

[Baye Hansen.]

Jeg anbefaler på denne baggrund, at man stemmer for forslagene om hastighedsbegrænsning og ikke mindst forslagene om hastighedsbegrænsning i bymæssige bebyggelser.

Kofoed: Som en af forslagsstillerne om kørekort til letvægtsmotorcykel vil jeg gerne have lov til at fremkomme med nogle bemærkninger. Grunden til, at jeg går med til at fremsætte dette forslag, er, at jeg føler, at lovgivningen på dette punkt har haltet bagefter. Jeg mener ikke, lovgivningen har erkendt, at der har fundet en teknisk udvikling sted. Da man i sin tid lavede en lovgivning om knallerter, var en knallert en cykel med hjælpemotor, og en cykel med hjælpemotor skulle hjælpe på muskelkraften, når man havde modvind. Men teknikken er dog gået så meget frem, at de knallerter, man har i dag, ikke er cykler med hjælpemotor, men reelt er letvægtsmotorcykler. Hvad gør vi så her i Danmark? Vi siger, det er en knallert, og så neddroser vi den. Man konstruerer altså en maskine, der har 6-7 hk, og så tager man kræfterne ud af den, så den har 1 hk. Og bagefter siger vi: sådan et dyr kan man godt køre på uden noget som helst kørekort, man skal måske kende færdselsreglerne, men man skal ikke aflægge nogen prøve, og så slipper vi altså 200.000 mennesker ud på sådanne køretøjer, og vi har ingen som helst muligheder for at kontrollere noget som helst. For det første er der ingen nummerplader på, og det vil sige, at de fyre, der bruger dem til legetøj, under alle omstændigheder kan smutte væk fra politiet, og de har ingen mulighed for at finde ham igen, for der er ingen kendetegn ud over farven eller rusten på knallerten.

Dernæst gør man det, at man „kriminaliserer“ de unge, for hvad har de lyst til, når de nu får sådan et mægtig fint køretøj, som er fuldt af krom og har udmærkede farver, og som godt kan løbe stærkere? De har lyst til at køre hurtigere. Man frister altså de unge mennesker til, når de har kørt på sådan en knallert med 30 km hastighed i en måned, at pille lidt ved indsugningen og udblæsningen, og så får den en hastighed på 60-70 km.

Vi kan ikke lovgive på den måde, synes jeg, vi kan ikke lave en lovgivning; så vi ad

den vej „kriminaliserer“ de unge, frister dem til at begå ulovligheder — og jeg synes ikke, der er noget som helst at sige til, at de unge mennesker har lyst til at give den lidt gas; jeg hørte netop én sige forleden dag: jeg havde fået ny knallert, og den kunne løbe 30 km i timen, men mine kammerater, som havde nogle gamle rustne lig, kørte forbi mig, de kørte nemlig 50-60 km. Når de herrer motorførere kører på landevejen og kører op ved siden af en sådan knallert, prøv så at se på speedometeret, se, hvor mange der holder hastigheden under de 30 km! Hvis knallerten er sådan lidt ældet, kan man i hvert fald være helt sikker på, at den galant løber de 60-70 km. Derfor vil jeg mene, at det bedste, vi kan gøre, er at få indført regler om letvægtsmotorcykler, få tvungent kørekort, få førerne opdraget til at begå sig i trafikken og så få en rimelig beskatning af dem, for det er nemlig ikke noget socialt redskab længere, det er til dels et legetøj, og derfor skal ejerne også betale derefter. Så kan vi få opdraget dem til at blive gode trafikanter, når de til sin tid bliver 18 år og kan få lov til at køre bil.

Derfor vil jeg anbefale tinget at stemme for vort ganske udmærkede ændringsforslag; der er fremtid i det, det er teknisk udmærket, det er fremsynet, det er europæisk, og det er nordisk.

Må jeg lige til sidst sige om promillegrænsen: i venstres gruppe er vort partis ordfører i denne sag, hr. Holmberg, gået ind for en fast promillegrænse. Jeg må på de andre medlemmers vegne i venstres gruppe sige, at vi ikke kan gå ind for en fast promillegrænse. Der er blevet fremført mange argumenter for det, men det, jeg vil slå fast her, er, at det ikke må være sådan, at de, der går ind for en fast promillegrænse, ligesom insinuerer, at vi andre går ind for, at man kan føre motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand. Det gør vi absolut ikke, derfor går vi også ind for, at man må have ansvaret for at føre et motorkøretøj, og at det koster noget, hvis man fører det i spirituspåvirket tilstand. Man skal i hvert fald ikke skyde os i skoene, at vi forsvarer spirituspåvirkede motorkørere, det gør vi absolut ikke, de skal drages til ansvar for den handling, de begår, og det er en kriminell handling at være beruset, når man fører motorkøretøj.

Men det, vi er mest bange for, er den