

[Dagmar Andreassen.]

Han var glemt alligevel, og han er i hvert fald omfattet af denne lov. Når han ikke registreres som glemt, så aner vi faktisk ikke, hvor mange glemte børn der er.

Justitsministeren (Thestrup): Der er stillet en række spørgsmål til mig om forskellige forhold. Det er næsten alle forhold, hvor det er overordentlig vanskeligt at gøre op, hvor mange det drejer sig om. Men jeg skal gøre det eller i alt fald forsøge på at få det gjort så godt som muligt og komme frem med de oplysninger til udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 113) findes i tillæg A. sp. 2291, fremsættelsen i tidenden sp. 2403).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Formanden: Jeg skal fastsætte en taletid på indtil 15 minutter i første omgang.

Otto Mørch: Socialdemokraterne kan tiltræde ministerens forslag til ændring af færdselsloven.

Vi kan gå ind for, at aldersgrænsen for knallertkørere sættes ned fra 16 til 15 år, men vil under udvalgsbehandlingen se nærmere på sikkerheden, når to kan køre på samme knallert. Vi har med tilfredshed bemærket os, at Rådet for større Færdsels-sikkerhed sætter ind med en række aktivite-

ter i forbindelse med denne ændring af loven. Således vil man udsende knallertkørernes ABC efter CPR-numre. Man vil opfordre undervisningsministeriets skolefærdselsudvalg til at anbefale skolerne at gennemføre frivillige knallertprøver. Man vil udsende plakater til alle skoler til undervisningsbrug ved den trafikale undervisning, og endelig vil man udsende kuffertudstillinger til skolerne indeholdende alt, hvad der hører til en knallert og knallertkørsel. Det er vældig godt, at man herigennem prøver at dæmpe op for forøget ulykkesrisiko.

Forslaget om forhøjelse af erstatningsbeløbet ved færdselsulykker ud over det nuværende maksimum kan vi tiltræde. Beløbet er i øjeblikket 150.000 kr. pr. person og foreslås forhøjet til 10 mill. kr. for de samlede personskader. Vi kan vel regne med trods disse inflationstider, at der vil gå en rum tid endnu, inden vi kommer op på maksimumsbeløbet.

Afkriminaliseringen af parkerings- og stopforbud kan vi også tiltræde, men vi vil under udvalgsforhandlingen se på, om ikke Danmarks største provinsby, Århus, også bør være med under forsøgsordningen med parkeringskorps. Vi finder, det er vigtigt at få en klarere definition af parkerings- og stopforbud, og vi må også se på afgiftsstørrelsen og brugen af afgiftsprovenuet fra disse afgifter.

Vi kan også tiltræde de øvrige ændringer, herunder politiets muligheder for fjernelse af ulovligt parkerede motorkøretøjer, og endelig bestemmelsen om, at der kan gives erhvervskørende erstatning for uberettiget inddragelse af et kørekort. Den sidstnævnte bestemmelse må vi se nærmere på, bl. a. om arbejdsmanden, der har langt til arbejde og kører i egen bil, kan betegnes som erhvervsbillist i denne henseende.

Det er under færdselspolitiske debatter efterhånden blevet god skik, at man favner bredt over emnet, fordi der mellem tingets muligheder for drøftelse af dette vigtige samfundsproblem ofte opstår mange nye problemer, der har eller kan få afgørende indflydelse på vor trafikpolitiske situation. Jeg skal derfor også lægge op til en bredere debat.

Færdselsbilledet tegner sig i dag fortsat dystert, tallene for trafikdræbte i 1969 er af Danmarks Statistik opgjort til 1.190, det