

[Kjærulff-Schmidt]

adgang til, at forbrugerne kan købe de bedste og sikreste køretøjer.

Derfor er det sådan, at jo mere man arbejder sig ind i knallertproblematikken, også selv om man ikke beskæftiger sig med den til daglig, jo mere forbavsende bliver det, at de sikre konstruktioner ønskes forbudt. Det er næsten ikke til at forstå, ligegyldigt hvor meget og hvor indtrængende man forsøger at lytte til f. eks. hr. Otto Mørchs argumenter. Jeg gjorde mig megen umage og hørte også et par argumenter, nemlig bl. a. det, at en knallert bør ligne en cykel. Det var, så vidt jeg forstod, hovedargumentet i hr. Otto Mørchs afvisning af forslaget.

Men hvis man i stedet for at lytte til hr. Otto Mørch lytter til FDM, til lægerne ved de retsmedicinske institutter, til teknologisk institut, til branchens folk, så får vi nogle ting at vide, som jeg synes vi skal hæfte os ved. Vi får at vide, at alle knallerter, uanset om de er store eller små, tunge eller lette, lange eller korte, smalle eller brede, høje eller lave, har en motor med et slagvolumen på 50 cm<sup>3</sup> svarende til 1,2 hk. Om knallerten er stor eller lille, spiller som sagt ingen som helst rolle. De mindste knallerter benytter ikke motor med mindre slagvolumen, og de største knallerter benytter ikke motor med større slagvolumen. Det er altså ikke motortrækraften, der ændres ved, når man f. eks. går ned fra 80 kg til at have en fast grænse på 60 kg; det er andre ting, der ændres ved.

Hvad er det så for ting, der ændres ved? Der føler jeg mig ikke overbevist om, at justitsministeren har helt ret, når han hævder, at typegodkendelsesreglerne ikke ændrer ved det sikkerhedsmæssige. For hvor er det, man kan spare på vægten på knallertkonstruktionerne? Man kan måske spare 5 kg ved at bruge en motor af et lettere og ringere materiale. På stellet kan der spares nogle kilo ved, at man lader være med at bruge et kraftigt stålstel og i stedet bruger et stel, der består af legeringer, som ikke er så sikre. Hvor kan der mere spares? Der kan spares på bremsekablerne; vi ved, at man i stedet for at bruge bremsekabler, som består af en snes stålviklinger, måske kun bruger 12 viklinger, halvt af jern, halvt af stål. De kan springe under kraftige belastninger. Man kan spare vægt på bremserne ved at lade være med at beskytte fjedrene i bremseskoen med en støv- og vandsikker kappe, og resultatet er risiko for

rust. Man sparer vægt på forgafflen – dér kan man virkelig spare noget, der batter – ved at lade være med at bruge stærke, brudsikre, stødabsorberende olietryksforgaffler af specielt stål og i stedet for bruge tynde rørgaffler, i virkeligheden svarende til dem, man benytter på almindelige cykler, der er beregnet til at køre 10–15 km/t. Der kan spares 10 kg vægt på en forgaffel, og det siger sig selv, at der er en enorm forskel på sikkerheden, alt efter om man bruger en cykelforgaffel eller man bruger en 10 kg tungere stålforgaffel, der er brudsikker, til en knallertkonstruktion. Sådan kan man blive ved med at nævne alle de steder, hvor man sparer vægt.

Det ulykkelige er bare, at det jo hverken er fabrikanten, forhandleren eller forbrugeren, som har valgt at gå på akkord med sikkerheden. Det er noget, folkettingen har tvunget fabrikanten, forhandleren og forbrugeren til ved at fastsætte denne ulyksalige 60 kg grænse.

Jeg tror, det er godt, at forslagsstillerne ved at gøre denne sag til en tværpolitisk sag – der skal ikke være noget partipolitik i den – har bevirket, at bordet nu er fejlet rent og vi kan starte på ny drøftelse af disse ting. Fejlen har fra starten været, at man ikke i tilstrækkeligt omfang tog sagkyndige med ind i forberedelserne af denne lovgivning. Det er bestemt ikke noget, man kan bebrejde justitsministeren, for det ligger før hans tid og skyldes omstændigheder, som der ikke er nogen grund til at kritisere i dag. Men nu er chancen der for at gå ind i en ny drøftelse af det, og allerede i dag er de første kommentarer til dette lovforslag jo begyndt at dukke op fra sagkyndigt hold. Jeg tænker her på FDMs lange skrivelse i dag til retsudvalget, hvor man meget utvetydigt og uforbeholdent tilslutter sig dette lovforslag. Man har nogle udmærkede tekniske detailcommentarer til det, men det er som helhed en varm anbefaling af forslaget. Jeg skimtede også i justitsministerens afsluttende bemærkninger ligesom grundlaget for et håb om, at man fra regeringens og regeringspartiets side er parat til at tale om disse ting, så at man kan nå frem til en forhåbentlig tværpolitisk løsning, der bevirker mere sikre konstruktioner.

Jeg skal ikke sige mere om dette lovforslag, men sige om forslag nr. L 183 om sikkerhedsseler og knallerters placering m. v., at mit partis folketingsgruppe ser med meget