

[Ømann.]

folkepartis, Danmarks kommunistiske partis og venstresocialisternes vegne at fremsætte *forslag til folketingsbeslutning om kuponskat af obligationer, registrering af private pantebreve og beskatning af renteindtægter*, idet jeg i øvrigt henviser til forslagets tekst og de ledsagende bemærkninger.

Den første sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselslov [af Voigt m. fl.] .

(Lovforslag nr. L 33. Fremsat 7/10 76).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Justitsministeren (Orla Møller):

Der er i det forslag, som hr. Voigt m. fl. har fremsat, to ting. Den første er en nedsættelse af hastigheden for knallerter fra 40 til 30 km, og den anden er fjernelse af den vægtgrænse, som af folketinget blev sat for, hvad der i fremtiden skulle betegnes som knallerter.

Det er ikke mere end ca. 1/2 år siden, vi havde en drøftelse her i folketinget om denne sag, og forud for dette var gået en meget dybtgående behandling i folketingets retsudvalg. Der er efter min opfattelse ikke fremkommet hverken opsigtsvækkende eller afgørende nye ting i forhold til den debat, som folketingets retsudvalg og tinget havde for ca. 1/2 år siden. Jeg kunne føje til, at det efter min opfattelse må være rimeligt, at når en færdselslov er blevet gennemført af et stort flertal her i tinget, så bør den have mulighed for at virke. Det kan yderligere føjes til, at alle problemer i forbindelse med disse forhold nøje bliver fulgt både af færdsels-sikkerhedskommissionen og af trafik-sikkerhedsforskningsrådet.

Derfor er der efter min opfattelse kun én ting at gøre over for dette forslag, og det er at sige, at det kun fortjener at blive afvist af tinget.

Otto Mørch (S):

Jeg kan fuldt og helt følge ministeren i afvisningen og motiveringen for afvisningen af dette forslag fra hr. Voigt m. fl.

Vi har i socialdemokratiet ikke ændret synspunkter, siden vi for mindre end 1/2 år siden vedtog disse nye bestemmelser på knallertområdet, disse tekniske sanering af knallertområdet. Det er altså bestemmelser, som endnu ikke

er trådt i kraft, og som vi derfor ikke har erfaringsgrundlag for nærmere at vurdere.

Så vil jeg også gerne sige, at der fortsat kan være problemer på knallertområdet, det erkender jeg, men de er af mere uddannelsesmæssig karakter. Jeg er netop selv personlig stærkt engageret i et undersøgelsesarbejde på dette område, og som ministeren nævnte, har færdsels-sikkerhedskommissionen også taget disse problemer op. Derfor afviser vi dette forslag.

Holmberg (V):

Det fremsatte lovforslag er i hvert fald overskueligt, hvad angår paragraffer, for der er kun to. § 1, nr. 1, vedrører en ændring af en lov, som endnu ikke er trådt i kraft, og § 1, nr. 2, indeholder fratagelse af en bemyndigelse til ministeren, som han har fået for nogle få måneder siden. Vi er jo efterhånden vant til lidt af hvert fra den side, men det går da fremad med forståelsen af vort folkestyre.

Sidste gang vi havde diskussion om lov om færdsel, dengang om sikkerhedsseler, opfordrede vedkommende medlem, som nu ønsker denne lov ændret som ikke er trådt i kraft, til at bryde en lov, som var vedtaget med et stort flertal. Men det kan jo være, at han også har fortrudt det senere.

Det kunne jo også være, at hr. Voigt har fortrudt det brev, han sendte den 25. maj 1976. Heri kan man næsten med fåre øjne læse, at han skriver: Kære forhandler. Gennem mit arbejde i folketinget er jeg kommet i kontakt med en lang række branchefolk, og samstemmende har de oplyst, at den moderne knallert faktisk sikkerhedsmæssigt er bygget til at køre 40 km. Hr. Voigt håber, at de øvrige partier i folketinget vil følge sagkundskaben i dette spørgsmål, men efterhånden kan han godt komme i tvivl, skriver han. Til sidst gør han opmærksom på, at i første omgang er det det med de japanske knallerter, han vil forklare, men som han ikke forklarer alligevel. I næste omgang bliver det de 40 km. Men all right, det skal indrømmes, at hr. Voigt henviser til læger, der siger lidt om ulykkernes omfang og størrelse. Jeg må nok have lov at sige – det er kort taletid, vi har, vi vil vende tilbage til det senere – at det er en meget stor forenkling. Når hr. Voigt henviser til læge- og motororganisationer og politiet, så ved hr. Voigt jo også godt, at de ikke er enige, og hvis hr. Voigt mangler navne, så skal han gerne få dem her. Som det er fremgået, er jeg nærmest mod-

[Holmberg.]

stander af forslaget, for at sige det på den måde, men der er jo flere i min gruppe, der sidste gang stemte for de 30 km, og det gør de nok også denne gang.

Birgitte Oxdam (V):

Jeg tror, de fleste af retsudvalgets medlemmer var klar over, da vi nåede til sommerferien og til afstemningen omkring færdselsloven, at der var et hjørne af færdselsloven, vi ikke helt havde gjort færdigt, nemlig spørgsmålet om knallerterne.

Både ved anden og tredje behandling stillede venstre forslag om at hæve aldersgrænsen for knallertkørere fra 15 til 16 år. Da nu sagen om knallertkørerne igen er blevet bragt på bordet i folketinget, vil jeg gerne bebude, at jeg ikke giver op over for spørgsmålet om at hæve aldersgrænsen fra 15 til 16 år. Jeg kan ikke se, der er noget socialt hensyn i at slippe 15-årige løs i trafikken på knallert. De oplysninger, der ligger om dødeligheden, om kontingentet af dræbte unge på 15 år, der skyldes knallerten, kan jeg ikke acceptere.

Derfor vil jeg bebude, at jeg som privat forslag vil stille forslag om at hæve aldersgrænsen fra 15 til 16 år for knallertkørere.

Kjærulff-Schmidt (FP):

De allervigtigste lovforslag, der behandles her i folketinget, er naturligvis de lovforslag, der angår menneskers liv og menneskers frihed. Derfor er det så uhyre vigtigt, at folketinget virkelig forstår sit ansvar, når vi diskuterer ændringer i færdselsloven.

I dag er det 5 måneder siden, folketinget vedtog den nye færdselslov. Derfor gik de forrige ordføreres indvendinger mod dette forslag her på melodien: hvorfor skal vi nu igen i gang med at behandle fremskridtspartiets forslag om at ændre færdselslovens regler om knallerter? Det skal vi, fordi vi står i den lykkelige situation, at ved at ændre reglerne, inden de træder i kraft, kan vi forhindre et stort antal meningsløse ulykker. Vi kan forhindre, at snesevis af unge og ældre mister livet ved knallertulykker, og vi kan forhindre, at hundredvis af knallertkørere bliver alvorligt kvæstet. Derfor bør vi som ansvarsbevidste mennesker bakke op bag lovforslaget.

Det gik jo vældig stærkt, da folketinget gennemførte den nye færdselslov. Det gik så stærkt, at folketinget ikke fik nogen tal, ikke

fik nogen facts på bordet om, hvad det vil betyde for ulykkerne at forøge hastigheden, at slække på sikkerhedsudstyret, når knallerternes vægt skal presses ned under de 60 kg, men nu har vi chancen for igen at få set på disse problemer.

Først og fremmest må vi selvfølgelig se på de alarmerende oplysninger, der nu foreligger, og som jeg håber justitsministeren vil gøre sig bekendt med, nemlig de oplysninger, der foreligger fra lægelig side. Jeg tænker på den rapport, der foreligger fra læge Hans Reich, og som er offentliggjort i dag i Jyllands-Posten. Den rapport fastslår helt utvetydigt, at forøgelsen af hastigheden vil betyde to ting. For det første flere ulykker. Vi ved alle, at ved høj hastighed er det sværere at afværge ulykker end ved lav hastighed. For det andet alvorligere ulykker. Læge Reichs rapport påviser, at kvæstelserne på grund af den større kraft, hvormed ulykkerne vil ske ved 40 km i timen, vil blive forværret i forholdet 9 til 16, altså næsten en fordobling af den kraft, hvormed kvæstelserne sker. Dette er ikke gættteri; det er de uhyggelige kendsgerninger.

Læge Reichs rapport burde læses af hvert eneste folketingsmedlem i læsesalen i dag, det står som sagt i Jyllands-Posten. Den rapport burde være tilstrækkelig til, at hver eneste af os 179 sagde: det går ikke, dette her. Vi kan ikke lægge navn til denne udvikling som ansvarsbevidste mennesker.

Men det er nu ikke kun de lægelige rapporter, der underbygger fornuften i fremskridtspartiets forslag. Jeg synes også, at vi med rette kan spørge: er der overhovedet nogen her i dette land, der har bedt om at få knallerthastigheden hævet og indført vægtgrænsen på de 60 kg? Jeg spørger justitsministeren: er der nogen, der har bedt om det, hr. justitsminister? Knallertkørerne og deres pårørende har i al fald ikke bedt om det. Lægerne advarer, cykelhandlernes går imod det. Hvis interesser tjener det overhovedet? Det spørger jeg ministeren om.

Jeg vil også spørge ministeren om én ting mere: hvorfor vil man ikke lytte til en uafhængig, upolitisk og sagkyndig forbrugerorganisation som FDM, som gang på gang har advaret? FDM har udtalt, at det simpelt hen trods enhver logik, at man på én gang vil hæve knallerthastigheden og forbyde de tunge knallerttyper, der ved prøvekursler har vist sig at være de sikreste.

Er ministeren, som min folketingsgruppe og

[Kjærulff-Schmidt.]

jeg selv vurderer som en af de fornuftigste politikere her i dette folketing, virkelig helt uimodtagelig for denne massive protest og for disse mange advarsler? Det håber jeg ikke, og jeg tror det egentlig heller ikke, på trods af ministerens udtalelser før. Jeg tror, der er en chance for, at vi kan nå frem til at få et fornuftigt resultat ud af dette her. Derfor synes jeg, vi skal sige tak til læge Hans Reich, til FDM, til cykelhandlerne, til dagbladsjournalister og mange andre, som har arbejdet med disse ting og gjort det naturligt, at vi nu tager sagen op igen. Vi har chancen nu for at slutte sagen på en fornuftig og anstændig måde her i de kommende måneder. Det ville være vanvid, hvis vi ikke bruger den chance.

Gudme (RV):

Fremkomsten af dette lovforslag har givet anledning til, at vi i den radikale folketingsgruppe på ny har drøftet situationen. Uden at vi som venstre har fundet anledning til at sende to ordførere herop, må vi konstatere det samme, som vi kunne konstatere i juni måned: at der var medlemmer af gruppen, der delte de synspunkter, som ligger bag ved forslaget, nemlig at knallertændringen ikke er heldig, og at forhøjelsen fra 30 til 40 km i timen er problematisk. Om de pågældende vil tage den konsekvens af det, at de senere vil stemme for forslaget, står endnu hen i det uvisse. Det er muligt, at de i stedet for vil vælge at sige, at når et flertal i juni måned gennemførte den lov, som vi har fået, så skal det blive stående på samme måde. Tvivlere i min gruppe sagde det samme, da vi havde en fuldstændig tilsvarende problematik på hr. Voigts initiativ vedrørende sikkerhedsseleer i fjor.

Men et flertal i gruppen har stadig den opfattelse, at det resultat, som vi nåede frem til, og unægtelig nåede frem til over nogle forhindringer med en forskel i opfattelsen ved anden og tredje behandling, er det rigtige, nemlig dette, at vi giver justitsministeren bemyndigelse til at gennemføre en konstruktiv adskillelse mellem lovlige og ulovlige knallerter, således at vi senest i 1979 eller i 1980 har et greb, der hedder knallerter, som er nøje forbundet med det, at de kan køre 40 km i timen. Selve dette med hastigheden er, sådan som arbejdsgruppen har fremlagt det i sit forslag, helt indbygget i begrebsfastslåelsen af, hvad en

knallert er. Det var det, det store flertal gennemførte i forsommeren, og det står vi altså fast på, så for så vidt må det være en afvisning af hr. Voigts forslag.

Men der er en anden side af problematikken, som der dog kan være grund til at drøfte, når vi nu skal til det igen. Det er spørgsmålet om ikrafttrædelsestidspunktet for forhøjelsen fra de 30 til de 40 km i timen. Det, vi gennemførte i forsommeren, var jo, at vi, med forholdsvis lang snor for justitsministeren, som jeg sagde før, frem til 1979-80 vil gennemføre den konstruktive adskillelse af, hvad der er knallerter, og hvad der ikke er knallerter. Samtidig gennemførte vi en lov, som træder i kraft den 1. maj 1977, også for så vidt angår den bestemmelse, vi allerede her rører ved, nemlig § 2, nr. 6.

Man kan med rimelighed spørge, om det er helt tilfredsstillende, at vi i en periode fra foråret 1977 og hen til 1979-80 skal have den tilstand, at vi har en grænse på 40 km som den lovlige hastighed for knallerter, samtidig med at vi endnu ikke har fået en begrebsmæssig fastslåelse af knallerter, der er nøje sammenknyttet med hastigheden 40 km i timen, hvilket netop lå i den arbejdsgruppeindstilling, som retsudvalget og dermed folketinget tilsluttede sig i forsommeren. Derfor er vi fra vor side villige til på dette punkt at drøfte forslaget og under en forhandling i retsudvalget se, om der ikke var grund til endnu en gang at tænke over, hvornår bestemmelsen om de 40 km i timen skal træde i kraft. At den skal træde i kraft, sætter vi ikke noget spørgsmålstegn ved, men om den skal gøre det den 1. maj 1977, er vi altså villige til at tage op til en ny overvejelse.

Alice Faber (SF):

Det er tungtvejende grunde, der anføres i bemærkningerne, om at sværhedsgraden af kvæstelserne stiger ved hastighedens forøgelse, men af tekniske grunde er det, så vidt jeg er orienteret, ikke muligt at lave en knallert, som man kan sikre sig kører med denne hastighed. Derfor må vi se nogle flere lægeundersøgelser, før vi begynder at ændre loven, da de omtalte undersøgelser har været med i overvejelserne ved lovens behandling, som jeg også kan forstå på justitsministeren.

Samtidig må jeg sige, at ukyndighed vel er den største årsag til disse tragiske færdselsulyk-

[Alice Faber.]

ker. Jeg synes, det var vigtigere, man beskæftigede sig mere med undervisningen i skolen omkring både bil- og knallertkørsel, da vi ved, at de unge interesserer sig meget for disse ting, men i sandhed også har brug for det, når de får en knallert og skal begive sig ud på gader og stræder som 15-årige, og når de som 18-årige får kørekort og er meget lidt rutinede. Det er for mig betydelig vigtigere end at gå op i, om de får kristendomsundervisning.

Med hensyn til det andet forslag vil vi bede ministeren om ikke at bruge sin bemyndigelse til at forbyde knallerter over 60 kg, da der ikke er tvivl om, at de er mere sikre.

Hagen Hagensen (KF):

Da vi behandlede færdselsloven her i foråret og under det forudgående udvalgsarbejde, har vi givet til kende, at vi opmærksomt ville følge udviklingen på knallertområdet med hensyn til fartgrænser, knallerterens størrelse, hvordan de er indrettet, herunder hvilket sikkerhedsudstyr de kan have, og også se på de overgangsordninger, der måtte blive, herunder også problemet om ikrafttrædelsestidspunktet.

Der er ingen tvivl om, at knallerter er noget farligt noget at have med at gøre. Det gælder ikke mindst, når de er i ukyndige hænder; og for uerfarne personer, ofte fartglade unge, kan der være mange ting, der spiller ind med hensyn til at køre på knallert. Men det gælder jo i øvrigt om farten, at der også er ældre, der ikke helt kan betjene det køretøj, de kører på. Både for den helt unge og for den noget ældre aldersgruppe er der tale om, at det er et farligt redskab at have med at gøre. Men det er nu engang tilvejet bragt ligesom så meget andet, og så må man se at finde ud af, hvordan det bedst kan bruges.

Vi er rede til at overveje forholdene på ny, selv om der endnu ikke kan foreligge erfaringsmateriale med hensyn til farten og fartgrænsen, så længe den nye fartgrænse ikke er trådt i kraft. Jeg må derfor sige, at det ikke gør større indtryk på mig, at der foreligger en rapport fra en læge, hvis resultat bygger på, hvad man kan udlede af energiloven. Den lov har vi jo ikke til behandling her i tinget og vil næppe nogen sinde få det, den ligger jo fast, og den kan vi ikke lave om på. Det er jo kun noget, man siger på grundlag af dette. Vi kender ikke til, hvordan det vil komme til at gå, hvis mate-

riel og tilladt fart kommer til at passe til hinanden.

Som sagt vil vi godt se på tingene, når de nu engang er taget op, selv om jeg måske må komme med et lille suk over, at det gøres nu. Det er et spørgsmål, om ikke der dermed bliver lukket op for en hel del, hvorved vi kan få beskæftigelsesterapi i dette høje ting.

Fru Birgitte Oxdam nævnte, at hun nu ville prøve på at få forhøjet grænsen fra 15 til 16 år. Det drøftede vi også i foråret, og der kan vel komme mere til. Jeg vil også gerne give til kende, at der stadig væk i min gruppe er tilhængere af både den ene og den anden grænse, og jeg kan blot tilsige, at vi vil være med til sagligt at overveje tingene, når de nu engang er taget op til drøftelse.

Poul H. Møller (KrF):

Vi, som medvirkede ved den nye færdselslovs tilblivelse i foråret, kender jo hr. Voigts nidkærhed for trafik i al almindelighed og måske knallerter i særdeleshed. Jeg tror, denne nidkærhed udspringer af en omsorg for trafikanter, derunder også knallerter, og den skal hr. Voigt bestemt ikke dadles for, men jeg tror, frygten for konsekvenserne af den ændring af hastigheden, som er sket, men ikke bragt til udførelse endnu, er noget overdreven.

Jeg ved godt, at der er læger, der har udtalt sig. Ikke desto mindre vover jeg som ikke-læge at have min begrundede tvivl om rigtigheden af lægernes påstande om farligheden.

Sagen er jo den i al sin gribende enkelthed, at der rundt omkring i Europa og i øvrigt i store dele af verden kører millioner og måske atter millioner af knallerter nøjagtig mage til dem, vi importerer her til vort land. De har det samme stel, de har de samme bremses og det samme udstyr i det hele taget. Der er kun én lille forskel – det har der været hidtil i hvert fald – og det er den lille bøsning, der forhindrer benzinenstrømmingen i at blive så kraftig, at motoren kan yde den kraft, der driver dem frem med de 40 km, som disse knallerter er fremstillet til at køre fra fabrikernes side. Denne lille bøsning har voldt meget besvær. Den var jo nødvendig for at holde disse knallerter nede på de 30 km. Lov skal holdes, det har voldt politiet mange problemer og et stort arbejde, for der gik ikke ret lang tid, før enhver skoledreng opdagede, at det at fjerne en sådan bøsning kun tager få minutter, og så

[Poul H. Møller.]

kan hans knallert alligevel præstere meget mere.

Det er jo ikke alene derfor, men det er en af årsagerne til, at man har fundet ud af at løse dette problem ved at sige: vel, når alle disse knallerter nu kører rundt omkring i Europa med 40 km, hvad langt de fleste jo gør, hvorfor kan vore knallerter så ikke også køre de 40 km?

I den forbindelse vil jeg godt lige have lov til at gøre opmærksom på – og det har jeg teknikerens ord for – at når en knallert, der er importeret, og som kun skal kunne køre de 30 km i timen, har kørt nogle få tusinde kilometer, så kan den i realiteten køre ca. 35 km i timen. Skal vi se sådan på det, så er der i realiteten tale om en forhøjelse af hastigheden fra de nuværende ca. 35 til 40 km. Jeg betvivler, at det vil give nogen væsentlige ændringer og give en højere ulykkesfaktor end den, vi har i dag.

Der er for mig at se nogle lidt ejendommelige bemærkninger til lovforslaget i fremsættelsen, idet der bl. a. står, at nogle siger, at det er helt tosset at sætte fartgrænserne op, og navnlig står der noget om, at politikere siger, at vi må have undervisning af knallertkørerne. Jeg synes ikke rigtig, at de to ting har noget med hinanden at gøre. Når vi hidtil har undervist bilister og motorcyklister i kørsel med disse motorkøretøjer, så har det jo ikke været begrundet i bestemte hastighedsgrænser, men alene i hensynet til sikkerheden både for dem selv og for alle øvrige trafikanter. Nøjagtigt det samme motiv ligger bagved, når vi er nogle politikere og nogle politifolk, som er interesseret i at gøre denne undervisning af knallertkørere, før de sætter sig op på en knallert, obligatorisk. Det er alene det sikkerhedsmæssige motiv både for kørerne selv og for alle andre trafikanter. Så jeg kan ikke rigtig se, der er ræson i det.

Jeg kan sige, at jeg personlig ikke finder, det er rimeligt at komme med dette forslag på nuværende tidspunkt eller i det hele taget fremkomme med det, før vi har gjort nogle erfaringer, eller med alle disse frygtindgydende tanker, som stilles op som følge af, at der sker en ændring.

Jeg må erkende, at under afstemningen var kristeligt folkepartis folketingsgruppe også delt på spørgsmålet om hastigheder, men jeg tror nok, at der er et flertal i vor gruppe for, at vi

fastholder den nu vedtagne hastighedsgrænse på 40 km.

Må jeg til slut sige, at når der står i forslaget, at justitsministeren forbyder de store knallerter, så er det jo ikke rigtigt. Der sker bare den ændring, at disse motorcykellignende knallerter fremtidig skal kaldes for letvægtsmotorcykler og som sådanne indregistreres, ligesom der kræves førerbevis til dem. Det har man gjort for at undgå, at disse meget store motorcykellignende knallerter anvendes af disse ganske unge mennesker, som dårligt nok kan magte dem, og som i hvert fald bruger dem til at forstyrre andre mennesker med, for ikke at sige terrorisere andre trafikanter med. Det er årsagen til det. Der er altså ikke tale om forbud, men bare om en indregistrering af dem.

Kaj Hansen (DKP):

Da forøgelsen af knallert hastigheden til 40 km ikke er trådt i kraft, så kan de nye oplysninger med hensyn til ulykker og kvæstelser osv. ikke bygge på noget som helst, som har med fartforøgelsen af gøre.

Det er endvidere sådan, at det har vist sig meget vanskeligt at overholde en knallertgrænse på 30 km. Det ligger i sagens natur, for de fleste af knallerterne er neddrolet fra en større hastighed for at komme ned på de 30 km. Derfor skal man også i det forslag, der blev vedtaget tidligere, se en forbindelse imellem de 40 km og vægtgrænsen, for det er muligt at typegodkende en god og solid knallert med god bremseevne, således at den kan holdes på en fart af 40 km, og således at det vil blive meget vanskeligt at forøge hastigheden derudover.

Derfor kan vi ikke medvirke til dette forslags gennemførelse. Der er mange love i dette folketing, vi ikke kan gå ind for, og vi vil også være med til at revidere dem, men at begynde at revidere love, før de er trådt i kraft, synes vi ikke rigtig der er nogen motivering for, og slet ikke i dette tilfælde.

Så vil jeg gerne sige til dem, der er bekymrede for knallertkørerne – det er jeg også, og jeg er i særdeleshed bekymret for de mange unge mennesker, som skal ud at køre på knallert – at hvis man virkelig vil være med til at forøge sikkerheden for knallertkørere, så bør man gå med til en obligatorisk, gratis køreprøve for knallertkørere. Det har FDM jo taget med i billedet, og FDM har jo på andre af de kø-

[Kaj Hansen.]

rende trafikanters område påvist, hvor meget den menneskelige formåen i trafikken i virkeligheden betyder for ulykkernes antal. Det er påvist med hensyn til automobilister og andre, og det gælder i særdeleshed for knallertkørere. I den udstrækning disse unge mennesker får en virkelig værdifuld undervisning, ikke alene i de tekniske spørgsmål i forbindelse med at køre en knallert, men også i risikoen ved at overtræde færdselsregler osv., så er jeg ganske overbevist om, at man virkelig på en meget bedre måde vil være i stand til at forhindre et betydeligt antal ulykker. Derfor må jeg spørge dem, der nu er så bekymrede for at sætte grænsen op til 40 km: vil man nu gå med til en gratis, obligatorisk køreprøve for knallerter? Hvis man ikke vil det, så giver jeg faktisk ikke så meget for de bekymringer, som man giver udtryk for.

Arnfast (CD):

Vi var delt i dette spørgsmål, som nu er bragt op igen, og jeg tror ikke, der er nogen, der har ændret holdning i vores gruppe i dette spørgsmål. Vi vil nøje følge, hvad der sker i retsudvalget, og følge de rapporter og undersøgelser, der fremkommer, som muligvis kan underbygge eller afkræfte de forfærdelige ting, der står fremført i bemærkningerne til forslaget.

Man taler om, at man skulle indføre obligatorisk undervisning; det var hr. Kaj Hansen, der bragte det frem. Det har jo også været drøftet før. Der findes jo for de unge langt de fleste steder mulighed for en undervisning. Den er ikke obligatorisk, men der findes jo en undervisning i ungdomsskolen.

Det mener jeg også må være noget af en trøst for fru Birgitte Oxdam, som her sagde, at hun kunne ikke tage ansvaret for de 15-åriges brug af knallerten. Det, der er vanskeligheden, er, at vi næppe får de 65-årige til at gå på ungdomsskolen for at få et kursus, og jeg vil gerne rejse spørgsmålet over for fru Birgitte Oxdam – fordi jeg nu er tilhænger af den ordning, vi har indført –: vil fru Birgitte Oxdam tage ansvaret for de 65-årige?

Nana Mikkelsen (VS):

Som det fremgår af bemærkningerne, er det de helt unge, der oftest er udsat for knallertulykker. Det er de helt unge, der især finder

knallerter så attraktive, og de benytter dem i lige så høj grad til legetøj som til transport. Det vil være rimeligt at holde en hastighedsgrænse på 30 km af den grund alene, specielt da, når der er tale om knallerter af en lettere type.

Bay (UP):

Jeg har nogle gange fra denne talerstol udtrykt bekymring over, at man laver et par hundrede love hvert eneste år, hvoraf de 95 pct. er love, der skal afhjælpe de dårligste følger af de love, man lavede sidste år. Nu har vi endelig en chance for at undgå en lov, inden den får dårlige følger.

Jeg er helt enig med ordføreren for forslagsstillerne, hr. Voigt, i hans betragtninger. Der er kun ét eneste ord i fremsættelsen, som jeg er imod, det er ordet »forrykt«. Har jeg ikke lært andet herinde i de tre år, jeg har været her – og det kan godt ske, det er min skyld, hvis ikke jeg har lært andet – så har jeg i hvert fald lært, at man ikke skal sparke sine kolleger i ansigtet, hvis man virkelig ønsker at samarbejde med dem. Derfor: brug et andet ord næste gang!

Jeg har ikke næsegrus beundring for eksperter. Det er ikke altid, jeg beundrer juridiske eksperter, skatteeksperter, økonomiske eksperter. Det er ofte folk, der har læst sig langt, langt væk fra det levende liv, så langt væk, at de mange gange tilsyneladende ikke forstår ret meget af det, der sker omkring dem. Men her står vi over for en ekspert fra livets skole, vi står over for en meget dygtig trafikant som chauffør, vi står over for en redder fra vore redningskorps, der i 5 år har set utallige gange, hvordan man ikke skal gøre i trafikken. Sørge-lige, ofte grufulde ting har han været vidne til. Derfor taler han med en ekspertviden, der er værd at lytte til.

Jeg vil gerne stille et spørgsmål til justitsministeren: hvordan kan det være, at man vil sætte farten op til 40 km, samtidig med at man vil fratage de unge muligheden for at køre på driftssikre knallerter – dem, der af eksperter er betegnet som de mest driftssikre? Det, man forstår ved driftssikker i den situation, er jo simpelt hen, at man har herredømme over knallerten på grund af dens vægt osv.

Jeg vil, så stærkt som jeg kan, anbefale tingets medlemmer: bryd for en gangs skyld partidisciplinen, følg jeres samvittighed og stem for det foreliggende forslag!

Hölge (FP):

Jeg kan heller ikke lade være med at tillægge det en særlig vægt, at det er en mangeårig redningskorpsredder, der nu fremsætter dette forslag til en ændring af færdselsloven vedrørende knallerter. Jeg har ikke selv været med til at udarbejde denne færdselslov, men jeg kan alligevel ikke lade være med at gå på talerstolen og omtale det, der for mig er det vigtigste i denne sag, nemlig vægtgrænsen. Det dér med hastigheden kan være alvorligt nok, og det har andre ordførere taget sig af, men jeg fatter altså ikke, at man vil sætte denne vægtgrænse.

Dreng og piger i alderen 15–16 år kan nok klare sig med en knallert med en vægt på 50–60 kg ved kørsel til og fra skole og til kørsel i fritiden, men hvorfor skal den bevægelige arbejdskraft – de mennesker, der virkelig har behov for den daglige kørsel – straffes, fordi man vil andres ulovligheder til livs? Den bevægelige arbejdskraft er flere hundrede tusinder af arbejdere, som hver dag kører på landevejen til og fra arbejde. Det er folk i alderen fra skønsmæssigt 17 til 65 år, der skal køre uanset vejret, i modvind, op ad bakker, på gode og dårlige veje, i regnvej, mørke, tåge, snevej, glat føre osv., og kommer de for sent, har de risiko for at miste arbejde, og hvad ved jeg. Dette køretøj er en meget vigtig ting for dem. Arbejdspladsen venter dem, og de skal være friske. Der er mange ting, der siger, at det køretøj, de har behov for, skal være et ordentligt køretøj, og det mener jeg ikke det bliver, når man begrænser dets vægt til 50–60 kg.

For disse mennesker ligger motorcykel og kørekort til motorcykel fjernt. De har måske ikke interesse i bil eller motorcykel; nogle finder, at en motorcykel er en for farlig ting at køre på, og samtidig har de ikke råd til at købe en bil.

Vi kender disse mennesker, vi taler med dem til hverdag. Der er sociale aspekter i denne sag også. Det er arbejdsmænd, telefonarbejdere, banearbejdere, postbude, murere, murerarbejdsmænd, tømrere og en masse, masse andre mennesker. For disse mennesker er der tale om befordring og kun befordring. Som jeg sagde før, disse mennesker har ikke råd til bil, i mange tilfælde i hvert fald, er måske slet ikke interesserede, og for dem er motorcyklen en for farlig ting. Disse mennesker har vi talt med. De er rystet ved tanken om disse nye bestemmelser, og de er ikke indstillet på at skifte til

en knallert på 50–60 kg. De forskellige fabriker har i mange år arbejdet med de danske knallertlovbestemmelser og ud fra disse målbevidst i konkurrencen på markedet søgt at fremstille stabile, driftssikre, færdselssikre, store knallerter med gode køreegenskaber til gavn for forbrugerne, som har brug for et befordringsmiddel til både arbejde og fritid.

Med ét pennestrøg har man fjernet disse goder fra det, jeg vil kalde den bevægelige arbejdskraft. Det er en lovbestemmelse, der ude i befolkningen virker helt uforståelig, fordi den vender, synes jeg nok, den tunge ende nedad. Den rammer mennesker på den nederste del af den sociale rangstige.

Jeg kan tilføje, at hvis vi ikke ophæver vægtgrænsen for knallerter, så får vi knallerter med dårligere lys, dårligere forlygtelys, dårligere baglygtelys, dårligere bremses, dårligere affjedring, dårligere køreegenskaber. Jeg ser, at justitsministeren ryster på hovedet, men det er altså vores opfattelse, og jeg tror nok, jeg kan sige, at vi er ikke alene om den.

Det er også min opfattelse, at fastholder man begrænsningen i antallet af gear på en knallert til 2 mod nu 3 eller 4, så fremkalder man et højere støjniveau, idet motoren jo skal gå med flere omdrejninger. Her kunne justitsministeriet eventuelt fastsætte en lavere støjgrænse, men i praksis vil det give et højere støjniveau. Jeg foreslår derfor, at man også undlader denne bestemmelse.

Jeg kan ikke forstå, når man har en vis motorstørrelse fastlagt og en maksimal hastighed fastsat, som bør være 30 km i timen, hvorfor man så fastholder et forslag, som nedsætter sikkerheden, samtidig med at man øger hastigheden, og samtidig med at man i visse tilfælde sender knallerterne ud i konkurrence med store lastbiler på samme vejbane. Hvis man bruger sit hoved, må man absolut forudse, at dette vil få død og lemlæstelse til følge. Hvorfor fastholder man dette? Jeg kan ikke forstå det.

Ordføreren for forslagsstillerne (Voigt) (FP):

Jeg synes, jeg kunne spore lidt frisk morgenluft. De eneste, der for mig at se gik direkte imod forslaget, var socialdemokratiet og kristeligt folkeparti. Hos de andre ordførere sporede jeg en vis tilkendegivelse af, at i hvert fald en del af deres gruppe ville støtte forslaget.

Det forbavser mig meget, når justitsministeren står og siger, at der er intet nyt. Det kan simpelt hen ikke passe, at ministeren har den

[Voigt.]

indstilling. Ministeren læser vel også aviser – og kan blot læse Jyllands-Posten i dag. I juni måned bad jeg om at få denne lægerapport tilstillet retsudvalget. Det er 5 måneder siden. Hvorfor har vi ikke fået den i retsudvalget? Så havde man måske haft et andet syn på sagen i dag.

Justitsministeren var inde på, at loven ikke var trådt i kraft, og det var flere ordførere også. Det er ganske bevidst, at jeg har fremsat dette forslag, inden loven var sat i kraft, fordi jeg synes, det er bedre at forebygge end at skulle til at helbrede. Man har statistikker og tal og udtalelser fra dygtige læger på retsmedicinsk institut i Århus, som man jo ikke er bange for at lytte til i dette folketing. Vi så jo med sikkerhedsseleer, hvordan man lagde enorm vægt på, hvad professor Jørgen B. Dalgaard sagde. Hvorfor vil man nu lige pludselig ikke lytte til retsmedicinsk institut? Er det, fordi det ikke er ministerens forslag?

Hr. Holmberg var inde på det brev, jeg havde sendt, og spurgte, hvorfor jeg dog havde gjort det. Må jeg sige til hr. Holmberg: jeg har bitterligt fortrudt det. Det var helt tåbeligt af mig at sende det brev. Det kan jeg se nu. Hvis jeg havde vidst, at et sådant brev kunne sætte sagligheden over styr, og at man i stedet for gik på manden og ødelagde et godt forslag, så havde jeg selvfølgelig aldrig nogen sinde sendt sådan et brev. Jeg må bede hr. Holmberg og andre medlemmer af dette ting vise lidt forståelse; lær dog at tilgive en politisk debutant, der har kvæjet sig, som jeg gjorde i det spørgsmål, og sæt så sagligheden i højsædet!

Jeg takker hr. Gudme for hans indstilling til overgangsbestemmelserne. De er fuldstændig tåbelige, og det vil blive fuldstændig umuligt at administrere dem, hvis vi ikke får forbedret loven på det punkt.

Hr. Hagen Hagensen ville ikke være med til at kaste sig ud i det uvisse. Han sagde, det var en form for beskæftigelsesterapi. Jeg er ked af, at han betragter et forslag om at spare menneskeliv som beskæftigelsesterapi her i folketinget. Fremskridtspartiets ordfører, hr. Kjærulff-Schmidt, sagde på udmærket måde, at det var en chance, vi havde for netop at redde menneskeliv. Derfor forstår jeg ikke hr. Hagen Hagensens indstilling.

Hr. Poul H. Møller sagde noget fuldstændig positivt urigtigt. Han sagde: undervisning og

hastighed har ikke noget med hinanden at gøre. Må jeg gøre hr. Poul H. Møller opmærksom på, at i den rapport, knallertgruppen har lavet – som er grundlaget for det forslag, ministeren er kommet med, og som jeg går ud fra hr. Poul H. Møller har læst – står der udtrykkeligt på side 8, efter at man er gået ind i detaljer om, hvorfor man skal ændre knallertthastigheden:

»Gruppen har imidlertid lagt særlig vægt på, at det for tiden påtænkes at indføre krav om en særlig uddannelse af knallertførere.«

Jeg ved ikke, om hr. Poul H. Møller har været opmærksom på dette afsnit på side 8.

Jeg vil spørge ministeren: når man nu fra knallertgruppen har lagt særlig vægt på denne knallertundervisning, hvorfor er det så ikke med? Hvorfor har ministeren ikke et forslag om, at der skal være obligatorisk knallertundervisning? Var ministeren bange for at lægge det på bordet, fordi der ikke umiddelbart var flertal for det i retsudvalget? Jeg kan samtidig sige til hr. Kaj Hansen og også til ministeren, at det er min personlige overbevisning, at vi bør have denne undervisning.

Jeg spurgte i juni, altså for fem måneder siden, om retsudvalget kunne få tilstillet de hollandske bestemmelser. Når jeg udtrykkelig siger de hollandske bestemmelser, så er det, fordi man gang på gang fra ministeriets side over for branchen har påpeget, at det er denne model, man vil køre efter. Må jeg spørge ministeren: hvorfor har vi i retsudvalget nu fem måneder efter ikke fået disse bestemmelser? Ministeren sagde i sit svar til mig, at han ville bede udenrigsministeriet om at fremskaffe dem.

Justitsministeren sagde, at der var intet nyt. Det er fuldstændig uforståeligt, at han ikke er opmærksom på, at FDM den 3. december 1975 i en skrivelse til justitsministeriet bad om at få undersøgt ulykkesstatistikkerne. Det kan da heller ikke være ministeren ubekendt – og det kan heller ikke være hr. Otto Mørch ubekendt, da han deltog – at der den 18. maj 1974 var et knallertseminar, hvor man dykkede meget dybtgående ned i disse problemer, og hvor også professor Jørgen B. Dalgaard og læge Hans Reich var til stede. Derfor forstår jeg slet ikke, at man siger, der intet nyt er i det. Hvorfor har man ikke opgivet over for retsudvalget, hvilke færemømenter der var i hele denne knallertproblematik?

Som sagt, jeg vil gerne spørge ministeren:

[Voigt.]

hvorfor har retsudvalget nu fem måneder efter, at jeg har bedt om det, ikke fået de pågældende oplysninger?

Justitsministeren (Orla Møller):

Jeg gentager med megen ro i sindet min påstand om, at der ikke er noget nyt fremme, for der er intet nyt overhovedet kommet frem i denne debat. Der er end ikke en nuance, som ikke i forvejen er blevet gennembanket i retsudvalget.

Når man nu henviser til de såkaldte – jeg tror, hr. Kjærulff-Schmidt sagde »alarmerende« – oplysninger, som nu foreligger, så vil jeg også i forbindelse med hr. Voigts opfordring til at læse Jyllands-Posten sige: ja, ja, lad os nu se den rapport, det drejer sig om, og som den pågældende læge har et vist kendskab til, da han har citeret fra den i Jyllands-Posten. Jeg skal love retsudvalget, at man får denne egentlige rapport fra rådet for trafikforskning her engang i midten af november. Så vil jeg bede om, at man overvejer den grundigt og også tager alle de nuancer med, der kommer til at ligge i disse tal. Jeg kan svare hr. Voigt direkte på spørgsmålet om, hvorfor man ikke har fået disse oplysninger: af den gode grund, at de skulle være færdige først. Det er de altså nu, og retsudvalget får dem selvfølgelig.

Der er én ting, jeg synes skal siges i denne forbindelse. Det er for mig at se helt meningsløst at føre en debat på, at nogen i dette ting skulle være mere interesseret i at skabe en sikkerhed i denne situation end andre. Der er ingen, der i denne sal adskiller sig ved at have et større trafikpolitisk ansvar og kunne bryste sig af det. Vi er alle lige interesserede på dette punkt, men har altså forskellig opfattelse af, hvordan det skal nås.

Det er ikke rigtigt, uanset hvor tit man siger det, at den lov, der blev vedtaget af dette folketing, slækker på sikkerhedsudstyret. Det er ikke rigtigt, lige så lidt som det er rigtigt, at man forbyder store knallerter. Hr. Gudme gav en meget konkret og enkel fremstilling af, at man har siddet i et arbejdsudvalg og forsøgt at finde frem til definitionen på den egentlige knallert, og det er det, der ligger bag ved både 40 km grænsen og 60 km grænsen.

Der er helt sikkert i den argumentation, som hr. Hølge fremførte, det ene hul efter det andet i logikken. Hvis man er ude efter at få en

knallert, der er sikker, så får man det på grundlag af de typegodkendte knallerter, der kommer. Der vil også være tilstrækkelig motorkraft i en sådan til at klare alle de krav, hr. Hølge stillede op. Derfor kunne jeg i og for sig godt forstå, at hr. Hølge undgik at komme til at snakke om 30 km og så 60 km grænsen i sammenhæng, for hans indlæg var et ganske åbenbart bevis på, at i det øjeblik man fastholder 30 km grænsen, så behøver man simpelt hen ikke at diskutere grænsen i den anden ende. Jeg var lige ved at sige, at så er det et rent provenuspørgsmål, om man lægger vægtgrænsen det ene eller det andet sted. Så enkelt kunne det udtrykkes.

Men det, der er det væsentlige og har været det væsentlige for os, er at finde en definition på en egentlig knallert, og her synes jeg folketinget nåede frem til et godt resultat.

Hr. Voigt spørger også om, hvorfor vi ikke har fået det materiale frem fra Holland. Det aner jeg i dette øjeblik simpelt hen ikke noget om, men jeg går ud fra, at vi ikke har fået det. Vi plejer ikke at ligge og gemme materialet i justitsministeriet, og jeg vil i hvert fald nødig have en påstand hængende om, at vi ikke ønsker at komme til retsudvalget med det. Jeg skal love, at der bliver gjort noget ved, at man får det frem, og at det også kommer til retsudvalget.

Henvendelsen fra FDM af 3. december 1975 er absolut heller ikke nogen nyhed. Skal vi ikke være enige om, at hvis der skal ske noget i denne sag, så må det være på grundlag af en nyvurdering af tingene og ikke bare på grundlag af den tidligere debat, der har været ført? Hvis tallene, der kommer frem, og hvis de synspunkter, som hr. Gudme var fremme med med hensyn til ikrafttrædelsestidspunktet, virkelig er nye og totalt forandrende i situationen, så er der selvfølgelig grund til at snakke. Men det får retsudvalget al mulig grund til at gøre, for sagen skal jo behandles sagligt og korrekt i retsudvalget.

(Kort bemærkning).

Kaj Hansen (DKP):

Hr. Voigt sagde, at han personlig gik ind for en obligatorisk, gratis knallertundervisning. Det, der nok har interesse i denne forbindelse, er: hvad gør fremskridtpartiet? Jeg vil gerne høre, om fremskridtpartiet gør det som gruppe, for hvis det er tilfældet, så kan jeg efter

[Kaj Hansen.]

mine regnekundskaber finde ud af, at så er der flertal for at gennemføre en sådan undervisning.

Otto Mørch (S):

Jeg er glad for den konstatering, som hr. Kaj Hansen her foretog. Det var egentlig det, jeg lige ville have fastslået. Jeg har altså bemærket, at hr. Voigt går ind for obligatorisk undervisning. Jeg håber så – med al den ros, han har fået fra nuværende og tidligere partifæller som ekspert på dette område – at han kan få fremmet sagen, så vi får adskillige fremskridtsfolk bag ved dette meget vigtige forslag om obligatorisk undervisning.

Må jeg lige komme med den bemærkning både til hr. Bay og til hr. Hölge, at det er da helt i orden, at de roser en tidligere eller nuværende partifælle, men vi er jo også andre, der har en vis erfaring, bl. a. gennem 30 års politiarbejde, og derfor også går meget positivt ind i færdselssikkerhedsarbejdet.

Hagen Hagensen (KF):

Jeg har givet til kende, at vi vil overveje tingene og følge dem meget nøje, og at vi også nu, hvor dette forslag er kommet frem, vil overveje de grunde, der er til at fremkomme med det nu. Derfor er det ikke korrekt, når hr. Voigt sagde, at jeg betragtede hans forslag som beskæftigelsesterapi. Det har jeg ikke sagt i den forbindelse. Jeg har derimod sagt, at det åbnede for en række andre ting, som vi også havde behandlet, da færdselsloven grundigt blev gennemgået her i foråret, og det kunne i nogen grad blive beskæftigelsesterapi for tinget, hvis vi med måneders mellemrum skulle tage alle de ting op, som vi grundigt har gennemgået. Der er allerede to forhold, der er blevet taget op her i dag. Der kan ligge en fare for, at vi ikke behandler lovene til bunds, når de er fremme, hvis vi må regne med, at vi får dem op igen ganske kort tid efter og skal drøfte de samme ting en gang til.

Men er der kommet nye ting frem, er der erfaringer, som vi skal have klaret her, så er jeg rede, det har jeg sagt, det vil vi overveje. Vi er ganske klar over, at det er farligt med disse knallerter, og at vi må beskytte befolkningen det, vi kan.

Poul H. Møller (KrF):

Af hensyn til hr. Voigts bemærkninger til

mig om hastighed og undervisning, så skal jeg lige gentage, at jeg sagde, at der hidtil ikke har været relationer mellem bestemte hastighedsgrænser og nødvendigheden af undervisning. Der har altid bare været sikkerhedsmomentet. Dertil kan jeg føje, at jeg såvel som hr. Otto Mørch fra socialdemokratiet og i øvrigt mange andre, længe før der blev talt om en eventuel forhøjelse af grænsen fra de 30 km til 40 km, er gået ind for en obligatorisk undervisning af knallertkørere, også selv om de kun måtte køre de 30 km, så det er der ingen ændringer i.

Ordføreren for forslagsstillerne (Voigt) (FP):

Ministeren sagde jo til Fyns Amtsavis den 11. september, at han ikke ville ændre så meget som et komma i disse bestemmelser. Jeg håber, han må komme til at tygge på disse ord nogle gange.

Nu sagde justitsministeren, at det var en ufornuftig argumentation, hr. Hölge fremlagde. Det er ikke rigtigt, hr. minister, for det, hr. Hölge prøvede at forklare ministeren, var, at når knallerten har en 1,4 hk motor på 50 cm³, så har man herigennem en naturlig begrænsning. Hvorfor skal man så svække det sikkerhedsmæssige, altså stellet? Det er ikke rigtigt, når ministeren siger, at der ikke vil blive skåret ned på de sikkerhedsfremmende ting på en knallert, for det er jo således, at hvis man skal ned på denne 60 kg grænse, så barberer man hist og her. Jeg ved godt, at der i retsudvalget er lavet en indstilling til ministeren om, at visse typer af sikkerhedsudstyr ikke er med i de 60 kg, men for de knallerter, der er på markedet, Hunter og Suzuki, og hvad de nu hedder, må man nødvendigvis lave et spinklere stel for at få dem ned under grænsen. Og det vil forhandlerne gøre, fordi de unge mennesker vil have de mærker. Så kan det ikke hjælpe noget, at ministeren står her og påstår noget andet.

Ministeren sagde, at han ikke kunne forstå, at jeg ikke havde fået det, jeg havde bedt om vedrørende de hollandske bestemmelser. Det er da muligt, ministeren ikke kan forstå det, men det kunne måske ligge deri, at de hollandske bestemmelser, som han har brugt som modelprincip herhjemme, af det hollandske parlament den 21. april d. å. blev pure afvist. Man ville simpelt hen ikke være med til at krænge et sådant restriktionskompleks ned over den hollandske befolkning. For at denne sag ikke yderligere skal blive forsinket for retsudvalget, så

[Voigt.]

har jeg medbragt et eksemplar af de hollandske bestemmelser. Det er ganske vist ikke oversat, men det er lykkedes mig at fremskaffe det til trods for, at jeg ikke har ministerens forbindelser, og det skal jeg overrække til ministeren og så bede ham om at få det oversat, således at vi har det i retsudvalget til det først-kommende møde.

Må jeg sige til hr. Kaj Hansen og hr. Otto Mørch, at jeg kan naturligvis ikke i dette spørgsmål svare på min gruppes vegne, men i det øjeblik forslaget bliver bragt op igen, så vil jeg naturligvis forelægge det i gruppen, og jeg vil efter bedste evne og med de talegaver, jeg nu kan opvise på det tidspunkt, forsøge at overbevise min gruppe om, at det er det eneste rigtige, at de unge mennesker bliver bekendt med færdselsreglerne. Jeg lover, at jeg skal gøre, hvad jeg kan.

Hr. Otto Mørch var inde på rosen. Naturligvis takker jeg for den ros, jeg fik, men jeg vil sige til hr. Otto Mørch, at jeg sætter megen pris på hans færdselsmæssige indsig.

Hölge (FP):

Til hr. Otto Mørch vil jeg gerne lige sige, at det, at vi har særlig tillid til den enes kvalifikationer, behøver jo ikke at betyde, at vi har mistillid til en andens kvalifikationer. Men når hr. Gudme her på talerstolen siger meget fair, at der er sået tvivl i sindet hos nogle af hans partimedlemmer, og at man derfor nok kunne tænke sig, at dette parti vil dele sig på dette punkt, så kunne man måske nok blive lidt mistænksom, hvis der er andre partier, hvor der ikke er nogen tvivl, specielt når vi taler om partier af en størrelsesorden som f. eks. socialdemokratiet. Det ville være mærkeligt, hvis der i en så vigtig sag som denne kun skulle være sået tvivl i sindet hos nogle fra ét parti, mens der absolut ikke er sået tvivl i sindet hos nogen fra et andet parti.

Justitsministeren siger, at det, det drejer sig om, er definitionen på en knallert, den har man nu fået fastlagt, og det, jeg siger heroppe, mangler enhver form for logik. Dertil skal jeg kun sige, at det mangler ikke logik for mig. Når man står i en situation, hvor man sætter hastigheden op og vægtgrænsen ned og samtidig ændrer reglerne, således at knallerten fra at konkurrere med cyklister skal konkurrere med store lastbiler, så foreligger der en ny situation,

i hvert fald en ny sikkerhedsbaggrund. Det mangler ikke logik for mig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om realisering af overbeholdte faste ejendomme [af Tange m. fl.]

(Lovforslag nr. L 64. Fremsat 13/10 76).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Justitsministeren (Orla Møller):

Vi havde et forslag af samme indhold til behandling den 19. maj i år, og jeg kan helt og fuldt henholde mig til de noget afvisende bemærkninger, jeg gjorde, da dette forslag var til behandling.

Der er ingen tvivl om, at forslaget peger på et problemkompleks, som er meget indviklet, og som derfor også fortjener at få en virkelig indgående behandling. Dette er baggrunden for, at justitsministeriet har nedsat et arbejdsudvalg, og hr. Tanges forslag er taget med ind i vurderingen på dette område. Jeg afventer med stor tryghed, hvilket resultat arbejdsgruppen kommer til på mere principielle punkter og ved en meget bredere behandling af selve problemkomplekset end den, som forslaget her er udtryk for. Jeg havde foretrukket, at folketingets retsudvalg havde haft redegørelsen fra arbejdsgruppen at forhandle på fremfor dette forslag alene.

Ejler Koch (S):

Ved behandlingen af det foregående forslag diskuterede man, hvorvidt der var tale om beskæftigelsesterapi. Her er der vist ingen, der kan være i tvivl om, at det er ren beskæftigelsesterapi: det er forhandlet i retsudvalget – tankerne er stort set afvist dér – og det er forhandlet én gang i salen i foråret, hvor tankerne