

[Tastesen]

delse, vil det fremkalde følelser hos folk, som jeg på det bestemteste må tage afstand fra at vi kalder frem her, når det er helt unødvendigt i den situation, vi befinder os i.

Jørgen Junior (FP):

Jeg har klart og tydeligt givet udtryk for, at vi er ikke historikere. Vi skal ikke interessere os for, hvad der skete i 1945. Det, det drejer sig om her, er at få afskaffet dødsstraffen i den danske lovgivning. Det er meget godt, man har loyalitet i socialdemokratiet. Nu hørte vi, hr. Tastesen har loyalitet over for 1945-socialdemokrater. Det er helt i orden, det skal få lov at stå uimodsagt. Det er også udmærket, at den nuværende justitsminister har loyalitet over for den tidligere justitsminister. Den tidligere justitsminister sagde – åbenbart for at redde en uheldig udtalelse om, at han fandt retsopgøret afsluttet, hvad jeg synes var en fornuftig udtalelse – i et spørgsmål her i folketinget til hr. Fuglsang: ja men man eftersøger stadig væk nogle mennesker. Dette bekræfter – efter min opfattelse i loyalitet – den nuværende justitsminister. Men han vil ikke sige noget om, hvem de pågældende mennesker er, som der kan være tale om, for man ved, at de vil sende et brev, et åbent brev, og spørge: er vi eftersøgt for noget, som ifølge lovens bogstav – der er ingen, der tror, det vil ske i virkeligheden – teoretisk kan medføre dødsstraf eller i hvert tilfælde en dom efter denne lov? Så synes jeg faktisk, det er for billigt og for uselt, at ministeren ikke vil svare.

Jeg havde i mit manuskript, som desværre var blevet for langt, meget høfligt og ganske upolemisk spurgt ministeren, om han, siden han sidste gang havde svaret fra denne talerstol vedrørende noget, som efter min opfattelse er forkert og med ministerens vidende er forkert, om han da ville sige, hvordan situationen er nu. Så var alt glemt; der var bare sket noget nyt i det halve år, siden ministeren sidst sagde noget herom fra talerstolen. Jeg forstod på ministeren, at det ville han ikke. Men loyalitet kan også være ubehagelig, hvis den medfører – efter min opfattelse – usandfærdighed.

Denne debat, som har været glædelig og lykkelig ud fra det synspunkt, at den sikkert viser, at der er et flertal, der går ind for en rimelig retsordning, skulle nødvendigvis plettes af, at

man i loyalitet ikke også vil have de små teoretiske rester væk, men faktisk undlader at svare, fordi det, man kan svare, nok ikke er så rart.

I øvrigt synes jeg, det er fantastisk, at det kan være en hemmelighed, at personer er eftersøgt af politiet. Jeg har aldrig før hørt, at det skulle være noget, man ikke gerne ville have udbredt. Men o.k., nu er disse bemærkninger sagt. Jeg går ud fra, at ministeren er lidt beskæmmet.

Justitsministeren (Erling Jensen):

Jeg har intet at føje til, hvad jeg tidligere har meddelt hr. Jørgen Junior om nøjagtigt det spørgsmål, han nu rejser. Det skulle da lige være, at hvis der efter denne debat er en fornemmelse af, at nogen trak en usædvanlig saglig og velafbalanceret debat ned på et lavere plan, så betvivler jeg, at de fleste i denne sal mener, at det var mig.

(Kort bemærkning).

Jørgen Junior (FP):

Ministeren skal have lov at blive i sin tro. Jeg synes, realiteterne skal tale for sig selv.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Sikkerhedsseler, knallerter's placering m. v.). (Lovforslag nr. L 183. Fremsat 27/1 78).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 5–7 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

5) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Knallerternes vægt- og gearbegrænsning) [af Voigt (FP), Arne Bjerregaard (KrF), Jens Peter Jensen (V), Lindinger (EP), Niels Helveg Petersen (RV) og John Winther (KF)].

(Lovforslag nr. L 178. Fremsat 26/1 78).

6) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Registrering af knallerter) [af Svend Erik Hovmand (V) m. fl.].

(Lovforslag nr. 193. Fremsat 10/2 78).

7) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Aldersgrænsen for knallertkørere) [af Mette Madsen (V) og Inge Krogh (KrF) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 194. Fremsat 10/2 78).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Erling Jensen):

Af den række af forslag vedrørende færdselsloven, som vi nu samlet skal behandle, skal jeg tillade mig at knytte nogle kommentarer til lovforslagene nr. L 178, 193 og 194, som ikke er fremsat af regeringen.

Hvad angår forslaget om knallerternes vægt og gearbegrænsning, skal jeg anføre, at reglerne om den nye knallertordning uden sammenligning var det, der blev debatteret mest grundigt i forbindelse med færdselslovsbehandlingen. Alligevel kan vi konstatere, at vi nu for anden gang skal i gang med forslag til ændring af de regler, folketinget dengang vedtog, endog vedtog med et stort flertal.

Lad mig slå fast, som det blev gjort for mindre end et år siden, da forslaget blev fremsat første gang: der er intet afgørende nyt i denne sag, siden folketinget traf sin oprindelige beslutning. Det må således stadig konstateres, at der ikke findes materiale, der giver grundlag for at anse de tungere knallerter for mindre farlige i trafikken end de lette. Det må også fastslås, at den nye standardtypegodkendelsesordning, der omfatter hele

knallerten, netop sikrer, at vægtgrænsen ikke, som påstået af forslagsstillerne, vil føre til skrabe modeller uden betryggende sikkerhedsudstyr.

Yderligere kan jeg nævne – og her er faktisk noget nyt i sagen – at knallertreglerne var til behandling i Nordisk Råd i sidste uge. Det blev her efter en indgående debat med stort flertal besluttet at henstille til regeringerne i de nordiske lande at arbejde frem imod en knallertordning, der i det store og hele bygger netop på principperne i den danske. Jeg finder således, at vi skal fastholde de regler, vi allerede nu flere gange har vedtaget om dette spørgsmål.

Spørgsmålet om registrering af knallerter har vi også flere gange drøftet her i tinget, siden knallertregistreringsordningen blev ophevet i 1953. Problemstillingen har været overvejet særdeles grundigt i ministeriet, og i forbindelse med behandlingen af det seneste lovforslag indhentede man udtalelser fra de myndigheder, der skulle varetage en eventuel registrering, samt fra politiet. Konklusionen på de indhentede udtalelser var, at de fordele, der ville være forbundet med en knallertregistrering, ville blive ret beskedne, men omvendt ville forslaget gennemførelse medføre en betydelig administration med deraf følgende omkostninger. Man har tidligere overvejet spørgsmålet om gennemførelse af registrering af knallerter i samarbejde med forsikringsselskaberne, men heller ikke en sådan ordning har været umiddelbart gennemførlig.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg på denne baggrund er skeptisk over for forslaget om en registrering af knallerter, men jeg vil ikke på forhånd afvise, at det vil vise sig muligt at finde en praktisk løsning på problemet, og jeg er helt parat til endnu en gang at deltage i en grundig overvejelse heraf.

Må jeg endelig om aldersgrænsen for knallertkørere sige, at hovedårsagen til, at aldersgrænsen for kørsel med knallert i 1971 blev nedsat fra 16 til 15 år, var, at en undersøgelse foretaget af socialforskningsinstituttet havde vist, at nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år ville indebære en lettelse i transportmæssig henseende for en betydelig del af de 15-årige, der efter undersøgelsen havde transportafstande på 3 km eller derover mellem bopæl og uddannelsesinstitution eller arbejdsplads.

[Justitsministeren]

Rådet for trafikikkerhedsforskning anslog dengang, at man måtte forudse en stigning på omkring 300 tilskadekomne pr. år som en følge af aldersnedsættelsen, men usikkerheden på dette tal var betydelig. De seneste undersøgelser synes at vise, at nedsættelsen af aldersgrænsen i 1971 har medført en stigning på ca. 600 tilskadekomne 15-årige hvert år, hvoraf ca. 350 er alvorligt tilskadekomne. Disse tal bygger på politiets indberetninger, og de undersøgelser, man har fra hospitalerne, synes endog at vise, at tallene må være endnu større. På denne baggrund finder regeringen det rimeligt, at man nu på ny overvejer aldersgrænsen for knallertkørere.

Må jeg til slut sige, at vi står nu på ny meget kort tid efter færdselslovens gennemførelse med 4 forslag til ændringer af noget, vi for relativt kort tid siden vedtog. Jeg er, som det også er fremgået af mine bemærkninger, helt indforstået med, at vi nu gør endnu en kraftanstrengelse for at finde de rigtigste mulige løsninger, men jeg gør også opmærksom på, at det nok er i sidste øjeblik at finde løsninger, vi i fællesskab erkender som værende langvarige og holdbare; ellers skaber vi en retsusikkerhed i befolkningen omkring færdselsloven, som er værre end nogen af de regler, vi i øvrigt måtte være i tvivl om.

Otto Mørch (S):

Vi kan i socialdemokratiet gå ind for de ændringer af færdselsloven, som ministeren har foreslået i lovforslag nr. L 183.

Der er en klar dokumentation for det færdselsikkerhedsmæssigt rigtige i obligatorisk selebrug. At nu op mod 83 pct. af motorførerne bruger sikkerhedsselen, tager vi som et udtryk for, at bestemmelsen er accepteret af forbrugerne som en fornuftig sikkerhedsforanstaltning. Hertil kommer, at skadesantallet trods stigende trafik har været faldende. Det er en observation, der ikke alene kendes herhjemme, men er et internationalt kendt resultat. Jeg synes, det bør fremhæves, at blandt den gruppe af selebrugere, der er gået over til obligatorisk selebrug, er antallet af hospitalsbehandlinger faldet 20-30 pct.

Det spørgsmål, man nu kan rejse, er, om det ikke var muligt at finde frem til en standardisering af låsetøjet i selerne. Jeg vil gerne være med i et sådant arbejde, fordi det

klart vil sikre den mest hensigtsmæssige benyttelse af selerne. Når vi har mange forskellige låse i selerne, så kan man komme ud for uheldige forsinkelser under ulykker. Det var måske en sag for den siddende færdselsikkerhedskommission at tage op.

Vi er i socialdemokratiet tilhængere af, at knallerten nu som hovedregel kommer ind på cykelstierne, men gør i den forbindelse opmærksom på, at det er under den forudsætning, under den betingelse, at den påbegyndte renskæring eller tekniske sanering af knallerten fastholdes.

Vi gør også opmærksom på, at der desværre i dag langtfra er cykelstier alle steder. Det må være op til kommuner og amtskommuner at gøre noget ved dette forhold, og her er det nok vigtigt at regne med, at vi skal have bredere stier, så at cyklister ikke presses af overhalende knallerter. Trafikministeren har sat folk i vejdirektoratet i gang med et undersøgelsesarbejde på dette område, og det takker vi for.

Vi er positive over for forslaget om at få mere præcise og klare regler for krydsninger på de mere og mere udbredte dobbeltrettede cykelstier.

Vi er også positive over for en udvidelse af det område, hvor standsnings- og parkeringsovertrædelser afkriminaliseres. I den forbindelse kunne jeg fristes til at spørge ministeren, om man ikke kunne overveje en udvidelse af parkeringskorpsområderne. I min hjemby, Randers, tror jeg også nok vi ønsker at få de samme muligheder, som Århus, København og andre byer har fået.

Man vil forstå af mine bemærkninger, at vi altså kan anbefale ministerens lovforslag med de fire ændringer, der er foreslået.

Da jeg forstår, at tre andre foreslåede ændringer af færdselsloven skal behandles sammen med ministerens forslag, skal jeg kort gøre nogle bemærkninger om disse lovforslag.

Vedrørende aldersgrænsen - om det skal være 15 eller 16 år - kan jeg følge ministeren og dermed regeringen i en åbning på dette område, forstået på den måde, at det kan være rimeligt, at man nu på ny overvejer aldersgrænsen for knallertkørere. Jeg har den personlige opfattelse, at uden vide overgangsbestemmelser vil det være meget kompliceret at ændre på aldersgrænsen. Man vil nærmest se en kriminalisering af en hel år-

[Otto Mørch]

gang, hvis man hovedkulds foretog ændringer på dette område. Jeg synes også, de foreslåede ændringer vedrørende aldersgrænsen skal vurderes på baggrund af, at vi nu har fået hold på knallertbegrebet, har fået en renskæring af knallertbegrebet, og dermed kommer væk fra de store knallerter. Jeg synes også, det skal vurderes på baggrund af, at vi har fået en obligatorisk uddannelsesordning for alle nye knallertkørere, altså alle unge knallertkørere.

Spørgsmålet om registrering af knallerter er vi villige til at se nærmere på under udvalgsarbejdet. Jeg gør opmærksom på, at vi i færdselssikkerhedskommissionen har taget sagen op, og jeg vil gerne markere, at vi i socialdemokratiet ikke ønsker at forringe det sociale gode, som knallerten er for mange. Det vil vi ikke have forringet ved betydelig fordyrelse af knallertkørslen. Da man måske kan forvente en fordyrelse på grund af en registreringsordning, er vi altså betænkelige på det område, men kan vi finde en form for registrering, der bibeholder knallerten som et billigt transportmiddel for de mange, så vil vi gerne medvirke til en form for registrering.

Endelig er der det genopdukkede problem vedrørende definitionen af en knallert. Her kan jeg fuldt og helt følge ministeren i hans afvisning, og når nu yderligere Nordisk Råd med et stort flertal ønsker at følge vores ordning op, så finder jeg ikke, at vi skal ofre megen tid på en gendrøftelse af disse knallerttekniske problemer. Vi har gennem den nye typegodkendelse sikret os et bedre og mere sikkert køretøj som knallert betragtet. Vi må nå frem til, at en knallert igen kommer til at ligne en cykel og ikke en camoufleret motorcykel, og hastigheden på disse køretøjer skal under ingen omstændigheder være højere end 30 km. Så passer den også bedre ind i trafikrytmen på cykelstierne og kommer ikke til at virke psykisk afskrækkende, som de store knallerter gør det i trafikbilledet, specielt på cykelstierne. Alle er vel også klar over, at de store knallerter over for andre trafikanter, cyklister og gående, betyder en større fare, når uheld indtræffer.

Vi er som sagt afvisende over for forslaget om at genindføre store knallerter og mener i øvrigt, at vi af hensyn til brugerne og af hensyn til det erhvervsliv, der er interesseret på knallertområdet, nu må se at finde frem til

endelige afgørelser og endelige afklaringer; vi skal have ro om knallertproblemet nu.

Kjærulff-Schmidt (FP):

Jeg skal på fremskridtspartiets vegne beskæftige mig med lovforslagene i nummer-rækkefølge; først lovforslag nr. L 178 om knallerTERS vægtgrænse. Jeg synes, der er grund til at takke de partier og medlemmer, som har stillet sig bag dette lovforslag. Det er sjældent, at man ser et så godt gennemarbejdet og veldokumenteret privat lovforslag. Jeg synes, forslaget kan betragtes som et væsentligt indlæg i hele trafikikkerhedsdebatten, og mit parti kan give sin uforbeholdne støtte til forslagsstillerne.

Forslaget drejer sig om trafikikkerheden for en stor del af de 550.000 knallertkørere, der hver dag færdes på vore veje, og som er en af de svageste trafikantgrupper rent sikkerhedsmæssigt og tilmeldt en gruppe, som i meget høj grad er afhængig af køretøjet som transportmiddel. Det er skifteholdsarbejdere, som ikke kan benytte de offentlige transportmidler i nattetimerne. Det er arbejdere med ofte lange afstande til og fra arbejde, f. eks. landarbejdere eller arbejdere, som bor på landet, men arbejder i byen. Det er mindre håndværkere til serviceopgaver. Det er enlige kvinder og unge, som f. eks. bruger knallerten til avisombæring o. lign. Det er unge fra landet, som skal ind til undervisning i byen, eller unge, som skal på aftenskolé. Og det er i det hele taget i meget høj grad unge trafikanter i deres studie- og læretid.

Jeg tror, alle er enige om, at denne trafikantgruppe skal have så høj grad af sikkerhed som muligt. Nogle af metoderne er selvfølgelig ordentlige vejanlæg, signaler, cykelstier osv., en uddannelse af motorførerne, som er i orden, og at selve færdselsreglerne er gennemtænkt. Hvad disse ting angår, kan vi nok ikke komme ret meget længere, end vi er kommet i øjeblikket.

Men derudover er det selvfølgelig mindst lige så nødvendigt, at selve de køretøjer, der benyttes, konstruktionsmæssigt frembyder så høj en grad af sikkerhed som muligt. Hvis vi vil have de alt for store ulykkestal bragt ned – og det, vi taler om, er desværre stadig 3–4.000 knallertulykker om året med omkring 70 dødsulykker – ja, så bør vi åbne helt fri

[Kjærulff-Schmidt]

adgang til, at forbrugerne kan købe de bedste og sikreste køretøjer.

Derfor er det sådan, at jo mere man arbejder sig ind i knallertproblematikken, også selv om man ikke beskæftiger sig med den til daglig, jo mere forbavsende bliver det, at de sikre konstruktioner ønskes forbudt. Det er næsten ikke til at forstå, ligegyldigt hvor meget og hvor indtrængende man forsøger at lytte til f. eks. hr. Otto Mørchs argumenter. Jeg gjorde mig megen umage og hørte også et par argumenter, nemlig bl. a. det, at en knallert bør ligne en cykel. Det var, så vidt jeg forstod, hovedargumentet i hr. Otto Mørchs afvisning af forslaget.

Men hvis man i stedet for at lytte til hr. Otto Mørch lytter til FDM, til lægerne ved de retsmedicinske institutter, til teknologisk institut, til branchens folk, så får vi nogle ting at vide, som jeg synes vi skal hæfte os ved. Vi får at vide, at alle knallerter, uanset om de er store eller små, tunge eller lette, lange eller korte, smalle eller brede, høje eller lave, har en motor med et slagvolumen på 50 cm³ svarende til 1,2 hk. Om knallerten er stor eller lille, spiller som sagt ingen som helst rolle. De mindste knallerter benytter ikke motor med mindre slagvolumen, og de største knallerter benytter ikke motor med større slagvolumen. Det er altså ikke motortrækraften, der ændres ved, når man f. eks. går ned fra 80 kg til at have en fast grænse på 60 kg; det er andre ting, der ændres ved.

Hvad er det så for ting, der ændres ved? Der føler jeg mig ikke overbevist om, at justitsministeren har helt ret, når han hævder, at typegodkendelsesreglerne ikke ændrer ved det sikkerhedsmæssige. For hvor er det, man kan spare på vægten på knallertkonstruktionerne? Man kan måske spare 5 kg ved at bruge en motor af et lettere og ringere materiale. På stellet kan der spares nogle kilo ved, at man lader være med at bruge et kraftigt stålstel og i stedet bruger et stel, der består af legeringer, som ikke er så sikre. Hvor kan der mere spares? Der kan spares på bremsekablerne; vi ved, at man i stedet for at bruge bremsekabler, som består af en snes stålviklinger, måske kun bruger 12 viklinger, halvt af jern, halvt af stål. De kan springe under kraftige belastninger. Man kan spare vægt på bremserne ved at lade være med at beskytte fjedrene i bremsekoen med en støv- og vandsikker kappe, og resultatet er risiko for

rust. Man sparer vægt på forgafflen – dér kan man virkelig spare noget, der batter – ved at lade være med at bruge stærke, brudsikre, stødabsorberende olietryksforgaffler af specielt stål og i stedet for bruge tynde rørgaffler, i virkeligheden svarende til dem, man benytter på almindelige cykler, der er beregnet til at køre 10–15 km/t. Der kan spares 10 kg vægt på en forgaffel, og det siger sig selv, at der er en enorm forskel på sikkerheden, alt efter om man bruger en cykelforgaffel eller man bruger en 10 kg tungere stålforgaffel, der er brudsikker, til en knallertkonstruktion. Sådan kan man blive ved med at nævne alle de steder, hvor man sparer vægt.

Det ulykkelige er bare, at det jo hverken er fabrikanten, forhandleren eller forbrugeren, som har valgt at gå på akkord med sikkerheden. Det er noget, folketetinget har tvunget fabrikanten, forhandleren og forbrugeren til ved at fastsætte denne ulyksalige 60 kg grænse.

Jeg tror, det er godt, at forslagsstillerne ved at gøre denne sag til en tværpolitisk sag – der skal ikke være noget partipolitik i den – har bevirket, at bordet nu er fejlet rent og vi kan starte på ny drøftelse af disse ting. Fejlen har fra starten været, at man ikke i tilstrækkeligt omfang tog sagkyndige med ind i forberedelserne af denne lovgivning. Det er bestemt ikke noget, man kan bebrejde justitsministeren, for det ligger før hans tid og skyldes omstændigheder, som der ikke er nogen grund til at kritisere i dag. Men nu er chancen der for at gå ind i en ny drøftelse af det, og allerede i dag er de første kommentarer til dette lovforslag jo begyndt at dukke op fra sagkyndigt hold. Jeg tænker her på FDMs lange skrivelse i dag til retsudvalget, hvor man meget utvetydigt og uforbeholdent tilslutter sig dette lovforslag. Man har nogle udmærkede tekniske detailcommentarer til det, men det er som helhed en varm anbefaling af forslaget. Jeg skimtede også i justitsministerens afsluttende bemærkninger ligesom grundlaget for et håb om, at man fra regeringens og regeringspartiets side er parat til at tale om disse ting, så at man kan nå frem til en forhåbentlig tværpolitisk løsning, der bevirker mere sikre konstruktioner.

Jeg skal ikke sige mere om dette lovforslag, men sige om forslag nr. L 183 om sikkerhedsseler og knallerters placering m. v., at mit partis folketingsgruppe ser med meget

[Kjærulff-Schmidt]

stor velvilje på de lovændringer, justitsministeren foreslår vedrørende knallerterers placering m. v. Hvad angår sikkerhedssele-spørgsmålet, har vi nok den opfattelse, at den bedste løsning ville være, at sikkerhedssele er obligatorisk som sikkerhedsudstyr, men at selve selebrugen er en frivillig sag.

Lovforslag nr. L 184 om alderskravet til knallertkørerne er der selvfølgelig i vores folketingsgruppe som i en række andre folketingsgrupper delte opfattelser af.

Lovforslag nr. L 193 om knallertregistre er ikke et forslag, der umiddelbart begejstrer os. Vi minder om, at det tidligere i skatte- og afgiftsudvalget har været undersøgt, hvilke nye udgifter og hvilken ny administration der ville være forbundet med en registrering af knallerter, og det var dengang det almindelige indtryk, at der ville være en del administration og udgifter forbundet med det. Vi er ganske vist bekendt med, at ét af de syv nordiske lande, nemlig Færøerne, har fundet frem til en registreringsordning, som tilsyneladende kan fungere udmærket uden at koste de store økonomiske eller andre ressourcer, og hvis man her i landet kan lære af vort broderfolk i nord og nå frem til en ordning, der ikke giver væsentlige udgifter, vil vi da gerne være med til at tale om det også.

Hagen Hagensen (KF):

Den række af lovforslag, vi her skal behandle, vedrører jo den trafikikkerhed, som vi alle mener der skal være, og hvor det drejer sig om at beskytte de svage led i trafikken. Når jeg møder her i dag som ordfører, er det ikke for en enig gruppe for så vidt angår alle de forhold, vi kommer til at drøfte – det har det heller ikke været før – der er en række af de ting, der er omfattet af lovforslagene, hvor vi i den konservative gruppe har hver sin opfattelse af, hvordan forholdene gøres bedst.

Hvad angår regeringsforslaget, der jo væsentligst går ud på at gøre sikkerhedsselebestemmelsen varig, mener jeg i overensstemmelse med den ordfører, der lige var heroppe, at det bør være sådan, at brug af sele er ikke er noget, man kan påbyde ved lov, men at man derimod nok skal sørge for, at de findes som udstyr i bilen. Men også på dette punkt gælder det, at der i min gruppe er forskelligt syn på det.

En ting kunne der være tale om: når man skal have sikkerhedssele anbragt i vognen og skal bruge dem, altså hvis det bliver, som det er nu, skulle man så ikke indføre som obligatorisk udstyr nakkestøtter, så at man undgår de skader, der følger af brug af sele, hvis man ikke har en nakkestøtte? Det vil vi godt have lov til at se på.

Blandt de andre ting, der er omfattet af regeringsforslaget, er en bestemmelse om, at parkering på fortove kan pålægges en afgift gennem parkeringskorpset. Det synes jeg ville være en vældig god ting; tænk, hvor det generer mange af de svageste i trafikken, nemlig dem, der går, at hele fortovet er optaget af biler! Det sker ude på Frederiksberg, hvor jeg bor, og det sker på Strandvejen. Det er utroligt, så mange der kan anbringe deres biler dér. Jeg har så galt set, når der var besøg i en ambassade, at hele fortovet på den ene side var fyldt op af biler, og at der var politikontrol, der havde anbragt en motorcykel på det andet fortov, så der slet ikke var til at komme frem. Det er godt, vi får en ordning, som gør det nemmere at få dette misbrug af fortove bragt til ophør.

Må jeg i den forbindelse nævne en ting, som jeg synes vi må tage op her, og det er spørgsmålet om langtidsparkering: vogne, der holder i uge- eller månedsvis eller længe rundt omkring på vejene – det gælder for øvrigt ikke mindst de store lastvogne – til gene for dem, der bor der, til gene for dem, der færdes på vejene, og hvor der også er tale om, at det hindrer udsyn. Det bør der gøres noget ved.

Hvad angår det, der står i regeringsforslaget, om de dobbeltrettede cykelstier, skal jeg kun sige, at der er også et faremoment dér. Man må se at finde frem til en afmærkning, der også kan gøre de trafikerende, der kommer på anden måde, opmærksomme på forholdene.

Knallerter på cykelsti – ja, det følger af fartgrænsen, og det slutter vi os også til.

Men om knallertbestemmelserne i øvrigt i lovforslagene nr. L 178, L 193 og L 194, som jeg går over til nu, gælder det, at vi heller ikke er af samme opfattelse i min gruppe. Hvad angår knallerternes vægt følger det allerede deraf, at min folketingskollega hr. John Winther er medforslagsstiller til forslaget – medens jeg ikke er det. Vi har hver sit syn på dette, og jeg har for mit vedkommen-

[Hagen Hagensen]

de været det så mange gange igennem i retsudvalget, da vi behandlede færdselslovgivningen, at jeg ikke i dag kan føje noget nyt til, men holder mig til det, der er den gældende regel i dag, det, som vi er nået frem til. På den anden side må jeg også sige, at hvis der kan komme nye ting frem, hvis der kommer noget, der fortæller mig, at det her er forkert, ja, så lader jeg mig gerne overbevise af det ud fra de trafikikkerheds-mæssige grunde, som jeg vil sætte foran alt.

Må jeg i øvrigt om bemærkningernes omfang til lovforslag nr. L 178 blot sige: de er voldsomme og store; så skal der heller ikke siges mere om dem her.

Lovforslag nr. L 193 om registrering af knallerter – det har vi drøftet før, men vi har ikke kunnet komme frem til en ordning, der kunne bære igennem. Der kunne være megen grund til, at man nåede dertil, og jeg vil se på, om vi kan finde vejen ud denne gang. Der er én ting, der kunne være rart for de svage i trafikken – altså dem, der går – og det var, om man kunne aflæse et nummer på den knallert, der har generet den pågældende ved at køre tværs over gangstier og meget andet. Det kunne være rart, men i så fald skal det sikkert være så store plader, at det ikke lader sig gøre, og med små plader kan man ikke se nummeret. Der er mange ting, der må overvejes. Jeg vil hverken sige, at jeg er for eller imod i dag; vi har hidindtil ikke kunnet nå frem til en praktisk ordning af forholdene.

Om aldersgrænsen i lovforslag nr. L 194 vil jeg nøjes med at sige her i dag, at det nok er en fejl, at man nogen sinde indførte 15 års aldersgrænsen. Når dette er sagt, har jeg meget svært ved for mit eget vedkommende at se, hvordan man kan komme væk fra den igen, uden at det laver en kæmpemæssig ravage i tingene. Der er andre i min gruppe, der synes, at man, som det er gjort før, må stemme for, at aldersgrænsen forhøjes på ny. Jeg er som sagt af den mening, at man nok ikke skulle have indført den, men dengang troede man, at det var en ting, man kunne gøre. Tallene kan måske tale deres sprog om, at man ikke skulle have gjort det. Hvordan vi nu kan komme væk fra det igen, må vi jo så overveje; heller ikke her vil jeg tage nogen endelig stilling.

Må jeg så sige om færdselsloven i øvrigt, at det er et felt, som vi må følge nøje, men

også helst skulle følge på en sådan måde, at vi ikke hvert halve år skal have fornyede drøftelser om dette eller hint; der skal være en vis periode imellem. Men alt, hvad vi gør i denne færdselslovgivning, må ske ud fra princippet om at beskytte dem, der er svage i trafikken. Så kunne jeg godt komme med et hjertesuk om, hvordan vi får cykler og knallerter væk fra at køre på fortove og i lukkede områder, hvor ældre færdes. Der sker ofte skader, og det generer i hvert fald de svageste i trafikken ganske meget.

Må jeg nævne en ting, der kunne være grund til at tage op, fordi der stadig væk sker mange trafikskader, nemlig at man skulle have tvungent nødhjælpskursus for hyrevognschauffører og buschauffører, så at de kunne træde til og hjælpe. Om det skal stå i færdselsloven, kan jeg ikke sige, men det er en ting, man i hvert fald nok måtte overveje.

Må jeg til slut tiltræde justitsministerens bemærkninger om, at nu må vi se at blive færdige med at skulle drøfte færdselslovgivning, i hvert fald for en periode. Vi går gerne ind i det én gang til, men så vil vi også håbe, at vi når så langt hen ad vejen, at vi ikke skal til at trafikere den på ny.

Prehn (CD):

Jeg skal ganske kort redegøre for CDs holdning til de fire her behandlede lovforslag. Diskussionen om sikkerhedsseler må nu være afsluttet, uanset hvad man oprindeligt har ment med seletvungen. En meget stor del har vænnet sig til at anvende seler, og vi kan derfor i CD ikke se nogen grund til, at ordningen ikke skulle være permanent. Vi anbefaler derfor ophævelse af revisionsbestemmelserne.

Hvad angår knallertkørernes placering i trafikken, kan ingen være i tvivl om, at knallertkørerne er uhyggeligt udsatte. Vi har derfor fra CDs side søgt at medvirke til en forbedring af de sikkerhedsmæssige forhold for knallertkørerne. Derfor kan vi fuldt ud støtte såvel forslaget om knallerternes placering på cykelstierne som forslaget om igen at tillade knallerter på over 60 kg netop på grund af disses større sikkerhedsstyr. Vi havde gerne været medforslagsstillere på dette forslag, men det er af tekniske grunde ikke sket.

Derimod forekommer det ikke rimeligt set fra CDs synspunkt at hæve aldersgrænsen

[Prehn]

fra 15 år til 16 år for knallertkørere, således som det foreslås i lovforslag nr. L 194. Vi mener, at man ved at tillade de store, trafik-sikre knallerter, ved at nedsætte hastigheden, som det skete sidste år, og ved at placere dem på cykelstierne, væk fra den tungere trafik, har sikret dem tilstrækkeligt. Over for sikkerhedskravet, hvad angår alder, står jo hensynet til en stor gruppe 15-årige, der må tilbagelægge betydelige afstande til uddannelsessted eller til arbejdssted.

Den foreslåede registrering af knallerter kan der givetvis være fordele ved, og forudsat at vi i udvalget kan finde en tilfredsstillende løsning af, hvem der skal administrere en given ordning, vil vi se positivt på forslaget.

Lilli Gyldenkilde (SF):

Jeg kan ikke dy mig for den lille bemærkning, at da jeg første gang kom ind her i folketinget for et år siden og skulle starte med nogle småsager, blev det mig overdraget at tage den lille sag, som knallerter er. Jeg må sige, at det har vist sig at være ganske anderledes: det er jo ikke mer en lille sag.

Jeg skal i øvrigt på en enig SF-gruppes vegne kommentere nogle af de foreliggende forslag. For det første ophævelsen af revisionsbestemmelsen vedrørende sikkerhedssele. Som det fremgår af bemærkningerne, har sikkerhedsselen jo vist sig at være en god foranstaltning, og vi synes derfor, det er rimeligt at gøre ordningen permanent. Samtidig vil jeg dog lige bemærke, at jeg formoder, at der stadig væk vil være mulighed for dispensation fra påbuddet.

Knallertens placering på cykelstien er en følge af 30 km reglen, og jeg var kort inde på det, dengang vi talte om fartgrænsen, og kan derfor tilslutte mig dette punkt.

Problemet om cykelstier mener jeg nu nok må tages op i denne forbindelse, for det er jo ikke alle vegne, der er cykelstier. Jeg ved ikke, om man kan finde ud af en ordning, hvor man laver noget afmærkning på kørebaneerne, eller hvordan vi skal klare det, men klarsen skal det jo.

Også forslaget om vægt- og gearbegrænsning har været meget grundigt diskuteret, og jeg synes ikke, der er noget afgørende nyt i det. Derfor kan jeg henvise til mine bemærkninger ved sidste behandling. Jeg synes dog,

at forslagsstillernes argumenter efterhånden går i retning af, at forslaget skulle have heddet: forbud mod de lette knallerter. Men det er vel dog ikke deres mening, så livsfarlige kan de vel ikke være at køre på. Jeg synes, det er en god idé at få knallerter registreret. Vi vil godt høre nærmere i udvalgsarbejdet, hvordan det skulle praktiseres, og vi vil også høre, om det er meningen, at der skal nummerpladeordning med. For skal vi løse nogle af problemerne vedrørende stjalne knallerter, fartsyndere og støjforurenere, mener jeg, det må være nødvendigt at udstyre knallerter med nummerplade. Vi vil meget gerne medvirke til et godt og grundigt udvalgsarbejde om det.

Forslaget om en forhøjelse af alderen fra 15 til 16 år for ret til at køre knallert vil vi selvfølgelig også godt være med til at se på igen. Jeg synes nu stadig væk, som jeg sagde sidst, at vi må give lovene om obligatorisk undervisning, 30 km fartgrænse og påbudt styrthjelm mulighed for at virke i praksis, før man laver bestemmelserne om. Men hvis der under udvalgsarbejdet kommer tal frem, som afgørende viser, at der stadig væk sker alle de ulykker, er vi selvfølgelig villige til at se på det, men som det ligger i øjeblikket, tror jeg, jeg kan fastholde, hvad jeg sagde ved sidste behandling af forslaget.

Tove Jørgensen (DKP):

Så er der jo lagt op til en ny imponerende diskussion om vægtgrænserne, og det kan vi så få tiden til at gå med et par måneder frem. Men problemet er et ganske andet, og derfor kan det undre, at man igen vil kaste sig ud i en diskussion om vægtgrænserne som den tidligere om fartgrænserne. For problemet er jo en adskillelse af trafikken, et spørgsmål om anlæg af stisystemer, så at den bløde og den svage trafik skilles fra den hårde. Det er et spørgsmål om at få bygget broer og tunneler og få anlagt et sammenhængende stisystem også imellem amter og kommuner, således at den bløde trafik også kan bevæge sig over kommune- og amtsgrænserne. Det ville for øvrigt også være en beskæftigelsesfremmende foranstaltning, hvis regeringen ville tage den slags ting op, fordi det sandsynligvis også ville give arbejde til vores betrængte værfte, hvis de kunne komme til at bygge broer og tunneler og levere materia-

[Tove Jørgensen]

ler til dem. Nu har vi jo ofret milliarder af kroner på motorveje, og det har for det første betydet, at man har prioriteret en bestemt gruppe i trafikken, og for det andet har det betydet, at de svage trafikanter er blevet dårligere stillet på grund af de motorveje, der går på kryds og tværs igennem landskabet og har gjort det umuligt at bevæge sig på anden måde. Derfor ville det være realistisk og fornuftigt, hvis man brugte nogle millioner kroner på at få anlagt nogle sammenhængende stisystemer, således at unge mennesker også kunne færdes på længere strækninger uden at skulle ud i den hårde trafik.

Hvad angår de enkelte forslag, kan jeg sige, at vi er positive over for regeringens forslag om, at knallerterne skal ind på cykelstierne, men det hænger som sagt sammen med vores opfattelse af, at der i virkeligheden bør ske en adskillelse. Vi mener også, det er rigtigt, at reglerne i færdselsloven bliver præciseret og der kommer udvidede muligheder for direkte bøder, således at man kan komme nogle af de mindre sager til livs på en ubureaukratisk måde.

Vi går også ind for, at tvungen brug af sikkerhedsseler gøres permanent.

Hvad angår lovforslag nr. L 178, har vi ikke tidligere set overbevisende dokumentation for, at vægtgrænsen skal gå op til 80 kg, men vi er igen villige til at se på sagen. Vi vil dog ikke love, at vi vil ændre holdning, medmindre der kommer ny og ganske overbevisende dokumentation på bordet.

Hvad angår registrering af knallerter, er vi enige med ministeren i, at det er et spørgsmål, vi må forholde os skeptiske over for af rent praktiske grunde, men vi er ikke afvisende over for forslaget.

Hvad angår det sidste spørgsmål, om aldersbegrænsningen, har vi tidligere udtalt, at vi ikke kunne gå ind for det, og vi kan igen henvise til, at der er undersøgelser, der viser, at det er ikke alderen, men tidspunktet, når man starter på en eller anden ny trafikform og et nyt trafikmiddel, der er afgørende for ulykkesfrekvensen, og at den går ned i takt med starttidspunktet og i perioden efter, indtil de forskellige trafikanter har lært at gebærde sig med det trafikmiddel, det drejer sig om; det gælder både knallerter, biler og andet. Derfor er der ikke noget, der taler for, at det er rimeligt at nedsætte aldersgrænsen, men jeg vil igen hævde, at hvis venstrekom-

munerne og andre, som har været med til at fremsætte dette forslag, og som er repræsenteret rundt om i kommunerne, var mere villige til at etablere skolebusordninger også for de større klasser, kunne man på den måde opveje den brug af knallert, som er nødvendig også for at komme til og fra skole forskellige steder.

Niels Helveg Petersen (RV):

Erfaringerne med den obligatoriske anvendelse af sikkerhedsseler er både herhjemme og i udlandet helt entydige, og derfor medvirker vi med stor glæde til at gøre den tvungne brug af seler permanent i lovgivningen. Jeg vil gerne tilslutte mig det, hr. Otto Mørch sagde om, at det ville være nyttigt med en harmonisering af de forskellige seletyper. Der findes jo et væld af forskellige seletyper, og jeg er ikke i tvivl om, at den mangfoldighed af typer, der findes, i visse tilfælde er en årsag til, at seler ikke bruges efter lovens forskrifter.

At knallerterne skal have lov til at køre på cykelstier igen, vil jo uden tvivl være en sikkerhedsfaktor for knallertkørere. Knallerter er jo i forhold til bilerne bløde trafikanter, og der vil være en sikkerhedsfaktor for knallerterne ved, at de får lov til at køre på cykelstierne. Til gengæld vil cyklisterne jo uden tvivl nogle steder komme ud for gener ved, at knallerterne nu skal konkurrere med dem om pladsen. Vi ser i disse uger i den kommunale valgkamp landet over, at mange partier har på deres ønskesedler for den kommende periode i kommunen, at der skal gøres et stort arbejde for at udbygge cykelstier. Jeg synes, det vil være rigtigt, hvis man i den kommunale planlægning, når man planlægger øget anvendelse og anlæg af cykelstier, tager hensyn til, at knallerterne nu for fremtiden skal køre på cykelstierne, således at cykelstierne fra starten indrettes på en sådan måde, at man kan formindske generne for cyklisterne mest muligt.

Hvad angår vægtgrænsen, er det logisk set meget svært at få øje på, hvorfor denne vægtgrænse skal være i lovgivningen. Jeg kan se en historisk forklaring på, at den findes, men jeg kan ikke se stærke argumenter for at bevare den. Som der er gjort opmærksom på fra flere taleres side, er den tunge knallert udstyret med nøjagtig samme motor som den

[Niels Helveg Petersen]

lettere knallert – kan altså ikke køre hurtigere – og der er næppe tvivl om, at den sikkerhedsmæssigt er de mindre og lettere knallerter overlegen. Vi anser det for en given sag, at de større og lidt tungere knallerter er sikrere end det, hr. Voigt engang med et uforlæmmeligt udtryk kaldte de damelignende knallerter. Forskellige undersøgelser tyder også på, at det forholder sig således.

Hvad angår registrering af knallerter, er der ingen tvivl om, at det er et udbredt ønske i befolkningen at få mulighed for at identificere knallerter og dermed også efterspore dem ved tyveri, trafikuheld osv. Hvad der hidtil har holdt folketingset tilbage, er jo administrative bekymringer: vil det være muligt at sætte et system i værk, som for det første vil være effektivt og for det andet ikke vil kunne misbruges, hvor der f. eks. ikke ved tyverier vil kunne ske omgæelser og andet? Så administrativt kan der nok være grund til at nære bekymringer over for en registreringsordning, men principielt er det et ønske, også vi har; kan vi finde den rigtige form, medvirker vi gerne.

I spørgsmålet om de knallertkørendes alder er jeg enig med dem, der har sagt, det var uheldigt, at man sænkede knallertalderen til de 15 år. Der er ingen tvivl om, at der vil være betydelige problemer med at gå op på en 16 års aldersgrænse igen, og at det i givet fald tidsmæssigt i hvert fald måtte forløbe over nogen tid. Men principielt har jeg selv sympati for, at man skulle sætte aldersgrænsen op: 16-årige er mere, skal vi sige egnede til at køre knallerter end 15-årige – og her tænker jeg ikke på den tekniske beherskelse af knallerten som trafikmiddel, for det kan de unge mennesker måske også nok fra en tidligere alder end de 15 år – men jeg tænker på deres færdselsmæssige optræden, deres optræden i trafikken, hvor jo meget tyder på, at alderen er en væsentlig faktor for moden optræden.

Vi vil derfor være indstillet på en grundig drøftelse af aldersproblemet i udvalget. Jeg personlig har sympati for, at man søger op til en genindførelse af de 16 år, men må meddele, at der på dette punkt ikke er fuld enighed i den radikale gruppe.

Inge Krogh (KrF):

Angående regeringens lovforslag nr. L 183 kan jeg gå ind for, at knallerter benytter cykelsti. Det må være yderst rimeligt, efter at hastigheden er blevet sat ned til 30 km/t og vægtgrænsen til 60 kg. Det vil som følge heraf være nødvendigt, at der sker en forandring i færdselsloven, specielt fordi der vil blive pligt for knallerter til at bruge en cykelsti i begge retninger, i hvert fald i adskillige tilfælde, hvorfor der må ske en speciel regulering og hensyntagen i kryds, specielt ved sving.

Efter lovforslaget skal der endvidere tages stilling til, om loven om obligatoriske sikkerhedsseler skal gøres permanent, og det vil jeg varmt gå ind for. Der har været positive virkninger af seletvangen. Ved en undersøgelse, der blev foretaget i Århus af samtlige dødsulykker i 1976, ses, at 100 liv var blevet sparet ved, at man har brugt seler, og yderligere 100 liv ville være blevet sparet, hvis man havde brugt dem.

Der har været påvist et fald i personskader ved bilkørsel i Århus kommune på 13 pct., og for antallet af personer, der har brugt seler, ser vi et fald på 15 pct. Man skulle efter de almindelige regler og efter færdselsstigningen have forventet en stigning på 15 pct., og man kan altså sandsynligvis konkludere, at sikkerhedsselen som helhed har bevirket, at folk er blevet mere påpasselige.

Endvidere viser det sig, at der er en tydelig forandring af kvæstelserne; der er sket en reduktion af antallet af kvæstelser i kranium og ansigt på 10 pct., men samtidig en stigning af skader i brystet på 7 pct., men det er skaderne i hoved og ansigt, der er de mest frygtede og i hvert fald de mest farlige. Undersøgelsen over de ulykker, som har ført til dødsfald, viser også, hvad man kunne have ventet: at en fremherskende årsag til trafikulykker er alkohol i blodet; 30 pct. af de førere, der har været skyld i en dødsulykke, har haft alkohol i blodet. Så kan man også nævne, at netop af de alkoholpåvirkede har kun 11 pct. brugt sele.

Angående lovforslag nr. L 193 om registrering af knallerter kan jeg sige, at kristeligt folkeparti tidligere har fremsat forslag om registrering, og vi kan derfor gå ind for, at der sker en registrering af knallerter.

Angående lovforslag nr. L 194 om ændring af aldersgrænsen for knallertkørere er det flere gange blevet omtalt, at alderen for

[Inge Krogh]

knallertkørere blev sat ned til 15 år i 1971. De erfaringer, man har indhøstet, viser, at det er såre rimeligt og nødvendigt at sætte den op til 16 år igen. Da aldersgrænsen på 15 år blev vedtaget, troede man, at det ville medføre ca. 300 ulykker om året blandt de 15-årige, men der har vist sig at være langt flere.

Der er tal i bemærkningerne om det, og jeg har nogle tal fra sygehuset i Odense, hvor man har registreret alle de knallertkørere, der er blevet bragt på skadestue med større eller mindre kvæstelser. — Antallet af dem, der bliver behandlet på sygehuset i Odense, regner man med udgør ca. 5 pct. af befolkningen i hele landet. — Dér ser man, at af 15-årige var der fra 1972 til 1973 129 kvæstede — statistikkerne går fra 1. maj til 1. maj på sygehuset — fra 1973 til 1974 111 kvæstede og fra 1974 til 1975 122 kvæstede. Det viser så typisk et ganske lille fald, vel nok som udtryk for energikrisen. Men fra 1975 til 1976 er der en stigning i ulykkerne for de 15-årige til 130 og fra 1976 til 1977 helt op til 151. I løbet af 1 år er der altså sket en stigning på 21 tilskadekomne. Betragter vi derimod ulykkerne for knallertkørerne som helhed, er der et fald på 29 tilskadekomne. Det viser altså, at de 15-årige har fået en stigende del af antallet af skader. I øvrigt viser trafiktællingerne i Odense, at der er færre knallerter på gaden. I 1976 fandt man på en bestemt dato, at der var 6.652, og i 1977 var det gået helt ned til 5.108. Alting tyder altså på, at specielt de 15-årige knallertkørere har en høj trafikskadeprocent.

Ser vi på 16-årige køre, er der for 1975–1976 i forhold til året i forvejen kun sket en stigning på 5 trafikskadede. Tallet må vise hen til, at man sætter grænsen op til 16 år, bl. a. på grund af det, som også er blevet omtalt før, nemlig at der sker en øget modenhed i og med, at man bliver det ene år ældre.

Ib Christensen (DR):

Retsforbundet kan gå ind for regeringens forslag om, at brugen af sikkerhedsseler gøres permanent, og vi kan gå ind for, at knallerterne som hovedregel henvises til cykelstien, for knallertkørerne hører jo til de svagere trafikanter.

Vi er også positivt indstillet over for forslaget om højere vægtgrænser. Det drejer sig om, at man får mulighed for at benytte sikre knallerter, knallerter, der ikke så let kan tunes, og vi lægger i den forbindelse vægt på sagkundskaben og ikke mindst også Tryk Trafik, altså færdselssikkerhedsmæssig fagkundskab, som er positivt indstillet over for denne ordning.

Vi er noget tvivlende over for forslaget om registrering af knallerter, for det kan jo gøres administrativt meget indviklet og bekosteligt for knallertkørerne. Vi vil ikke afvise det umiddelbart, men vi er altså skeptisk indstillet over for det.

Om aldersgrænsen kan jeg sige, at vi også går ind for den. Det var jo en fejl, at man overhørte og bagatelliserede de advarsler, der kom fra retsmedicinere og andre. Man forudså dengang, at det ville medføre kvæstelser af 300 15-årige om året. De faktiske tal viser, at det er over det dobbelte. Det viser jo noget om, hvor kostbart det kan være i mange henseender ikke at lytte til den færdselssikkerhedsmæssige sagkundskab, vi har.

Vi har i øvrigt vor tiltro til, at man med den obligatoriske knallertundervisning kan opnå adskillige fremskridt med hensyn til at forbedre færdselssikkerheden for dette befordringsmiddel, ligesom trafikplanlægningen m. v. vil være i stand til at forebygge de alt for mange færdselsulykker, vi har.

Så kan jeg i øvrigt slutte mig til en række ordførere, der er kommet med hjertesuk over, om vi dog ikke snart kunne få ro om dette spørgsmål. Folketinget har brugt rigelig tid på knallertområdet med at regere frem og tilbage; man kunne nok have sparet sig disse frem- og tilbageføringer en del, hvis man i større omfang havde lyttet til sagkundskaben.

Wilhelm (VS):

Justitsministerens forslag vil vi nok støtte alle 5 dele af, om end uden større begejstring. Jeg vil specielt sige om det punkt, der hedder »knallerter på cykelstierne«, at det er et kedeligt dilemma at sætte os alle sammen i. De hører ikke hjemme dér, ligesom cyklerne ikke hører hjemme på fortovene osv. Men nu er der jo altså tale om en tvungen valgssituation, og dér er det nok rigtigt, at knallerterne — i hvert fald hvis man kan håndhæve

[Wilhelm]

30 km grænsen – hører mere hjemme på cykelstierne, end de gør mellem bilerne.

Til gengæld kunne man spørge: hvilke cykelstier? Hvad er det egentlig for cykelstier, man henviser til her? Kendsgerningen er jo, at de er blevet nedlagt systematisk igennem de sidste årtier og kun langsomt er ved at dukke lidt op igen. Jeg ved såmænd ikke engang, om der er nettotilvækst i løbende kilometer cykelstier for tiden. Men det er klart, det er her, det var rimeligere at stille nogle krav.

For VS må det være sikkerhedsbestemmelserne, der bliver afgørende i alle de sager, der her er lagt frem, og hvad angår knallerternes placering, men for den sags skyld også den øvrige blødere trafikvilkår – cyklernes f. eks. – ville det vel ikke være urimeligt, når man ser på, hvor meget der ofres for at asfaltere med hvide striber og streger, båse og baner til biler overalt, at man havde tilsvarende krav om dér, hvor der ikke er cykelstier, nu hvor knallerterne også skal derind, at få en afmærkning af banen for cykler og knallerter, så at der var i det mindste 1 meters penge, hvor man var nogenlunde skærmet mod biltrafikken.

Et andet krav, der går i samme retning, og som efter vores opfattelse er nok så konstruktivt som det blot at vælge mellem de forskellige ubehagelige dilemmaer, er at sænke bilernes hastighedsgrænse i byerne: Vi har jo været inde på det før, men fik afvist vores ændringsforslag – som i virkeligheden var tænkt som en slags kompromis – på 50 km, for sagkundskabens påvisninger taler jo i virkeligheden for en 40 km grænse for bilerne i byerne. Der ville jo ikke på ret mange strækninger være tabt mere end brøkdele af et minut ved en sådan lavere hastighedsgrænse.

Jeg ved ikke præcist, hvor det store antal af trafikuheld specielt med de yngre knallertkørere finder sted, men jeg er temmelig overbevist om, at en hel del af dem har at gøre med bytrafikken, og at man kunne reducere dem på konstruktiv vis ved at foretage ting som en kombination af afmærkninger og lavere hastigheder for biler.

Forslaget om ophævelse af bemyndigelsen til at begrænse vægt og gearantal er vi åbne over for, men vi vil godt med det samme sige, at vi på det bestemteste vil modsætte os, at man så derefter, hvis man får dette her

igennem, igen kommer med sin argumentation for de 40 km/t for knallerter og benytter den omvendt rundt og siger: nu har vi jo de store, sikre knallerter, så nu kan vi igen føre os frem med kravet om de 40 km/t. Den vil vi advare imod på forhånd; det er i hvert fald ikke vores konklusion, hvis det ender med, at vi stiller os positivt til lovforslag nr. L 178.

Forslaget om registrering vil vi ikke på forhånd afvise, men vi er skeptiske over for det.

Hvad angår aldersgrænsen for knallertkørere, mener vi, det må konstateres, at der er alt for mange alvorlige uheld. Det er faktisk sådan nu, at det er en mærkbar andel af hele årgangen, der bliver ramt af alvorlige uheld ved knallertkørsel i 15 års alderen. Også her må det være sikkerhedshensynet, vi sætter højest. Vi ser hellere, at man kunne angribe dette problem med den obligatoriske undervisning, som vi har støttet, med afmærkning af baner dér, hvor der ikke er cykelstier, med hastighedsgrænser og med andre ting i den retning end med igen at forhøje aldersgrænsen til de 16 år, med de komplikationer og sociale følgevirkninger, det vil have for unge, der skal langt på arbejde, på læreplads, på uddannelsessted osv. Men hvis det ikke lader sig gøre at nedbringe disse alt, alt, alt for høje uheldstal for de 15-årige knallertkørere, og hvis der ikke viser sig vilje til at gennemføre de andre ting, med afmærkede baner osv., bliver vi altså nødt til at se på en forhøjelse af knallertkøreralderen til de 16 år.

Formanden:

Ordføreren for lovforslag nr L 178 (om knallerternes vægt- og gearbegrænsning), hr. Voigt, har ordet.

Voigt (FP):

Hr. Otto Mørch sagde, at med de nye typegodkendelser havde vi fået et bedre og mere sikkert køretøj. Det er selvfølgelig et synspunkt, man kan have, men hr. Otto Mørch ved, at jeg er uenig med ham deri. Jeg synes, det er godt, at man laver en typegodkendelse, men jeg mener, den ordning, som har været praktiseret gennem mange år, og hvor man blot typegodkender motoren, har virket fortrinligt.

[Voigt]

Så nævnte hr. Otto Mørch de store knallerter. Der vil jeg gøre hr. Otto Mørch opmærksom på, at man ikke kan tale om de store eller de små knallerter. Man kan tale om de tunge eller lettere knallerter, og det kan hr. Otto Mørch se, hvis han slår op på lovforslagets bemærkninger, hvor der er en skitsering over, hvor meget de måler både i højde og i længde. Der vil hr. Otto Mørch kunne se, at der ikke er nogen forskel i størrelserne på knallerterne. Tværtimod er der en af de store knallerter, der kun er 0,98 cm, hvor en af de små er 1 m i højden. Så det er ikke noget argument.

Hr. Otto Mørch ønskede, at man skulle tilbage til de cykellignende knallerter. Det synes jeg egentlig er forkert, når hr. Otto Mørch i samme forbindelse taler om at få et godt, trafikikkert køretøj. Hvis hr. Otto Mørch ikke kan se forskellen i det trafikikkerhedsmæssige på en almindelig cykel og en knallert, der er bygget op af gode komponenter, som en anden ordfører fra mit parti på udmærket måde gjorde rede for det, må jeg indrømme, at det er meget svært at forklare hr. Otto Mørch, hvad der er sikkerhedsmæssigt bedst. Hr. Otto Mørch må da kunne forstå, at en vægtgrænse ikke løser nogen problemer med hensyn til det, som var den oprindelige begrundelse for at indføre en vægtgrænse, nemlig at komme tuningsproblemerne til livs. Jeg tror, hr. Otto Mørch vil give mig ret i, at ved en vægtgrænse på 60 kg flytter man bare problemerne over på en anden type knallert, nemlig den mindre og den mindre trafiksikre, og det kan da ikke være hr. Otto Mørchs mening, at man skal lade de unge mennesker køre stærkere på et mindre køretøj, der er mindre trafikikkert, men det er det, der sker. Unge mennesker i dag – og der vil altid findes en kategori unge mennesker, der ikke er tilfredse med den hastighed, som loven angiver de må køre – vil altså pile ved deres køretøj. Jeg har bemærket, at hverken justitsministeren, hr. Otto Mørch eller andre, der er tilhængere af en vægtgrænse, har tilbagevist, at motoren er den samme, hvad enten den sidder som en hjælpemotor på den cykel, hr. Otto Mørch ønsker sig, eller den sidder på den gode, store, sikre knallert. Det er en motor på 50 cm³ med 1,2–1,4 hk, og det er det væsentlige.

Så sagde hr. Hagen Hagensen, som jo altid udtrykker sig meget fornuftigt, at hvis der

kom noget nyt frem under udvalgsarbejdet, han skulle have overset, eller hvis der var et eller andet, der kunne overbevise ham om, at han havde taget en forkert stilling, ville han ikke være afvisende. Derfor håber jeg, hr. Hagen Hagensen vil lytte til den argumentation, der nu vil komme under det kommende udvalgsarbejde.

Hr. Hagen Hagensen mente også, at bemærkningerne til lovforslaget var meget omfattende, og det er der også andre der har givet udtryk for. Man kan selvfølgelig altid diskutere, om det er rimeligt at lave bemærkninger, som det tager et par timers tid at læse igennem. Men jeg mener, at med disse bemærkninger, som forslagsstillerne har gjort meget ud af, kan man opnå et udvalgsarbejde, hvor lovforslaget vil virke som en lille håndbog, hvor man ikke behøver at ulejligede de herrer fra justitsministeriet med at besvare spørgsmål, idet der er svar på så godt som ethvert spørgsmål i bemærkningerne til lovforslaget. Jeg kan se, at ministeriets folk nikker bekræftende, og det glæder mig da.

Formanden:

Man må ikke tale til tilhørerne.

Voigt (FP):

Jeg beklager, at jeg har fortalt mig, hr. formand. Undskyld!

Hr. Prehn skal jeg takke for tilslutningen fra CDs gruppe; jeg beklager ligesom hr. Prehn, at CD ikke var medforslagstillere.

Fru Lilli Gyldenkilde sagde, at bemærkningerne gav udtryk for, at man faktisk skulle forbyde de små knallerter, men sagde så ganske rigtigt senere, at det nok ikke var forslagsstillerens mening, og heri har fru Lilli Gyldenkilde da fuldstændig ret. Det, vi har gjort, er bare, at vi i bemærkningerne har påvist, at den vægtgrænse, man nu har fastsat, er forkert, for det, man forbyder, er de bedste knallerter. Var man gået den anden vej, kunne man ikke have protesteret over det rent trafikikkerhedsmæssigt. Her har vi altså det modsatte fortegn, dér er vi nødt til at protestere, fordi det går ud over trafikikkerheden, og vi kan altså ikke tillade os i dag at slække på trafikikkerheden, når så mange unge mennesker i dag bliver kvæstet og dræbt i trafikken.

[Voigt]

Fru Tove Jørgensen sagde, at vi nu kaster os over vægtgrænserne, som vi i sin tid gjorde det med hastigheden for knallerter. Ja vel, hvis det kan lykkes os ved nu at kaste os over vægtgrænsen at opnå det samme gode resultat, som vi opnåede, dengang vi fik de 40 km/t ændret til de 30 km/t, bl. a. fordi vi fik et dagsordensforslag fra hr. Niels Helveg Petersen, og hvis det også kan lykkes at overbevise hr. Otto Mørch om, at han også denne gang har uret, mener jeg, det i sig selv er en god debat, og så er der al mulig grund til at tage den op, for vi må jo erkende – det er da i hvert fald min egen opfattelse – at en stor del af socialdemokratiet lytter til hr. Otto Mørchs argumenter, som på mange måder kan være ganske rigtige, når det drejer sig om trafikikkerhedsspørgsmål, men som bare i denne situation er skrupforkerte. Hvis vi kunne få hr. Otto Mørch omvendt, således at han kunne tale med en anden mening i gruppen, ville der jo være et flertal for forslaget. Det tror jeg for øvrigt der er uden om socialdemokratiet denne gang, efter hvad jeg har sporet i debatten, så lad os se, om ikke hr. Otto Mørch også tilslutter sig det flertal, der forhåbentlig kommer.

Hr. Niels Helveg Petersen sagde noget ganske vidunderligt om vægtgrænserne, som jeg helt kan tilslutte mig, og som jeg ikke skal gentage; de ord står meget tydeligt for sig selv.

Hr. Ib Christensen sagde, at man kunne have undgået mange af disse behandlinger om knallerter ved at lytte til sagkundskaben, og heri har hr. Ib Christensen da fuldstændig ret, for hvis man virkelig havde lyttet til de mange mennesker, som har henvendt sig til folketinget, til retsudvalget og til ministeriet, ville man ikke i dag have stået med et lovforslag, hvor man igen vil forsøge at få en trafikikkerhed på benene for knallertområdet. Det er jo således, at man slet ikke fra ministeriets side har villet lytte til sagkundskaben i denne sag, det fremgår i hvert fald klart af de mange henvendelser, der er kommet, bl. a. de henvendelser, der er kommet angående de typegodkendelser, der er sendt ud.

Hr. Wilhjelm sagde, at han kunne tilslutte sig forslaget, og det er jeg naturligvis glad for. Jeg kan garantere hr. Wilhjelm for, at der bestemt ikke bliver noget forslag om, at knallerterne igen skal køre 40 km/t. Knallerternes hastighed skal være 30 og ikke spor

anderledes. Hvis vi derimod hen ad vejen – jeg tror ikke, tiden er moden til det – kunne komme frem til, at vi på en eller anden måde kunne få noget, man kalder en letvægtsmotorcykel, gældende f. eks. for 16–18-årige, med en lidt større hastighed, ville vi selvfølgelig se positivt på det.

Så sagde justitsministeren, at denne sag var debatteret meget, meget grundigt, og det har justitsministeren ret i, men den er åbenbart ikke debatteret grundigt nok, siden det nu har været nødvendigt for en række medlemmer af folketinget at tage den op igen. Og en af grundene kan jo være, at justitsministerens forgænger i embedet, hr. Orla Møller, ikke har opfyldt det løfte, som han gav folketinget den 22. april 1977. Da sagde Orla Møller ifølge Folketingstidende 1976–77, 2. samling, sp. 2610:

»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 grundigt igennem.«

Den nuværende justitsminister kan naturligvis ikke gøre for, at den forrige justitsminister løb fra dette løfte, for der skete jo det, at man allerede i begyndelsen af juni – jeg tror, det var den 3. juni – sendte en skrivelse ud til alle de implicerede, som så havde sølle ni dage til at kommentere de typegodkendelser, som ministeriet havde lavet. Jeg synes nok, man tør sige, som også forslagsstillerne har anført i bemærkningerne til lovforslaget, at her har man undladt at leve op til de løfter, der blev givet folketinget, og det er en af grundene til, at vi nu har taget forslaget op.

Der kan siges uendelig mange ting, hvilket jo også er kommet til udtryk i lovforslagets ret omfattende bemærkninger, men under alle omstændigheder er det i disse sager uhyre vigtigt, at så mange som muligt tager del i den offentlige debat om trafikikkerhed, for

[Voigt]

det er min opfattelse, at vi kun ved at debattere kan komme til en forståelse med hinanden. Det drejer sig jo ikke om, at vi står stejlt og fast på egne meninger; det drejer sig om, at vi alle lytter til hinanden og derigennem kommer frem til gode sikkerhedsmæssige beslutninger, som kan spare unødvendige lidelser.

Den offentlige debat i Danmark, bl. a. som den har været ført i dagbladene B.T. og Politiken, om det store antal trafikdræbte børn har nu medført, at der er nedsat et ministerudvalg til at se på problemet, og der er al mulig grund til at ønske dette ministerudvalg held og lykke, for det kan jo ikke undgå at få knallertproblematikken med ind i billedet, da unge mennesker, som ikke er fyldt 18 år, efter vores opfattelse stadig væk er børn.

Ministeren sagde, at spørgsmålet var blevet debatteret i Nordisk Råd, og jeg går ud fra, at ministeren her tænker på den betænkning, som trafikudvalget afgav over C1. Der står bl. a. på side 5 i trafikudvalgets betænkning i afsnit 2, at både Norge og Sverige afventer remissudtalelser rundt omkring fra, og jeg tror da nok, jeg tør sige til ministeren, at han skal ikke forvente, at svenskerne laver den samme dumhed en gang til, som de tidligere har gjort, da de begyndte at lave knallerter af meget dårligere og spinklere materiale end det, som bliver anvendt i dag.

Netop fordi det nu er taget op i Nordisk Råd, hvor man henholder sig til nordisk trafikikkerhedsrapport nr. 13, gælder det om, at vi her i Danmark får skabt en lovgivning, for det, der lå i denne afstemning i Nordisk Råd, var, at man så vidt muligt skulle følge de danske regler på området. Hvis vi kan være så fornuftige her i Danmark at være et godt foregangsland i Norden og lave nogle fornuftige regler for vore knallertkørere også inden for vægtgrænseområdet, har de virkelig noget at leve op til i de andre lande, og så tror jeg, vi vil blive fulgt. For hvorfor skulle Nordens lande dog være de første i Europa, der forbyder det mest trafiksikre køretøj?

Jeg håber, at vi i udvalget kan få en god og en lang drøftelse, således at vi kan få justitsministeriet og socialdemokratiet overbevist om, at dette forslag er et rigtigt forslag og et godt forslag, et forslag til gavn for trafikikkerheden.

Formanden:

Ordføreren for lovforslag nr. L 193 (om registrering af knallerter), hr. Svend Erik Hovmand, har ordet.

Svend Erik Hovmand (V):

Det er mig en glæde at kunne konstatere, at ikke et eneste parti har taget afstand fra dette lovforslag, selv om der har været visse betænkeligheder i enkelte af partierne. Jeg tror nok, man kan konstatere, at der synes at tegne sig et klart flertal for at indføre registrering af knallerter.

Tanken med at registrere knallerter – og det er specielt et svar til fru Lilli Gyldenkilde fra SF – er naturligvis at anbringe en nummerplade på en eller anden måde eller i hvert tilfælde en klar identifikation på selve knallerten, sådan at man klart kan identificere det pågældende køretøj.

Der er en række efter min mening meget indlysende fordele ved det. For det første er det nemmere at afsløre tyverier af knallerter. For det andet vil det være let at hindre, at nogen unddrager sig tegning af den lovpligtige forsikring. For det tredje vil det give politiet en bedre mulighed for at finde frem til rette vedkommende i forbindelse med trafikuheld, ulykker, lovovertrædelser m. v. For det fjerde vil det øge færdselssikkerheden. Og for det femte vil det have en præventiv virkning.

Hensigten med forslaget er ikke – og det er et svar til hr. Otto Mørch – at gøre det dyrere at køre på knallert. Jeg er enig i, at det sociale gode, som knallerten er, ikke bør forringes ved, at det gøres dyrere.

En anden forudsætning for gennemførelsen af denne ordning er, at den bliver administrativt let. Jeg vil godt som eksempler på registrering af knallerter nævne et par ordninger.

På Færøerne har man, som jeg har nævnt det i bemærkningerne til lovforslaget, for nogen tid siden gennemført en ordning, som er baseret på, at man har en rund nummerplade af samme størrelse som dem, vi kender fra traktorerne herhjemme, altså en nummerplade, som nemt kan ses også på større afstand. Identifikationen begynder med et bogstav, der tilkendegiver, hvilket forsikringselskab der er tale om, og så er der naturligvis et nummer, som svarer til det nummer, den

[Svend Erik Hovmand]

pågældende knallertkører har på sin forsikringspolice.

Andre lande har gennemført et system baseret på forskelligt farvede nummerplader. For hvert år har man en bestemt farve, og pladen er udført i plastic, den er nem at udskifte, og det gør, at man meget klart og tydeligt kan se, om man nu har betalt sin lovpligtige ansvarsforsikring eller man ikke har.

Jeg vil gerne specielt takke ministeren for hans positive holdning til at gå ind i overvejelserne om nu at gennemføre den registrering, som jeg tror mange i dette land ønsker.

Der kan naturligvis være nogle administrative betænkeligheder, men jeg synes, vi skal være opmærksomme på, at da vi gennemførte afgiften på knallerter, havde vi, så vidt jeg erindrer, forventet et merprovenu til staten på vel omkring 110 mill. kr. Det blev ikke 110 mill. kr., men vel omkring 30 mill. kr. mindre. Der er altså her et provenu på omkring 30 mill. kr., der unddrages statskassen. Alene for dette væsentlige beløb kan man klare nogle af de administrative udgifter. Men der ligger vel også et væsentligt beløb deri, at politiet i sin efterforskning klarer sig med langt mindre arbejdstid, fordi det bliver betydeligt nemmere at finde frem til den enkelte. Også for forsikringsselskaberne vil det naturligvis være en økonomisk fordel, at man hurtigt og let kan finde frem til stjålne knallerter.

Jeg tror, at ordføreren for det radikale venstre, hr. Niels Helveg Petersen, havde megen ret, da han sagde, at der næppe er tvivl om, at det er et folkeønske med nummerplade på knallerter. Jeg har haft lejlighed til at diskutere denne tanke med adskillige skoleelever landet over, og de har sagt til mig: hvor ville det dog være dejligt, om vi kunne få en registrering, som afslørede de få, som virkelig er til gene for de mange. Hvor ville det være dejligt, om vi gennem en registrering kunne sikre, at der ikke blev pålagt knallertkørerne yderligere overflødige restriktioner.

Jeg synes, der er meget rigtigt i de synspunkter, som mange skoleelever her har givet udtryk for, og jeg tror også, man vil kunne få bekræftet hos adskillige sommerhusejere, villaejere og mange andre, at det ville være rart, om man let og hurtigt kunne identificere knallertkørere, som ikke kører korrekt, og som er til gene for beboerne.

Der er i hvert fald ingen tvivl om, at når man taler med menige politifolk, ønsker de meget varmt, at vi fik en registrering af knallerter, og jeg tror alt i alt, vi må sige, at der både i store, brede dele af befolkningen og også hos de offentlige myndigheder vil være et ønske herom.

På denne baggrund er jeg glad for den, synes jeg, positive modtagelse, forslaget har fået. Jeg håber meget, at de mindre, praktiske problemer, som måtte vise sig, hurtigt vil kunne løses i udvalget, sådan at vi får gennemført en registrering af vores knallerter relativt snart.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne til lovfor-
slag nr. L 194 om ændring af færdselsloven.
(Aldersgrænsen for knallertkørere), fru Nathalie Lind, har ordet.

Nathalie Lind (V):

Jeg håber, at jeg med formandens tilladelse også kan fremsætte enkelte bemærkninger i stedet for mit partis ordfører, hr. Holmberg, som er syg, vedrørende lovfor-
slag nr. L 178 og L 193.

Formanden:

Ordførerne har ekstra 5 minutter og får lejlighed til at udtale sig også om de andre forslag.

Nathalie Lind (V):

Tak! Jeg skal ikke bruge dem.

Med hensyn til regeringens forslag, lovfor-
slag nr. L 183, hvori hovedpunktet er spørgs-
målet om, hvorvidt vi skal gøre den tvungne
anvendelse af sikkerhedsseler permanent,
kan jeg sige, at jeg her har samme opfattelse
som mit partis ordfører, men at en del i min
gruppe, der har været modstandere af tvang
på dette område, nok ikke umiddelbart er
indstillet på et permanent påbud.

Jeg finder – og det finder en del af min
gruppe, hr. Holmberg også – at under de me-
get lange debatter, vi havde i forbindelse
med indførelsen af tvungen brug af sikker-
hedsseler, var der to ting, der ligesom stod
fast, og som bar debatten for os, der var til-
hængere af det. Der blev for det første sagt,
at udvidet brug af sikkerhedssele også efter
internationale erfaringer kun kunne nås, hvis

[Nathalie Lind]

man havde et direkte påbud, og for det andet, at resultatet af en udvidet anvendelse ville betyde færre og lettere trafikskader.

Derfor er det spørgsmål, vi skal tage stilling til i dag, om disse forventninger er gået i opfyldelse. Jeg skal ikke på dette tidspunkt anvende mange ord herpå, men blot henvise til oplysningerne i bilag 3 til lovforslag nr. L 183, hvoraf det fremgår, at et betydeligt antal, nemlig ca. halvdelen af samtlige bilister, skiftede fra ikke at benytte sele i 1975 til at benytte den i 1976.

Jeg finder med hensyn til det andet spørgsmål, at de tal, som både ministeren og hr. Otto Mørch nævnte, om de færre hospitalsindlæggelser, der nu er tale om på årsbasis, også taler for, at vi gør dette påbud om sikkerhedsseler permanent. Men jeg forstår i øvrigt af bemærkningerne, at vi får lejlighed til at uddybe dette materiale nærmere i udvalget.

Om knallerternes placering skal jeg kort sige, at vi gentagne gange har diskuteret dette, og det er rigtigt, som det er sagt, at det er nok svært at finde den helt ideelle løsning. På cykelstierne vil knallerterne muligt kunne være til gene for cyklerne, og omvendt er de de svage, hvis de er ude på kørebanen. Men vi er parate til at diskutere dette med en positiv holdning. Det samme gælder de regler, der er foreslået med hensyn til de særlige hensyn, der skal vises knallerter og cyklister på dobbeltrettede cykelstier.

Vi er også parate til at drøfte spørgsmålet om at indføre afgifter i stedet for bøder ved parkerings- og standsningsforseelser, forudsat at afgrænsningen er tilstrækkeligt klar.

Også vedrørende det forslag, som er fremsat bl. a. af hr. Voigt, lovforslag nr. L 178, skulle hr. Holmberg have været ordfører. Jeg skal ikke genoptage den ofte førte debat om vægtgrænser og gearbegrænsninger for knallerter. Det er sikkert ikke ubekendt for nogen, der har fulgt denne sag, at hr. Holmberg og jeg har forskellige opfattelser af, hvad der på dette område tjener trafikikkerheden bedst, og at der i min gruppe er forskellige vurderinger. Enhver må ved tredje behandling stemme efter sin overbevisning.

Med hensyn til lovforslag nr. L 194 skal jeg tale i stedet for fru Mette Madsen, der skulle have været ordfører for forslagsstillerne, men ikke kan være til stede her i dag. Det er tredje gang, vi behandler dette forslag

her i tinget, og jeg synes, det er meget glædeligt, når man ser på den meget korte og kontante afvisning, forslaget fik – alene med henvisning til, hvad der var sket i 1971 – da det blev behandlet sidst i foråret 1977, nu at høre justitsministerens bemærkninger hertil. Jeg takker varmt for dem. Jeg forstår, at ministeren virkelig er kommet til den opfattelse, at stigningen i antallet af tilskadekomne er så stor, at man nu ikke blot skal gå ind i en vis overvejelse eller drøftelse, men selv om man endnu ikke er nået til en stillingtagen, må finde en ordning, så at aldersgrænsen kommer op. Jeg forstod på ministeren, at der var noget materiale fra politiet, der måske endda viste, at tallene var endnu mere uhyggelige end dem, vi har nævnt i forslaget, og som går ud på, at i stedet for de 300 er det ca. 900, der kommer til skade om året. Fru Inge Krogh havde også nogle tal – dem får vi vel også lejlighed til at se i udvalget – som viste, at de 15-årige knallertkørere har en meget høj trafikskadeprocent. Jeg håber, at når disse tal kommer frem og vi får en grundig drøftelse af dette, vil der være et stort flertal her i folketinget for at sætte denne aldersgrænse op.

Jeg takker de ordførere, der har været positive over for vort forslag. Der er jo for manges vedkommende givet udtryk for, som jeg har måttet gøre det på andre punkter, at der er delte opfattelser i grupperne om forslaget, men jeg synes, at bortset fra centrumdemokraterne og kommunisterne var der næsten alle steder tilhængere at finde, og i hvert fald kunne nye tal, nye oplysninger, som fru Lilli Gyldenkilde nævnedes, muligt føre til, at de, der var skeptiske i dag, kunne ændre holdning.

Jeg er overbevist om, at mange forældre ville drage et lettelsens suk, hvis vi satte denne aldersgrænse op. Jeg mener, at disse ulykkestal er så store, at de ikke kan retfærdiggøre det, man kalder det sociale behov for de 15-åriges adgang til at køre knallert.

Berlingske Tidende havde en udmærket leder den 22. februar, hvori man bl. a. henstillede til det ministerudvalg, der skal koordinere bestræbelserne for at trafiksikre børn, at tage dette spørgsmål op og muligvis løse det, også i forbindelse med skolebusordninger. Jeg ved godt, at det er en kommunal opgave, men det er vel også meningen, at dette udvalg ligesom skal udstikke nogle lin-

[Nathalie Lind]

jeg for, hvad man mener er den rigtige løsning på forskellige områder.

Jeg håber på en hurtig afklaring, men dermed mener jeg ikke en lige så hurtig ikrafttræden, for jeg erkender fuldt ud over for de ordførere, der har nævnt dette, at der nok må en vis lempelig overgangsordning til. Men hvis man kunne få en hurtig beslutning her i folketinget i denne folketingssamling, tror jeg, at det igen vil vise sig, at alle gode gange trods alt er tre.

Justitsministeren (Erling Jensen):

Hr. Voigt kunne sin vane tro ikke rigtig undlade at bruge en væsentlig del af sin tale-tid til provokationer. Man har jo forskellige temperamenter. Hr. Voigt vil gerne provokere, jeg vil gerne nå frem til resultater. Jeg håber derfor ikke, at de øvrige ordførere, som jeg synes var præget af den samme indstilling, at vi nu må nå nogle resultater, der skal holde, vil lade sig provokere, og jeg skal også prøve at undgå det. Dog har jeg to bemærkninger.

Den ene er, at hr. Voigt sikkert selv ved, at han gjorde sig skyldig i en tilsnigelse, da han tog beslutningerne i Nordisk Råd som udtryk for, at vi nu skulle se at få lavet vores lovgivning om, for at de nordiske lande derefter kunne benytte den. Nej, det var den lovgivning, vi har lavet, og som hr. Voigt nu vil lave om, de nordiske lande var interesserede i at benytte. Hvis hr. Voigt er i tvivl om det, skal han sige det klart og tydeligt.

Og så skal jeg sige i al venskabelighed til hr. Voigt, at hans bemærkninger om, at de meget omfattende bemærkninger til forslaget var udarbejdet af hensyn til, at vi andre så ikke behøvede at vurdere de tekniske detaljer, forstår jeg godt, men jeg ville dog tro, at der var enkelte andre, der havde lyst til nogle andre vurderinger, og så er justitsministeriet fortsat til rådighed.

Så har der kun været et enkelt konkret spørgsmål, nemlig fra hr. Otto Mørch, der spørger: kunne vi ikke udvide parkeringskorpsbegrebet til andre end de fire byer, hvor det i dag eksisterer? Dertil kan jeg sige, at kommer der et ønske fra byer og deres organisationer og råd om noget sådant, vil vi gå positivt ind i forhandlinger om det.

Endelig har der været gjort en række betragtninger gældende om andre ting i færdselsloven,

som ikke direkte er berørt af de fire lovforslag, vi beskæftiger os med i dag, og jeg skal da på forhånd tilsi-ge min medvirken til en drøftelse af disse. Men jeg skal samtidig advare imod, at vi går for langt i vores revisionslyst med hensyn til den færdselslov, som vi nu er i fuld gang med at søge at gøre befolkningen tilstrækkeligt informeret om indholdet af.

Så skal jeg gentage, at jeg allerførst kan takke for en overordentlig positiv modtagelse af regeringens lovforslag, både for så vidt angår de dele af forslaget, der ikke vedrører knallerter, og for så vidt angår dets knallertparagraf.

Må jeg sige om knallerter generelt, at foruden det af regeringen fremsatte forslag er det rigtigt, som fru Nathalie Lind sagde, at vi finder det rimeligt, at man nu overvejer aldersgrænsen for knallertkørere med henblik på en forhøjelse til de 16 år. Vi tror ikke, at lovforslaget er ideelt udformet til noget sådant, det bekræftede fru Nathalie Lind også, men vi vil gerne medvirke til at prøve at finde en udformning, som kan skabe en fornuftigere løsning på dette aldersproblem.

Jeg skal også bekræfte, at vi er af den opfattelse, at kunne man finde løsninger på de administrative og omkostningsmæssige problemer vedrørende registrering af knallerter, der hidtil har forhindret denne sal i at sige ja til en registrering, skal det ikke mangle på god vilje til at være med til at overveje disse løsnings indhold og til at bidrage til dem. Jeg er nødt til på ny at understrege, at det er ikke regeringens opfattelse, at der findes noget som helst materiale, der giver grundlag for at anse de tungere knallerter for mindre farlige i trafikken end de lette, og at vi derfor fortsat vedrørende knallerterets vægt- og gearbegrænsning bør fastholde de regler, som vi ikke bare har vedtaget én gang i dette ting, men som vi nu har vedtaget flere gange.

Lad mig slutte med at sige, at når vi taler knallerter i det hele taget, er vi, som adskillige har været inde på det, udelukkende – forhåbentlig – af den opfattelse, at vi gør det med et fortegn, som hedder: større sikkerhed, større beskyttelse, for de svage i trafikken. Der skal ikke herske nogen som helst tvivl om, at hvad der kan gavne de svage i trafikken på dette som på ethvert andet område, vil regeringen støtte. Vi vil støtte det ad lovgivningens vej, og vi vil støtte det admini-

[Justitsministeren]

strativt, så hurtigt som det overhovedet er praktisk muligt.

Voigt (FP):

Jeg ved godt, at justitsministeren har den principielle holdning, at han bør være uenig med mig i alt det, jeg siger, men jeg synes ikke, der er nogen grund til, at ministeren, fordi han har uret, også er uhøflig, og jeg synes, det er en uhøflighed, når ministeren står op og siger, at jeg har provokeret ham. Det synes jeg ikke der er noget grundlag for for ministeren. Jeg mener selv, at jeg fremlagde tingene på en saglig og sober måde, der ikke engang kunne støde en socialdemokratisk minister.

Med hensyn til bemærkningerne, som jeg sagde kunne være en opslagsbog, kan jeg nu forstå, at det er ministeren irriteret over. Jeg synes, at ministeren fremfor at være irriteret hellere skulle sige tak til forslagsstillerne, fordi de har villet ofre så megen tid. Jeg kan sige til justitsministeren, at det har krævet læsning af en mængde materiale, og det har faktisk taget flere uger for forslagsstillerne at nå frem til så omfattende bemærkninger, så jeg kan egentlig ikke forstå, at ministeren er sur over det – og heller ikke hr. Otto Mørch, som jeg kan se smiler ad det.

Må jeg så sige med hensyn til ministerens bemærkninger om betænkningen fra trafikudvalget i Nordisk Råd, at jeg vejede mine ord meget nøje, da jeg sagde, at det, der blev vedtaget af Nordisk Råd, var, at man skulle stræbe efter at få en lovgivning som anført i nordisk trafikikkerhedsrapport nr. 13. Det er helt korrekt, som justitsministeren siger, at vi har i Danmark for øjeblikket en lovgivning, der siger, at vi skal have en vægtgrænse på 60 kg fra 1. oktober 1979. Men så var det, jeg sagde, at så ville det være godt, hvis Danmark lavede sin lovgivning om, således at de nordiske lande kunne følge den gode lovgivning, som vi forhåbentlig kommer frem til. Jeg sagde ikke noget om, at vi skulle lovgive ud fra det, der var vedtaget af Nordisk Råd, bevar mig vel! Det var en tåbelig beslutning, man tog på sessionen i Oslo, så det ønsker jeg ikke, men jeg ønsker, at vi laver lovgivningen om, således at det kan komme til de øvrige nordiske landes kundskab, at her i Danmark er vi da fornuftige. Og det ville glæde mig, hvis vi til de øvrige nordiske ju-

stitsministre kunne sige, at vi her i Danmark har en fornuftig justitsminister fremfor en justitsminister, der bare siger, at man provokerer, når man gør, synes jeg selv, efter bedste evne alt for at være saglig, således at man ikke støder ministeren. Jeg beklager meget ministerens udtalelser, men jeg tror, det var en fortalelse fra ministerens side, at jeg skulle have været provokerende på nogen måde i mit indlæg.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Socialudvalget har afgivet:

Betænkning over forslag til lov om ændring af lov om børnetilskud og andre familieydelse. (Reguleringsbestemmelse). (Lovforslag nr. L 84).

Eksemplarer vil blive ømdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Retsudvalget (28/2 78):

Udtræder: Wissing

Ny stedf.: Askjær Jørgensen

Nordisk Råd (28/2 78):

Udtræder som stedfortræder for Voigt:

Tange

Indtræder som stedfortræder for Voigt:

Erlendsson

Undervisningsudvalget (28/2 78):

[Formanden]

Udtræder: Freddy Madsen
Nyt stedf.: Margit Hansen

Udvalget om fysisk planlægning (1/3 78):

Udtræder: Bollmann
Nyt medlem: Prehn
Udtræder: Yvonne Herløv Andersen
Nyt stedf.: Bollmann

Valutaudvalget (1/3 78):

Udtræder: Lindinger
Nyt medlem: Prehn

*Udv. ang. Grønlandslove (L 166 og L 173)
(1/3 78):*

Udtræder: Ebbe Carlsen
Nyt medlem: Prehn

Udv. om offentlige arbejder (1/3 78):

Udtræder: Grove
Nyt stedf.: Burgdorf

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 2. marts, kl. 10.00.

Angående dagsordenen henviste formanden til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 17.27

Rettelse:

I sp. 6856 indsættes på det anførte sted følgende, der ved en fejl ikke er kommet med:

Ministeren for skatter og afgifter (Kampmann):

Jeg har tidligere her i tinget besvaret et spørgsmål om statsskattedirektoratets cirkulære af 23. februar sidste år om beskatning ved udvidelse af landbrugets stambesætninger. Det spørgsmål var stillet af fru Nathalie Lind, og det må være tilstrækkeligt at henvise til besvarelsen af dette spørgsmål.

Jeg kan føje til, at der for tiden foregår forhandlinger mellem statsskattedirektoratet og De samvirkende danske Landboforeninger og Husmandsforeninger for at nå frem til regler om beskatning af landbrugets besætninger, der er mere håndterlige for alle, der har med dem at gøre, og som forhåbentlig kan føre til større ensartethed i beskatningen, end det hidtil har været tilfældet. Vi er ikke færdige med disse tekniske drøftelser endnu, men det er mit håb, at forhandlingerne må føre til en løsning af problemet omkring beskatningen af landbrugets besætninger, som alle kan være enige i.