

[Justitsministeren.]

bejde, der nu er kommet til at stå i det lovforslag, vi beskæftiger os med her, og som er et udtryk for – det viser ordførernes taler også i dag – at en bred gruppe af folketingets medlemmer har den opfattelse, at det vil være bedst af hensyn til trafikikkerheden, at man gennemfører en sådan ordning.

Det er klart, at der er problemer med hensyn til betalingsstørrelsen, og det kan naturligvis diskuteres. Jeg er blot helt uenig med hr. Svend Erik Hovmand, der atter vil lægge det ud igen på frivillighedens basis, jeg tror, at det her først og fremmest drejer sig om et sikkerhedsproblem. Jeg kunne måske være enig med hr. Svend Erik Hovmand i, at da vi startede denne knallertdebat for nogle år siden, var det først og fremmest på grund af irritation over, hvad knallerter kunne gøre i fredelige villakvarterer og den slags ting, men jeg tror nok, at i hvert fald folketingets retsudvalg har arbejdet så meget med disse ting, at disse tanker for længst er forladt. Nu er det helt andre ting, der er afgørende. Det er trafikikkerhedsproblematikken, og derfor er det den, vi først og fremmest skal have afklaret i dag.

Derfor er jeg ked af, hvis arbejdet skal sløres af, at vi skal trække afgørelsen ud eller også skal til at beskæftige os alt for meget med, hvordan vi skal klare det for personer, der er over 18 år. Jeg er ikke så forfærdelig uenig med fru Mette Madsen i det saglige om, at også andre end dem, der er under 18 år, af hensyn til færdselssikkerheden kunne have behov for at få undervisning i trafikreglerne og i at bruge knallert. Men jeg husker tydeligt fra arbejdet i retsudvalget, at det var en diskussion om alle disse forskellige ting, der gjorde, at vi ikke kom nogen vegne. Derfor håber jeg meget på, at udvalget vil koncentrere sig om den ganske bestemte ting, der ligger i dette forslag, og så vil jeg naturligvis være meget åben over for også at få de øvrige problemer diskuteret.

Hr. Hagen Hagensen stillede et direkte spørgsmål til mig, som hænger sammen med nogle linjer i bemærkningerne til lovforslaget, hvor der gives justitsministeren en bemyndigelse til at sætte loven i kraft, sådan at den kun kommer til at gælde for visse grupper af personer. Jeg tror nok, vi står over for den vanskelighed, at hvis vi pludselig med ét slag forlangte, at alle under 18 år på et nærmere be-

stemt tidspunkt skulle have gennemgået denne undervisning, ville vi komme i store vanskeligheder, og det gælder ikke mindst kommunerne, der får pålagt denne pligt. Derfor er det hensigten at forsøge ligesom at tage det i etaper, så vi efterhånden og hurtigst muligt får alle igennem denne undervisning.

Jeg takker for den meget brede tilslutning, forslaget har fået, og er indstillet på at tage de konkrete problemer, der er rejst, op til en nærmere vurdering i retsudvalget.

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 ændring af færdselslov [af Mette Madsen m. fl.]. (Lovforslag nr. L 115. Fremsat 22/3 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Justitsministeren (Orla Møller):

Jeg har ikke ret mange bemærkninger til dette forslag. Det er ikke så forfærdelig længe siden – mindre end et år siden – at folketinget afgjorde den sag, som nu bliver sat til behandling igen. Den nugældende knallertalder på 15 år blev indført i 1971, og så sent som under behandlingen af den nye færdselslov sidste år blev ændringsforslaget om en forhøjelse af knallertalderen til 16 år forkastet med betydelig majoritet både under anden- og tredjebehandlingen af lovforslaget.

Jeg ved godt efter den sidste drøftelse, vi havde om knallerthastighed, at man i det nye folketing ikke ved noget som helst om, hvad der er sket af ændringer. Men jeg skal bare som min opfattelse gøre gældende, at jeg ikke finder, der er sket nogen afgørende ændringer i grundlaget for knallertalderens fastsættelse, og derfor kan jeg altså ikke gå ind for det foreliggende lovforslag.

Otto Mørch (S):

Jeg kan fuldt og helt tilslutte mig den vurdering, justitsministeren her er kommet med.

Voigt (FP):

Vi er delt.

Hagen Hagensen (KF):

Ligeså – men med den tilføjelse, at jeg personlig tror, at 15 års reglen, som vi nok aldrig skulle have haft indført, er vanskelig at komme bort fra igen.

Melchior (CD):

CD er ikke i tvivl om, at det er gode intentioner, som har bevæget fru Mette Madsen og andre til at fremsætte dette forslag, men vi kan ikke tilslutte os det. Vi synes også, at bemærkningerne er lovlige sparsomme, idet man ikke oplyser noget om, hvor stort et skadetal man kunne spare ved at sætte alderen op til 17 år eller til 18 år. Det er klart, at hvis man satte den op til 80, blev der endnu færre uheld. Men vi finder, at grænsen ved 15 år ligger dér, hvor den bør ligge.

Lilli Gyldenkilde (SF):

Vi har i den senere tid fået mange forbedringer af lovgivningen om knallerter, f.eks. påbudt styrthjælm, vi er i gang med at lave en obligatorisk undervisning, vi har fastholdt 30 km fartgrænsen og er så småt i gang med at skille de motorcykellignende knallerter ud, som man skal være 18 år for at få lov at køre på. Alle disse forbedringer mener jeg må have en rimelig tid til at fungere, før man igen laver om på loven. Jeg kan derfor ikke gå ind for det foreliggende lovforslag.

Tove Jørgensen (DKP):

DKP kan heller ikke medvirke til forslaget om at føre aldersgrænsen tilbage til de 16 år, ligesom en lang række ordførere har givet udtryk for det. Vi vil ikke benægte, at der er et stort ulykkestal for de unge knallertkørere, men det gælder jo også for de ældre kørere. Skal vi også lave en aldersbegrænsning i den ende? Vi mener kort sagt, at det ikke kun er alderen, der spiller ind på ulykkesstatistikkerne, der er også andre faktorer, der har betydning. For man vil vel næppe hævde, at der er de samme årsager til de 15-åriges og de ældres ulykkestal? Derfor vil den obligatoriske knal-

lertundervisning, som vi har talt om under forrige punkt, i forening med de nye krav til typegodkendelse måske vise sig at have en større betydning også for ulykkesstatistikkerne.

Jeg forstår godt, at mange forældre, der står med en måske lidt umoden 15-årig, der plager om at få en knallert, ikke er så glade for det. Men de gældende regler siger jo ikke, at man skal have en knallert som 15-årig. Så det er op til de enkelte forældre at bestemme, om de eventuelt selv ganske privat vil forhøje aldersgrænsen. Derimod ville det være synd for de 15-årige, ikke mindst i områder, hvor den kollektive trafik slet ikke er udbygget til det behov, som den burde dække, hvis de ikke skulle kunne benytte dette billige køretøj bl.a. til skolekørsel. I den forbindelse kan jeg ikke lade være med at nævne, at det ikke mindst er i venstrekommunerne, man er temmelig tilbageholdende med at bevilge penge til skolebusser o.lign.

Vi mener derfor ikke, det er berettiget at tilbageføre aldersgrænsen til 16 år, og vi kan ikke medvirke til dette lovforslag.

Niels Helveg Petersen (RV):

Vi ønsker især belyst, hvor mange tilfælde af overtrædelse af aldersbestemmelserne man har allerede nu, hvor mange 14-årige og 13-årige der rent faktisk kører, hvor mange rapporter man har på det, og hvor mange af dem der kører med forældrenes tilladelse. Det er klart, at sætter man grænsen op, vil antallet af den slags overtrædelser stige meget kraftigt, og det er det, der kunne være betænkeligheden ved forslaget, som der i øvrigt ellers i gruppen er en del sympati for.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Naturligvis kan man diskutere, om det skal være 15 eller 16 år, og der kan siges både for og imod begge ting. Når man kan være betænkelig ved 15 år og ønske 16 år, er det ikke mindst på grund af den afsmitning, man ved der finder sted, og det ved man der er, når man kender nogen, der nærmer sig de 15: de, der er 14½, synes ikke, det varer så længe, før de er 15, og så begynder de at køre på knallert, således at der også sker mange skader på dem, der ikke er fyldt 15. Med 16 år vil man nok få antallet af skader noget længere ned, så jeg mener, at det vil være en fordel, om man fik 15 år.

Ib Christensen (DR):

Uanset om der bliver indført obligatorisk knallertundervisning, og uanset at det er lykkedes at fastholde 30 km hastighedsgrænse, har vores folketingsgruppe stor sympati for dette lovforslag. Vi synes, det materiale, som trafikmedicinerne har forsynet os med, er overbevisende nok til, at man kan gå ind for dette lovforslag.

Wilhelm (VS):

VS er alt taget i betragtning tilhænger af 16 års aldersgrænsen, som vi har stemt for ved alle de lejligheder, der har været tidligere i forbindelse med færdselslovsbehandlingen sidste år.

Jeg ville ikke have sagt mere, hvis det ikke var på grund af hr. Svend Erik Hovmands udtalelser under den forrige sag, hvor en sådan stillingtagen blev udlagt alene som et forsøg på at begrænse gener på villavejene. Der vil jeg kun sige: dette er ikke VS' argumentation for sin stillingtagen i denne sag. Det er ulykkestatistikkerne, det er de meget overbevisende tal, vi har for de helt unge knallertkørere, der er vores argumentation og ikke en eller anden mere eller mindre småborgerlig bekæmpelse af gener på villavejene.

Ordføreren for forslagsstillerne (Mette Madson) (V):

Før jeg begynder at kommentere de forskellige ordføreres indlæg, vil jeg tillade mig at ridse forhistorien til dette lovforslag op.

I betænkning over forslag til færdselslov, afgivet af retsudvalget den 25. maj 1976, stillede et mindretal bestående af folketingsmedlemmer fra forskellige partier et ændringsforslag om at ændre den gældende bestemmelse om, at knallerter må føres af personer, som er fyldt 15 år, til kun at omfatte personer, der er fyldt 16 år. Forslaget blev forkastet ved anden behandling. Imidlertid blev der efter sommerferien fremsat lovforslag om at bibeholde fartgrænsen for knallerter på 30 km/t i modsætning til de 40 km/t, som blev vedtaget ved færdselslovens endelige vedtagelse før sommerferien. Da hele problematikken omkring knallerter blev fremdraget igen, bebudede venstres daværende medlem af retsudvalget, fru Birgitte Oxdam, at hun på ny ville stille forslag om, at aldersgrænsen for knallertkørere skulle hæves fra 15 til 16 år, men for at undgå identifikati-

onsproblemer i forbindelse med det lovforslag, der nu netop er blevet færdigbehandlet, har jeg som ordfører for forslagsstillerne valgt at fremsætte forslaget som et selvstændigt lovforslag.

Baggrunden for lovforslaget er en dyb overbevisning om, at ulykkestallene for 15-årige knallertkørere er for store til at retfærdiggøre noget socialt behov for, at denne aldersgruppe skal have adgang til at køre knallert. I et svar til retsudvalget henholder justitsministeren sig til forudsætningerne for nedsættelsen i 1971 af knallertalderen fra 16 til 15 år. Det grundlæggende materiale stammer fra socialforskningsinstituttets undersøgelse i 1965 omfattende 3.368 personer. Justitsministeriet lagde dengang vægt på, at der ved sænkning af aldersgrænsen fra 16 til 15 år ville ske en lettelse i transportmæssig henseende for en betydelig del af de 15-årige, der har en daglig transportafstand på 3 km og derover. Deroverfor stod rådet for trafikikkerhedsforskning, som i 1971 efter gennemgang af både udenlandsk og dansk statistisk materiale mente, at meget tydede på, at unge knallertkørere er særligt udsatte i trafikken. Skønnet gik på ca. 300 tilskadekomne om året af de 15-årige. Kendsgerningerne har vist sig mere barske. Ulykkestallene for 15-årige knallertkørere – og det var nok dem, der blev efterlyst fra flere ordføreres side – var således i 1974–75 ifølge Danmarks Statistik: i 1974 15 dræbte, 407 alvorligt tilskadekomne og 264 lettere tilskadekomne, i 1975 6 dræbte, 427 alvorligt tilskadekomne og 281 lettere tilskadekomne.

Det er på baggrund af disse alvorlige oplysninger om skadetallet for 15-årige knallertkørere i 1974 og 1975, forslagsstillerne ønsker, at folketinget igen hæver aldersgrænsen.

Så vil jeg gerne sige til justitsministeren, der sagde, at det var så kort tid siden, et lignende forslag var blevet stemt ned med en overvældende majoritet, at jeg synes ikke, den var så overvældende. Han sagde også, at han ikke skønnede, at der var nogen ændring i holdningen i det nye folketing. Jeg synes nu alligevel, at ordførertalerne, selv om en del gik imod, var positive og endda mere positive, end jeg havde turdet håbe på.

Jeg har i øvrigt kun nogle ganske få bemærkninger. Bl. a. vil jeg naturligvis på forslagsstillernes vegne takke dem, der er gået ind for forslaget. Der blev ikke udtrykkelig sagt, hvor mange det var i visse af partierne, men

[Mette Madsen.]

det vil vel vise sig, når vi nu kommer til at drøfte forslaget i retsudvalget. Jeg vil i hvert fald takke dem, der slutter op om det.

Så vil jeg sige til fru Tove Jørgensen, som kom med nogle vældig gode argumenter imod det, at der var nu altså også nogle af de argumenter, der blev brugt imod det, som jeg netop synes taler for det.

Jeg er fuldstændig enig med hr. Niels Helveg Petersen i, at der er ting, vi skal drøfte i udvalget, bl. a. de allersidste tal, hvis vi kan fremskaffe dem inden sommerferien.

Og så vil jeg sige til fru Inger Stilling Pedersen, der kom til at sige 15 år, at jeg tror, fru Inger Stilling Pedersen mente 16 år, og tager derfor denne ordførertale som en helt positiv tilslutning.

Jeg vil også gerne takke retsforbundet og VS, der begge helhjertet på hele gruppens vegne gav tilslutning, og så vil jeg slutte med at sige, at jeg håber, vi under udvalgsbehandlingen kan få hele billedet af ulykkesfrekvensen for denne aldersgruppe klarlagt og muligvis få en eller anden indstilling fra retsudvalget om, at justitsministeren har ekstra opmærksomhed henvendt på denne klasse af knallertførere, hvis det ikke skulle lykkes at få flertal for det forslag, vi har fremsat i dag.

Voigt (FP):

Det var hr. Wilhjelm's indlæg, der kaldte mig herop, fordi han var inde på problematikken omkring den knallertterror, der finder sted på villavejene. Jeg må da gøre opmærksom på, at vi her, ganske som hr. Wilhjelm også sagde, har ændret i den nye færdselslov, således at dette ikke er tilladt, idet der udtrykkelig er indsat en paragraf, der siger, at unødigt støjende kørsel i sådanne områder er forbudt.

Men så sagde hr. Wilhjelm, at når de kunne støtte forslaget, var det på grund af det statistiske materiale, der forelå, og jeg husker endnu tydeligt, hvordan hr. Wilhjelm her for kort tid siden stod op og sagde til justitsministeren, at han ikke gav en pind for disse statistikker, for dem kunne man rode med, ligesom man selv ville. Derfor vil jeg da også sige til hr. Wilhjelm, som nu totalt har ændret holdning på dette område, at når det viser sig, at de 15-årige er den gruppe, der er mest udsat for uheld, er det klart, for ca. 30 pct. af samtlige knallertkørere her i landet er 15-årige; derfor giver jeg ikke en snus for denne statistik, og

den indstilling burde hr. Wilhjelm også have haft, for man skal jo se tingene i sammenhæng. Så når man kalder de tanker, som hr. Svend Erik Hovmand gav udtryk for, småborgerlige, vil jeg sige her, at det var noget småsocialistisk sludder.

Otto Mørch (S):

Da spørgsmålet om ID af knallerterne nu kommer ind i billedet enten i form af en særlig ID-plade eller i form af en speciel nummerplade, vil jeg gerne gøre den bemærkning, at det er jo rigtigt, at vi må konstatere, at der nogle steder specielt i sommertiden foregår noget, som vi vel nok må betegne som knallertterror. Det kan vi lige så godt erkende, og spørgsmålet er, hvordan vi kommer den til livs.

Taler man med politifolk, så siger de, at de gang på gang kommer i vanskeligheder, fordi de ikke kan efterforske knallertkørerne, fordi der ikke er nogen ID på dem. Man kan ikke registrere, hvem der egentlig har kørt på de forskellige knallerter. Derfor tror jeg – og det vil jeg gerne sige til justitsministeren – at vi fortsat må overveje en eller anden form for registrering. Jeg taler ikke om vægtafgift og anden belastning af knallerterne ud over den, der er i dag, men jeg tror nok, vi fortsat må overveje en ordning. Jeg kan godt se, at det kan blive for omfattende at køre dem ind under det system, vi har i dag med motorregistret, det koster for meget, men måske kan man i samarbejde med forsikringselskaberne finde frem til en eller anden ordning, så man kan hente synderne ind. Jeg tror, det vil være væsentligt.

Wilhjelm (VS):

Kun i anledning af hr. Voigts bemærkninger. Jeg har ikke ved den tidligere debat, han refererede, taget generel afstand fra anvendelsen af statistik. Jeg tog en helt konkret begrundet afstand fra justitsministerens anvendelse af den pågældende statistik. Jeg påviste, hvorfor jeg mente, at hans anvendelse og udlægning af den var forkert. Det er noget andet end at tage generel afstand.

Jeg er da enig med hr. Voigt i, at hvis man bare kigger på aldersgrupperne, vil der være et særlig stort antal uheld og alvorlige ulykker blandt de helt unge, fordi der er en stor knallertinteresse dér, men det er da klart, at ved en ædruelig anvendelse af statistik skal man også tage hensyn til den slags forhold, men selv ud

[Wilhelm.]

fra dette kendskab til den særlig store interesse der mener vi, at der er dokumenteret så betydelig en ulykkes- og uheldsfrekvens hos de yngste knallertkørere, at vi, som vi hele tiden har gjort, går ind for 16 års aldersgrænsen.

Svend Erik Hovmand (V):

Som jeg allerede nævnte det under forrige punkt, mener jeg, at vi også på dette område begiver os ind i en restriktion, som der ikke er behov for. Det store antal unge i 15 års alderen kører fornuftigt og pænt, og det store antal i denne aldersgruppe har virkelig behov for en knallert, for en cykel med hjælpemotor, for at komme til uddannelsesstederne, til ungdomsskolen og til andre gøremål, og det gælder specielt dem, der bor i tyndtbefolkede dele af landet.

Derfor er jeg glad ved, at hr. Otto Mørch åbenbart nu også kan tilslutte sig de tanker, som jeg gav udtryk for for et øjeblik siden, om en form for identifikation af vores knallertkørere. Jeg mener fortsat, at det er urimeligt, at 3 pct. bøller skal kunne ødelægge det for de 97 pct., som kører fornuftigt, og som har behov for at køre. Jeg mener, at vi bør overveje et sådant identifikationssystem gennemført og gerne sådan, at det er forsikrings-selskaberne, der administrerer det. Jeg tror, vi når langt ad den vej, og jeg tror, vi med en sådan nummerplade vil kunne undgå mange af de terrorlignende eksempler, som hr. Otto Mørch var inde på. Vi vil samtidig kunne undgå meget af det snyderi, der i øjeblikket foregår omkring forsikringerne, og endelig – og det er det vigtigste – vil vi kunne sikre, at den store gruppe af knallertkørere undgår de restriktioner, som vi i øjeblikket diskuterer.

Ordføreren for forslagsstillerne (Mette Madsen) (V):

Må jeg lige sige til hr. Svend Erik Hovmand, der fremførte, at de 15–16-årige har meget brug for knallerterne, at det kan man vel også sige om de 14–15-årige. Sådan kan man jo blive ved med at flytte det en tak gang på gang, så man til sidst får en helt uacceptabelt lav aldersgrænse for, hvem der må køre på knallert.

Så vil jeg også sige, at når man i de tyndtbefolkede egne har cyklet, fra man var 7 år, til man var 15 år, så er man i vældig god træning til at fortsætte et år til, og hvis vi fik aldersgrænsen for knallertførere hævet til 16 år, tror

jeg i hvert fald, at skolelægerne ville juble, når man tænker på de udtalelser, der er kommet om den kondition, de unge efterhånden har.

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 anerkendelse og fuldbyrdelse af nordiske afgørelser om privatrettlige krav og om ændring af retsplejeloven.

(Lovforslag nr. L 93. Fremsat 16/3 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Mette Groes (S):

Lovforslaget er et udtryk for nordisk samarbejde om indbyrdes anerkendelse og fuldbyrdelse af afgørelsen på det privatrettlige område og har især praktisk betydning i sager om samkvemsret med børn. Det var til første behandling i januar 1977, men bortfaldt på grund af valget.

Det fremgår af ordførertalerne dengang, at alle så med velvilje på, at den eksisterende nordiske konvention fra 1932 blev afløst af denne lovgivning. Den socialdemokratiske gruppe imødeser derfor en hurtig og velvillig behandling af lovforslaget.

Kjærulff-Schmidt (FP):

Som jeg fremhævede ved første behandling den 20. januar d. å. – det er Folketingstidende 1976–77, (1. samling) sp. 4012 – er fremskridtspartiet enig i, at anordningen af 11. maj 1933 om opfyldelse af den nordiske domskonvention nu bør erstattes af mere strømlinjede og tidsvarende bestemmelser. Der er utvivlsomt et praktisk behov for, at en række forlig, der hidtil ikke har kunnet fuldbyrdes, nu bliver omfattet af reglerne.

Vi har bebudet, at vi nok under udvalgsarbejdet har nogle spørgsmål, særlig om opfyldelsen af administrative afgørelser, om foræl-