

5) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Knallerternes vægt- og gearbegrænsning) [af Voigt (FP), Arne Bjerregaard (KrF), Jens Peter Jensen (V), Lindinger (EP), Niels Helveg Petersen (RV) og John Winther (KF)].

(Lovforslag nr. L 178. Fremsat 26/1 78).

6) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Registrering af knallerter) [af Svend Erik Hovmand (V) m. fl.].

(Lovforslag nr. 193. Fremsat 10/2 78).

7) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Aldersgrænsen for knallertkørere) [af Mette Madsen (V) og Inge Krogh (KrF) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 194. Fremsat 10/2 78).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Erling Jensen):

Af den række af forslag vedrørende færdselsloven, som vi nu samlet skal behandle, skal jeg tillade mig at knytte nogle kommentarer til lovforslagene nr. L 178, 193 og 194, som ikke er fremsat af regeringen.

Hvad angår forslaget om knallerternes vægt og gearbegrænsning, skal jeg anføre, at reglerne om den nye knallertordning uden sammenligning var det, der blev debatteret mest grundigt i forbindelse med færdselslovsbehandlingen. Alligevel kan vi konstatere, at vi nu for anden gang skal i gang med forslag til ændring af de regler, folketinget dengang vedtog, endog vedtog med et stort flertal.

Lad mig slå fast, som det blev gjort for mindre end et år siden, da forslaget blev fremsat første gang: der er intet afgørende nyt i denne sag, siden folketinget traf sin oprindelige beslutning. Det må således stadig konstateres, at der ikke findes materiale, der giver grundlag for at anse de tungere knallerter for mindre farlige i trafikken end de lette. Det må også fastslås, at den nye standardtypegodkendelsesordning, der omfatter hele

knallerten, netop sikrer, at vægtgrænsen ikke, som påstået af forslagsstillerne, vil føre til skrabe modeller uden betryggende sikkerhedsudstyr.

Yderligere kan jeg nævne – og her er faktisk noget nyt i sagen – at knallertreglerne var til behandling i Nordisk Råd i sidste uge. Det blev her efter en indgående debat med stort flertal besluttet at henstille til regeringerne i de nordiske lande at arbejde frem imod en knallertordning, der i det store og hele bygger netop på principperne i den danske. Jeg finder således, at vi skal fastholde de regler, vi allerede nu flere gange har vedtaget om dette spørgsmål.

Spørgsmålet om registrering af knallerter har vi også flere gange drøftet her i tinget, siden knallertregistreringsordningen blev ophevet i 1953. Problemstillingen har været overvejet særdeles grundigt i ministeriet, og i forbindelse med behandlingen af det seneste lovforslag indhentede man udtalelser fra de myndigheder, der skulle varetage en eventuel registrering, samt fra politiet. Konklusionen på de indhentede udtalelser var, at de fordele, der ville være forbundet med en knallertregistrering, ville blive ret beskedne, men omvendt ville forslaget gennemførelse medføre en betydelig administration med deraf følgende omkostninger. Man har tidligere overvejet spørgsmålet om gennemførelse af registrering af knallerter i samarbejde med forsikringsselskaberne, men heller ikke en sådan ordning har været umiddelbart gennemførlig.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg på denne baggrund er skeptisk over for forslaget om en registrering af knallerter, men jeg vil ikke på forhånd afvise, at det vil vise sig muligt at finde en praktisk løsning på problemet, og jeg er helt parat til endnu en gang at deltage i en grundig overvejelse heraf.

Må jeg endelig om aldersgrænsen for knallertkørere sige, at hovedårsagen til, at aldersgrænsen for kørsel med knallert i 1971 blev nedsat fra 16 til 15 år, var, at en undersøgelse foretaget af socialforskningsinstituttet havde vist, at nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år ville indebære en lettelse i transportmæssig henseende for en betydelig del af de 15-årige, der efter undersøgelsen havde transportafstande på 3 km eller derover mellem bopæl og uddannelsesinstitution eller arbejdsplads.