

[Udenrigsministeren.]

spørgsmål kan jeg forstå, at han og jeg er enige om et af de vigtige principper for vor u-landsbistand, nemlig at den, som hr. Ninn-Hansen formulerer det, i almindelighed skal ydes uafhængigt af landets styre. Det er karakteristisk for vor u-landsbistand, at vi bl. a. ikke er bundet af historisk betingede forbindelser til en særlig gruppe lande, og at vi derfor har kunnet koncentrere vores bistand om nogle af de allerfattigste lande i verden.

For så vidt angår vor bistand til Uganda, kan jeg oplyse, at general Amins magtovertagelse i januar 1971 — ud fra ovennævnte synspunkter — ikke påvirkede bistandssamarbejdet. Arbejdsforholdene i Uganda blev imidlertid vanskelige i forbindelse med præsident Amins udvisning af asiaterne i efteråret 1972, og i oktober 1972 måtte man derfor af sikkerhedsgrunde trække de danske ekspertes og frivillige ud af landet.

Samtidig blev bistanden til Uganda stillet i bero i den forstand, at man ikke i denne situation ville tage anmodninger om nye aktiviteter op til overvejelse. Man søgte alene at sikre, at den allerede ydede danske bistand blev udnyttet bedst muligt.

I overensstemmelse hermed er der i langtidsplanerne for bistanden til Østafrika ikke i øjeblikket afsat beløb til støtte for Uganda ud over, hvad der er nødvendigt for at fuldføre det i 1969 igangsatte uddannelsesprojekt for tandlægeassistenter og de i forbindelse hermed etablerede tandplejeenheder på distrikthospitalerne rundt omkring i Uganda.

Af *Voigt* (FP) til justitsministeren (9/7 76):

„Vil ministeren sikre cykel- og knallertbranchen mod totalt kaos i perioden december 1976 til 1. maj 1977 ved, at alle knallerter solgt fra nu af kan få lov til på en forholdsvis let måde at blive ændret til 40 km/t fra 1. maj 1977?“

(Spm. nr. 658).

Begrundelse.

Såfremt man ikke kan få lov til på en let og enkel måde at ændre de sidst solgte knallerter til 40 km/t, vil salget gå i stå hos branchen de sidste 4-5 måneder, hvilket vil være en katastrofe for branchen, specielt

med henblik på månederne februar, marts, og april, som er store salgsmåneder. Fastholder man 30 km/t for de nuværende knallerter, vil der blive et kolossalt tyveri af de nye 40 km/t-knallerter eller af de dele, der får de nye knallerter til at køre 40 km/t såsom cylindre, lydpotter m.v.

Justitsminister *Orla Møllers* svar (26/7 76):

Kun knallerter, der er typegodtkendt efter de nye skærpede godkendelseskrav, vil fra 1. maj 1977 lovligt kunne køre 40 km/t.

Ved folketingets godkendelse af forhøjelsen af knallerthastigheden var det netop en forudsætning, at der samtidig blev gennemført en skærpelse af godkendelsesbetingelserne for knallerterne, bl. a. således at der ikke som hidtil alene stilles krav til motoren, men også til knallertens øvrige konstruktion og sikkerhedsmæssige udstyr.

Af *Voigt* (FP) til justitsministeren (9/7 76):

„Vil ministeren sikre knallertbranchen mod uoverskuelige økonomiske vanskeligheder ved at få lavet en nem og lempelig ordning for brugere af de nuværende 30 km/tm-knallerter samt for fabrikanter og importører ved i samarbejde med disse at få etableret en ordning, hvorefter disse 30 km/tm-knallerter nemt og let kan ændres til 40 km/tm?“

(Spm. nr. 659).

Begrundelse.

De nuværende brugere af 30 km/tm-knallerter vil i stor udstrækning forsøge at lave deres knallerter om til 40 km/tm-knallerter, hvilket kan være farligt og er ukontrollabelt. Det vil derfor være rigtigt, at fabrikanter i samarbejde med f. eks. Teknologisk Institut får lavet en hurtig test, hvorefter knallerter kan afprøves og godkendes som 40 km/tm-knallerter, således at importører og fabrikanter indestår for rigtigheden. Det behøver ikke at være andet end en nem hastighedsprøve, idet det må betragtes som en overgangsordning, der inden for en overskuelig årrække har løst sig selv.

Ministerens må sikre branchen ordnede vilkår at arbejde under, således at salget kan foregå løbende og uden 4-5 måneders stop eller med 80 eller 90 pct.s tilbagegang,