

**[Formanden.]**

udvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af færdselslov [af Voigt m. fl.].*

(Lovforslag nr. L 71. Fremsat 9/3 77).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Justitsministeren (Orla Møller):**

Det er nu tredje gang inden for et år, at vi skal beskæftige os med knallerter hastighed og den nye standardtypegodkendelsesordning. Jeg skal derfor indskrænke mig til nogle korte bemærkninger.

Forslagsstillerne hæfter sig i bemærkningerne først og fremmest ved to ting: hastighedens betydning for ulykkernes omfang og frygten for, at vægtgrænsen vil føre til sikkerhedsmæssigt dårligere knallerter.

Hvad hastigheden angår, bliver der ikke tale om en forøgelse på 10 km i timen, men kun om nogle få kilometers forøgelse, idet selv lovlige knallerter i dag kører med hastigheder på mellem 30 og 40 km i timen. Samtidig har vi god grund til at håbe, at vi kan komme en væsentlig del af de ulovlige knallerter til livs. Nogle af disse kører i dag med hastigheder på langt over 40 km i timen.

Hvad angår vægtgrænsen, kan jeg oplyse, at vi for nylig har fået et talmateriale fra rigspolitichefens færdselspoliti, der viser, at knallerten i 61 pct. af de sager om ulovlig hastighedsforøgelse af knallerter, som færdselspolitiet har haft i to kvartaler af 1975 og to kvartaler af 1976, havde en egenvægt på over 60 kg. Til sammenligning kan nævnes, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning ved tællinger i september 1976 forskellige steder i København har konstateret, at knallerter på over 60 kg kun udgjorde gennemsnitligt 11,1 pct. af knallerttrafikken.

Vi har således fået bekræftet, at det hovedsagelig er de store knallerter, der bliver gjort ulovlige.

Jeg er ikke enig i, at vægtgrænsen kan bervirke mindre sikre knallerter. Samtidig med vægtgrænsen indfører vi jo en godkendelsesordning for hele knallerten. Erfaringerne med behandlingen af standardtypegodkendelsesan-

søgninger har allerede vist os, at nye knallerter er behæftet med mange fejl, både af sikkerhedsmæssig betydning og af betydning for begrænsning af hastigheden. Disse fejl ville ikke være blevet konstateret efter de gældende regler. Erfaringerne siden sidst har altså underbygget vor tiltro til, at standardtypegodkendelsesordningen og den heri indeholdte vægtgrænse vil få betydning.

Jeg må beklage, at det ikke i dag har været gørligt også i denne debat at få drøftet et forslag om obligatorisk undervisning af de unge knallertkørere, men jeg kan oplyse, at det er min hensigt så snart som overhovedet muligt at fremsætte forslag derom, således at det forhåbentlig kan indgå i debatten om dette lovforslag i retsudvalget.

Jeg anser det for at være af overordentlig stor betydning for færdselssikkerheden og for sikkerheden i det hele taget, at et sådant forslag bliver gennemført, og det vil altså blive fremsat i den allernærmeste fremtid.

**Jimmy Stahr (S):**

Da vor ordfører i denne sag er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne med det samme fastslå, at socialdemokratiet ikke kan gå ind for det foreliggende lovforslag. Sagen blev meget grundigt behandlet sidste år, og vi mener heller ikke, at der siden dengang er fremkommet ting, der kan ændre vores indstilling til loven.

Det er indlysende, at denne sag indeholder mange følelsesmæssige aspekter – måske flere, end vi er vant til ved lovgiverarbejdet her i salen – og selv om jeg kun har arbejdet kort med sagen, er også jeg selvfølgelig blevet følelsesmæssigt engageret, og jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg i begyndelsen var meget vaklende. Jeg har så fået lejlighed til at grave mig ned i det forarbejde, der er blevet gjort af justitsministeren, politiet, teknikerne og det tidligere retsudvalg, ligesom jeg er blevet gjort bekendt med senere rapporter i sagen. Tilsammen har disse ting overbevist mig om, at den beslutning, det tidligere folketing traf, var rigtig.

På den anden side har dette ikke gjort mig skræmsikker eller arrogant i min holdning til spørgsmålet om 40 km i timen. Der er vel i virkeligheden ingen, ej heller teknikerne, der nøjagtigt kan pege på en bestemt hastighedsgrænse og sige, at denne eller hin er den eneste rigtige, for i sidste instans er en sådan bedømmelse hævet over tekniske beregninger og hvi-