

[Otto Mørch.]

udgår. Det var også efter min mening en usikker og dermed farlig ordning med den trafiktæthed, vi har i dag. Det ligger sådan, at bestemmelsen først skal træde i kraft den 1. oktober i år, og det samme gælder i øvrigt også den nævnte bestemmelse for bussernes vedkommende.

Udvalget har stillet og ministeren tiltrådt ændringsforslag under nr. 6, 05 om ændring af reglerne for generhvervelse af førerbevis; der er fradømt ved dom, jeg understreger: fradømt ved dom. Der skal efter ændringsforslaget altid aflægges og bestås en ny orienterende køreprøve. Jeg har den opfattelse, at det ikke mindst vil komme til at berøre spritbilisterne; der jo hidtil ikke har skullet aflægge prøve, hvis kørekortfradømmelsen ikke var ud over 3 år.

Spørgsmålet om 16-åriges ret til at erhverve kørekort til letvægtsmotorcykel indtil 125 cm<sup>3</sup> har været drøftet; og et flertal ønsker, at sagen nærmere overvejes, hvori- mod et mindretal, hr. Kofoed; hr. Arne Larsen og undertegnede, har stillet ændringsforslag under nr. 2 og nr. 5 om, at der gives lovhjemmel for 16-årige til at erhverve kørekort til letvægtsmotorcykel. Mindretallet har tre stærke argumenter, der taler herfor. Det første er, at de unge får en tilvænnning til den moderne trafik i en meget tidlig alder. Det andet er, at der færdselsmæssigt er indlysende fordele ved, at de unge skal bestå såvel en teoretisk som en praktisk køreprøve og i øvrigt have forældrenes tilladelse til denne køreprøve. Det tredje argument er de klare politi- og forsikringsmæssige fordele ved, at disse letvægtsmotorcykler naturligvis skal forsynes med nummerplade til nem identifikation. Hertil kommer så de statsfinansielle fordele. Det ligger jo sådan, at der er en afgift på ca. 700 kr. for hver enhed; en sådan afgift gælder ikke for knallerter, og hertil kommer yderligere en vægtafgift på ca. 120 kr. om året; der heller ikke betales for knallerterne.

Alle erkender naturligvis, at ulykkesrisikoen er betydelig for unge trafikanter. Det er ikke noget hjemligt problem, det kender man overalt, men ingen tør vel påstå, at ulykkesrisikoen bliver større ved at give 16—18-årige køreundervisning, før de erhverver kørekort, end ved fortsat at lade dem køre på knallerter uden nogen form for undervis-

ning eller prøve. Ganske vist må knallerter ikke køre hurtigere end 30 km i timen, men vi ved jo, at de ofte udgør en større risiko end en letvægtsmotorcykel, der på grund af større motorkraft giver føreren bedre muligheder for at klare pludseligt opståede situationer i trafikken. Når det ligger sådan, kan jeg derfor anbefale at stemme for vore ændringsforslag og dermed ligestille danske unge med unge i Norge, Sverige, England, Finland og en række andre lande, hvor man længe har haft regler for, at 16-årige må køre på letvægtsmotorcykel.

Foruden disse spørgsmål, der har medført ændringsforslag, har det, som det fremgår af betænkningen, også været drøftet, om der skulle indføres førerbevis til landbrugstraktorer og motorredskaber. Bilernes forureningsproblem har man drøftet. Der har været drøftelser om ejeres objektive strafansvar ved overlæs. Der har været drøftet spørgsmålet om efterforskningsbeføjelser over for narkotikapåvirkede trafikanter.

Affattelsen af den vigtige § 70 har også været til debat. Udvalget har her følt et betydeligt ansvar for at få en affattelse, der i højere grad end den nuværende bestemmelse kunne give muligheder for større ensartethed i de vigtige § 70-sager, og har derfor udtrykt ønske om, at ministerens overvejelser på dette vigtige lovområde afsluttes inden alt for længe.

Selv om det ikke fremgår af betænkningen, finder jeg, at det bør oplyses over for tinget, at udvalget også har drøftet en bedre køreundervisning, bl. a. ved brug af øvelsesbaner. Man har drøftet bedre færdselsundervisning i skolerne, obligatorisk kofanger på lastbiler, lægers pligt til indberetning, når motorførere ikke mere opfylder helbreds- betingelserne, og mange andre spørgsmål. Men helt afgørende har naturligvis været udvalgets drøftelser om spritbilister og hastighedsgrænser.

Vedrørende hastighedsgrænserne forelå der jo ikke noget forslag fra regeringen. Den havde besluttet, som det kom til udtryk i ministerens tale under første behandling, at følge færdselssikkerhedskommissionens flertal, og derfor fremsatte regeringen ikke forslag om indførelse af generelle hastighedsgrænser.

Et stort flertal i udvalget følger regeringen i dette synspunkt. Jeg har for mit eget