

[Karl Møller]

til, mens rederikoncernerne spiller det høje spil med disse menneskers eksistensgrundlag, som de rent faktisk har gjort.

Alt i alt kan jeg nok konstatere, at tiden ikke er moden endnu. Jeg synes ikke, det er behageligt at konstatere, at folketinget ikke rigtig kender sin besøgstid, men alligevel er det en trøst at vide, at der nok ikke går ret mange år, før der vil kunne samles et flertal for den samfundsgørelse af hele trafikområdet, som er den eneste holdbare, den eneste varige løsning på de trafikale problemer.

Dernæst vil jeg godt gå over til det, som er blevet sagt; det er jo ikke særlig meget, men jeg synes, det er rimeligt at behandle de ting, man har været inde på fra ordførernes side. Ministeren for offentlige arbejder sagde i sin afvisning, at det var klart, det i visse tilfælde kunne være nødvendigt med offentligt indseende, hvis der skulle vise sig et behov herfor. Her kan man godt stille spørgsmålet: hvor meget skal der egentlig til? Hvad er det for behov, som trafikministeren mener skal vise sig? Er det, at man har fyret folk fra den ene dag til den anden, er det, at man med kort varsel har skåret ned på en trafikal servicefunktion, er det ikke nok? Hvor meget skal der egentlig til for, at ministeren mener, at det er rimeligt med at få offentligt indseende med den slags trafikale dispositioner?

Og så vil jeg da godt sige til den række borgerlige ordførere, som nogenlunde enslydende har afvist forslaget, at jeg havde jo sådan set ikke ventet mig særlig meget andet, og når man ikke venter sig ret meget på forhånd, så bliver man som regel heller ikke skuffet.

Til hr. Glensgård vil jeg godt sige, når han så kategorisk afviser at medvirke til dette forslag, at han burde måske have talt med det lokale medlem af fremskridtspartiet, som samtidig er kommunalbestyrelsesmedlem i Hundested, og som faktisk sammen med konservative og venstrebyrådsmedlemmer var inde på i december måned, at i betragtning af den alvorlige situation, den alvorlige nedskæring, man var blevet udsat for, de alvorlige problemer, som det rejser for den lokale kommune, så kunne man godt eventuelt gå med til en statsliggørelse af Grenaa-Hundested Linien.

Til hr. Alfred Hansen fra retsforbundet, som stillede mig et direkte spørgsmål, vil jeg godt sige, at den frie konkurrence, som hr.

Alfred Hansen taler så meget om, er det ikke mere et magisk ord, er det ikke mere en illusion? Det er meget godt, at man kommer med et sådant flot udtryk, men hvad er kendsgerningerne bag den konkurrence, der i dag er på Kattégat efter den samarbejdsaftale, der er indgået? Der er ikke tale om en fri konkurrence. Der er tale om, at man ganske nøje fastsætter takster, at man ganske nøje fastsætter fartplaner, som mindst muligt generer hinanden. Der er tale om - som der også står i redegørelsen, ganske vist lidt pænt indpakket - at man nu har en mulighed for, fordi der netop ikke er nogen fri konkurrence mere, at sætte takstniveauet op, således at man, som det hedder, kan følge med de stigninger, som sker i de almindelige udgifter, som er forbundet med denne færgedrift.

SFs og VS' ordførere skal jeg selvfølgelig sige tak for støtten.

Sluttelig kan jeg sige, også for at holde mig til den diplomatiske sprogbrug, at jeg forventer, vi i udvalget får en fri og en åbenhjertig udveksling af synspunkter omkring dette forslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Jeg foreslår, at forslagene henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af:

Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslag nr. L 153. Fremsat 1/2 79).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

[Marinus Sørensen]

Marinus Sørensen (S):

Vi har i dag første behandling af det årlige lovforslag om visse hovedlandevejsstrækninger, efter at vi i forbindelse med ministerens fremsættelse af lovforslaget har fået en oversigt over, hvor langt motorvejsbyggeriet er kommet, og hvad vi kan forvente os i de kommende år.

Jeg vil gerne takke ministeren for denne status for motorvejsbyggeriet, selv om vi jo må konstatere, at flere af de årstal, der blev nævnt i relation til motorvejsstrækningerne ved fremsættelsen af sidste års lovforslag, er blevet ændret. Der er altså sket en udsættelse for flere af motorvejsstrækningernes vedkommende. Vi må beklageligvis tage disse ting til efterretning som en konsekvens af nedskæringerne på motorvejskontoen.

Ministeren nævner i sin fremsættelse af lovforslaget, at besparelserne også vil betyde udsættelse af forskellige andre motorvejsanlæg. Det ville være interessant at høre nærmere, hvilke anlæg det drejer sig om, og hvor længe de vil blive forsinket på grund af besparelserne.

I forbindelse med ministerens fremsættelse af lovforslaget om visse hovedlandevejsstrækninger ville det være af værdi her i tinget, eventuelt ved fremsættelsen i næste samling, ud over den traditionelle oversigt over motorvejsbyggeriet også at få noget mere at vide om, hvilke hovedlandevejsarbejder staten i øvrigt har igangsat. Det er trods alt kun et fåtal af de mange veje, staten anlægger og vedligeholder, som vi har lejlighed til nærmere at drøfte her i folketinget.

I de oprindelige planer i den snart 15 år gamle projekteringslov for den jyske motorvej af 1965 indgik tillige 2 hovedlandevejslinjer: en fuldførelse af diagonalvejen fra Esbjerg til Århus ved en forlængelse af vejen fra Give nord om Brædstrup med tilslutning til motorvejen ved Skanderborg samt en forlængelse af A 18 mellem Herning og Lillebæltsbroen ved anlæg af en ny vej vest om Vejle. Gennemførelsen af disse planer ville med nutidens øjne imidlertid medføre væsentlige problemer af både miljømæssig og fredningsmæssig karakter, ligesom de økonomiske muligheder og den trafikale udvikling ikke mere taler for disse store anlæg, der også ville beslaglægge store mængder landbrugsjord. Specielt er det betænkeligt, at nog-

le af vores mest attraktive landskaber vest for Vejle og mellem Give og Skanderborg ville blive berørt ved bygning af disse vej anlæg.

Jeg har derfor noteret mig, at man ved det fremsatte lovforslag har revideret de nævnte vejplaner og på fornøftig vis har fundet frem til en mindre arealkrævende og mere miljøvenlig måde at løse problemerne på i forbindelse med diagonalvejens forlængelse og A 18s forlængning ved at slå de to veje sammen til en fælleslinje, selv om dette kræver en noget forøget korslængde for trafikanterne. Horsensområdet får også herved, i hvert fald på lidt længere sigt, løst sine problemer med en bedre forbindelse til sit vestlige opland. Samtidig kan man glæde sig over en anlægsøkonomisk besparelse på ca. 285 mill. kr. i forhold til de oprindelige planer. Jeg har ligeledes hæftet mig ved, at der fra lokal side stort set er opbakning bag dette vejprojekt, bl. a. på grund af dets egnsudviklende effekter.

I forbindelse med vejene omkring Hillerød er der tale om et forslag med nogle rimelige omklassificeringer. Det har dog undret mig lidt, at en motortrafikvej som Isterødvejen kun på et ganske lille stykke foreslås klassificeret som statsvej.

På den socialdemokratiske gruppes vegne kan jeg i øvrigt sige, at vi er positive over for lovforslagets punkter og giver tilsagn om en positiv indstilling over for udvalgsarbejdet.

Glensgård (FP):

Da der ikke er fjernsyn på i dag, men kun almindelige højtalere, kunne man godt forestille sig, at hr. Marinus Sørensen havde taget en anden stemme på og havde optrådt fuldt ud i rollen som den glade fe. Det er klart, det er intet problem for en socialdemokrat at stille sig på talerstolen og sige: vi bakker forslaget op. Man spekulerer ikke på, hvilke udgifter det medfører. Man kan godt lide at kunne rejse land og rige rundt og sige: nu har vi været med til at bygge den og den vejstrækning.

Vi ser på dette forslag med en form for væmmelse. Ikke på grund af selve vejstrækningerne – dem kunne vi for så vidt godt være med til at bakke op, hvis vi i øvrigt havde økonomi til at gøre det – men med en gældsætning på godt 3½ mill. kr. i timen me-

[Glensgård]

ner vi faktisk det er særdeles uforsvarligt, at regeringen fremsætter et sådant lovforslag. Hvis finansministeren kunne få lov til at være afgørende i regeringen – det kan han ikke – så havde vi heller ikke set lovforslagets fremsættelse, for det er trods alt ham, der skal ud og låne pengene til det, hvad enten det så er på det indenlandske eller på det udenlandske marked. Jeg har alligevel så megen tillid til finansministeren, at jeg tror, han snart er ved at komme dertil, at han væmmes, hver gang han skal ud. Men foreløbig er der altså ikke noget, der lægger op til, at man vil begynde at holde igen.

Vi ved allerede nu – og hvis ikke regeringen ved det, så kan jeg da fortælle regeringen det – at vi får store udgifter efter vinteren 1978–79, og det vil sige, at vi får ekstraordinært store udgifter i den sommer, vi går ind i. Vi er klar til at foretage de nødvendige reparationsarbejder på de eksisterende vejstrækninger, men samfundsøkonomien påbyrder os nu, at vi ikke fortsat udbygger.

Hertil kan man sige: ja men der er et behov. Der vil altid være et behov. Når vi er færdige med udbygningen af det lille H, så er der behov for det store H. Der vil altid kunne påvises et behov, om ikke andet så et servicebehov. Vi kan derfor ikke tiltræde regeringens forslag, og under udvalgsarbejdet vil vi se nærmere på de enkelte vejstrækninger. Men jeg vil da godt allerede nu sige, at vi vil se på, om ikke det er rimeligt at barbere servicen ned på de vejstrækninger, som lovforslaget omhandler, ikke fordi vi særlig er tilhængere af det, men hvis man nu vil føre de vejstrækninger igennem, som der er lagt op til fra regeringen, så må vi i hvert tilfælde barbere dem så meget som muligt ud fra økonomiske hensyn.

Vi kan altså ikke støtte forslaget. Jeg vil godt slå fast, at det hænger ikke sammen med, at vi ikke mener, der er et behov, men vi vil ikke være med til at påføre staten den ekstra gældsbyrde, som et sådant lovforslag vil medføre. Vi mener, vi er kommet dertil, at vi skal stramme. Vi bruger ikke samme udtryk som centrum-demokraterne, men vi mener altså, at vi skal stramme. Derfor ønsker vi ikke, at lovforslaget gennemføres.

Holmberg (V):

469 Ft

Forslaget til lov om visse hovedlandeveisstrækninger kan vi næsten sige er en årligt tilbagevendende begivenhed, hvis vi kan kalde det det. Det virker nok ikke særlig overraskende, når jeg siger, at vi fra venstre stort set kan tilslutte os forslaget, men vi er naturligvis villige til at se på enkelthederne i udvalget om offentlige arbejder.

Grove (KF):

Dette lovforslag indebærer i hvert fald, at man sparer en masse god landbrugsjord ved at gennemføre den foreslåede omlægning af en hovedvejsstrækning. Det medfører naturligvis også nogle besparelser i penge. Det er i det hele taget et ret teknisk forslag, og jeg skal ikke sige meget om det her ved førstebehandling. Vi vil se velvilligt på det i udvalget. Vi har nok nogle spørgsmål til det i udvalget, men vi er positive.

Langsted (CD):

Nu er det lykkedes os at diskutere gyngende landeveje i tre timer, og nu kan vi komme til de faste. Så er det pludselig, som om hr. Glensgård synes, vi er i gyngen alle sammen, og skal vi lave nye landeveje, er det et spørgsmål om gældsætning. Deri kan vi som sædvanlig ikke følge fremskridtspartiet.

Det foreliggende lovforslag falder i to afdelinger. Jeg vil tage den anden først, vedrørende Hillerødomegnen. Her er, så vidt jeg kan se, ikke tale om nogle nye landeveje, som skal bygges; det er kun et spørgsmål om nummerering, og det skal man være meget stedkendt for at kunne finde ud af.

I spørgsmålet om Diagonalvejen kan vi derimod ikke følge ministeren. Den diagonalvej, som var planlagt for mange år tilbage, er fra en diagonal blevet til en knækket diagonal, altså en vanskabning, og jeg kan slet ikke, nu da jeg kender egnen lidt nærmere, følge ministeren, når der i bemærkningerne til lovforslaget står:

»Trafikken fra hovedlandevej 344, Vejle-Herning (A 18), mod syd vil herefter benytte denne nye vej...«

Nej, det vil man virkelig ikke, for så skal man jo køre en ganske enorm omvej. Hvis man skal sydpå, så vil man som i gammel tid og som nu fra Give køre over Bredsten mod Kolding, så undgår man samtidig at køre omkring Vejle.

[Langsted]

Der er et andet spørgsmål, jeg vil rejse til ministeren i denne forbindelse. Der står i spalte 1 i bemærkningerne, at projekteringsloven går helt tilbage til 1965. Det var vist, før man havde noget med miljøforanstaltninger i forbindelse med vejanlæg. Jeg skal spørge ministeren: er det de nye miljøbestemmelser, der er gældende for dette vejanlæg, eller er det miljøministeriets bekendtgørelse af 1976 eller 1978, hvor vi er kommet så vidt, at miljøministeren faktisk kan bestemme, om man får lov til at bygge veje ude i naturen eller ikke? Denne sidste bekendtgørelse er trådt i kraft med en måneds varsel. Jeg synes, det er lidt for galt. Er det sådan efterhånden, at miljøministeriet er en slags overministerium, som skal tage stilling til alt, hvad vil skal i samfundet? Er det de kulturødelæggende miljøfanatikere, der skal være regerende også med hensyn til vejanlæg?

Hr. Marinus Sørensen rejste spørgsmålet om motorveje. Der er ikke tale om motorveje i dette lovforslag, og det behøver der jo heller ikke at være. Der har været flere andre tilfælde, hvor det ikke var motorveje, der blev taget op. Men hvor langt er vi kommet med motorvejsbyggeriet. Er motorvejene blevet lagt på is, eller er de kommet ned i hængegedyndet eller noget i den retning?

Endelig rent principielt. Man taler om, at den diagonal, som ikke skal blive til noget, går igennem naturskønne egne. Hvem siger, at et vejanlæg ikke kan være forskønnende for naturen også?

Med disse bemærkninger skal jeg sige, at vi ikke kan støtte gennemførelsen af § 1 i det foreliggende lovforslag om diagonalvejens ændring.

Ole Henriksen (SF):

Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre om dette forslag, som jo er af teknisk karakter. Det eneste operative – eller i hvert fald dér, hvor der skal skovl i jorden – er jo den korte strækning fra Riis til Uldum. Vi har bemærket, at man har været i konsultation med de berørte kommuner og instanser derovre, og at miljøministeriet har været med inde i billedet. Såfremt der ikke kommer andre oplysninger frem fra lokale beboere osv., som føler sig enormt generet af det, så vil vi i hvert fald arbejde positivt i udvalget ud fra forslaget.

Niels Helveg Petersen (RV):

Vi ser fra radikal side med velvilje på forslaget, men må selvsagt anbefale udvalget at foretage en grundig overvejelse af dets enkeltheder.

Inge Krogh (KrF):

Umiddelbart kan kristeligt folkeparti tilslutte sig dette forslag om anlæggelse af hovedveje og omklassificering af landeveje til hovedlandeveje og omvendt i det østjyske område og i området omkring Hillerød.

Det er jo altid interessant at få en oversigt over, hvor langt man er kommet med bygningen af motorvejene, og jeg må beklage dybt, at der ikke sker noget på motorvejen over Fyn. Der arbejdes på vejen fra Hjulby til Langeskov, men dér skal den foreløbig ende og så føres som almindelig hovedvej fra Langeskov til Odense og gennem Odense og videre, til den når motorvejen. Det har den skullet i mange år. Jeg kan personlig sige, at for godt 50 år siden boede jeg i Odense på det, der nu er hovedlandevej, det var Tietgens Allé 47, og det er de samme huse, de samme villaer, der ligger på vejen. Dengang vil jeg tro den højst passeredes af et par biler om dagen. Nu passerer den af 18.000 biler. Det eneste, der er sket, er, at der er taget ganske lidt af forhaverne til husene. Der er altså de samme forhold for 2–3 biler som for 18.000. Jeg synes, det er lidt af en skandale.

Alfred Hansen (DR):

Modsat f. eks. fremskridtspartiet mener vi i retsforbundet, at det er en god, samfundsnyttig investering at have et effektivt trafiknet, nogle gode veje, nogle veje, som er miljøvenlige, og her kan jeg ikke undlade at udtrykke beklagelse over, at man ikke har færdiggjort de allerede planlagte motorveje og intensiveret færdiggørelsen af dem, men derimod fra regeringens side efter regeringsomlægningen har udskudt færdiggørelsen af dem. Jeg tænker her på motorvejen på Fyn og motorvejen i Sønderjylland.

Med hensyn til forslagene her mener vi, det er fornuftige investeringer, der er tale om, og vi vil gerne medvirke til en hurtig udvalgsbehandling og vedtagelse her i tinget senere.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre. Jeg kan sige tak for den helt overvejende positive holdning til lovforslaget.

Hr. Langsted var inde på spørgsmålet om, hvorvidt det var miljømæssige grunde eller økonomiske grunde, der gjorde, at man nu foreslår en anden forlægnings fra Give af den såkaldte Diagonalvej videre til Skanderborg og Århus. Det fremgår klart af lovforslagets bemærkninger, at det er en blanding af økonomiske og miljømæssige grunde.

Det tidligere projekterede ville af miljø- og fredningsmæssige grunde være en meget dyr løsning. Der er tale om en forskel. Mellem den linjeføring, man hidtil har opereret med, og den nye forlægnings er der en forskel på 300 mill. kr., så de besparelsesmæssige synspunkter spiller en ganske væsentlig rolle. Men de miljø- og fredningsmæssige problemer med at komme igennem med den betydelig dyrere løsning spiller naturligvis også en rolle.

Med den forlægnings, der nu bliver tale om, kan man ikke se bort fra, at der bliver en længere strækning at køre, men i og med, at man, når motorvejsstrækningen fra Horsens videre til Skanderborg er færdigbygget – formentlig og forhåbentlig fra 1987 – vil komme til at køre på motorvej på denne strækning, påregnes det ikke, at køretiden vil blive forlænget af den grund.

Både fru Inge Krogh og hr. Alfred Hansen gjorde bemærkninger om, at det var trist – fru Inge Krogh brugte udtrykket, at det var en skandale – med udskydelsen af motorvejsbyggeriet, eksempelvis på Fyn og i Sønderjylland, og den opfattelse kan jeg i og for sig godt dele, men jeg mener at erindre, at både kristeligt folkeparti og retsforbundet har været enige i det synspunkt, at det var nødvendigt at finde frem til begrænsninger af de offentlige udgifter, og man vil jo vide, at det var en del af de ændringsforslag til finanslovforslaget, der blev fremsat, at der på motorvejskontoen skulle spares et beløb på 60 mill. kr., så vidt jeg husker, i 1979. Det er en besparelse, som man ikke kan gennemføre, uden at det kommer til at gøre ondt – jeg vil ikke bruge det udtryk, jeg vil hellere sige: uden at det kommer til at medføre udskydelser. Det har jeg tidligere gjort rede for, både

i folketingets trafikudvalg og i den skriftlige fremsættelsestale. Men jeg er naturligvis parat til at udbyde spørgsmål, som er blevet rejst, spørgsmålet om, hvor langt vi er med udbygningen af vores motorveje, og spørgsmålet om den tidsmæssige ramme, vi operer med i henseende til færdiggørelse af det såkaldte lille motorvejs-H.

Ellers har jeg i og for sig ikke flere bemærkninger til forslaget. Jeg er naturligvis parat til at stille mig til rådighed for besvarelse af de mere teknisk prægede ting, der ligger i lovforslaget, under udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Alfred Hansen (DR):

Ministeren husker ret, når ministeren erindrer, at retsforbundet undertiden har anvist offentlige besparelser, men hvis ministeren tænker på, at retsforbundet har accepteret de af regeringen fremlagte forslag om at reducere færdiggørelsen af motorvejerne, så erindrer ministeren forkert. Retsforbundet har stemt imod regeringens forslag om at spare 60 mill. kr. i finansåret på udbygning af motorvejsnettet. Ikke mindst i lyset af arbejdsløhedssituationen mener vi det er vigtigt, at alle offentligt planlagte arbejder færdiggøres, og at man eventuelt intensiverer færdiggørelsen af dem. Vi ved alle, at motorveje er det mest miljøvenlige, og vi ved, at trafikikkerheden er størst på motorvejene. I lyset af dette er det en skandale, at man ikke gør dem færdige til den planlagte tid.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Betaling for knallertbevis) [af Voigt (FP) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 167. Fremsat 6/2 79).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Justitsministeren (Nathalie Lind):**

Lovforslaget går ud på, at de unge skal betale et gebyr på 300 kr. for at få udstedt beviset for, at de har modtaget den obligatoriske knallertundervisning, mens den nuværende regel bemyndiger justitsministeren til at fastsætte gebyrets størrelse.

Spørgsmålet om gebyrets størrelse har været fremme her i tinget to gange tidligere. Første gang var i forbindelse med loven om obligatorisk knallertundervisning. Her gjorde man både i bemærkningerne til lovforslaget og over for retsudvalget udtrykkelig opmærksom på, at kømmunerne skulle afholde omkostningerne til gennemførelse af den obligatoriske knallertundervisning, og at det var en afgørende forudsætning for kommunerne for at påtage sig denne opgave, at de fik adgang til at opkræve et gebyr, der skulle dække en del af udgifterne til undervisningen. Endvidere fremgik det, at man forestillede sig et beløb i størrelsesordenen $\frac{1}{3}$ af udgifterne. Med disse forudsætninger blev loven vedtaget.

Anden gang var her i vinter i forbindelse med behandlingen af lovforslaget om ændring af lov om fritidsundervisning m. v. Her blev det klart tilkendegivet over for uddannelsesudvalget – og det fremgik også af debatten ved både første og anden behandling – at det var regeringens hensigt at fastsætte gebyret til omkring 100 kr., svarende til ca. $\frac{1}{3}$ af udgifterne ved undervisningens afholdelse. Bemyndigelsen til at fastsætte gebyret er således bundet til en række forudsætninger, og regeringen finder ikke, at der er anledning til på ny at drøfte dette spørgsmål, som jo kun var en del af problemstillingen ved indførelse af obligatorisk knallertundervisning.

I bemærkningerne til forslaget berører forslagsstillerne også spørgsmålet om, hvorvidt undervisningen skal afsluttes med obligatoriske prøver i såvel teoretiske som praktiske færdigheder. Jeg kan hertil bemærke, at en af

justitsministeriet nedsat arbejdsgruppe for tiden arbejder med disse spørgsmål, og jeg finder det rigtigst, at vi afventer arbejdsgruppens indstilling, før man tager stilling til, hvilke krav der skal opfyldes, før bevis kan udstedes.

På denne baggrund kan jeg ikke anbefale dette lovforslag.

Lissa Mathiasen (S):

Med dette lovforslag har fremskridtspartiet endnu en gang fået markeret sin trang til papirnusseriet. Kun fire dage efter vedtagelsen af loven om obligatorisk knallertundervisning, hvorunder også betalingen blev meget grundigt drøftet, rejser man spørgsmålet igen. Jeg betragter det som en åbenbar mangel på mærkesager fra fremskridtspartiets side, at det er nødvendigt at tage sagen op, når afgørelsen kun er få dage gammel, og jeg kunne godt tænke mig at spørge, om det er på den måde, man fra fremskridtspartiets side mener at lette vores arbejde herinde i folketinget.

Allerede i samlingen 1976–77 blev holdningen til dette spørgsmål meget klart markeret, idet et flertal stemte imod forslaget fra fremskridtspartiet. Et mindretal stemte imod og et flertal stemte for at give justitsministeren beføjelse til at fastlægge gebyret for beviset.

Princippet om, at al undervisning inden for ungdomsskolen bør være gratis, er et princip, som vi går ind for, og som vi ønsker at bevare. Som allerede nævnt stemte vi den 2. februar for loven om obligatorisk knallertundervisning med beføjelser til justitsministeren, og det er en lov, som vi står ved.

Jeg kan derfor love fremskridtspartiet en hurtig behandling af denne sag, idet vi klart afviser lovforslaget.

Holmberg (V):

Forslaget til lov om ændring af færdselsloven er i og for sig meget letforståeligt, man kan sige meget enkelt. Det drejer sig om, at der skal betales et gebyr på 300 kr. for knallertbevis. Det er rigtigt, at der har været set lidt forskelligt på gebyrets størrelse, men ved lov nr. 302 af 8. juni 1977 blev ministeren bemyndiget til at fastsætte gebyret, og i forbindelse med behandlingen af lov om fritids-