

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ninn-Hansen):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Registrering af knallerter)
[Af Svend Erik Hovmand (V) m.fl.]
(Lovforslag nr. L 173. Fremsat 10/2 81).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Ole Espersen):

Spørgsmålet om registrering af knallerter har vi tidligere flere gange beskæftiget os med her i folketinget, senest var det i 1978 på basis af et forslag, der var fremsat også dengang af partiet venstre. Vi gav i retsudvalget udtryk for en positiv holdning til dette spørgsmål, og det var jeg selv med til. Vi mente ikke dengang, at vi kunne indføre en registrering på det grundlag, vi havde. Vi ønskede, at der skulle foretages nogle undersøgelser først, og derfor blev der i justitsministeriet på basis bl.a. af betænkningen fra retsudvalget nedsat en arbejdsgruppe til at kigge nærmere på spørgsmålet.

Denne arbejdsgruppe har udarbejdet en redegørelse, der var færdig i sommeren 1979. Arbejdsgruppen foreslår, hvis en registreringsordning skal gennemføres, at den henlægges til centralregisteret for motorkøretøjer. Det har været diskuteret, om man ikke skulle henlægge registreringsordningen til forsikringssselskaber, hvor knallerterne jo i forvejen skal være forsikret, men det kan ikke lade sig gøre. Forsikringssselskaberne har afvist at deltage heri, ikke på grund af modvilje mod selve forslaget eller modvilje mod at bistå os, men fordi man arbejder med sådanne administrative systemer, at det simpelt hen ikke kan lade sig gøre; bl.a. er der nogle,

der har EDB, og nogle, der ikke har det, så det kan altså ikke lade sig gøre. Hertil kommer så, at der er 50 forskellige forsikringssselskaber, der i øjeblikket tegner disse forsikringer, så det ville blive uoverskueligt vanskeligt, hvis det skulle være disse selskaber, der stod for registreringerne.

Det er ikke muligt at optage knallerterne i det eksisterende centralregister for motorkøretøjer. Der ville simpelt hen blive overbelastet, bryde sammen. Det er 12 år gammelt og er i og for sig for ringe til blot at løse de opgaver, som skal løses med dette centralregister i dag, så det kan heller ikke lade sig gøre. Derfor foreslår arbejdsgruppen, at hvis en knallertregistrering skal gennemføres, må det ske ved, at der oprettes et selvstændigt nyt knallertregister. Man anfører dog, at det bedste ville være at etablere et nyt centralmotorkøretøjsregister helt generelt, som så også fik til opgave at påtage sig registreringen af knallerter, hvis folketinget beslutter, at de skal registreres.

Vi arbejder i øjeblikket, må jeg sige i forbindelse med dette forslag, selv om det ikke har noget direkte med det at gøre, i justitsministeriet med mulighederne for at få udskiftet det centrale motorkøretøjsregister af de grunde, som jeg nævnte før, men det er ganske bekosteligt, og vi har endnu ikke nogen bevillingsmæssig mulighed for at etablere et nyt centralregister for motorkøretøjer.

Under disse omstændigheder må vi sige, at det vil være uhensigtsmæssigt at etablere et selvstændigt knallertregister på dette tidspunkt. Det er vores opfattelse, at skal man have et knallertregister, bør det være en del af et centralt motorkøretøjsregister af driftsmæssige og af andre grunde, og derfor vil det være forkert nu at etablere et selvstændigt knallertregister. Men hermed har jeg ikke taget stilling til, om der overhovedet bør etableres et register. Jeg har kun hermed sagt, at skal det ske, vil det være forkert at gøre det uden i sammenhæng med det centrale motorkøretøjsregister, således som vi forhåbentlig får etableret det i ny form i løbet af en rimelig tid.

Men arbejdsgruppen giver udtryk for, at værdien af at registrere knallerter ikke vil svare til de forventninger, man har stillet, af forskellige grunde.

Knallertkørere er jo ofte ganske unge mennesker, der ikke er særlig omhyggelige

[Justitsministeren]

med at få registreret tingene, få bragt tingene i orden. Vi ser det jo inden for Danmarks Radio. Det er ikke dér, vi hurtigst får de nye licenstillmeldinger fra, og jeg er bange for, at man også vil opleve en vis efterladenhed på dette område. Af den grund vil registrene naturligvis så blive af mindre værdi. Når jeg taler om efterladenhed her, er det selvfølgelig ikke med hensyn til selve registreringen, den er de jo nødt til at sørge for, hvis de skal have nummerplade på, men det er med hensyn til at få anmeldt adresseflytninger, med hensyn til at få anmeldt ejerskifte osv. Dér må vi nok forudse, at disse registre i ret stort omfang ikke vil være ajourført, fordi vi mangler oplysninger fra knallertejeren.

Men hertil kommer også andre ting, f.eks. det, at en knallert, og især en brugt knallert, ikke er særlig meget værd. Når man ikke vil bruge den længere, smider man den bare væk, og det vil sige, at der ikke sker nogen afmelding. Også af den grund vil et register efterhånden kunne blive af en sådan karakter, at det ikke kan virke på den måde, man havde tænkt sig.

Her skal også nævnes, at en plade, hvis man skal have en registerplade på en knallert, naturligvis kun vil have en vis, begrænset størrelse. De tilfælde, som ofte fremhæves, når man taler for en registrering, er jo tasketyverier, hvor et ungt menneske kører forbi en ældre dame og i farten snupper tasken. Her tror jeg vi må sige, at i den forvirrede situation, der er dér, og med den lille registreringsplade, der er tale om, vil opklaringsmuligheden ikke øges særlig meget, selv om vi havde en registrering af knallerterne.

Der er nok stillet lidt for store forventninger, altså også af mig selv i sin tid, for jeg var også relativt positiv over for det i 1978. Men den mest afgørende grund til, at min principielle holdning i dag nærmest må siges at være, at jeg er modstander af det, er, at i løbet af ganske få år, faktisk i løbet af 4-5 år, er knallertbestanden faldet fra 450.000 ca. til 150.000 ca., og det er klart, at fortsætter dette fald med 50.000 eller 100.000 pr. år, så er der ikke noget at registrere, når vi får registeret oprettet.

Jeg tror, at det problem, som vi og mange følte var et reelt problem, fordi det havde så stort et omfang for nogle år siden, så at sige har løst sig selv, i hvert fald i den forstand, at omfanget er blevet betydelig mindre.

Hertil kommer så, at vi jo har indført regler f.eks. om knallertalderen, der bevirker, at vi har taget en hel årgang af de yngste væk fra knallerterne. Det er jo også noget, der taler for, at en registrering netop af kategorien unge mennesker på knallert ikke har den betydning, som det havde for ganske få år siden.

Jeg vil også gerne sige, at en registreringsordning ville kræve mandskab, ikke blot i forbindelse med etableringen, men også i den daglige drift. Jeg tør ikke sige, om det er 40 eller 60 mand om året, der skulle beskæftiges med det, men det er i hvert fald deromkring. Og da må jeg konstatere, at kunne vi inden for retsvæsenet få tilført en ekstra styrke på 40 eller 60 mand, kunne de altså efter de vurderinger, jeg må anlægge i dag, anvendes mere frugtbart end til registrering af knallerter.

Jeg må nok konstatere, at forholdene har ændret sig så meget, at det, en stor del af folkettinget, herunder jeg selv, gav udtryk for at have en positiv velvilje over for et par år siden, nu er af en lidt anden karakter. Jeg tror ikke i dag, at det ville være rigtigt at indføre en knallertregistreringsordning, og under alle omstændigheder måtte den vente, til vi fik et centralt motorkøretøjsregister.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg får jo lejlighed til senere at gå i dybden med selve argumentationen, men for den videre debats skyld vil jeg godt på baggrund af det, ministeren netop har fremhævet som to væsentlige ting, spørgsmålet om administrationsomkostningerne og spørgsmålet om mandskab, fremhæve et par helt eksakte oplysninger, som jeg tror ville tjene til gavn for debatten. Det kan nemlig ikke være rigtigt, at debatten skulle køre videre på det, synes jeg, urigtige grundlag, som ministeren ligesom har lagt op til her.

Jeg synes, det er væsentligt at fastslå og understrege, at der er sket en meget, meget væsentlig udvikling, hvad angår arbejdsbehovet og behovet i det hele taget, når det drejer sig om den centrale registrering af biler og nummerplader til dem. Det viser sig nemlig, hvis vi tager perioden fra 1977 til 1980, at antallet af solgte nummerplader inklusive erstatningsplader er faldet fra 942.653 i 1977

[Svend Erik Hovmand]

til 703.000 i 1980, altså med omkring 250.000. Det vil sige, at her er skabt luft i det administrative system, det mandskab, som ministeren peger på. Der må være ressourcer i tilstrækkeligt omfang til også at løse den opgave, som det vil være at administrere en ordning for 150.000 knallertkørere allerede i det eksisterende system. Jeg vil altså bare, at man ikke hæfter sig for meget ved den side af ministerens argumentation. Det vil være at bygge på et urigtigt grundlag.

Justitsministeren (Ole Espersen):

Når vi nu fra starten skal – og det er jeg da enig med hr. Svend Erik Hovmand i er en fordel – tilrettelægge et så godt debatgrundlag som muligt, er jeg naturligvis klar over den udvikling, som hr. Svend Erik Hovmand påpegede, men der er jo også sket andre udviklinger inden for motorkøretøjernes arbejdsområder. F.eks. er arbejdet med at kræve restancer op blevet betydelig større i den senere tid på grund af den økonomiske situation, så der er modgående bevægelser.

Betænkningen opererer med 50–60 medarbejdere, men af den grund, som hr. Svend Erik Hovmand nævnte, var jeg forsigtig og sagde, af det ligger måske nede på 40, men det skal nok være deromkring; det vil jeg tro.

Søren Hansen (S):

Socialdemokratiet er enig i, at der kan være og jo rent faktisk også er problemer knyttet til anvendelsen af knallerter, i hvert fald til den anvendelse af knallerter, som nogle ejere og brugere præsterer. Men som ministeren var inde på, har vi jo gennem de seneste år oplevet en ganske stor nedgang i antallet af knallerter, og vi har oplevet en forhøjelse af aldersgrænsen. Begge disse ting har medvirket til, alt andet lige, at gøre de problemer, der har været tale om, mindre og formentlig også væsentlig mindre, end de tidligere har været.

Hertil kommer så, at man ikke vil kunne gennemføre en registrering uden omkostninger. Det er også fremgået af den lille ordveksling, der var her for et øjeblik siden. Man kan diskutere, hvor meget der bliver tale om, men at der bliver taler om en vis forøgelse af omkostningerne, er der jo ingen tvivl om, og det er næppe lige præcis en ud-

vikling af den karakter, vi har behov for i øjeblikket.

Vi skal samtidig huske, som socialdemokratiets ordfører ved tidligere behandlinger af tilsvarende forslag har gjort opmærksom på, at knallerten for ganske mange mennesker er et nødvendigt og et nødvendigt billigt transportmiddel. En registrering vil jo – og det er også antydnet af forslagsstillerne – i et eller andet omfang betyde, at det billige transportmiddel, som knallerten er, vil blive mindre billigt, end det er nu. Den økonomiske situation hviler over os alle, og for en del knallertbrugeres vedkommende er den slået igennem på den måde, at man fremfor at vælge et mere komfortabelt transportmiddel som en bil eller en motorcykel har ladet sig nøje med knallerten. Netop for denne befolkningsgruppe er der næppe tale om, at man har de store økonomiske ressourcer som baggrund, og specielt i dette tilfælde vil der altså ikke være et særligt behov for og måske heller ikke en særlig rimelig mulighed for at sætte ind med en omkostningsstigning i forhold til det at anvende dette transportmiddel.

En anden og måske mere virkningsfuld indsats i forhold til at bekæmpe det, der, så vidt jeg kan vurdere, er kernen i forslaget, nemlig misbruget hos en del af knallertbrugerne, kunne man måske godt forestille sig ved andre metoder end en egentlig registrering. Undervisningen, den, der sættes ind i skolerne for at få folk til at opføre sig fornuftigere i trafikken, er måske én. Rådet for Større Færdselssikkerhed har på en meget virkningsfuld måde været med til at påvirke færdselskulturen på en ganske fornuftig facon. Jeg kunne godt forestille mig, at man ved at sætte ind på disse områder i det mindste kunne være med til at påvirke tingen i den rigtige retning.

Jeg er enig med ministeren i, at det ville være meget upraktisk at etablere en registreringsordning på nuværende tidspunkt. En eventuel registrering bør så vidt muligt falde sammen med, hvis den ellers kan gennemføres, det tidspunkt, hvor man etablerer et nyt EDB-system i det centrale motorregister.

Må jeg til sidst sige, at vi altså ikke, som det er fremgået, umiddelbart er indstillet på at støtte forslaget, men på den anden side vil vi gerne se på problemerne og også gerne deltage i overvejelser om, hvordan vi kan

[Søren Hansen]

komme generne og det misbrug, der jo også finder sted, til livs.

Hagen Hagensen (KF):

Det hænder for mig i min sagførergerning, at en sag kommer til at ligge så længe, at den løser sig selv. Det kan jo undertiden være behageligt. Det kan måske også være, det ikke er det.

Når ministeren nu stod og fortalte om faldet i knallerttallet, kunne man jo fristes til at sige: nå, ja, men så skulle det altså bare vare et kortere stykke tid, så havde man slet ikke behov for overhovedet at beskæftige sig med sagen.

Sådan tror jeg nu ikke det går, for jeg tror, der er ganske mange, der gør brug af knallerter som et billigt transportmiddel selv i den modne alder, men der er minsandten også særdeles mange unge, der gør brug af en knallert måske til lidt andet end egentlig som et billigt transportmiddel. De gør undertiden brug af den på en noget anden måde. Det kunne der godt være brug for at man havde kontrol med til identifikation og af præventive grunde.

Det skuffede mig, at ministeren havde det omtrent som historien, jeg hørte om engang, præsten, der havde prædikeret om synden, og så spurgte man én, der havde hørt ham, hvad han dog havde sagt om den. Jo, han var nærmest imod.

Det var også, som om ministeren her nærmest var imod det, vi drøftede, i hvert fald var ministeren sammensat af 7 forbehold og en mindretalsbetænkning i forhold til det, vi har drøftet i retsudvalget før. Det skuffede, for vi havde faktisk i retsudvalget givet hinanden et klart løfte om, at denne sag skulle løses, og der står da også i det register over lovforslag, der skulle komme i indeværende samling, at man eventuelt ville komme med dette.

Nu er ministeren ved at skyde det helt væk og sige: det skal vi bare ikke gøre nu, for det kan vi ikke af de og de grunde, og vi kan heller ikke skaffe mandskab til det. Det tror jeg nu godt man kan. Jeg har indtryk af, at der er ganske mange ledige, og bekostningen ved dette skulle da belaste dem, der gør brug af knallerterne. Jeg tvivler på, om det kunne komme til at betyde særlig meget, som hr. Søren Hansen nævnte det, for dem, der

alligevel gerne vil have et billigt transportmiddel. Det kunne også være, det en gang imellem hjalp dem, når deres billige transportmiddel måske blev stjålet, til en identifikation. Det er muligt, det ikke ville hjælpe stort, men dog noget. Jeg er alt i alt lidt skuffet over den måde, ministeren har taget imod forslaget på.

Til venstre, der har fremsat det på ny, skal jeg blot sige, at det konservative folkeparti som tidligere slutter sig til, at denne sag skal løses, og vi vil prøve på at virke med dertil.

Knud Lind (FP):

Fremskridtspartiets folketingsgruppe er delt i spørgsmålet om registrering af knallerter. Den ene halvdel mener, at det vil give administrative og dermed økonomiske konsekvenser for staten i forhold til antallet af knallerter og værdien af knallerter. Den anden halvdel, hvortil jeg selv hører, går ind for venstres lovforslag med følgende begrundelse.

Vi mener ikke, at forslaget vil betyde en stigning i forsikringspræmien, idet der i dag stjæles knallerter for mange penge. Det er millionbeløb, det drejer sig om, som har bevirket, at forsikringsselskaberne har sat forsikringspræmien op gennem de senere år. Forslaget mener vi også vil betyde en stor besparelse for politiet, i modsætning til ministeren, der mente, at det ville betyde en forøgelse. Besparelsen kommer i forbindelse med tyverianmeldelser og opklaring, men også i forhold til rene hittegodssager. I dag fører hver eneste politistation sit kartotek over bortkomne eller stjalne knallerter. Ud over i det lokale arkiv bliver sagerne manuelt registreret i kostercentralen. Sagerne burde behandles på samme måde som ved anmeldelse af motorkøretøjer til et centralt EDB-register, betjent via de på politistationerne stationerede telexmaskiner. I forbindelse med politiets behandling af hittegods er der en hel del arbejde i dag med at finde ejeren af en hittegodsknallert, hvor der kun er et stelnummer at gå efter. For det første skal man forespørge importøren af lige netop det knallertmærke, hvilken forhandler han har solgt denne knallert til, derefter skal man så spørge cykelforhandleren, og den pågældende skal så finde en kopi frem af købekontrakten, før man har fundet frem til ejeren.

[Knud Lind]

Jeg er enig med ministeren i, at det er for dyrt at lave et helt nyt centralregister for motorkøretøjer kun for knallerter. Det er dog mit indtryk, at det så afgjort ville være en fordel for både forsikringsselskaberne og forsikringstagerne, hvis man hos forsikringsselskaberne eventuelt havde et kartotek, som kunne betjenes som EDB-anlæg.

Ud over det er der sådan noget som retssikkerheden og retsbevidstheden, idet det er klart, at der sker en hel del tyverier af knallerter.

Jeg mener ikke, at ministerens argumentation om en forøget arbejdsbyrde ved centralregistrering holder, tværtom. Det må være en vis form for ukendskab til den nuværende faktiske arbejdsbyrde, der er årsag til denne nye holdning hos ministeren og socialdemokratiet. Og jeg vil da godt spørge: hvor stor er arbejdsbyrden ved den nuværende form for registrering, hvor man kun har stelnummeret at køre efter? Og hvor store beløb udbetaler man, og hvor store beløb stjæles der for pr. år af knallerter? Det er sådan set nogle af spørgsmålene, men der er også spørgsmålet om en hurtig registrering. Har man først fået en registrering af en ejer – og det kunne være i forbindelse med, hvor den pågældende tegnede den lovpligtige ansvarsforsikring – havde man jo kun at sætte sig hen til telexmaskinen og taste det ind på samme måde, som man gør med de motorkøretøjer, som i dag efterlyses.

Ud fra de forudsætninger, som jeg her har nævnt, mener jeg det vil være en besparelse økonomisk for den enkelte knallertejer, men det vil også være en besparelse for forsikringsselskabet. Hvis forsikringsselskaberne ville – og jeg tror, de vil – tage den byrde, det ville være med et centralregister, ville der altså ikke blive nogen omkostningsforøgelse for staten.

Vi kan fuldt gå ind for forslaget, men som sagt: man er delt i gruppen.

Aase Olesen (RV):

Til trøst for hr. Knud Lind kan jeg måske starte med at sige, at det har aldrig her i folketinget været nogen særlig partipolitisk sag, når vi diskuterede knallerter. Så vidt jeg husker, stemmer vist alle partier på kryds og tværs, når man diskuterer knallerter.

Vi har altid principielt haft en positiv interesse i at undersøge, om det kunne være muligt at gennemføre en registrering af knallerter, og den har vi udtalt ved adskillige lejligheder. Men vi har også altid hæftet det sammen med en bekymring for den administration og de udgifter, der var forbundet med det. Jeg kan senest henvise til de betænkeligheder, vores daværende ordfører, hr. Niels Helveg Petersen, gav udtryk for, da sagen sidst var til behandling, i 1978.

Vi deler justitsministerens betænkelighed – og det gælder også det udvalg, der har været nedsat om dette – ved at oprette et helt specielt register for knallerter. Derfor må vi nok sige, at den positive interesse, vi fortsat har, fordi vi kan se det ønskelige i at kunne registrere alle knallerter, er det efterhånden meget svært at have i noget. Jeg deler meget langt den socialdemokratiske ordførers synspunkter i så henseende.

Men jeg forstår, at ordføreren for forslagsstillerne mener, at frykten for udgifterne og for administrationen er noget overdreven, og derfor vil jeg gerne sige, at hvis vi i udvalget kan blive præsenteret for en gennemhulning af den argumentation, som har været fremført her fra ministerens side, er vi da absolut til at få i tale. Men foreløbig må vi nok karakterisere dette lovforslag som i hvert fald ikke hørende til venstres spareforslag.

Birgith Mogensen (CD):

Centrum-demokraterne har flere gange tidligere givet udtryk for, at det kan være nyttigt at overveje en registrering af knallerter; en lang række hensyn taler herfor: større beskyttelse mod tyveri, lettere identifikation ved eftersøgning m.m., og sidst, men ikke mindst, kan det have en vis præventiv virkning på svage sjæle, der ellers måtte føle sig fristet til at overskride hastigheds- og støjgrænserne.

Der gives i lovforslaget en række nyttige oplysninger om forholdene i ind- og udland, men af gode grunde tør man ikke stille et helt konkret forslag om, hvorledes en sådan ordning i givet fald bør indrettes og administreres i Danmark.

Her ved første behandling kan jeg derfor give udtryk for en vis principiel tilslutning til ideen, men partiets endelige stillingtagen må afhænge af, hvorledes en dansk administra-

[Birgith Mogensen]

tionsordning rent faktisk vil komme til at se ud, hvor dyrt det bliver for den enkelte, og hvor dyrt og hvor besværligt det bliver for samfundet, personalemæssigt som økonomisk.

Poul H. Møller (KrF):

Som det allerede er fremhævet, er knaller-ten jo et godt, lille og billigt stykke køretøj og et fornuftigt transportmiddel, som vi har været glade for. Nu har vi konstateret, at antallet af knallerter er i voldsom nedgang, hvad det så end kan skyldes.

Vi fra kristeligt folkeparti burde selvfølgelig tilslutte os lovforslaget ubetinget, da vi selv fremsatte det samme forslag i 1975. Men i mellemtiden har vi måttet erkende, at vi har fået visse betænkeligheder. Da vi fremsatte vores forslag, var det i og for sig med samme begrundelse, formoder jeg, som venstre fremsætter sit forslag med, nemlig med tanke på disse unge, som bruger knallerter på en anden måde end tilsigtet, som bruger den til måske at terrorisere deres medmennesker med med støj og larm, og som i trafikken opfører sig mindre godt, så de skaber fare i trafikken og på andre måder misbruger det lille, gode stykke køretøj her og måske bringer det lidt i miskredit, hvilket er trist. Disse unge er jo ofte forholdsvis anonyme: uden nummerplader og måske indhyllet i en styrt-hjelm af astronautkarakter, så man ikke kan se, hvem det er, der kører på knallerter, og de laver deres tossestreger og kan stikke af uden at blive identificeret.

Det var i hvert fald en væsentlig ting for os, da vi fremsatte forslaget om registrering af knallerter. Jeg må erkende, at vi allerede dengang og også siden hen har fået de samme betænkeligheder, som justitsministeren har fremhævet her i dag, nemlig dette om effekten af en registrering. Vi opdagede jo nemlig hurtigt, da vi talte med personalet i centralregistret, at netop disse unge med knallerter, som vi ville sikre os imod, det var dem, der var mindst villige til at melde om ejerskifte og ligeledes med hensyn til forsikringer og alt det dér, passe alle disse ting. Det gik på bedste beskub; man byttede knallerter og handlede knallerter indbyrdes osv. og drømte ikke om at meddele noget til registret. Derfor forudså man allerede dengang, at effekten af denne registrering meget hur-

tigt ville gå tabt, hvad angår netop disse, som vi ville have tag i, medens alle de lovlydige borgere skulle, om jeg så må sige, bløde for det og være med til at betale de omkostninger, som uvægerlig vil være forbundet med en registrering af knallerter.

Allerede dengang fik vi betænkeligheder, og andre partier var også betænkelige ved det, da vi fremsatte forslaget; siden hen er vore betænkeligheder ikke blevet mindre. Vi vil meget gerne støtte dette forslag, og vi vil i hvert fald tilsige vor velvillige behandling i udvalget. Men hvis det viser sig, at de holder stik, både vore og justitsministerens betænkeligheder, må vi jo vurdere ud fra det, der kommer frem i udvalget, om det kan blive en tilslutning eller vi går imod lovforslaget. Men på nuværende tidspunkt vil vi gerne stille os så velvilligt, som omstændighederne gør det muligt for os.

Lis Starcke (DR):

Det er hovedsagelig administrationen af og udgiften ved registreringen, der gør os betænkelige. Og udgifter vil der være, både for knallertkørerne og for det offentlige, selv om forslagsstillerne i bemærkningerne har søgt at minimere dette. Jeg må være ærlig og sige, at der er ikke i retsforbundets gruppe den store interesse for registreringen, selv om vi nok kan se, at der er en vis nyttevirkning af den. Vi må så håbe, at venstre kan overbevise os om det modsatte.

Svend Erik Hovmand (V):

Må jeg allerførst takke for en relativt positiv modtagelse af dette forslag. Når jeg gør det op, ser det for mig ud, som om det eneste væsentlige problem, der er for at få gennemført dette, er en afklaring af de rent faktiske spørgsmål i forbindelse med administrationsomkostningerne. Det vil jeg om lidt vende tilbage til, men forinden pege på, at der for mig at se er i hvert fald 5 væsentlige grunde til at gå ind i en diskussion om dette spørgsmål med henblik på at indføre nummerplader på knallerter.

For det første hensynet til politiet, efterforskningen, den præventive virkning osv. Jeg har tilladt mig i forslaget her at pege på nogle tilfældige artikler, der har været rundt omkring i landet, om politiets behandling af de unge knallertkørere, og vi må vel sige -

[Svend Erik Hovmand]

Jeg tror, ministeren vil give mig ret – at politiet i dag reelt har opgivet efterforskningen, når det drejer sig om knallertterror, i hvert fald efterforskning i den forbindelse, at man følger efter en knallertkører, som man føler er skyldig i et eller andet. Man tør simpelt hen ikke. Efter ulykken i Odense for nogle år siden, hvor en betjent blev dømt for sin jagt efter en knallertkører, tror jeg, de allerfleste politibetjente har opgivet dette. Og det er et lille menneskeligt synspunkt, som vi ikke bare kan trække på skuldrene ad.

Den anden væsentlige grund er spørgsmålet om skolerne. Det er nævnt her, at der er gennemført en række undervisningsmæssige og forebyggelsesmæssige foranstaltninger, hvor skolerne er stærkt inde i billedet, også ungdomsskolerne.

Jeg tror, at mange af de lærere, som underviser de unge mennesker, gerne så, at man havde mulighed for en bedre justits med de få – og det er jo i realiteten kun ganske få – der ødelægger det for de mange.

Den tredje store gruppe, som vil være interesseret i dette her, er de mange villaejere, sommerhusejere og andre mennesker, der bor i boligområder, som er generet af knallertstøj.

Den fjerde gruppe er selvfølgelig forældrene. Og den femte gruppe – og det lyder måske mest interessant – er de unge selv. Jeg har haft lejlighed til at diskutere dette spørgsmål med masser af unge mennesker, og de siger næsten alle sammen, at de ville være interesseret i at have en sådan ordning, fordi man hermed fik mulighed for at afsløre de få, der ødelægger det for de mange. De vil få en mulighed for at få deres knallert igen, hvis den bliver stjålet. De vil formentlig også få mulighed for at betale en lavere forsikringspræmie, end de betaler i dag, fordi opklaringsmuligheden vil være væsentlig større. Og de vil fremfor alt slippe for de beskyldninger, som de næsten pr. automatik udsættes for af andre befolkningsgrupper, bare fordi de kører på knallert. Det er jo ikke sådan, at alle knallertkørere kører forkert eller dårligt eller terroriserer deres omgivelser, det er faktisk sådan, at det er nogle ganske få.

Derfor mener vi, det kunne være rimeligt, at vi indførte en ordning, sådan som det er tilfældet i stort set alle andre europæiske lande – det synes jeg man må hæfte sig ved og

så. Langt de fleste lande i Europa har allerede en registreringsordning for knallerter.

Vi synes, det kunne være hensigtsmæssigt, og nu henvender jeg mig til ministeren, der i sit indlæg her for et øjeblik siden gjorde opmærksom på nogle betæneligheder. Må jeg spørge ministeren: hvad er det, der er sket siden begyndelsen af oktober og til i dag? Jeg står her med et uddrag af den skriftlige del af statsministerens åbningstale fra den 7. oktober 1980. Her står, at man overvejer fremsættelse af lovforslag om registrering af knallerter med virkning fra 1983. Hvad er det, der er sket siden oktober og til i dag? Hvad er det, der har gjort, at regeringen efter at have skrevet dette i sit lovkatalog nu pludselig begynder at vise store betæneligheder?

Må jeg sige til hr. Søren Hansen, som pegede på omkostninger for den enkelte knallertkører eller for samfundet, at for mig at se vil det være gavnligt, at omkostningerne ikke betyder væsentlige merudgifter for samfundet som helhed. Når jeg siger det på den måde, siger jeg det også med henvisning til det, bl. a. hr. Knud Lind var inde på: at der jo i øjeblikket bruges en hel del ressourcer på efterforskning, på erstatninger osv. osv. fra samfundets side, som ville kunne begrænses væsentligt, hvis man fik en nummerplade.

Og lad os så se på omkostningerne for den enkelte – hvis vi nu forestillede os, at denne sag skulle hvile alene på knallertkørerne, at det var dem, der skulle betale omkostningerne. Jeg har talt med en række af de eksperter, som har beskæftiget sig med dette emne, og som mener, at det vil kunne klares for omkring 50 kr. om året pr. knallertkører. 50 kr. om året! Jeg føler mig helt overbevist om, at hvis det er på det niveau, vi bevæger os, vil den merudgift for den enkelte knallertkører kunne hentes hjem i form af mindre forsikringspræmier og derfor alt i alt være en fordel for den enkelte knallertkører, fordi han så herved får mulighed for en større sikkerhed for at få sin knallert igen, hvis den bliver stjålet og alt det andet.

Jeg tog ordet lidt tidligere i debatten for at pege på, at der allerede i det eksisterende registreringssystem skulle være ressourcer, skulle være muligheder for at efterkomme de behov, som dette ville medføre. Jeg henviste til, hvor mange nummerplader der blev solgt, inklusive erstatningsplader, i perioden fra 1977 til 1980. Jeg vil gerne gentage: i 1977

[Svend Erik Hovmand]

drejede det sig om 942.000 og i 1980 om 700.000. Det er altså en nedgang på næsten 250.000. Jeg kan ikke forstå det, hvis en sådan nedgang ikke skulle have frigjort nogle ressourcer. Det er muligt, at det er, som ministeren understregede, sådan, at der udsendes flere rykkerskrivelser osv. i en økonomisk knap periode; ja vel, men det er vel ikke korrekt at sige, at til trods for en nedgang på 250.000, som skulle give mulighed for at administrere i hvert fald de 150.000 knallerter, skulle det samtidig medføre en væsentlig belastning på personalekontoen. Det har jeg svært ved at forstå. I hvert fald må det være sådan, at den nedgang, som jeg her har talt om, måtte have frigjort adskilligt flere end de 40 mennesker, som ministeren nu mener skulle administrere denne ordning.

Jeg vil som sagt takke for en relativt positiv modtagelse af lovforslaget. Jeg føler mig overbevist om, at når vi får lejlighed til nøjere at gennemgå de økonomiske konsekvenser, det vil indebære både for den enkelte knallertkører og for samfundet, vil det vise sig at være måske endda det spareforslag, som fru Aase Olesen efterlyste. Vi har ikke det store administrative maskineri til at kunne opstille dette i alle detaljer og har derfor ikke kunnet præsentere det som et spareforslag. Vi håber at kunne efterkomme fru Aase Olesens ønsker også på dette område.

Justitsministeren (Ole Espersen):

Jeg har mærket mig, at der også hos andre ordførere og i andre partier har været en udvikling, der svarer til den, der har været i mit eget parti og hos mig selv, nemlig at de fordele, vi måske har set engang ved en registreringsordning, nu forekommer os at være mindre eller væsentligt mindre, og jeg tror som sagt, at denne vurdering er korrekt og fornuftig.

Hr. Hagen Hagensen, men også ordføreren for forslagsstillerne, hr. Svend Erik Hovmand, spurgte, hvad det er, der er sket i den sidste tid. Hr. Hagen Hagensen mente, at der var et løfte om at løse dette spørgsmål. Jeg mener nu ikke, der har været et løfte om, at vi skulle registrere, men der var et løfte om at lave en grundig undersøgelse for at se, om vi skulle foretage en registrering, fordi vi i princippet dengang var positivt indstillet. Og i samme henseende spørger hr. Svend Erik

Hovmand: hvad er der sket inden for regeringen? I oktober skrev vi i forbindelse med åbningstalen, at man overvejede en registreringsordning. Det er fuldstændig korrekt, og vi har gjort, som der stod; overvejelserne er nævnt, så der er ikke noget nyt, overhovedet ikke. Der er sket præcis det, der stod i åbningstalen. Overvejelserne resulterede i det, som hr. Hagen Hagensen udtrykte: at jeg i hvert fald nærmest er gået hen og blevet modstander af denne registreringsordning.

Med hensyn til det mandskab, der skal løse problemerne, da må jeg sige, at vi har jo kort berørt det før. Men lad os nu sætte, at man frigøres for nogle opgaver af anden karakter på motorkontorerne, måske oven i købet så mange opgaver, at der er nok personale til at foretage denne registrering, som hr. Svend Erik Hovmand ønsker. Ja men så må vi dog stadig stille os selv det spørgsmål: er det så det rigtige sted at overflytte det ledigtblivende personale til? Er registreringsordningen for knallerter så vigtig, at det er dér, vi skal placere det personale, vi så har mulighed for at sætte til andre opgaver? Vi må under alle omstændigheder foretage en prioritering, også selv om der er personale nok til denne opgave i motorkontorerne.

Og lad mig nævne, at når det drejer sig om kontorpersonalet, så forekommer det mig personlig, at et meget væsentligt problem iden for retssystemet er de lange berammelsestider, som også nu er ved at ramme underretterne. Og det forekommer mig, at det problem er større end spørgsmålet om en registrering af knallerter.

Udgifterne har været berørt, og dér er jeg nødt til at sige, at uanset hvordan man klarer driften fremover, så vil selve anskaffelsen af knallerten plus de foranstaltninger, der allerede er sat i gang, og som medfører omkostninger for den, der køber en knallert, og det, som hr. Svend Erik Hovmand foreslår her, betyde, at der bliver tale om ekstra udgifter af ganske betydeligt omfang. 730 kr. har man regnet ud at det vil koste for en 16-18-årig at få indregistreret sin knallert, hvis vi gennemfører registreringsordningen.

Det vil nemlig koste en årlig forsikringspræmie på 80 kr., en statsafgiftspræmie på 230 kr., klargøring og belysning med hensyn til knallertindregistreringen vil koste 250 kr., kørekortet - og det er derfor, jeg nævnte, det er personer mellem 16 og 18 år - vil koste

[Justitsministeren]

100 kr., og nummerpladen vil koste 70 kr. Det er de beregninger, som arbejdsgruppen er nået frem til. Og det er jo en ganske væsentlig udgift for en person, der måske af arbejdsmæssige grunde eller uddannelsesmæssige grunde er nødt til at købe en knallert.

Hr. Knud Lind spurgte, hvor mange knallerter der stjæles. Jeg har ikke noget tal, men det kan da godt være, der er tal på dem. Jeg er ikke sikker, for mange er jo halvt opslidte og ikke meget værd, og der er ikke nogen, der anmelder noget som helst. Jeg mener ikke, vi skal sætte noget større statistikarbejde i gang for at finde ud af, hvor mange knallerter der bare smides væk, og hvor mange der stjæles. Jeg tror ikke, det er nemt at få det rigtige tal.

Fru Aase Olesen var også inde på spørgsmålet om arbejdsbyrden. Det har jeg kommenteret kort, men jeg skal præcisere, at når jeg nævnte arbejdsbyrden og administrationen, så er det kun én del af den argumentation, der har fået mig til at være betænkelig.

Så er der fordele og ulemper. Det nævnte hr. Svend Erik Hovmand en række eksempler på, og det var ordføreren for centrumdemokraterne også inde på. Jeg skal for referatets skyld og også med henblik på den videre behandling kommentere et par af de fordele, som er nævnt også af hr. Svend Erik Hovmand.

Man siger, at antallet af stjalne knallerter vil falde. Men da skal man gøre sig klart, at mange ulovlige dispositioner over knallerter er brugstyverier, hvor brugstyven benytter knallerten i ganske kort tid. Politiets efterlysninger af sådanne brugsstjalne køretøjer kan ofte slet ikke rundkastes, inden den ulovlige besiddelse er ophørt, og der er således ikke mulighed for i efterforskningen at drage fordel af, at knallerten er forsynet med nummerplade.

Man siger, det bliver lettere at finde brugsstjalne knallerter. Ja, det vil jeg da godt tro er rigtigt, men spørgsmålet er, hvorvidt folketinget ved at gennemføre en sådan registreringsordning skal fortælle politiet, at nu er der en ny og væsentlig opgave, hvor politiets arbejdskraft skal sættes ind. Det er jo spørgsmålet. Hvis vi laver en registreringsordning, vil det med rette blive opfattet som en tilkendegivelse af, som hr. Svend Erik Hovmand også ønsker det, at nu skal der efterforskes

mere, når det drejer sig om brugstyverier af knallerter, måske af en knallert, der er 200 kr. eller 500 kr. værd. Det kan vi diskutere, men spørgsmålet er, om det vil være den rigtige prioritering at gøre det på den måde.

Man siger, at antallet af uforsikrede knallerter vil falde – men der er, når man ser på uheldsstatistikken med knallerter, meget få uforsikrede knallerter her i landet – og at det vil blive lettere at identificere personer, der på knallert begår en lovovertrædelse. Det kommenterede jeg allerede i mit første indlæg.

Knallertregistreringen er gennemført i en række lande, og dér tror jeg nok at hr. Svend Erik Hovmand tog munden en lille smule for fuld, idet hr. Svend Erik Hovmand vist sagde, at knallertregistrering var indført i stort set alle europæiske lande. Det er ikke korrekt efter de oplysninger, jeg har. Jeg skal sige, at i Sverige, Finland, Holland, Belgien og Frankrig skal knallerter ikke være registrerede. Det var dog en bid af Vesteuropa. I Norge, Vesttyskland og Luxembourg gælder registreringspligten kun køretøjer, der har en tilladt højeste hastighed på 50 eller 80 km i timen. Det var en anden ganske stor bid, og de er jo ikke knallerter efter dansk ret; de er jo motorcykler efter dansk ret.

Så altså Sverige, Finland, Holland, Belgien, Frankrig, Norge, Vesttyskland og Luxembourg har ikke registreringspligt for den knallerttype, som vi har herhjemme. Så er der tilbage Irland, Storbritannien og Schweiz, og det er jo ikke »stort set hele Europa«, skønt Storbritannien, som jeg nærer megen respekt for, jo også er et stort land. Så jeg synes, vi må sige, at den sammenligning med andre lande, som hr. Svend Erik Hovmand foretog, altså ikke holder for en nærmere efterprøvelse.

Men det er da klart, at jeg også gerne i udvalget vil høre venstres synspunkter og hr. Svend Erik Hovmands synspunkter på de oplysninger, som er kommet frem i arbejdsgruppens rapport, for det er da klart, at det er oplysninger – det var derfor, vi fik dem – der må indgå i vore overvejelser.

Ja, jeg tror i og for sig, at det er de kommentarer, jeg har nu. Men jeg vil gerne slutte af med at sige, også til hr. Svend Erik Hovmand specielt, at en væsentlig del af den modvilje, som jeg nu har over for forslaget, består i, at vi skal være påpasselige med at

[Justitsministeren]

lave nye restriktioner, nye regler, nye administrationsområder. Vi skal føle, at de virkelig har til formål at opfylde et behov, der eksisterer, som er reelt, og som er stort. Ellers skal vi være påpasselige med at lægge nye restriktioner og nye regler på befolkningen.

Knud Lind (FP):

Det, der fik mig herop, var, at ministeren talte om, at der ville blive en forøgelse for så vidt angår motorkontorets personale. Nu er det jo således, at ordenspolitiet skriver anmeldelsesrapporten, og at kriminalpolitiet kan komme ind i opklaringsfasen. Der vil blive et lille merarbejde vedrørende udlevering af nummerplader og førstegangsregistrering og eventuelt omregistrering hos motorkontorets kontorpersonale. Det vil imidlertid blive modsvaret af en ret betydelig lettelse hos ordenspolitiet og også hos kriminalpolitiet. Det gælder jo om i dag netop at lette de uddannede politifolks arbejde, så de kan beskæftige sig med nogle mere betydningsfulde opgaver. Og netop sådan, som systemet kører i dag, betyder det jo reelt, at der ikke sker nogen som helst virkelig efterforskning inden for dette område, og det er bl. a. den manglende registrering og den måde, man har kørt det på, med stelnummer, der er skyld i det. Det vil igen sige, at der bliver opklaret færre sager vedrørende tyveri af knallerter, og når opklaringsprocenten falder, ja, så falder retsbevidstheden på det område også, og så stiger ganske enkelt tyverierne, og det giver igen mere arbejde til politiet.

Anden næstformand (Ninn-Hansen):

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet . . . jo, ordføreren for forslagsstillerne, hr. Svend Erik Hovmand, har ordet.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg undskylder over for formanden.

Jeg er nødt til at gøre en bemærkning om netop spørgsmålet om retsbevidstheden på baggrund af ministerens indlæg, for hvad var det, ministeren sagde? Ministeren sagde, at den omstændighed, at der nu eventuelt kom nummerplader på knallerter, ville medføre, at politiet ville få brug for et større personale for at foretage den efterforskning efter knallerterne, som måtte være nødvendig. Ja men

hvad er det, ministeren hermed siger? Ministeren bruger det som argument imod at sætte nummerplader på knallerter. Ministeren siger hermed, at o.k., det kan godt være, at man ikke får fat i de dér knallerter, der laver ballade, fordi der ikke er nummerplader på i øjeblikket, og det må vi bare se gennem fingre med, det må vi bare acceptere. Det er faktisk det, man kan udlede af det, ministeren sagde for et øjeblik siden. Når han siger, at det er et argument imod nummerpladerne, at det vil kræve mere personale i ordenspolitiet, hvis man påfører nummerplader på knallerterne, ja, så er det, man spørger sig selv: hvor er retssikkerheden henne? Kan en justitsminister virkelig tillade sig at acceptere et system, som han på forhånd erkender ikke er tilfredsstillende i dag? Når der så foreslås en forbedring, som han erkender vil være mere tilfredsstillende, så afviser han det af hensyn til personalemangel. Jeg synes, den argumentation er meget bekymrende.

Og så skal jeg lige sige for en ordens skyld, at det kunne misforstås, men jeg går ud fra, at det skulle det ikke, når justitsministeren siger, at det koster omkring 730 kr. pr. knallertkører, og så nævnte han en række poster. Men jeg går ud fra som givet, at ministeren er enig, når jeg siger, at dette forslag for den enkelte knallertkører maksimalt vil betyde et beløb på omkring 50 kr. – ministeren nævnte vist 70 kr. – for selve nummerpladen. Altså: merudgiften for den enkelte knallertkører vil være i den størrelsesorden og ikke de 730 kr., som jo i forvejen er udgifter, vedkommende selv skal betale. Og dér er det så, min påstand er, at mange af de 50 eller 70 kr. vil kunne spares ved en nedsættelse af udgiften til forsikring.

Justitsministeren (Ole Espersen):

Nej, merudgiften vil være en 300–400 kr. ved indregistreringen, nemlig til belysning, til plade, til klargøring af knallerten osv. De beregninger har arbejdsgruppen foretaget. Det er altså ved selve førsteindregistreringen. Den årlige merudgift afhænger selvfølgelig af administrationen, og hvordan man ønsker at placere udgifterne.

Men i øvrigt er det naturligt især det, som hr. Svend Erik Hovmand sagde først, som jeg vil kommentere. Han spurgte, om jeg afviste denne knallertregistreringsordning,

[Justitsministeren]

fordi den ville koste mere personale og måske ville koste en større politiindsats. Sådan kunne jeg da godt forstås, det skal jeg villigt indrømme, og det kan da også være rimeligt at afvise det af den grund, ud fra den betragtning, at der jo er en lang række områder inden for strafferetten, inden for lovgivningen i det hele taget, hvor man føler mangelen på politi; det hører man da i hvert fald ofte. Opklaringsprocenten er faldet, den er faldet fra en 35 pct. og ned til midten af tyverne. Det er et ganske stort fald, så det kan da godt være, det var fornuftigt med mere politi. Men skal det netop være knallerterne, de skal være efter, eller er der andre, mere væsentlige ting, som vi skulle sætte politiet ind over for? Det er det spørgsmål, jeg rejser, og det er den prioritering, jeg mener jeg er forpligtet til at foretage.

Anden næstformand (Ninn-Hansen):

Så er det vist rigtigt, at der ikke er flere, der har bedt om ordet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ninn-Hansen):

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

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Ninn-Hansen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Kommunaludvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om kommunale valg. (Lovforslag nr. L 100).

Kommunaludvalget har endvidere afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om et hovedstadsråd. (Lovforslag nr. L 17).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændring i følgende udvalg:

Udv. om offentlige arbejder (27/2 81):

Udtræder:

Brøndsted (V)

Ny stedf.: Henrik Toft (V)

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 10. marts 1981 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 15.14
