

**[Camre.]**

jeg finder det utilfredsstillende og utilstrækkeligt, at vi går ned til en 35 km grænse, fordi det jo teknisk er åbenbart, at man ikke kan fastsætte en skarp kilometergrænse for disse motorkøretøjer. Den hastighed, som køretøjerne kan køre med, når de godkendes, vil ændre sig under brugen, og en grænse på 30 km, som vi har i dag, betyder jo reelt, at mange køretøjer lovligt, uden at man har pillet ved dem, kører omkring 35–36 km.

Derfor betyder en 35 km grænse med de afvigelser, der kan være, at mange af disse køretøjer vil komme til at køre 40 km, og så er der ikke megen realitet i det, folketingets retsudvalgs flertal nu indstiller at vi skal vedtage.

Jeg må derfor ligesom andre af den socialdemokratiske gruppes medlemmer sige, at vi ønsker at fastholde en 30 km grænse, og jeg skal personlig anbefale, at man stemmer imod ændringsforslag nr. 1.

Vedrørende spørgsmålet om typegodkendelse vil jeg gerne sige, at jeg finder en typegodkendelse værdifuld, for intet er farligere end disse ganske små køretøjer, som ikke lader sig styre og bremse ordentligt, men jeg vil samtidig gerne have lov at sige, at det er en illusion, hvis man ud fra den statistik, der siger, at den største ulykkeshyppighed ligger på de tunge knallerter, tror, at man kan fjerne disse ulykker ved at fjerne de store knallerter. Det svarer til, at et forsikringsselskab for nogle år siden fandt ud af, at en ganske bestemt biltype havde en stor ulykkeshyppighed, men det var ikke biltypens skyld, den var hverken værre eller bedre end så mange andre, men det skyldtes, at den tiltrak en bestemt købergruppe, som havde en høj ulykkeshyppighed; og de unge mennesker, som køber de store, motorcykellignende knallerter, piller ved dem og har mange ulykker, vil fortsat købe knallerter. Nu bliver det dem, der ligger lige under 60 kg vægtgrænsen. De vil fortsat pille ved dem, de vil fortsat køre på en sådan måde, at de får ulykker, og det får de altså nu på køretøjer, som er mindre modstandsdygtige, når ulykken sker.

På den baggrund er jeg personlig af den opfattelse, at det vil være rigtigt at have en typegodkendelsesordning, men at holde den vægtgrænse, som fru Nathalie Lind m. fl. har foreslået, nemlig 80 kg.

Må jeg sige til slut, at jeg finder, det er overordentlig værdifuldt, at der arbejdes med for-

slag om at gennemføre en tvungen uddannelse af knallertkørerne, men jeg vil også sige, at man kan ikke uddanne sig væk fra tyngdeloven, og derfor er det ikke tilstrækkeligt, at vi får en køreundervisning af knallertkørerne. Vi bør med det ansvar, vi har for denne trafikgruppe, som i så vidt omfang er unge, gennemføre en så restriktiv lovgivning, som det i øjeblikket er realistisk at komme igennem med, altså de 30 km hastighedsgrænse.

**Melchior (CD):**

I modsætning til de to sidste talere har jeg ikke bedt om ordet for at modsige min ordfører, tværtimod kan jeg i ét og alt understrege, hvad vort partis ordfører sagde. Men da denne sag, så lille den kan forekomme, er meget alvorlig og meget vigtig, føler jeg trang til at citere et par ting, så det kan komme med i forhandlingsprotokollatet i Folketingstidende for dem, der senere skal læse denne debat.

Hr. Holmberg har under hele sagens behandling indtaget en meget vred attitude over for dem, der ønsker at ændre. Jeg er da helt klar over, at hr. Holmberg har nøjagtig den samme hensigt som alle andre i dette ting, men det må være helt forkert, som hr. Holmberg gjorde det i dag, at henvise til misforståelse i befolkningen med, at man tager sagen op igen. Tværtimod må det da være givet, at da det er en sag på liv og død, må alle mennesker i dette land respektere, at man, når der er tvivl, diskuterer sig igennem tvivlen.

Det, der kalder mig op, var hr. Holmbergs ord i hans tale her i dag om, at ingen eksperter har kunnet sige noget om, hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert i denne sag. Det er det, jeg synes ikke må stå uimodsiget. Dels er vi alle i besiddelse af et brev underskrevet af direktøren for Forenede Danske Motorejere, direktøren for Falcks Redningskorps og en overkirurg, formanden for Dansk Selskab for Trafikmedicin, og de siger enstemmigt: alle sagkyndige undersøgelser tyder efter vor mening på, at disse regler – det er altså dem i loven, der blev vedtaget i fjor sommer – vil blive årsag til flere drab og kvæstelser i trafikken.

Når tre sådanne instanser tyder alle – uden forbehold alle – sagkyndige undersøgelser i den retning, er der dog nogle eksperter, der har kunnet sige, hvad der er rigtigt.

Så skal jeg endelig tillade mig at citere direkte fra en beretning, notat 146 fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, som alle er i besid-