

[Formanden.]

Forslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges enstemmigt med 147 stemmer; 4 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Der vil nu blive givet udenrigsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af konvention vedrørende oprettelsen af en europæisk rumorganisation.

(Beslutningsforslag nr. B 12. Fremsat 11/3 77. Første behandling 20/4 77).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 146 stemmer mod 5.

Formanden:

Der vil nu blive givet udenrigsministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslag nr. L 71. Fremsat 9/3 77. Første beh. 18/3 77. Betænkning 15/4 77. Første del af anden behandling 19/4 77; udvalgets tilføjelse til betænkningen 19/4 77).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Der var ikke stillet ændringsforslag i tilføjelsen til betænkningen.

Der var ikke stillet ændringsforslag uden for betænkningen eller tilføjelsen til betænkningen.

Formanden:

Ifølge tilføjelsen til betænkningen er ændringsforslag nr. 1 i betænkningen taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er det bortfaldet.

Forhandlingen genoptoges.

Otto Mørch (S):

Som den højtærede formand har konstateret, skal vi nu ikke mere tage stilling til hastigheden inden for knallertlovgivningen, idet ændringsforslag nr. 1 er taget tilbage. Vi skal nu fortsætte anden behandling, og vi skal her tage stilling til det, jeg vil kalde knallertsaneringen eller typegodkendelsen.

Jeg synes ikke, at der er noget som helst behov for at genoptage en debat, hvor vi har hørt de forskellige synspunkter for og imod. Derfor vil jeg blot konstatere, at der nu ligger et ændringsforslag, nemlig nr. 3, som vil ændre den bemyndigelse, tinget tidligere har givet justitsministeren til at lave en typegodkendelse. Det er et forslag, der kun repræsenterer et mindretal i retsudvalget, nemlig fremskridtspartiet, fru Nathalie Lind, centrum-demokraterne og det radikale venstre.

Ændringsforslaget går altså ud på at fjerne nogle elementer i den helhed, som er helt afgørende for, at man virkelig kan få en typegodkendelse, som definerer knallertbegrebet mere rent og mere stærkt end før. Derfor vil jeg gerne sige til tinget, at det bør man stemme imod, for man ødelægger dermed det grundlag, som vel alle ønsker, for, at der skal være en renskæring på knallertområdet.

Der ligger en betydelig flertalsindstilling fra retsudvalget, repræsenteret af socialdemokratiet, hr. Holmberg, det konservative folkeparti, kristeligt folkeparti, SF og DKP, der ønsker, at ministerens bemyndigelse på dette vigtige område fastholdes. Jeg henstiller til tinget at følge dette flertal, sådan at ministeren kan bibeholde den væsentlige bemyndigelse, som vi tidligere har givet ham, og som dansk erhvervsliv i høj grad har indrettet sig efter.

Voigt (FP):

Modsat hr. Otto Mørch vil jeg sige, at når vi stemmer om det ændringsforslag, som er stillet af mindretallet, nemlig nr. 3, så stemmer vi om sikkerheden, og stemmer vi imod dette ændringsforslag, så stemmer vi for mindre sikkerhed. Det er faktisk det altafgørende i denne sag.

[Voigt.]

Jeg tror, at der er mange, der har misforstået denne problematik og tror, at de knallerter, der vejer over 60 kg, har en anden motor. Det, der er kendsgerningen, er, at det, enten man har en knallert, der vejer 50 kg eller 80 kg, er nøjagtig den samme motor. Hvorfor skal vi så ikke, når vi har den samme motor, have de bedste og de mest velegnede sikkerhedsmomenter til køretøjet?

Det drejer sig f. eks. om selve stellet, som er vridningsfrit; det har meget at sige, når man bliver involveret i et sammenstød. Man har fjedrende teleskopstøddæmpere med olie. Man har bremsér af meget bedre karat, der er skivebremsér. Alene med hensyn til bremseeffekt er det således, at hvis en stor og en lille knallert starter samtidig og bremsér med den samme hastighed, så fortsætter den lille knallert 10 m, efter at den store er bremset op. Det betyder i hvert fald noget, hvis man kan se, at der vil opstå en eller anden kritisk situation og man skal bremse.

Derudover har disse knallerter, som man nu vil forbyde, et batteri, således at man er sikker på, at man har et konstant lys og ikke denne variable lysføring, helt afhængig af, hvilke omdrejninger motoren er oppe i. Man har en stor og god stoplygte, og man har afviserblinklys.

Kendsgerningen er, at siden de store, trafiksikre knallerter begyndte at komme frem på det danske marked i 1971, er der indtruffet det glædelige, at ulykkestallet er faldende inden for knallertområdet, til trods for at man stadig væk sælger mange knallerter hvert år.

Hvis man læser i notat 146 fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, så ser man, at man i dette notat, efter min opfattelse og da heldigvis også flere andres opfattelse, har lagt meget tydelige tal frem for ministeren og folketingsmedlemmerne, som må vække til grundig eftertanke. Man har i dette råd, som er et statsligt, offentligt organ, undersøgt 364 ulykker. Hvis man tager en vægtgrænse på 60 kg, viser det sig, at i disse 364 uheld er 7 blevet dræbt på knallerter under 60 kg, hvorimod ingen af dem, der kørte på knallerter over 60 kg, er blevet dræbt. Derudover er 139, som kørte på knallerter under 60 kg, blevet hårdt kvæstet, hvor kun 16 på de store, trafiksikre knallerter er blevet kvæstet.

En typisk skade ved disse trafikulykker er hovedskader, og i den samme undersøgelse har man konstateret, at 75, som kørte på disse

knallerter under 60 kg, fik svære hovedskader, mens kun 5 på de store, trafiksikre knallerter kom til skade. Ud af samtlige 364 skader og uheld er 86,5 pct. kommet til skade på de mindre knallerter, dvs. 315 under 60 kg og 49 over 60 kg. Og det vil man nu forbyde.

Jeg forstår simpelt hen ikke, at ministeren ikke er opmærksom på disse tal. Ministeren plejer ikke at være bange for at bringe statistikker frem her i folketinget. Nu har vi her en statistik, og vi har de lægelige rapporter at sammenligne med, som siger, at hvis vi forbyder de store knallerter, så vil uheldene stige.

Jeg vil også godt spørge ministeren, om han her fra talerstolen i dag – hvis det skulle gå så ulykkeligt, at fru Nathalie Linds forslag bliver nedstemt – vil bekræfte, at han er opmærksom på disse ting og på de mange andre problemer, der er rejst i denne sag. Vil ministeren eventuelt over for folketinget fra denne talerstol give udtryk for, at han vil overveje de ting, der er kommet frem, og måske udsætte den bemyndigelse, han har til at fastsætte de 60 kg, således at problemerne atter har en chance for at blive drøftet i det rigtige forum?

Holmberg (V):

Jeg må indrømme, at jeg føler overhovedet ingen trang til at genoptage debatten fra i tirsdags, da den blev afbrudt på en særlig måde. Der kan næsten ikke siges mere herom. På vegne af et flertal af venstres gruppe kan jeg anbefale at stemme imod ændringsforslag nr. 3 og, hvis det skulle blive forkastet, at stemme for ændringsforslag nr. 2.

Hagen Hagensen (KF):

Jeg har forleden dag, da vi havde sagen til behandling, givet udtryk for, hvorledes den konservative folketingsgruppe vil stemme. For så vidt angår farten, drejer det sig om, at vi, efter at der har været fremsat et forslag om 35 km/t, som nu heldigvis er blevet taget tilbage, er kommet til, at man må fastholde den nugældende fartgrænse på 30 km/t. Det var for nogle af os helt afgørende. Man stillede altså dette ændringsforslag om 35 km/t, som jeg syntes det var helt forkert at stille, fordi det ville gøre sagen helt uoverskuelig, og så har vi altså valgt alle at stemme for de 30 km/t.

I øvrigt skal jeg blot føje til i anledning af, hvad hr. Otto Mørch sagde, at det konservative folkeparti ikke kan tages til indtægt for, om

[Hagen Hagensen.]

man vil stemme for en 60 kg eller en 80 kg vægtgrænse. Jeg sagde forleden dag, at min gruppe var delt. Selv har jeg sagt, at jeg vil stemme for de 60 kg, altså for ændringsforslag nr. 2, men der er en del i min gruppe, der vil stemme for den anden vægtgrænse.

Bodil Liventhal (CD):

Da centrum-demokraternes ordfører, fru Mimi Jakobsen, desværre ikke kan være til stede i dag, skal jeg på vort partis vegne henvise til vore bemærkninger ved anden behandling den 19. april og blot tilkendegive vor glæde over flertallets beslutning om de 30 km/t og anbefale, at dette følges op af en beslutning om en 80 kg vægtgrænse.

Niels Helveg Petersen (RV):

Med beslutningen under forrige del af anden behandling ligger hastighedsspørgsmålet jo nu fast, og det har fundet en afklaring, hvilket også ses af, at ændringsforslaget om de 35 km/t er taget tilbage.

Men ændringsforslaget om de 35 km/t er i hvert fald udtryk for, at der hos flertallet i retsudvalget, dvs. hos de socialdemokratiske medlemmer, som stillede forslaget om de 35 km/t, dog er en erkendelse af, at den gamle grænse på 40 km/t ikke var fuldt tilfredsstillende. Det må vel også få betydning ved den endelige afstemning, når det drejer sig om at stemme om de 30 km/t, således at det forhåbentlig bliver sådan, at et helt massivt flertal, inklusive regeringsrepræsentanter og repræsentanter for socialdemokratiet, i sidste instans vil tilslutte sig grænsen på de 30 km/t. Det ville i hvert fald være ulogisk ikke at gøre det, da man jo allerede med sit ændringsforslag har erkendt, at de 40 km/t ikke var den rigtige løsning.

Det, som især er til debat i dag, er jo spørgsmålet om vægtgrænsen. Det har været fremført i denne diskussion, at der på den ene side er stærke kommercielle interesser knyttet til en ganske bestemt afgørelse af dette spørgsmål. Hertil vil jeg gerne sige, at der jo selvsagt er kommercielle interesser knyttet til begge afgørelser. Det er det ene. Det andet er, at dette folketing jo ikke kan træffe sin afgørelse om dette ud fra noget andet synspunkt end en vurdering af det sikkerhedsmæssige. Her synes jeg, at de undersøgelser, vi har fået forelagt, tyder på, at de store knallerter i en ulykkesituation er sikrere, bedre egnet til at bremse og undvige end de mindre knallerter.

De trafikmedicinske synspunkter, der er fremført om dette, tillægger vi den aller største betydning, samtidig med at jeg synes, at man skal slå fast igen og igen, at de store knallerter er udstyret med samme motor som de lettere knallerter, og at der derfor, når hastighedsgrænsen ligger fast, ikke er tale om, at de store knallerter uden indgreb kan køre hurtigere end de små.

Endelig drejer dette sig altså om en bemyndigelse til ministeren. Der er ingen forpligtelse for ministeren til at udnytte denne bemyndigelse. Således som diskussionen er forløbet, anser jeg det for meget sandsynligt, at der vedtages en vægtgrænse på 60 kg i stedet for, hvad jeg meget ville foretrække, en vægtgrænse på 80 kg. Men ministeren er altså ikke forpligtet til at udnytte sin bemyndigelse. Han har jo muligheden for også efter dette at se tiden an, tænke sig om og på ny overveje alle momenter i sagen.

Nathalie Lind (V):

Jeg skal henvise til de bemærkninger, der foreligger i betænkningen, og til, hvad der blev sagt ved den påbegyndte andenbehandling i tirsdags.

Det helt afgørende for mig er hensynet til trafikikkerheden. Også jeg vil understrege det vigtige i, at det er køretøjer udstyret med samme motor. Jeg mener, det er forkert at knytte de krav til vægtgrænsen, som justitsministeriet lægger op til. Jeg tror ikke et øjeblik på, at man, fordi man har en vægtgrænse på 60 kg, afholder nogen, der vil forsøge at ulovliggøre knallerterne, fra at forsøge dette. Så vidt jeg kan se, er det den ulovliggørelse af knallerter, som har fundet sted i stort omfang, man tror man kan bremse ved at forbyde de største knallerter.

Jeg mener, at denne problemstilling er forkert, og jeg mener, at den foreliggende statistik, og hvad vi har af henvendelser fra trafikmedicinerne, taler for, at vi anskuer problemet på den måde, at vi siger: det afgørende er motoren; yderligere vægt kan også betyde yderligere sikkerhed igennem større og bedre maskiner.

Jeg opfordrer derfor stærkt til, at man stemmer for ændringsforslag nr. 3.

Lawaetz (FP):

Efter at man med så stort et flertal vedtog, at man kun måtte køre 30 km/t på en knallerter, så kan jeg i og for sig slet ikke forstå denne dis-

[Lawaetz.]

kussion. Man kan lige så godt føre det over på f. eks. biler. Jeg kan godt med speederen i bund få min bil op på 200 km/t, men derfor overholder jeg i videst muligt omfang alligevel færdselsreglerne.

Nu er det vel nok sådan, at når man har været længe nok herinde – det har jeg ikke – så bliver man så hårdkogt, at man ikke tager spor hensyn til, hvad man hører udefra. Der er kommet en række skrivelser, som de ældre folketingsmænd sikkert ikke læser, med tak, fordi man gik ind for grænsen på 30 km/t. Så sent som i dag ligger der breve til os, der gentager hr. Voigts tal med hensyn til ulykkesstatistikken.

Jeg synes, det efterhånden er blevet til en diskussion, som jeg overhovedet ikke forstår, når man diskuterer en sådan vægtgrænse. Det må dreje sig om sikkerhed. Selv om det er et spørgsmål om liv og død, så kan man vel ikke lade være med at tænke på problemet sikkerhed med et lidt andet eksempel. Hvis man tager sådan en 40 kg knallert og lader en stor mand, f. eks. hr. Kaj Poulsen eller hr. Risgaard Knudsen, komme op på sådan en, så vil jeg regne med, at de ikke kører sikkert, og hr. Auken kan i kraftig sidevind heller ikke styre en sådan knallert. Det er altså også en risiko for os, der færdes på vejen som bilister, for vi får hver gang ansvaret, hvis der kommer sådan en på tværs af os.

Jeg synes, man skulle holde op med en sådan diskussion. Forleden fik vi indført et dejligt nyt udtryk af hr. Jens Peter Jensen fra Fyn: krummelureri. Jeg synes, dette nærmer sig krummelureri. Når man har en lov om, hvor stærkt folk må køre, lad dem så for pokker køre på kæmpeknallerter!

Camre (S):

I den statistiske videnskabs barndom i 1800-tallet satte man sig i England for at foretage en sammenligning af dødeligheden i forskellige befolkningsgrupper, og så valgte man to grupper, én gruppe, som man anså for at leve livet særlig farligt – det var dengang, da verden endnu var så fredelig, at det var jernbanearbejdere – og én gruppe, som man mente havde en lav dødelighed, nemlig præster. Man fandt til sin store undren, at præsterne havde den største dødelighed, og forklaringen var ganske enkelt den, at man ikke havde set på de

to gruppers aldersfordeling. Præsterne var gennemgående meget ældre end jernbanearbejderne, og derfor havde de også en højere dødelighed.

I spørgsmålet om knallerttypegodkendelse har man også glemt personfordeling og aldersfordeling såvel som kønsfordeling, og derfor kommer man let til et forkert resultat.

Der foreligger en omfattende undersøgelse, vel nok den mest omfattende, fra forsikrings-selskabet Topsikring. Den slår fast, at det nok er de store knallerter, der ændres konstruktivt, men at der er en klar forskel på arten af tilskadekomsten og dennes alvor hos førere af små og store knallerter. Man konkluderer, at de lette læsioner forekommer hyppigere hos førere af store knallerter, mens omvendt de alvorlige læsioner forekommer hyppigere hos førere af mindre knallerter. Det har sin klare grundelse i, at såvel det, man kalder den aktive, som det, man kalder den passive sikkerhed, er størst hos de tunge, de store knallerter.

Men man har som sagt glemt en meget væsentlig faktor i uheldssituationerne, nemlig mennesket, og her viser undersøgelsen, at de 15–17-årige udgør halvdelen af samtlige førere på de store knallerter, mens det tilsvarende antal af 15–17-årige på de små knallerter er nede på 15 pct. For det andet viser undersøgelsen, at så godt som alle førere af de store knallerter var mænd, mens man på de små knallerter havde 42 pct. kvinder og 58 pct. mænd. Endelig viser undersøgelsen, at 80 pct. af modparterne i uheldssituationerne var biler, hvor knallerten altså er den svage faktor.

På den baggrund må man konkludere, at det ikke er den store knallert som sådan, der er ulykkeskabende, men det er den førergruppe, som vælger denne knallert. Denne førergruppe vil tage sin lyst til at ændre på konstruktionen med sig, for de små knallerter er fuldt så lette at tune, at ændre til at køre stærkt, som de store, og gruppen vil tage sin ulykkeshyppighed med sig til den lettere knallert, som bliver tilladt, og som formentlig vil komme til at være lige så motorcykellignende i sit ydre, men som vil komme til at bestå af lettere og svagere komponenter. Så vil vi altså se, at denne gruppe dermed bliver udsat for de alvorligere læsioner, som klart tilskrives den lettere knallert.

Jeg beklager, at sikkerhedshensynet i denne sag er blevet tilsløret af erhvervsinteresser, som tilfældigvis falder sammen med sikkerhedshen-

[Camre.]

synet, men jeg tror ikke, at nogen vil mistænke mig for her at tale ud fra andre interesser end de trafikikkerhedsmæssige.

Jeg vil på baggrund af de tal, vi har fået forelagt fra uafhængig side, opfordre til, at man stemmer for, at typegodkendelsesbemyndigelsen, som ministeren bør have, indeholder adgang til at gå op til en vægtgrænse på 80 kg, men jeg er godt klar over, at der er ringe sandsynlighed for, at det af fru Nathalie Lind m. fl. stillede ændringsforslag vedtages.

Da jeg har meget stor tillid til ministerens omhu og til, at ministeren fremfor alt ønsker at træffe de rigtige afgørelser, og da jeg yderligere har forstået, at ministeren har tid til at udforme typegodkendelsen, rigelig tid, så vil jeg gerne spørge ministeren, om han, inden han anvender bemyndigelsen til at fastsætte nye typegodkendelsesbestemmelser, vil genvurdere vægtspørgsmålet og inddrage de undersøgelser, som uvildige teknikere og læger samt forsikringselskabet Topsikring har foretaget, i spørgsmålet. Jeg vil gerne hermed overdrage denne undersøgelse, som ikke tidligere har været offentliggjort fra Topsikring, til justitsministeren.

Justitsministeren (Orla Møller):

I hr. Camres indlæg fik man et elegant og meget dygtigt bevis på, hvor let det er at pulverisere en hvilken som helst form for statistik, der lægges på bordet. Den kan nemlig bruges til lige akkurat det, der skal danne grundlaget for éns egne meninger. Det har vi set tre år igennem i debatten omkring disse ting. Derfor vil jeg gerne have lov til endnu en gang at sige, at det, der er væsentligt ved den afstemning, som skal finde sted i dag, er, at vi nu får tingene klaret af med så brede muligheder, at vi kan komme i gang med det praktiske arbejde.

Derfor skal jeg også sige til hr. Niels Helveg Petersen, at inden han nu drager alt for hurtige konklusioner i retning af, at det blev den rigtige afgørelse, folketetinget tog, så er der noget andet, det er nødvendigt at få sagt, og det er, at der var et klart flertal i dette folketing. Derfor har jeg også anbefalet min gruppe, at når vi kommer til den endelige afstemning, så er det et helt folketing, der stemmer for 30 km/t, og så bør vi være færdig med yderligere diskussioner omkring den sag.

Lidt anderledes ligger det, når det drejer sig om den bemyndigelse, der skal gives til justits-

ministeren. Både fra hr. Voigts side – og ham lytter jeg meget til, for han har nogen viden om disse ting – fra hr. Niels Helveg Petersens side og fra hr. Camres side nu her til sidst er det sagt, om jeg vil tage alle de forskellige problemer med ind i overvejselen. Det siger sig selv, at når der her er tale om en bemyndigelse og der er skabt en situation, hvor justitsministeriet får nogen tid til at tænke tingene yderligere igennem, så vil dette blive gjort. Jeg tør også love, at alle de problemer, der er rejst, både af statistisk og af teknisk karakter, i den drøftelse, der nu skal til for at få typegodkendelsesordningen gjort klar, vil blive taget ind og vel overvejet. Jeg tror oven i købet, at jeg tør love, at selv om jeg ikke er blevet teknisk ekspert på disse områder, så har jeg fået så mange instruktioner, at jeg også er blevet interesseret i, at vi bruger de nærmeste måneder, og jeg siger med vilje måneder, til for alvor at få tygget denne ting igennem.

Dermed har jeg ikke givet noget løfte om, at jeg uden videre vil gå op til de 80 kg, tværtimod, for jeg tror, det andet er det rigtige. Men ingen i dette ting skal være i tvivl om, at bliver bemyndigelsen givet justitsministeren til at udarbejde denne efter vores opfattelse meget nødvendige typegodkendelse, så er der ikke ét af de argumenter, der er fremført inden for de sidste år i denne debat, der vil blive glemt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 1 var taget tilbage.

Ændringsforslag nr. 3
forkastedes med 87 stemmer mod 64.

Ændringsforslag nr. 2
vedtoges med 108 stemmer mod 37; 6 medlemmer stemte hverken for eller imod.

§ 1 med den foretagne ændring og § 2
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Jeg skal her afbryde mødet.

[Formanden.]

Folketingets næste møde afholdes i dag kl. 12.15 med følgende dagsorden:

1) *Eventuelt: tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af færdselslov [af Voigt m. fl.].

2) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om nedlæggelse af Ringe statsfængsel [af Voigt m. fl.].

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om forhandling, udførsel og indførsel af æg og ægprodukter m. m. [af Børge Møller m. fl.].

4) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om begrænsning af sammenlægningsretten for landbrugsejendomme og om landbrugspligt på fri jord [af Svend Haugaard m. fl.].

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om dansk indfødsret [af Burgdorf m. fl.].

6) *Første behandling af:*

Forslag til lov om kirkeskole [af Burgdorf m. fl.].

7) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ekspropriation til byudvikling.

8) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om film og biografer [af Grethe Fenger Møller m. fl.].

9) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om film og biografer.

10) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om opkrævning af indkomst- og formueskat for personer m. v. (Kildeskat). (Forhøjelse af den skattefri bundgrænse for 1977) [af Glistrup m. fl.].

11) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af patentloven.

12) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om hemmelige patenter.

13) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om restaurations- og hotelvirksomhed m. v.

14) *Valg af 5 medlemmer og 5 stedfortrædere til Europarådets rådgivende forsamling.*

Mødet hævet kl. 12.07.
