

[Otto Mørch.]

stærke businessprægede propaganda, som man her kommer med. Når man spørger i denne annonce: tør du tage ansvaret, så tør jeg i al fald sige, at jeg og mange partifæller med mig tør tage ansvaret. Vi må tage ansvaret for at sikre de unge i trafikken bedre ved at få den nye knallerfordning.

Så synes jeg også, at jeg gerne vil slå fast, at det jo ikke er brancheforeninger og importører, der skal bestemme, hvilke regler folketinget skal vedtage på det færdselsikkerhedsmæssige område. Og de skal slet ikke være med til at bestemme det, når de argumenterer så usandt og helt uden dokumentation, som de gør i denne annonce.

Jeg har været inde på, at der måske kan blive visse vanskeligheder for dele af branchen, men jeg tror på, at den dygtige del af branchen godt kan leve med de nye regler og også økonomisk kan komme til at leve lige så godt, som den har levet med den nuværende ordning.

Det er et spørgsmål om en produktionstilpasning efter de typegodkendelsesbestemmelser, som man nu udarbejder. Det er jo også sådan, at de ikke træder i kraft i morgen. Man får jo en tilpasningstid, man får jo en overgangsordning på 3 år.

Derfor vil jeg meget stærkt anbefale folketinget, at det ikke lytter efter denne meget stærkt forretningsprægede propaganda, der ligger i disse kæmpeannoncer, men at folketinget ligesom udvalgsflertallet går ind for, at vi nu får denne nødvendige sanering på knallertområdet.

Holmberg (V):

Hr. Otto Mørch kommenterede den annonce, vi alle sammen kan læse i aviserne i dag. Jeg føler ingen trang til at kommentere den. Jeg er afgjort enig med hr. Otto Mørch i hans bemærkninger. Jeg må have lov at sige, at for os, der har arbejdet med sagen nu igennem lang tid, så taler den annonce egentlig for sig selv. Den skal bare have lov at blive stående.

Jeg skal relativt kort redegøre for vor stilling til de ændringsforslag, som er stillet. Vi har, som det fremgår af betænkningen, mellem anden- og tredjebehandlingen modtaget mange henvendelser og modtaget en del deputationer.

Ændringsforslag nr. 1, som er tiltrådt

af et meget stort flertal, kan vi anbefale at stemme for. Det går som bekendt ud på, at knallerterne får lov til at køre 40 km i stedet for nu 30 km. Der kunne gives mange begrundelser herfor, som i øvrigt også kan læses i betænkningen. Hr. Otto Mørch har givet nogle, men mon ikke de fleste godt ved, at der ikke sker nogen særlig ændring i trafikrytmen af den grund? Som alle kan læse, har vi igen indgående drøftet arbejdsgruppens indstilling om knallerter, og man kan også læse, hvad et stort flertal er blevet enig om, men det skal der jo ikke stemmes om i dag. Jeg vil bare nævne det som baggrund.

Ændringsforslag nr. 2, stillet af flertallet, kan jeg anbefale at stemme for. Det er en ny affattelse af bestemmelserne om knallerter i de tættere bebyggede områder, hvor de, hvis andet ikke er tilkendegivet ved afmærkning, skal føres på kørebanen, mens de uden for tættere bebyggede områder skal køre på cykelstien.

Ændringsforslag nr. 4, stillet af hr. Kurt Brauer, drejer sig om den såkaldte promilleregel. Det tør antydes, at det er enkelt sat op. Det er jo et forbud, og det er vi måske nok nogle der har sympati for, men det er jo ikke realpolitik. Mon hr. Kurt Brauer selv regner med, at det ville kunne overholdes? Jeg vil altså anbefale at stemme imod. Ændringsforslag nr. 5, stillet af samme mindretal, kan jeg også afvise, stort set med den samme begrundelse.

Ændringsforslag nr. 8, stillet af et mindretal — Ejler Koch, Biltzing, Holmberg, Nathalie Lind, Birgitte Oxdam og Poul H. Møller — kan jeg anbefale at stemme for. Vi ved da godt, at det er forkastet ved andenbehandlingen, men vi håber, det kan vedtages nu, hvor de unge får lov til at køre 40 km. Vi har en — måske ubegrundet — formodning om eller i hvert fald et håb om, at argumentationen, som vi var nogle der fremførte ved andenbehandlingen, delvis også ved førstebehandlingen, nu kan accepteres af et flertal. Mange, for ikke at sige de allerfleste, må erkende, at vi gjorde en fejl, da vi i den såkaldte trekantregerings tid nedsatte aldersgrænsen, at det var forkert, at vi gjorde det. Vi kan bare se på ulykkestallene, hvor mange der egentlig har mistet livet, fordi vi dengang traf den beslutning. Den ny affattelse af bestemmelsen om hastighedsgræn-