

[Holmberg.]

erstatningspligt, og henviser til færdselslovens § 65, hvori der bl. a. står, at den for køretøjet ansvarlige ikke er pligtig til at betale skaden, hvis det fremgår af omstændighederne, at denne ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer såvel i henseende til driften som i henseende til materiellet.

Den ansvarlige for køretøjet i dette tilfælde er et stort busselskab, og materiellet var vel i orden, hvad der i og for sig er almindeligt for de store busser, men de kan jo intet ansvar have for, at manden er død. Det er ikke især den specielle sag, der interesserer mig, men kan der virkelig opstå ulykkestilfælde i trafikken — og her kunne jo nemlig mange være blevet dræbt — uden at der er nogen, der er erstatningspligtig, med henvisning til færdselslovens § 65? Jeg forlanger naturligvis ikke svar af justitsministeren her, men jeg vil i hvert fald gerne have spørgsmålet nærmere belyst i forbindelse med færdselslovens § 65 ud fra den argumentation, som jeg har læst og hørt om.

Hvad angår parkeringskontrollen, finder jeg det velbegrundet, at der bliver tale om afgift i stedet for en bøde. Beløbet er det samme, og forseelsen er jo også den samme, og så kan man spørge: hvor ligger forskellen? Men jeg finder det i hvert fald rimeligt, at vi afkriminaliserer den slags forseelser, og i færdselssikkerhedskommissionen er vi da også gået ind for, at kommunerne skulle ansætte disse parkeringsvagter og få afgifterne i kommunekassen; men kommunerne har bedt sig fritaget, og parkeringskontrollen bliver nu ansat under politiet, og afgifterne går så naturligvis i statskassen. Altså, kontrollen og afgifterne bliver de samme, og om det er politiet eller kommunerne, der er arbejdsgivere, er for mig ret ligegyldigt. Det har jo umiddelbart ikke noget særligt med færdselssikkerhed at gøre, men det kan alligevel få det på den måde, at politiet bliver frigjort til de virkelig politimæssige opgaver.

Forslaget om, at anke af dom, hvorved førerretten frakendes, fremtidig i visse tilfælde kan få opsættende virkning, således at den dømte får lov til at beholde sit kørekort, indtil der foreligger afgørelse af en ankeinstans, mener jeg er rigtigt; det vil i almindelighed som anført dreje sig om groft uforsvarlig kørsel, men hvad er i øvrigt groft uforsvarlig kørsel? Jeg synes i alle tilfælde, det er rimeligt, at bilister, hvis de får kørekortet inddraget, kan få erstatning derfor, når de frikendes. Jeg kan næsten sige, at det manglede egentlig også bare.

Endelig er der knallerterne, hvor aldersgrænsen foreslås nedsat fra 16 år til 15 år. Det er i alle tilfælde sikkert, at det interesserer de ca. 75.000 unge mennesker — om det interesserer de lidt ældre på samme måde, er nok lidt mere tvivlsomt — og om der sker en ændring i de unges vaner, kan der måske sættes spørgsmålstegn ved. Men jeg finder alligevel, det er rigtigt, også ud fra et forsikringsmæssigt hensyn, at aldersgrænsen nu fastsættes i loven.

Jeg finder det rigtigt af flere forskellige grunde, for én ting er, at det absolut er et godt lille køretøj for en hel del unge, og der er også en hel del, der har et godt stykke vej til arbejdet, men det kriminalpolitiske spiller efter min mening også ind her. Vi har mange knallerttyverier, og det er kun få af dem, der bliver opklaret. Der er vel ingen, der tror på, at flere knallerttyverier vil blive opklaret på grund af ændringen, men jeg tror, der vil blive færre af dem. Jeg indrømmer, at justitsministeriet ikke tør drage nogen sikker konklusion, men hvem tør vel gøre det? Jeg tror som sagt i alle tilfælde, at tyverierne bliver færre.

Derudover — her går jeg lidt ud over det, der er nævnt — vil jeg gerne uddybe det, som både hr. Otto Mørch og hr. Langkilde har været inde på i forbindelse med spørgsmålet om to på knallert. Jeg må indrømme, at første gang jeg så det, regnede jeg med, at det var ulovligt, men det er det altså ikke for visse knallerttypers vedkommende. Jeg tror, det er forkert, at der må være to på én