medlemmer til at bryde denne lov. I øvrigt står forslaget om de 30 km/t, som hr. Voigt nu har fremsat, i skærende modstrid med den tale, hr. Voigt holdt for bare ca. 10 måneder siden. Jeg vil selvfølgelig meget gerne tro på, at hr. Voigts iver gælder det færdselssikkerhedsmæssige og ikke andet.

Først kom forslaget fra fremskridtspartiet og centrum-demokraterne om bibeholdelse af standardtypegodkendelserne, men uden vægtgrænse og gearantal. Så kom forslaget fra min partifælle fru Nathalie Lind om en vægtgrænse på 80 kg, og forvirringen var næsten ved at være total, da der fra fru Inge Krogh kom et forslag, som dog blev trukket tilbage.

Min gruppe er altså delt, og det har den været før i samme spørgsmål både med hensyn til vægtgrænsen og til hastigheden; så er det sagt. Men mon man efterhånden ikke har sagt så meget, at det næsten er umuligt at tilføje mere netop om vægtgrænser, hastighed, registrering m. v.?

Fælles - jeg siger med vilje fælles - for alle forslagene er, at de påberåber sig at bygge på udtalelser fra eksperter. Har mon nogen kunnet finde ud af, hvad det egentlig er, de står for?

Lad mig her nævne nogle udtalelser:

1) Der er ingen ekspert og ingen undersøgelse, der har kunnet sige noget om hastighedens faktiske betydning med hensyn til uheldsrisiko og uheldsvirkning.

2) Ingen sagkyndig har kunnet godtgøre, at

en ny standardtypegodkendelsesordning vil medføre sikkerhedsmæssigt ringere knallerter, tværtimod tyder ministeriets foreløbige erfaringer på det modsatte. Jeg skal i øvrigt ikke gå nærmere ind på mindretallets udtalelser om de skrabe knallerter til danske forhold, de kunne tyde alvorligt på manglende kendskab til produktions- og markedsforhold. Men når det samme mindretal argumenterer for, at de store maskiner skulle indebære mindre risiko for føreren, har mindretallet da ikke tænkt på den svage part i trafikken på vore cykelstier, jeg tænker på fodgængere, cyklister m. m.?

Mindretallet argumenterer imod de 35 km/t. Jeg kan forsikre forslagsstillerne om, at de foreslåede 35 km/t stort set lovliggør den gamle 30 km grænse. At vi også med de nye bestemmelser får en knallertpark med mere ensartet hastighed, er jo sikkert.

I forbindelse med spørgsmålet om sikkerhed ved vi, at der kommer forslag om obligatorisk undervisning, som hr. Otto Mørch nævnte, og det er et forslag, som på forhånd har vores velvilje; vi går ud fra, at det har væsentlig betydning i forbindelse med færdselssikkerheden.

Jeg går også ud fra, at forslagsstillerne har taget i betragtning den nye typegodkendelse, som siger, at et køretøj for at blive godkendt skal have kørt 2.000 km mod nu 750 km. Det er faktisk et brugt køretøj. Der er altså flertal i retsudvalget for de 35 km/t, og jeg vil meget indtrængende opfordre tingets medlemmer til at stemme for dette forslag.

Til slut vil jeg gerne tilføje, at rent principielt er jeg meget enig med fru Ebba Strange: det er meget beklageligt, at vi mindre end 2 uger før færdselslovens ikrafttræden står og taler om at ændre den. Det skulle gerne være på den måde, at landets borgere, når folketinget har truffet en afgørelse, kan indrette sig i tillid hertil. Jeg mener imidlertid, at justitsministerens ændringsforslag giver en løsning, der færdselssikkerhedsmæssigt er god og samtidig bedst muligt begrænser de mest uheldige virkninger af tingets behandling af denne sag.

Jeg anbefaler altså at stemme for dette ændringsforslag.

Hagen Hagensen (KF):

Det skal først siges, at i hele den tid vi har beskæftiget os med færdselslov her i tinget, har det vel for os alle stået som noget væsentligt at sørge for, at færdselssikkerheden blev så stor

[Hagen Hagensen.]

som overhovedet gørligt, og at man sørgede for at sikre de svagere og de svageste i trafikken på bedst mulig måde.

Ikke alle har været enige om, hvad man skulle gøre for at nå frem til dette mål, og jeg er da ganske enig i det, der allerede er sagt fra denne talerstol i dag om, at det i mange tilfælde netop er den menneskelige faktor, der er det afgørende, de menneskelige fejl, der forvolder de største trafikskader.

Jeg tror ikke på, det alene er farten. Jeg hører til dem, der holder for, at man egentlig skulle have en hastighed alene begrænset af det ansvar, man kører under, fordi det meget, meget bedre end bestemte grænser sætter grænsen for, hvordan man bør køre.

Men for knallerternes vedkommende nåede vi i fjor, hvor der også var forskellige meninger om, hvorvidt man skulle sætte en 40 km grænse eller en 30 km grænse, frem til, at det skulle være 40 km/t, og flertallet af den daværende konservative gruppe gik også ind for 40 km fartgrænsen, med hvad dertil var knyttet af regelsæt om sikkerhedsudstyr, vægtgrænse m. v.

Så har vi både før og efter det forslag til ændring af færdselsloven, som er fremsat af hr. Voigt, modtaget adskillige henvendelser både fra dem, der kan noget om færdsel, og fra dem, der blot har et følelsesmæssigt betonet forhold til færdsel. I den forbindelse kan jeg sige, at der ikke for mig at se er fremkommet noget nyt, der kunne indvirke på, om man skulle lave det regelsæt om. Hver kan have sin mening derom; jeg synes for så vidt, det skulle have været prøvet, om ikke netop det, man her var nået frem til, var det rette og kunne bære igennem med de følgeregler, som det jo har andetsteds i færdselsloven om, hvorledes knallerter skal køre, hvor de skal køre, og på hvilken måde de i det hele taget skal behandles.

Men så er der kommet det ind i debatten, at man i stedet for de 40 km/t nu fra et flertal i retsudvalget foreslår en fartgrænse på 35 km/t. Jeg må erkende, at jeg finder det helt forkert. Hvis vi lavede en 40 km grænse, der var uden enhver form for tolerance, var de 40 km noget, som enhver skulle rette sig efter. Vi har haft 30 km grænse med en vis tolerance, men nu vil man altså have en grænse på 35 km, der i realiteten kommer til at betyde det samme som 40 km. Det synes jeg er forkert,

for derved stikker man blå i øjnene på dem, man i realiteten vil hjælpe.

Derfor finder vi i den konservative gruppe, også jeg selv, efter overvejelser også på grundlag af de mange henvendelser, der er kommet, at det – selv om jeg for mit vedkommende kunne have fastholdt en 40 km grænse uden tolerance – ville være helt forkert at gå ind for 35 km med tolerance, da man i realiteten derved kommer til at gøre det samme, som man gjorde før. Vi er derfor indstillet på for vort vedkommende at stemme imod det af flertallet stillede ændringsforslag om 35 km grænsen, og det vil altså i realiteten sige, at vi går ind for hr. Voigts forslag til ændring af færdselsloven om en fartgrænse på 30 km/t.

Hvad angår vægtgrænsen, er der forskellig opfattelse i min gruppe. Jeg for mit eget vedkommende holder på, at den vægtgrænse, der er fastlagt, og som vi drøftede med justitsministeren, på 60 kg, bør bevares, idet jeg navnlig finder, at jo større knallerterne bliver, jo større er vel også faren for, at de forholdsvis lettere kan gøres ulovlige og derved udsætte ikke blot den, der fører dem, men også andre for større skader, fordi man er ukendt med at føre dem med en større fart, end de er beregnet til.

Så skal jeg nøjes med i øvrigt at sige, at her må enhver tage sin stilling ud fra det, man mener er det rette for at styrke de svagere og de svageste i trafikken, også dem, der skal bruge knallerterne. Vi er altså nået til den overbevisning, at det gør vi bedst ved trods alt at fastholde den fartgrænse, der nu er gældende, når man har villet lave disse mange krummelurer på det, som i realiteten ikke vil komme til at betyde nogen særlig forskel fra det, der skulle have været det gældende.

Til slut vil jeg blot sige, at jeg finder, at den retsforfølgning, der finder sted, når man møder knallerter, som er tunede eller gjort ulovlige på anden måde, egentlig burde have til følge, at man konfiskerede køretøjet, i hvert fald i langt højere grad, end tilfældet har været.

Mimi Jakobsen (CD):

Begrebet parlamentslede er jo oppe i tiden, tilsyneladende i hvert fald. Man støder meget ofte på det i pressen, men bemærkelsesværdigt sjældent, når man er ude at snakke med folk i almindelighed. Men det har også i denne debat været anført, at en af grundene til den påståede parlamentslede er, at folketinget ikke står

[Mimi Jakobsen.]

ved sine beslutninger. Det er efter min mening fuldstændig forkert.

For det første tyder de mange henvendelser fra interesseorganisationer og privatpersoner på, at masser af mennesker har engageret sig i denne debat uden overhovedet at føle spor lede derved. For det andet er netop grundlovens ord om, at ethvert medlem alene er forpligtet af sin overbevisning, et forhold, som jo ikke mindst i denne situation bliver aktuelt. Denne bestemmelse kan efter min mening bestemt ikke bevirke parlamentslede, måske tværtimod. Derfor er det også ret og rimeligt, at et folketing, der i dag for en tredjedels vedkommende består af nye medlemmer, som ikke hidtil har taget stilling til denne sag, må have ret til at omgøre en tidligere beslutning.

Nu må man ikke tro, at det for centrum-demokraterne er behageligt at skulle ændre en lov, som visse personer allerede har disponeret ud fra, men dette spørgsmål er for os først og fremmest et spørgsmål om sikkerhed for knallertkørerne, og jeg har med glæde konstateret, at også andre ordførere har tilkendegivet dette synspunkt. På baggrund af sikkerheden har vi været medforslagsstillere til og støtter fortsat forslaget om 30 km hastighedsgrænse og 80 kg vægtgrænse.

Vi føler os overbevist om, at man ved at hæve hastigheden til 40 km vil udsætte knallertkørerne for en helt urimelig risiko, og når man så ydermere i samme åndedrag vil forbyde de mest trafiksikre knallerter, er bægeret fuldt.

Der har dog i vores gruppe været røster fremme om, at såfremt man indførte en registreringspligt for knallerter med nummerplader, ville man muligvis stille sig anderledes til hastighedsspørgsmålet, men det er jo altså ikke tilfældet nu.

Med hensyn til ændringsforslaget om de 35 km/t mener jeg, at dette så afgjort er mere politisk begrundet – sådan at forstå, at man gerne vil have et kompromis – end egentlig sagligt begrundet, og vi kan derfor ikke tilslutte os dette forslag.

Det er ofte blevet nævnt, at man, hvis man tillader de store knallerter, vil risikere meget store hastigheder, fordi nogle vil føle sig mere fristet til at tune disse store knallerter. Men vi kan da ikke lovgive på baggrund af, at der er nogle, der overtræder loven; det mener jeg er fuldstændig forkert. Ydermere ligger der jo det i det, at vi forbyder salg af dette udstyr. Selv-

følgelig må vi alle håbe og tro på, at disse lovovertrædelser bliver begrænset så meget som overhovedet muligt.

Jeg skal derfor anbefale folketingets medlemmer ved den endelige afstemning at sikre knallertkørerne sikkerheden også fremover ved at bibeholde de 30 km/t og ved at stemme for en vægtgrænse på 80 kg.

Lilli Gyldenkilde (SF):

Jeg skal meget kort sige på SFs vegne, at vi er blevet enige om at kunne gå ind for de 35 km/t og at fastholde typegodkendelserne, som vi også sagde ved førstebehandlingen. Og så henviser jeg i øvrigt til bemærkningerne i betænkningen.

Tove Jørgensen (DKP):

Når vi fra kommunisternes side går ind for de af justitsministeren stillede ændringsforslag, er det ikke, fordi de opfylder de krav, vi på længere sigt må stille til trafikikkerheden. Vi mener i virkeligheden, at fartgrænsen må ned sættes yderligere, og at det er særdeles risikofyldt, at knallerterne kommer ud blandt den store trafik. Vi ved desværre, at vi om et par år kommer til at tage spørgsmålet om knallerterne og hastigheden op igen, når der foreligger tilstrækkelig mange statistikker over dræbte og alvorligt skadede knallertkørere. Vi kan heller ikke se bort fra de tal, som retsmedicinerne kommer frem med.

Men vi finder ikke, at løsningen ligger i tungere, motorcykellignende køretøjer, der alligevel ikke vil være tilstrækkelige sikkerhedsmæssigt i den store trafik. Derfor kan vi ikke gå ind for fremskridtspartiets ændringsforslag.

I stedet for kun at satse på store motorveje var det måske mere hensigtsmæssigt samtidig at sikre veje for børn og ældre mennesker, så de kunne færdes sikkert i trafikken. Det kan virke paradoksalt, at man planlægger så kortsigtet, at man ikke ser i øjnene, at den private benzinforbrugende trafik om 10–15 år vil blive reduceret som følge af højere benzinerpriser. Det vil bl. a. medføre, at det bliver nødvendigt at satse mere på den kollektive trafik. Den private, individuelle trafik vil i større udstrækning komme til at ligge på cykler og knallerter.

Problemet er imidlertid aktuelt her og nu. Mange steder i landet er skolevejene meget usikre. Efter at mange mindre skoler er blevet nedlagt, har børnene ofte lange strækninger at

[Tové Jørgensen.]

køre daglig. Det er derfor nærliggende, at de større børn anskaffer sig en knallert. Også mange midaldrende mennesker er henvist til at bruge knallert på grund af dårlige trafikforbindelser til og fra deres arbejdsplads. Der er al mulig grund til at forlange, at disse grupper sikres i trafikken. Det gøres de hverken af fremskridtspartiets forslag eller af den lov, der skal gælde fra 1. maj 1977. De sikres heller ikke tilstrækkeligt med det foreliggende ændringsforslag. Det eneste, ændringsforslaget sikrer, er, at vi ikke giver grønt lys for nogle køretøjer, der frister til at tro, at man kan færdes i trafikken som på en motorcykel.

Den eneste rigtige løsning på de her foreliggende problemer er i virkeligheden todelte cykelstier, således at knallerter og cyklister og den store trafik holdes adskilt fra hinanden. Alt andet kan ikke være andet end lapperier. Derudover vil en større vægt lagt på den kollektive trafik, så den virkelig bliver et tilbud til befolkningen, sikre, at der kommer færre knallerter på vejene.

Der er med andre ord andre muligheder at overveje, og det er snarere disse problemstillinger, vi fra kommunistisk side mener burde tages op i forbindelse med disse spørgsmål. Derfor mener vi, at hele denne diskussion i virkeligheden er ført på et forkert spor.

Når vi i denne situation støtter ministerens ændringsforslag, er det med andre ord, fordi vi mener, det er urimeligt over for befolkningen, her lige inden loven skal træde i kraft, at forvirre begreberne, især når det tydeligt fremgår, at der er iblandet den standende diskussion en hel del kommercielle interesser, som vi bestemt ikke mener højner debattens niveau.

Niels Helveg Petersen (RV):

Man skulle have forsvoret, at der under denne debat kunne dukke noget nyt op, men det gjorde der alligevel. Vi fik en nydannelse, nemlig »den damelignende knallert«. Jeg har spekuleret på, hvordan en sådan skulle se ud, men jeg må afstå fra videre spekulation – min fantasi rækker simpelt hen ikke. Jeg skal derfor ikke bore mere i det med den damelignende knallert – det er jo i øvrigt også forbudt!

Ud fra trafikikkerhedssynspunkter går den radikale gruppe ind for en fartgrænse på 30 km/t. Vi anser den beslutning, som blev truffet af det tidligere folketing, for at være forkert. Det gør vi ud fra hensynet til knallertkørernes

egen sikkerhed, og vi lægger herunder betydelig vægt på det standpunkt, som er fremført af trafikmedicinerne.

Selve proceduren ved denne afstemning er temmelig besværlig. Retstilstanden fra 1. maj er, at knallerter må køre 40 km/t, hvis intet andet besluttes. Hertil foreligger der et lovforslag om ændring fra hr. Voigt gående ud på, at knallerter kun må køre 30 km/t. Nu foreligger der et ændringsforslag til hr. Voigts lovforslag gående ud på, at de skal have lov til at køre 35 km/t. Forslaget om de 35 km/t er på den ene side en forbedring i forhold til de 40 km/t, som er fastsat i loven, på den anden side er det en forringelse af hr. Voigts lovforslag.

Vi ønsker ikke at stemme imod ændringsforslaget om de 35 km/t, vi vil ikke ved en afstemning om dette ændringsforslag forhindre en realistisk mulighed for en forbedring af den retstilstand, der ellers vil komme til at bestå, og vi vil derfor undlade at stemme. Til gengæld vil vi, hvis forslaget om de 35 km/t vedtages, stille ændringsforslag mellem anden og tredje behandling gående ud på at ændre de 35 km/t til 30 km/t, således at folketinget ved denne procedure får mulighed for at tage stilling til det, som er hr. Voigts og mange andres anliggende, nemlig om vi skal have 30 km/t. På den måde mener vi i hvert fald at være sikret, at hastigheden nedsættes fra 40 til 35 km/t, samtidig med at der fortsat er en mulighed for, at et flertal i salen beslutter sig for det, som efter vort skøn er det rigtigste trafikikkerhedsmæssigt, nemlig de 30 km/t.

Hvad vægtgrænsen angår, er sagen den, at hvad enten det drejer sig om en lettere eller en tungere knallert, er motorstørrelsen den samme. Begrænsningen i knallertens hastighed vil i høj grad ligge i motorstørrelsen, og med en given motorstørrelse ser vi ingen som helst grund til at skulle forbyde en type køretøj, som anses for sikrere, og foretrække en lettere knallert, som i en række situationer vil reagere mindre sikkert for føreren.

Ud fra dette synspunkt støtter den radikale folketingsgruppe det ændringsforslag, som er stillet af fru Nathalie Lind.

Ib Christensen (DR):

Flere ordførere har beklaget den korte frist, folketinget har, inden færdselsloven træder i kraft. Mit parti kan ikke deltage i denne beklagelse, så meget mere som vi jo af grunde, alle kender, ikke har været med til denne lovgiv-

[Ib Christensen.]

nings behandling. Dertil kommer, som det også er påpeget, at en tredjedel af folketingets medlemmer er nyvalgte, og dette er jo et anliggende, hvor man traditionelt stemmer på tværs af partilinjer.

Færdselssikkerhedsmæssige argumenter taler efter vores opfattelse afgørende til fordel for forslaget om 30 km hastighedsgrænse og det af fru Nathalie Lind m. fl. stillede ændringsforslag om 80 kg vægtgrænse. Det har navnlig gjort indtryk på os, at retsmedicinerne har udtalt sig stærkt til fordel for dette forslag. En fælles henvendelse fra FDM, Falck og retsmedicinerne er jo blandt aktstykkerne i sagen.

Det har været nævnt, at man ved obligatorisk knallertundervisning kunne tage højde for nogle af disse problemer, men der er jo intet, der udelukker, at folketinget på et senere tidspunkt kan indføre obligatorisk knallertundervisning som en yderligere færdselssikkerhedsmæssig bestemmelse.

Jeg kan kun beklage, at folketingets afstemningsprocedure er så forældet, at det kan blive nødvendigt at følge den procedure, som hr. Niels Helveg Petersen har skitseret, for at sikre, at den vedtagelse, der kommer igennem i dette ting, bliver den, som der er flertal for, således at man ikke risikerer at få de 40 km, skønt der måske kunne være flertal for de 35 km.

Wilhelm (VS):

VS vil, som vi tidligere har givet udtryk for, gå ind for 30 km grænsen og vil modsætte sig grænsen ved de 60 kg. Det betyder, at vi stemmer imod ændringsforslag nr. 1 om 35 km og imod ændringsforslag nr. 2. Vi kan støtte ændringsforslag nr. 3, som, i den udformning det har fået nu, imødekommer de indvendinger, vi havde imod det oprindelige forslag ved første behandling, som fratog ministeren enhver bemyndigelse til at stille regler op for, hvordan en knallert skulle være udstyret, og hvad den skulle opfylde. Ændringsforslag nr. 3 går klart på de ting, som vi er enige i, og vi stemmer for det.

Vi er selvfølgelig klar over, at der til spørgsmålet om vægtgrænserne knytter sig forretningsmæssige interesser, det kan man lige så godt sige lige ud. Det gør der også, hvis man sætter vægtgrænsen til 60 kg, så det slipper vi ikke uden om. Vi bryder os ikke om de forretningsmæssige interesser, hverken dem, der er

interesseret i, at vægtgrænsen ikke er lav, eller dem, der er interesseret i, at vægtgrænsen er lav, men sådan er nu engang dette samfund. Der er forretningsmæssige interesser knyttet såvel til den ene beslutning som til den anden, men det er ikke dem, vi har taget stilling til, det er de sikkerhedsmæssige hensyn.

Jeg vil kun yderligere føje et par bemærkninger til det, hr. Otto Mørch og hr. Holmberg har sagt, og måske også til SFs mindretal inden for flertallet. Der bliver sagt af dette mindretal inden for flertallet, at man i virkeligheden er tilhænger af, at en knallert simpelt hen skal være en cykel med hjælpemotor, at den bør køre på cykelsti, og at den ikke må køre over 20 km/t. Der kan være noget rigtigt i disse betragtninger, som jo er urealistiske her pr. 1. maj, i hvert fald som tingene ligger trafikpolitisk, men så at sige, at når man ikke kan få grænsen ved de 20 km, så vil man heller ikke være med til 30, så vil man have 40 eller 35, det kan vi ikke rigtig se logikken i, men det må selvfølgelig blive SFs hovedpine.

Hr. Otto Mørch havde nogle betragtninger om, at den menneskelige faktor var den alt-afgørende for trafikikkerheden. Det er da nok rigtigt, at den er meget afgørende, og derfor er vi også glade for, at der nu bliver den mulighed for knallertkørselsundervisning, som der har været tale om. Men det er jo ikke den eneste faktor, og vi mener altså, at vi tager trafikikkerhedsmæssige hensyn, når vi stemmer på den måde, vi gør her, både om vægtgrænsen og om hastighedsgrænsen.

Hr. Otto Mørch og især hr. Holmberg var meget inde på, hvor urimeligt det var at tage denne sag op igen, efter at den var grundigt behandlet og vedtaget for knap et år siden. Men hvorfor er de samme udvalgsmedlemmer og partier så kommet med ændringsforslag, der siger 35 km? Hvis det er så urimeligt at tage hele denne sag op igen, hvorfor insisterer de så ikke bare på det, de vedtog sidste år? Hvorfor kører de ikke bare straight igennem? Men de kommer jo selv med et ændringsforslag – i mine øjne et lidt puppet ændringsforslag – der siger 35 km. Hvad er begrundelsen for det? Hvad er begrundelsen for overhovedet at ville gå ind i denne snak og selv stille ændringsforslag, hvis man mener, det er så og så urimeligt, at sagen overhovedet er blevet rejst igen, og at det er så og så beklageligt, som hr. Holmberg sagde, at der sker ændringer her få uger før

[Wilhelm.]

lovens ikrafttræden? Venstre eller i hvert fald hr. Holmberg har selv været med til at stille forslag, der vil betyde ændringer her få uger før lovens ikrafttræden. Det betyder formodentlig, at de indvendinger, der er kommet, har gjort et eller andet indtryk selv på hr. Holmberg, og så synes jeg ikke, at han skal klandre andre for, at de har rejst denne sag, når han faktisk selv er med til at foreslå, at der skal ske ændringer af den ene eller den anden art, selv om vi ikke er enige om, hvordan ændringerne skal være.

Nathalie Lind (V):

Vi er nogle medlemmer i venstres gruppe, der går ind for en hastighedsgrænse på 30 km/t, og jeg kan på disse medlemmers vegne sige, at vi vil stemme imod ændringsforslag nr. 1.

Jeg beklager, at det ikke har været muligt at opnå enighed om at fravige forretningsordenen, således at vi i dag kunne få lejlighed til at stemme om 30 km/t. Det er i forvejen ikke nemt at orientere befolkningen om, hvad der sker i folketinget under den avisstrejke, vi har, og jeg synes, man skulle have ladet dette komme med ind i overvejelserne, inden man afviste at fravige forretningsordenen. Det er utilfredsstillende for befolkningen, hvis man tænker sig, at ændringsforslaget om 35 km/t skulle blive vedtaget, at få at vide, at det sagde folketinget om tirsdagen, og at få dage efter ændrede man det til 30 km/t.

Jeg er meget bekymret over, at man ikke har kunnet få en klar tilkendegivelse fra folketingets side, men der er så ikke anden udvej end den, som også andre talere har været inde på, at vi, hvis ændringsforslaget her bliver vedtaget, til tredje behandling må stille et ændringsforslag om 30 km/t.

Med hensyn til spørgsmålet om vægtgrænsen er vi også nogle – det er ikke de samme – i venstres gruppe, der mener, at vi skal ophæve den ordning, vi indførte i juni måned om 60 kg, men indføre et maksimum på 80 kg.

Jeg tror, at trafikikkerhedsmæssige grunde taler herfor. Jeg er ikke overbevist af de argumenter, der er kommet fra ministerens side. Man taler om, at en vægtgrænse på 60 kg er nødvendig for at umuliggøre – det er noget i den retning, man siger – hastighedsforøgende indgreb. Jeg tror, det er en antagelse, som er forkert, at den lidt sikrere, lidt større knallert i

sig selv skulle være den eneste, som de unge måtte være interesseret i at foretage ulovlige indgreb på.

Jeg tror, man skal forstå, at problemet for den, der absolut vil foretage de indgreb, foreligger, og at man vil forsøge at gøre dette, selv om det er en mindre model, der er tale om.

Dette og så det, at mange unge i forvejen har overtrådt de gældende regler, er efterhånden de eneste argumenter, så vidt jeg kan se, der er tilbage for, at man skulle blive stående ved de 60 kg som vægtgrænsen, og jeg mener derfor, vi skal acceptere livet, som det er, og sørge for, at de unge også får mulighed for at køre på de bedste og mest trafiksikre knallerter.

Ud fra denne vurdering vil de medlemmer, som jeg her taler om fra venstres gruppe, stemme imod ændringsforslag nr. 2.

Camre (S):

Jeg er ikke medlem af folketingets retsudvalg, men ud fra en interesse for trafikikkerhedsmæssige problemer vil jeg gerne have lov til at komme med nogle enkelte bemærkninger.

Vi står med lovgivning på knallertområdet over for en overordentlig udsat gruppe i trafikken, en del af den såkaldt bløde trafik, der altid bliver den lille, når der er sammenstød med den hårde trafik, og jeg finder, at den lovgivning, vi gennemførte for mindre end et år siden, står i stærk modsætning til andre bestræbelser for at skabe øget sikkerhed på trafikens område.

Vi har fået bestemmelser om begrænsning i maksimalhastighed for motorkøretøjer i øvrigt. Vi har fået bestemmelser om sikkerhedsseler, og vi har fået strengere regler for typegodkendelse af biler, alt sammen noget, der klart har givet sig udslag i faldende dødelighed og fald i antallet af hårde kvæstelser.

På knallertområdet vedtog vi ulykkeligtvis en bestemmelse med det stik modsatte indhold. Ud fra et hensyn, der kunne tydes som værende et forsøg på rent juridisk at begrænse antallet af lovovertrædelser, de såkaldte borerer af knallerterne, fik vi en forhøjelse fra 30 til 40 km i maksimalhastighed, og det er ganske givet, at man ikke kan tale sig uden om, at dette vil have en alvorlig virkning på antallet af ulykker og på ulykkernes sværhedsgrad.

Jeg skal ikke her referere det materiale, som fra mange kyndige trafikmedicinere er tilgået folketingets medlemmer. Jeg vil gerne sige, at

[Camre.]

jeg finder det utilfredsstillende og utilstrækkeligt, at vi går ned til en 35 km grænse, fordi det jo teknisk er åbenbart, at man ikke kan fastsætte en skarp kilometergrænse for disse motorkøretøjer. Den hastighed, som køretøjerne kan køre med, når de godkendes, vil ændre sig under brugen, og en grænse på 30 km, som vi har i dag, betyder jo reelt, at mange køretøjer lovligt, uden at man har pillet ved dem, kører omkring 35–36 km.

Derfor betyder en 35 km grænse med de afvigelser, der kan være, at mange af disse køretøjer vil komme til at køre 40 km, og så er der ikke megen realitet i det, folketingets retsudvalgs flertal nu indstiller at vi skal vedtage.

Jeg må derfor ligesom andre af den socialdemokratiske gruppes medlemmer sige, at vi ønsker at fastholde en 30 km grænse, og jeg skal personlig anbefale, at man stemmer imod ændringsforslag nr. 1.

Vedrørende spørgsmålet om typegodkendelse vil jeg gerne sige, at jeg finder en typegodkendelse værdifuld, for intet er farligere end disse ganske små køretøjer, som ikke lader sig styre og bremse ordentligt, men jeg vil samtidig gerne have lov at sige, at det er en illusion, hvis man ud fra den statistik, der siger, at den største ulykkeshyppighed ligger på de tunge knallerter, tror, at man kan fjerne disse ulykker ved at fjerne de store knallerter. Det svarer til, at et forsikringselskab for nogle år siden fandt ud af, at en ganske bestemt biltype havde en stor ulykkeshyppighed, men det var ikke biltypens skyld, den var hverken værre eller bedre end så mange andre, men det skyldtes, at den tiltrak en bestemt købergruppe, som havde en høj ulykkeshyppighed; og de unge mennesker, som køber de store, motorcykellignende knallerter, piller ved dem og har mange ulykker, vil fortsat købe knallerter. Nu bliver det dem, der ligger lige under 60 kg vægtgrænsen. De vil fortsat pille ved dem, de vil fortsat køre på en sådan måde, at de får ulykker, og det får de altså nu på køretøjer, som er mindre modstandsdygtige, når ulykken sker.

På den baggrund er jeg personlig af den opfattelse, at det vil være rigtigt at have en typegodkendelsesordning, men at holde den vægtgrænse, som fru Nathalie Lind m. fl. har foreslået, nemlig 80 kg.

Må jeg sige til slut, at jeg finder, det er overordentlig værdifuldt, at der arbejdes med for-

slag om at gennemføre en tvungen uddannelse af knallertkørerne, men jeg vil også sige, at man kan ikke uddanne sig væk fra tyngdeloven, og derfor er det ikke tilstrækkeligt, at vi får en køreundervisning af knallertkørerne. Vi bør med det ansvar, vi har for denne trafikgruppe, som i så vidt omfang er unge, gennemføre en så restriktiv lovgivning, som det i øjeblikket er realistisk at komme igennem med, altså de 30 km hastighedsgrænse.

Melchior (CD):

I modsætning til de to sidste talere har jeg ikke bedt om ordet for at modsige min ordfører, tværtimod kan jeg i ét og alt understrege, hvad vort partis ordfører sagde. Men da denne sag, så lille den kan forekomme, er meget alvorlig og meget vigtig, føler jeg trang til at citere et par ting, så det kan komme med i forhandlingsprotokollatet i Folketingstidende for dem, der senere skal læse denne debat.

Hr. Holmberg har under hele sagens behandling indtaget en meget vred attitude over for dem, der ønsker at ændre. Jeg er da helt klar over, at hr. Holmberg har nøjagtig den samme hensigt som alle andre i dette ting, men det må være helt forkert, som hr. Holmberg gjorde det i dag, at henvise til misforståelse i befolkningen med, at man tager sagen op igen. Tværtimod må det da være givet, at da det er en sag på liv og død, må alle mennesker i dette land respektere, at man, når der er tvivl, diskuterer sig igennem tvivlen.

Det, der kalder mig op, var hr. Holmbergs ord i hans tale her i dag om, at ingen eksperter har kunnet sige noget om, hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert i denne sag. Det er det, jeg synes ikke må stå uimodsiget. Dels er vi alle i besiddelse af et brev underskrevet af direktøren for Forenede Danske Motorejere, direktøren for Falcks Redningskorps og en overkirurg, formanden for Dansk Selskab for Trafikmedicin, og de siger enstemmigt: alle sagkyndige undersøgelser tyder efter vor mening på, at disse regler – det er altså dem i loven, der blev vedtaget i fjor sommer – vil blive årsag til flere drab og kvæstelser i trafikken.

Når tre sådanne instanser tyder alle – uden forbehold alle – sagkyndige undersøgelser i den retning, er der dog nogle eksperter, der har kunnet sige, hvad der er rigtigt.

Så skal jeg endelig tillade mig at citere direkte fra en beretning, notat 146 fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, som alle er i besid-

[Melchior.]

delse af, og hvor vi også ser tre uafhængige eksperter komme med en helt klar og utvetydig opfattelse af, hvad der er rigtigt og hvad der er forkert i denne sag, idet der udtrykkeligt siges: »Om skader, som knallertførerne udsættes for, gælder det, at førere af de lette knallerter får alvorligere skader end førere af de tungere knallerter.« Videre: »Der er en svag tendens til flere benskader og færre hovedskader hos førere af de tungeste knallerter sammenlignet med de lette knallerter.« Og så ubehagelige benskader end kan være, så er hovedskader dog værre. Altså en klar udtalelse i vægtspørgsmålet fra disse tre eksperter.

En tilsvarende meget klar og entydig udtalelse har vi i hastighedsspørgsmålet i konklusionen på side 31 i den nævnte undersøgelse. Der står nemlig: »Det må dog anses for givet, at forøget hastighed i uheldsøjeblikket er en skadefremmende faktor, selv om også hastighedsuafhængige faktorer er af væsentlig betydning for især hovedskadernes sværhedsgrad.« Igen ser vi eksperter, der i modsætning til det, hr. Holmberg hidtil har læst sig frem til, helt klart og forbeholdsløst tør udtale sig imod en forøgelse af farten og en nedsættelse af vægten.

Jeg må så også tilføje, at det forekommer forbavsende, at tvivlen, når der er tvivl – og det var altså hr. Holmbergs opfattelse, at der er tvivl – så ikke skulle komme en lav fart til gode og en høj fart til skade. Det, som den nu snart gældende lov ville medføre, var en forøgelse af farten med 33 pct. af det hidtidige, og det er dog uhørt i betragtning af den fremgangsmåde, folketinget ellers anvender i disse ting, at man skulle forøge sådanne åbne køretøjers fart med 33 pct.

Justitsministeren (Orla Møller):

Der kan næppe i denne debat, hverken i dette møde eller i det, der eventuelt kommer senere på ugen, fremføres nye argumenter. Jeg tror, at hr. Holmberg har ret i noget af det, der blev sagt, måske trukket frem i en meget stærk form her til sidst af hr. Melchior, at eksperter på dette område nu engang er uenige, og derfor har vi også hver især været nødt til at drage vore konklusioner og tage vores bestemmelse på baggrund af vores egen vurdering af de oplysninger, der er kommet frem.

Jeg har allerede, da vi behandlede færdsels-

loven i første omgang, beklaget, at debatten skulle komme til at gå på, at nogle var mere sikkerhedsindstillede end andre. Jeg føler mig aldeles overbevist om, at vi, der i sin tid gik ind for 40 km som hastighedsgrænse, var lige så sikkerhedsindstillede som de, der gik ind for de 30, men vi vurderer det materiale, der er blevet lagt på bordet for os, på forskellig måde.

Derfor vil jeg gerne have lov til her til sidst i debatten ligesom at gøre klart: hvad var det egentlig, det arbejdsudvalg under justitsministeriet, som var med til at forme reglerne om dette, havde som målsætning, da disse ting skulle behandles? Det var naturligvis først og fremmest at få sikkerhedshensyn opfyldt og at få en klaring på en lang række problemer. Derfor tror jeg, det hele skal ses i en større sammenhæng. Hastigheden var en bestemt del af dette. Kilogrænsen var en bestemt del af dette. Hvis vi skulle have styr på en udvikling inden for knallertområdet, kunne vi faktisk efter disse eksperter opfattelse ikke klare os blot med én ting, nemlig motorstørrelsen.

Jeg ved da godt, at der sagligt er meget stærk argumentation for at sige noget om dette, men vi ønskede altså noget mere. Derfor ønskede vi tuningsættene forbudt, og derfor var vi også inde på, at der skulle være obligatorisk undervisning.

Jeg føler mig overbevist om, at hvis man vil se på alle disse ting, som man har forsøgt for at få styr på hele udviklingen inden for knallertområdet, vil man opdage, at der er en sammenhæng, der peger i retning af større sikkerhed.

Voigt (FP):

Hr. Holmberg sagde i sit indlæg her, at han var træt af at drøfte disse knallerter. Ja, det er nok muligt, det er der nok mange der er. Og så tilføjede hr. Holmberg, at det var, hvad man kunne vente fra den kant, og deri sagde han indirekte, at det var næsten uforståeligt, at jeg tillod mig at bringe dette op her, 14 dage før loven skulle træde i kraft. Jeg synes godt, hr. Holmberg kunne have oplyst, at jeg fremsatte forslaget i oktober, men at der så skete det, at statsminister Anker Jørgensen udskrev valg, umiddelbart før vi skulle afgive betænkning over forslaget.

Hr. Holmberg ville også ligesom give udtryk for, at der var mistillid til de 5 embedsmænd

[Voigt.]

i arbejdsgruppen; han nævnte navnene på dem. Man kan måske godt sige, at der har været utryghed fra nogle sider; det forekommer da også mig ufatteligt, at 5 embedsmænd i justitsministeriet skulle være klogere end alle de mange hundrede eksperter ude omkring, som har advaret imod denne lovgivning.

Hr. Holmberg sagde også, at ingen rapport viser, at antallet af ulykker vil stige. Der er flere ordførere, der har været oppe at forklare hr. Holmberg, at det er der, og jeg ville gerne, om hr. Holmberg heroppefra vil sige, at det, retsmedicinerne har nedfældet i deres rapport – det står i Rådet for Trafiksikkerhedsforsknings rapport nr. 146 – er forkert. Det kunne være interessant at få det at vide.

Hr. Hagen Hagensen sagde, at jo større en knallert er, jo mere fristende vil det være for de unge mennesker at ulovliggøre den. Han har nok ikke helt uret i disse synspunkter, men vi står bare i den situation, at de mennesker, der nu engang vil ulovliggøre en knallert, vil gøre det med den knallert, de har til rådighed, og hvis vi afskaffer de større knallerter, vil de ulovliggøre de mindre knallerter, hvorved deres ulykkesrisiko bliver endnu større; fordi de så vil opnå den samme hastighed på den lille knallert, som de vil kunne opnå på den store, og derved vil kvæstelserne blive endnu mere alvorlige. For kendsgerningen er, at uanset om det er en knallert, der vejer 40 kg, eller det er en, der vejer 80 kg, er motoren nøjagtig den samme. Det vil sige, at jo større knallerten er, jo mindre hastighed vil den blive fremført med.

Hr. Wilhjem fra venstresocialisterne gav på en udmærket måde svar til SFs ordfører, og jeg er meget enig i det svar, han gav; jeg kan heller ikke se logikken i det.

Jeg må også sige til fru Tove Jørgensen, som sagde, at hun var sikker på, at om et par år skulle vi se på hastigheden og vægten igen, for så var der nok blevet kvæstet nogle, at det er netop det, jeg sagde i mit første indlæg. Og så vil fru Tove Jørgensen sikkert stå her og sige: hvis vi dog bare havde gjort sådan, som ham Voigt sagde for 2 år siden, så havde vi undgået, at disse mennesker blev kvæstet. Det er ikke en rimelig argumentation at sige: lad os nu se, hvordan denne lov virker – når alt tyder på, at flere vil blive kvæstet.

Hr. Niels Helveg Petersen var inde på proceduren omkring afstemningen, og jeg kan

være meget enig med ham i – jeg tror også, jeg var inde på det i mit første indlæg – at det ikke er en særlig tilfredsstillende måde at skulle stemme på. Men jeg vil alligevel anbefale hr. Niels Helveg Petersen at stemme nej til ændringsforslag nr. 1, for hvis han stemmer nej til det, er der en chance for, at det falder, og så bliver hr. Niels Helveg Petersen fri for at fremsætte ændringsforslag til tredje behandling, idet han så vil komme til at stemme om det oprindelige forslag, der siger 30 km i timen. Men jeg tror, at hr. Niels Helveg Petersen har andet i ærmet.

Justitsministeren stod sandelig lige så flot heroppe og tillod sig at sige: ja men eksperterne er jo uenige. Jeg bliver nødt til at spørge justitsministeren, om han ikke vil gå op på denne talerstol og sige, hvad det er for eksperter, der er uenige. Er det de 5 embedsmænd, der sidder i justitsministeriet, der er uenige? Eller er det nogen af de 26, der har henvendt sig til retsudvalget i denne sag? Vil ministeren give bare et eneste eksempel på, at der er eksperter, der er uenige i, at vi skal have 30 km hastighed, og at vi skal bevare de trafiksikre knallerter? Det synes jeg ministeren skylder at gå herop og forklare folketingets medlemmer, når han siger, at eksperterne er uenige. Det er jo ikke rigtigt, hr. justitsminister; ingen er uenige; tværtimod er alle enige om det, der ligger i det forslag, jeg har fremsat.

Holmberg (V):

Jeg følger ingen trang til at forlænge debatten særligt, men det var hr. Melchior bemærkning, der kaldte mig herop. Hr. Melchior bebrejdede mig næsten, at jeg havde sagt, at der ingen eksperter er, der har sagt noget om hastighedens faktiske betydning. Det skal jeg gerne gentage endnu en gang, hr. Melchior, for det er netop det, de såkaldte trafikmedicinere selv har anført, og det er det, jeg har refereret.

Hr. Melchior lægger det stærkt op, når han siger, at det næsten drejer sig om liv og død på vore veje i forbindelse med fartgrænserne. Skal det forstås på den måde – det er en grov oversættelse – at 30 km vil betyde liv og 35 km vil betyde død? Jeg kan næsten sige det samme med hensyn til vægtgrænserne. Det er de overdrivelser, vi i alt fald skulle holde os for gode til, både hr. Melchior og jeg.

Med hensyn til de såkaldte eksperter, som

[Holmberg.]

hr. Melchior nævnte, FDM, Falck, trafikmedicinere m. v., så er spørgsmålet, hvor meget eksperter de er. Hvem er i det hele taget eksperter på disse områder? Er de mere eksperter end justitsministeriets embedsmænd og teknikere? Det er da ganske rigtigt, som justitsministeren gjorde opmærksom på, at eksperterne er i alt fald uenige.

Fartgrænserne er blevet stærkt diskuteret. Jeg vil ikke bruge det som argument, men bare gøre opmærksom på, at i flertallet af de lande, vi absolut kan sammenligne os med, har de grænser på fra 40 til 50 km. Det betyder nok ikke, at de dér kører særlig uforvarsligt.

Niels Helveg Petersen (RV):

Det er af flere talere påpeget, at vi risikerer den helt store forvirring omkring den afstemning, der nu skal foregå. Folketinget har i sidste samling vedtaget 40 km hastighedsgrænse for knallerter, og der er en mulighed for, at folketetinget i dag vedtager 35 km. Der er derefter en mulighed for, at folketetinget på fredag vedtager en hastighed på 30 km/t. Det er egnet til – ikke mindst i en avisløs tid – at sprede den allerstørste forvirring. Hvis der er et flertal for 30 km/t i folketetinget, burde det allerede have en mulighed for at manifestere sig i dag, og det ville have kunnet lade sig gøre med en smidig anvendelse af forretningsordenens regler.

Jeg skal derfor for at få en tilstrækkelig afklaring af situationen gøre noget, som ikke er sket i de år, jeg har været medlem af folketetinget: jeg skal på det radikale venstres vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet folketetinget udtaler sin tilslutning til en fartgrænse på 30 km/t for knallerter, fortsætter folketetinget behandlingen af denne sag på dagsordenen.«

Hvis dette forslag vedtages, kan tilhængere af 30 km grænsen trygt stemme imod 35 km/t forslaget. Hvis dette forslag derimod forkastes, opstår der den situation, at tilhængere af 30 km hastighedsbegrænsning derefter kan støtte en grænse på 35 km, som selvfølgelig ud fra deres synspunkt er en forbedring i forhold til de 40 km/t.

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

Der er nu fremsat følgende forslag om moti-

veret dagsorden: (se foran). Jeg skal lade forslaget indgå i forhandlingerne.

(Kort bemærkning).

Voigt (FP):

I mit første indlæg her i dag beklagede jeg også proceduren for afstemningen, idet den afskar medlemmerne fra at stemme for 35 km/t, hvis 30 km/t ikke kom igennem, og jeg sagde også, at 35 km/t trods alt er det næstbedste af de forslag, der ligger på bordet.

Som hr. Niels Helveg Petersen selv sagde, er det lidt usædvanligt med en dagsorden i sådan en situation, men det er nok den eneste mulighed for, at man kan få en regulær afstemning i denne sag. Jeg skal derfor på fremskridtspartiets vegne give min fulde tilslutning til dette dagsordensforslag og anbefale tingets medlemmer at støtte det.

Otto Mørch (S):

Jeg konstaterer, at der stadig væk kommer overraskelser i denne knallertsag. Det undrer mig, at hr. Niels Helveg Petersen vil bruge mulighederne for dagsordensforslag på denne måde. Jeg ved ikke, om det er for stærkt, når jeg siger, at jeg finder, det faktisk er misbrug af denne dagsordensmulighed, og det ligger helt klart fra vores side, at vi selvfølgelig må afvise denne dagsorden. Skal man diskutere proceduren, ligger det helt klart, at den afstemning, vi om et øjeblik ellers skulle foretage, er helt i overensstemmelse med forretningsordenen, den følger nøje forretningsordenens procedureregler. Det er dem, vi har holdt os til. Vi afviser forslaget.

Nathalie Lind (V):

Jeg kan tale på vegne af de medlemmer fra venstres gruppe, som går ind for en 30 km fartgrænse, og sige, at vi vil kunne stemme for denne dagsorden. Det er rigtigt, at det er en usædvanlig procedure. På den anden side mener jeg, at hensynet til, at der ikke kommer yderligere forvirring i denne sag ved, at vi, som jeg sagde før, den ene dag vedtager 35 km, og at der den næste dag eller få dage derefter viser sig et flertal for 30 km, må veje så tungt, at det er rimeligt, at der kommer en klar afgørelse i dag. Jeg understreger igen, hvad jeg sagde før, at det netop i den avisløse tid er helt urimeligt, at man ikke fra socialdemokratiets side ville være med til at aftale en fravigelse af

[Nathalie Lind.]

forretningsordenen, så denne situation ikke var opstået.

Hagen Hagensen (KF):

Det virker lidt overraskende, at der for at nå frem til det, som det forslag, vi behandler, går ud på, nemlig en fartgrænse på 30 km, skal en dagsorden til. Men når forholdet er det, vil jeg meddele, overensstemmende med hvad jeg sagde i mit indlæg, at den konservative folketingsgruppe går ind for en 30 km fartgrænse og derfor vil stemme for dagsordenen.

Mimi Jakobsen (CD):

Det er meget muligt, at det er en lidt dramatisk måde at klare denne her situation på, og det vakte jo en vis munterhed i salen. Det er muligvis, fordi man synes, det er en bagatel. Jeg mener, det er en meget vigtig sag for mange mennesker, og det er på den baggrund, at vi fra CDs side kan tilslutte os dagsordensforslaget og vil stemme for det.

Kirsten Jacobsen (FP):

Jeg må sige, at denne sag efterhånden har fået en mærkværdig gang igennem tinget, og jeg synes, det er højst besynderligt og beklageligt, at man skal sidde i salen og høre socialdemokratiets ordfører, hr. Otto Mørch, stå og sige, at det er et brud på proceduren at anvende et dagsordensforslag. Jeg ville meget hellere have hørt hr. Otto Mørch sige, at indførelse af 40 km hastighedsgrænse og forbud mod de trafiksikre knallerter var et brud på trafikikkerheden. Det synes jeg havde vejet tungere, og det bør veje tungere for tingets medlemmer end et brud på proceduren. Vi bør tænke på alle de unge mennesker, vi sender ud på vejene, og som risikerer at påføre sig svære kvæstelser, fordi vi tager mere hensyn til proceduren end til trafikikkerheden. Jeg håber stadig væk, hr. Otto Mørch kan nå at skifte standpunkt.

(Kort bemærkning).

Holmberg (V):

Bare den korte bemærkning, at der er ingen argumenter, der hjælper, og i konsekvens af den stilling, jeg i øvrigt har til de 35 km, vil jeg anbefale at stemme imod den dagsorden, der er fremsat. Hvor mange i mit eget parti jeg kan tegne, ved jeg ikke.

Camre (S):

Der er et mindretal i den socialdemokratiske

folketingsgruppe, som er tilhængere af at fastholde 30 km grænsen, og på disses vegne skal jeg anbefale, at man stemmer for det af hr. Niels Helveg Petersen fremsatte dagsordensforslag.

Lilli Gyldenkilde (SF):

Vi havde håbet, at vi kunne samle huset her omkring de 35 km. Det lader ikke til at være tilfældet, derfor er SFs folketingsgruppe hermed stillet frit.

(Kort bemærkning).

Otto Mørch (S):

Jeg må lige gøre fru Kirsten Jacobsen opmærksom på, at jeg ikke talte om brud på procedurereglerne, jeg talte om misbrug af disse regler, og det fastholder jeg.

Og så er det altså beklageligt, at fru Kirsten Jacobsen og andre og specielt fremskridtspartiets ordfører, hr. Voigt, står her og vil tage hele æren for færdselssikkerheden. Som hr. Holmberg har markeret det i dag, ligger det sådan, at gang på gang, når vi har drøftet færdselssikkerhedspolitiske spørgsmål, har fremskridtspartiet ikke været hjemme. Tænk bare på selesagen. Jeg må vel også gøre opmærksom på, at Politiken på et vist tidspunkt i en større opsat artikel afslørede, at fremskridtspartiets ordfører mellem anden og tredje behandling havde sendt et brev til en række interesserede erhvervsorganisationer, og af det brev fremgik det, at heldigvis var det lykkedes for hr. Voigt at afværge ministerens forslag. Man måtte ganske vist affinde sig med 30 km hastighed, men det kunne man ordne hen ad vejen. Jeg er i besiddelse af en kopi af dette brev.

(Kort bemærkning).

Voigt (FP):

Vi kan høre på hr. Otto Mørch, at argumenterne er blevet lidt tyndslidte efterhånden. Nu kører han frem med det samme, som hr. Holmberg har angrebet mig for, og som jeg gang på gang har forklaret. Det er fuldstændig korrekt, at jeg for et år siden syntes, at det virkede teknisk rigtigt at sætte farten op til 40 km/t, men jeg har også forklaret, at efter at vi vedtog dette her i folketinget, fik vi trafikmedicinernes rapport, der sagde, hvad det ville betyde for ulykkesantallet, og hvad det ville betyde for ulykkernes omfang.

Jeg synes, at hr. Otto Mørch og hr. Holmberg, der står og klandrer mig for det brev, hr.

[Voigt.]

Otto Mørch er i besiddelse af, og som jeg aldrig har nægtet jeg har skrevet, tværtimod burde rose mig, fordi jeg ændrer holdning i forhold til et tidligere standpunkt, jeg har haft, og som jeg syntes var teknisk rigtigt. Det har jo også vist sig, at justitsministeren har haft en anden holdning, men det nævner hr. Otto Mørch ikke noget om. Jeg vil da gerne i den forbindelse sige, at den 22. oktober 1975 udsendte justitsministeren en pressemeddelelse, hvori han sagde, at han ønskede 30 km i timen. Hvad har fået justitsministeren til at ændre opfattelse? Er det, at trafikmedicinerne sagde, at hvis vi øger hastigheden til 40 km/t, vil det betyde flere ulykker? Det synes jeg justitsministeren skulle komme op og svare på.

Tove Jørgensen (DKP):

Kommunisterne har jo tidligere gjort opmærksom på, at vi principielt finder hastigheden for høj, også de 35 km, og vi vil derfor gå ind for det dagsordensforslag, der er stillet om en 30 km grænse.

Vi kan godt erklære os enige med hr. Voigt i, at det ikke er ønskeligt, at vi først får 2 år, hvor der kommer nogle dødsstatistikker; vi vil godt hindre en stigning på forhånd, derfor kan vi gå ind for de 30 km.

Lysholt Hansen (S):

Det er min opfattelse, at borgerne skal kunne regne med, at de love, vi vedtager herinde, får lov at virke, og at man får lov at se, hvordan de virker.

Jeg var én af dem, der var tilhængere af 30 km; jeg blev stemt ned. Loven siger nu 40 km. Derfor vil jeg gerne have lov at sige, at nu vil jeg se, hvordan den virker. Ingen af argumenterne, der er kommet, har virket overbevisende på mig, hverken for det ene eller det andet, og jeg vil derfor gerne sige, at jeg har ladet mig stemme ned, en lov er vedtaget, borgerne skal have lov at vide, hvilken lov det er, derfor må jeg stemme imod det af hr. Niels Helveg Petersen stillede dagsordensforslag, jeg må stemme imod 35 km grænsen, og når hr. Voigts forslag til sin tid kommer til endelig afstemning, vil jeg stemme imod det, så vi er tilbage ved det, der blev vedtaget i sin tid.

Jens Peter Jensen (V):

Jeg ønsker ikke at blande mig i diskussionen om enkelthederne i lovforslag og ændringsfor-

slag. Når jeg har taget ordet, er det af én ganske bestemt grund, og det er denne: dette høje ting skal passe meget på, hvordan man bærer sig ad i sager af denne art. Tænk, at vi her kan bruge lang tid på at diskutere afstemningsproceduren! At stille et dagsordensforslag, som hr. Niels Helveg Petersen har gjort, er jo den eneste fremgangsmåde, der kan anvendes, for at vi kan få en klar tilkendegivelse fra denne lovgivende forsamling. Og for så at bringe alt på det rene, så det kan fattes og forstås også i denne vanskelige tid, hvor det er svært at få kommunikationen tilstrækkelig god, skal jeg indtrængende henstille til formanden, at afstemningen om dagsordenen foregår ved navneop-råb.

(Kort bemærkning).

Niels Helveg Petersen (RV):

Det, der kalder mig herop, er alene hr. Otto Mørchs betragtning om, at dette skulle være misbrug af dagsordensinstitutionen.

Sagen er, at tilhængerne af 30 km/t af proceduremæssige grunde er blevet afskåret fra at få en stillingtagen til 30 km/t. Det er ikke rimeligt over for os, og det er ikke rimeligt over for befolkningen, derfor er dette et klart eksempel ikke på misbrug, men på rigtig brug af dagsordenen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag om motiveret dagsorden af Niels Helveg Petersen (se foran)
vedtoges med 107 stemmer mod 57; 2 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

Vi går dernæst over til afstemning om selve forslaget og de stillede ændringsforslag, idet jeg dog efter den afholdte afstemning vil til-lade mig at forespørge, om ændringsforslag nr. 1 opretholdes. (Ophold). Det opretholdes.

Risgaard Knudsen (S):

På baggrund af den afstemning, der for et øjeblik siden fandt sted om det fremsatte forslag om motiveret dagsorden, vil jeg til overvejelse for den høje formand stille det spørgsmål, om man ikke i konsekvens af denne afstemning bør stille behandlings fortsættelse i bero og lade lovforslaget gå tilbage til fornyet behandling i udvalget.

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

I overensstemmelse med det af hr. Risgaard Knudsen udtalte stiller jeg forslag om, at sagens behandling standses, og at lovforslaget henvises til fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, vil jeg betragte det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget. Sagens videre behandling stilles herfter i bero.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring af lov om folkekirkens lønningsvæsen m. m.

(Lovforslag nr. L 35. Fremsat 3/3 77. Første behandling 11/3 77. Betænkning 14/4 77).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

Henrik Toft (V):

Da der ikke i ministerens skriftlige fremsættelse for folketinget af det foreliggende lovforslag har været nævnt nogen af de intentioner, som mindretallet giver som begrundelse for ikke at stemme for, og da vi fra venstres side i udvalget har fået bekræftet gennem ministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1, som er optrykt som bilag til betænkningen, at der ikke sker ændring af menighedsrådenes kompetence til at ansætte, hvem de vil, herunder også deltidsarbejdere, og at disse ikke nødvendigvis skal være organiserede, vil jeg gerne spørge ministeren, om det er rigtigt opfattet, da det vil være afgørende for venstres stillingtagen ved tredje behandling.

Ole Olsen (SF):

Jeg vil gerne spørge ministeren helt kontant, om den lovgivning, som vi nu får gennemført forhåbentlig, vil bevirke, at den garantibetaling på 29 kr., som vi for nylig vedtog i folketin-

get her, da vi ophøjede mæglingsforslaget til lov, bliver en realitet for dette område. Hvis det viser sig, at det ikke er omfattet af det, som er sket her i folketinget, vil jeg godt komme med et supplerende spørgsmål: vil ministeren eller en af ministerens kolleger så tage initiativ til, at der rent faktisk bliver gennemført en garantibetaling på de 29 kr.?

Grunden til, at jeg spørger, er selvfølgelig den efter min mening ret provokerende tale, der blev holdt fra fremskridtspartiets side under første behandling, hvor det blev fremført, at man skulle overlade det til de enkelte menighedsråd, og jeg kunne ikke forstå det på anden måde, end at man hist og her anvendte en betydelig mindre betaling.

Jeg må erkende, at jeg har søgt efter statistik på dette specielle område, men ikke har kunnet finde den. Jeg håber, at ministeren er i besiddelse af oplysninger, som eventuelt kan berolige mig, så vi i hvert tilfælde får garanti for, at de 29 kr. bliver det mindste, der betales på dette område.

Ernst Schmidt (FP):

Jeg skal for så vidt holde mig til, hvad jeg sagde under første behandling til hr. Ole Olsen, og det fremgik ganske klart, at det ikke var løntryk, jeg var ude på, det var en misforståelse, men jeg var ude på at sikre, at alt, hvad vi har ude på landet af deltidsansatte, stadig væk skulle kunne deltidsansættes og ikke centraliseres eller bortrationaliseres, eller hvad man nu vil kalde det. Det er også grunden til, at vi i udvalget har været med til at lave en mindretalsbetænkning sammen med de konservative, og jeg havde sådan set ønsket, at også venstre var kommet på det tidspunkt, så vi havde været lidt flere på det hold, om jeg så må sige.

Med hensyn til lønningerne er det klart, at de lønninger, som vi fastsætter her tariffmæssigt, skal holdes i hele landet. Det synes jeg ikke der skulle være nogen tvivl om, så jeg kan ikke forstå den argumentation, der kom fra hr. Ole Olsen. Vi har jo masser af små kirkegårde rundt omkring, som kun kan drives på én måde, og de er blevet drevet godt indtil nu. Jeg forudser, at det vil medføre samme besværligheder, som når vi har fået vores sportspladser og andre ting centraliseret f. eks. i en stor kommune, det er blevet både dyrere og dårligere service. Det er grunden til, at jeg er gået så stærkt imod.