

[Justitsministeren.]

det hele deres færd i trafikken. I Københavns politis indberetning anføres det, at knallertførere vel er impliceret i flere uheld og begår flere overtrædelser end almindelige cyklister, men at deres andel i uheldene, når man sammenligner dem med bilister og motorcyklister, er relativt beskeden, og det siges i indberetningen, at de ikke er blevet den betydende ulykkfaktor, som mange har ment de ville blive. Endelig fremhæves det af Københavns politi, at det ikke er rigtigt, når det påstås, at det navnlig er de ganske unge under 18 år, som forser sig i trafikken. Af de 427 knallertkørere, der i de første 9 måneder af 1954 var impliceret i uheld, var kun 36 under 18 år.

Som det vil være bekendt gennem pressen, har endvidere politimesterforeningen fremsendt et materiale om de hidtil indvundne erfaringer, og der foreligger i dette materiale udtalelser fra samtlige landets politimestre. Det er klart, at der i disse indberetninger kommer vidt forskellige synspunkter til orde, men jeg tror ikke, jeg siger for meget, når jeg nævner, at det er mit almindelige indtryk efter gennemlæsningen af indberetningerne, at knallerterne ikke er blevet det smertensbarn i trafikken, som mange havde regnet med. Jeg finder således ikke, at indberetningerne virkelig kan støtte foreningens forslag om, at aldersgrænsen hæves fra 16 til 18 år, og jeg skal her nævne, at der blandt de politimestre, der har udtalt sig om spørgsmålet, ikke er flertal for en sådan ændring. Foreningen er endvidere inde på, at der bør tilvejebringes hjemmel for at forbyde knallertkørsel på visse vejstrækninger efter arbejdstids ophør. Det, man navnlig tænker på her, er den støjlage, som mange lider under. Jeg er ikke tilhænger af således at opdele befolkningen efter, hvilke gader de bor i, men jeg er enig i det synspunkt, at man må bestræbe sig på i videst muligt omfang at komme støjplagen til livs. Jeg kan her henvise til, at jeg i et cirkulære af 24. juni 1954 har anmodet politiet om at skride ind overfor motorcyklister og knallertførere, der misbruger deres køretøj til at frembringe uforholdsmæssig støj.

At genindføre registrering eller en modificeret form for registrering finder jeg ikke påkrævet. Det ville nødvendiggøre en ganske betydelig administration og en udvidelse

af motorkontorerens personale, og de fordele, der ville opnås, er uden tvivl overordentlig beskudne. Jeg kan dog også sige, at de af politimestrene, der har udtalt sig om spørgsmålet, ser meget forskelligt herpå, og der er afgjort ikke tale om en overvejende tendens til at gå ind for en registrering.

Hvad dernæst angår spørgsmålet om knallerternes placering på cyklesti og kørebane, vil jeg gerne pege på, at der ikke foreligger erfaringer, der tyder på, at knallerterne volder særlig mange ulykker på cyklestier, men jeg er iøvrigt ganske enig i, at det her må være afgørende, hvorledes forholdene er på de enkelte vejstrækninger. Bekendtgørelsen af 27. november 1953 forudsætter jo imidlertid også, at knallerterne de steder, hvor cyklestierne ikke er egnede til at optage dem, skal kunne henvises til kørebanen. Når dette spørgsmål er afklaret, er det min hensigt at anmode politimestrene om at gennemgå samtlige cyklestier for at skille de stier ud, hvor det ved afmærkning bør forbydes knallerterne at køre.

Der er dog to punkter, på hvilke det nu fremsatte lovforslag afviger fra de gældende regler. For det første vil knallerterne omfattes af lovens almindelige straffebestemmelser i § 69, og det vil igen sige, at der bliver hjemmel til at idømme berusede knallertførere frihedsstraf i de tilfælde, hvor forseelsens beskaffenhed taler derfor. Endvidere har jeg i forslaget § 21, stk. 2, optaget en bestemmelse om, at ejeren eller føreren af en knallert ikke må overlade denne til en person under 16 år. Selvom man formentlig ville kunne nå det samme resultat ved at sammenholde lovens bestemmelser med straffelovens § 23 om medvirken, finder jeg det naturligt, at der medtages en udtrykkelig regel herom.

Jeg vil gerne stærkt understrege, at forudsætningen for at anvende de lempeligere regler på knallerter må være, at køretøjernes hastighed begrænses til 30 km i timen, og dette har fundet udtryk i lovforslagets § 2, hvori det udtrykkeligt siges, at det er en forudsætning for, at reglerne om cykler finder anvendelse, at køretøjet er begrænset til en sådan hastighed. Det er ofte i den offentlige debat blevet fremhævet, at knallerterne kører væsentligt hurtigere, og jeg har derfor allerede i januar måned anmodet justitsministeriets typeundersøgelsesudvalg