

[Ministeren for europæiske markedsanliggender.] indsats fra Kommissionens side. Det kan imidlertid være en måde, man fortolker dårlige arbejdsvilkår på, og så bør man selvfølgelig også rette disse dårlige arbejdsvilkår. Men det er muligt, det er en lidt for stærk udlægning at betegne det som egentlig sabotage.

Vi er altså opmærksom på, at der er et problem. Vi har bedt om en undersøgelse, og vi vil sikre, at der bliver truffet foranstaltninger, når undersøgelsen er tilvejebragt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Camre* til justitsministeren:

„Vil ministeren tage under overvejelse at hæve aldersgrænsen for knallertkørere fra 15 til 16 år?“

(Spm. nr. 253).

Skriftlig begrundelse.

Ved lov nr. 162 af 28. april 1971 sænkedes aldersgrænsen for knallertkørere fra 16 til 15 år pr. 1. maj 1971.

Først nu foreligger der en undersøgelse af virkningerne heraf på ulykkeshyppigheden, gennemført ved Odense sygehus. Undersøgelsens hovedtal, som fremgår af vedføjede grafiske fremstillinger*), er meget talende: Der har for de 15-årige været en betydelig nytilvækst i ulykkestal; i de første år efter lovændringen ca. 140 tilskadekomne og i det andet år ca. 130 i et område med et befolkningsunderlag på ca. 220.000. Omsat til hele landets befolkningstal betyder dette, at over 2.900 knallertkørere i 15 års gruppen årlig kommer til skade.

Et ringe antal 15-årige kom til skade ved knallertkørsel, før loven tillod denne gruppes kørsel, på landsbasis under 50 om året.

På baggrund af disse erfaringer bør aldersgrænsen for knallertkørsel hæves igen. Som det fremgår af Odense Sygehus' opgørelse, er der ikke tale om, at de ulykker, som før fandt sted i de 16-åriges gruppe, er afløst af ulykker hos 15 års gruppen; der er derimod tale om en reel, stærk stigning i ulykkestallet affødt af aldersgrænsens sænkning.

Camre: Den 1. maj 1971 blev aldersgrænsen for knallertkørere sænket fra 16 år til 15

år. Det er klart, at der først måtte gå et stykke tid, før man kunne bedømme virkningen heraf, og jeg forventer derfor heller ikke, at ministeren i dag skal sige, at han vil gøre dette eller hint; det vil naturligvis være udelukket. Jeg har kun bedt ministeren om at tage problemet under overvejelse.

I de seneste tre år, altså året før aldersgrænsen sænkedes og de to år, som er gået derefter, har der været gennemført en meget nøje undersøgelse ved Odense sygehus, hvor man har undersøgt samtlige ulykker, hvori knallerter har været involveret, og undersøgt det aldersgruppe for aldersgruppe. Dette materiale har ifølge sagens natur først kunnet foreligge nu i maj måned, og ministeren har først kunnet få det overdraget nu og kan derfor naturligvis heller ikke fuldt ud have taget stilling til detaljerne deri.

Men det er i hvert tilfælde efter dette materiale åbenbart, at de 15-årige har den højeste ulykkesfrekvens af alle knallertkørere; i hvert fald hvis vi ser bort fra den mængde af knallertkørere, der er i de enkelte grupper, men som vi ikke kender nøjagtigt. Og det er desværre en kendsgerning, at det ikke er et antal ulykker, som er flyttet fra de 16-årige ned til de 15-årige. Der er nemlig en uændret høj ulykkesfrekvens hos de 16-årige, så det er et nytillkommet antal ulykker, rundt regnet 2.900 om året, som har krævet hospitalsbehandling.

Man kunne pege på, at der kunne indrettes køreprøver; det er muligt, at det er en vej frem. Jeg ved, at lægerne har følt, at det rigtigste ville være at hæve aldersgrænsen igen. Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren vil tage disse meget alvorlige problemer under overvejelse.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Lad mig indledningsvis slå fast, at jeg er enig med hr. Camre i, at tallene fra den odenseanske undersøgelse virker alarmerende, og at problemet om forebyggelse af antallet af knallertuheld er særdeles alvorligt.

Forud for ændringerne af færdselsloven i 1971, hvorved aldersgrænsen for knallertkørere blev nedsat fra 16 til 15 år, blev det oplyst over for folketinget, at rådet for trafikikkerhedsforskning havde anslået, at den foreslåede nedsættelse af aldersgrænsen

*) Ikke optrykt.