

[Otto Mørch.]

nem en fælles nordisk lovgivning, som i øvrigt følger konventionens retningslinjer. Ved ratificering af konventionen om straf for færdselsforseelser sikrer vi os, at udlændinge ikke kan unddrage sig ansvaret for en forseelse ved blot at rejse ud af landet, for strafforfølgning kan finde sted i hjemlandet. Endvidere kan danske turister tilgodeses ved, at det ikke mere er nødvendigt at tilbageholde dem i udlandet på grund af en færdselsforseelse; de kan opnå sagsbehandling her i landet. Der bliver vel lejlighed til under et udvalgsarbejde at se nærmere på konsekvenserne af dette nye europæiske strafferetlige samarbejde.

Mit parti kan tiltræde de mere teknisk betonedede ændringer i lovforslaget. Det gælder fritagelse for registrering af køretøjer, som ganske overvejende anvendes uden for offentlig vej. Det er et forslag, der har relation til finansministerens forslag vedrørende benzinafgift. Vor tiltrædelse gælder også den mere effektive lovhjemmel til parkeringsforbud, og vor tiltrædelse gælder bestemmelserne om tilbageholdelse af visse udenlandske køretøjer for at sikre inddækning af bøder, sagsomkostninger og erstatningsbeløb. Endelig gælder tiltrædelsen bestemmelserne om tyverisikring.

Om tyverisikring vil jeg gerne understrege, at vi her står over for det første resultat fra færdselssikkerhedskommissionen, som omsættes i praktisk lovgivning. En videregående tyverisikring er nemlig behandlet i en utrykt betænkning af 8. juni 1967, og ministeren følger i sit forslag kommissionens indstilling op således, at der indføres en ordning, hvorefter nye personvogne, varevogne, motorcykler og knallerter skal være forsynet med særlig tyverisikring, og der foreskrives pligt til at sætte sikringen i funktion, når køretøjet forlades. Jeg forstår på bemærkningerne til lovforslaget, at der inden for statens biltilsyn arbejdes på at finde frem til en indstilling om forskellige typer af låse, og derfor må den praktiske godkendelsesordning og fastsættelse af ikrafttrædelsestidspunkt afvente denne indstilling.

Jeg hører til dem, der venter meget af den nye sikringsordning, selv om jeg må erkende, at det med den langsomme udskiftning af vor bilpark vil være noget,

inden alle køretøjer er tyverisikrede. Mine forventninger knytter sig særligt til de kriminalpolitiske resultater. Det er jo ingen hemmelighed, at mange er indtrådt i en mere vedvarende kriminalitet via et brugstyveri af et motorkøretøj. Jeg ser derfor i den nye ordning gode muligheder for betydelig formindskelse af ungdomskriminaliteten og derigennem en forbedring af den generelle kriminalpolitiske situation. Hertil kommer så den samfundsøkonomiske gevinst gennem mindre arbejde for politi og domstole og ved, at ejere af køretøjer spares for afsavn. Forsikringselskaber sparer skadeserstatningsudbetaling for vold ved brugstyveri, og til trøst for køretøjsindehaveren ser det ud til, at udgiften til låsesikring kan holdes på et meget rimeligt niveau, omkring 100 kr., ja, for mange fremtidige nyvognsindehavere vil der vel ikke engang blive nogen udgift; køretøjet vil simpelt hen blive leveret med den påbudte låsesikring. Hvorvidt forsikringselskaberne vil tilgodeses forsikringstagerens risikoforminskelse gennem tyverisikringen, er vel et mere tvivlsomt spørgsmål, selv om det synes rimeligt og da også praktiseres i Sverige.

Til sidst vil jeg gerne spørge ministeren om, hvad der ligger bag overvejelserne om at ændre reglerne om erhvervsmæssig personbefordring, som det efter den skriftlige fremsættelse ikke har været muligt at tilendebringe behandlingen af, så det kunne indgå i dette lovforslag. Hvis det drejer sig om en radikal ændring af hyrevognslovgivningen — „radikal“ her forstået i dette ords egentlige og bedste betydning — vil vi gerne fra socialdemokratiets side straks melde os som positivt interesserede.

Vi finder nemlig i fuld overensstemmelse med de 4 hyrevognsorganisationer, at det nu snart er på tide, at der dæmmes op for de uheldige følger, som den frie hyreret har ført med sig. Den frie hyreret er blevet til fri jagtret, fordi bestemmelserne om den frie hyreret har medført, at tilgangen af hyrevogne er blevet så stor, at hyrevognenes antal langt overstiger det egentlige behov. Når dertil kommer, at mange af lillebilerne drives som bierhverv, ofte af folk, der har haft en lang normal arbejdsdag og derefter ved aften- og natkørsel søger at skabe sig en biindtægt eller søger at dække udgifterne