

[Lindinger]

Jeg kan kun håbe, at nogle af de medlemmer af det høje ting, der har været i tvivl, i forgårs gjorde sig den ulejlighed at gå ned i gården og se, hvilke knallerter der dér var udstillet, for dér fik man egentlig et ganske klart indtryk af, at sikkerheden er størst med de større knallerter. Når samtidig den overvejende sagkundskab her i landet går ind for, at sikkerheden er størst med de større knallerter, så kan jeg i hvert fald ikke tilslutte mig, hvad den socialdemokratiske ordfører indledte med at sige, nemlig at det, det drejer sig om, først og fremmest er at få skabt ro om denne sag, så befolkningen ved, hvad den skal foretage sig. Det er ikke spor væsentligt. Jeg vil gå så vidt som til at sige, at hvis en statistik, hvis vi skulle vedtage de store knallerter, skulle vise, at vi havde taget fejl, hvad jeg slet ikke tror, så bør vi faktisk revidere det én gang til, for det er mere vigtigt, at vi tænker på vore medborgeres liv og sikkerhed.

Vi har forlangt afstemning ved navneopråb, og jeg appellerer til hver enkelt i partierne om at tage stilling til, om de over for sig selv kan gå ind for at være med til at sikre flest muligt af vore medborgeres liv og førlighed.

Voigt (FP):

Hr. Otto Mørch sagde, at han havde læst bemærkningerne til lovforslaget grundigt igennem, og han fandt nogle af dem helt uacceptable, ja, direkte negative. Det synes jeg er en ganske ejendommelig påstand at komme med uden at sige, hvad det er, der er negativt, og hvad der er uacceptabelt.

Hr. Otto Mørch sagde for øvrigt også under førstebehandlingen, at det var nogle meget omfattende bemærkninger. Hertil vil jeg sige, at forslagsstillerne har brugt dage på at gøre dette virkelig sagligt, således at der ikke var ét eneste spørgsmål, man ikke kunne få svar på. Hvis man slår op i bemærkningerne, så vil man kunne finde svar på hvert eneste spørgsmål, man måtte have brug for i denne sag. Det viste også udvalgsarbejdet, eftersom hr. Otto Mørch ikke har stillet ét eneste spørgsmål i udvalget. Det var nemlig ikke nødvendigt, for han kunne slå op i lovforslaget og få svar på det, han ville vide.

Et flertal anfører i betænkningen, at retsudvalget gennem årene grundigt har behand-

let knallertproblemerne, og det er da bestemt rigtigt. Men man er bare nået til en forkert konklusion på de behandlinger, der har været i retsudvalget.

Nu som før hævder dette flertal, at der på ingen måde er tilvejebragt dokumentation for eller blot en sandsynliggørelse af, at de tunge knallerter skulle være mere sikre. Det synes jeg ikke er rimeligt. Det fremgår dels af testundersøgelser, der er foretaget af FDM, dels af en stor amerikansk undersøgelse. Af FDMs undersøgelse fremgår det, at 7 af de mærker, som vil glide ud, hvis vi ikke får ophævet vægtgrænsen, var blandt de 10 første på FDMs liste over sikkerhedsmæssigt gode knallerter. Statens eget institut, rådet for trafikikkerhedsforskning, har udgivet et notat specielt om dette emne, et notat, der har nr. 146. Heraf fremgår det klart, at der sker færre ulykker med de større knallerter. Man er endda gået så vidt, at man har lavet en undersøgelse over 364 ulykker, og her viser det sig, at alle dødsfaldene skete ved ulykker med knallerter på under 60 kg.

Så påstår flertallet, at vi kommer med postulater, og at der ingen faktiske oplysninger er til forskel fra de tidligere gange, vi har behandlet sagen. Der er bl. a. det til forskel, som hr. Niels Helveg Petersen var inde på, men der er først og fremmest det, at alle – det må jeg sige til hr. Holmberg – der er mødt op i udvalget, hvad enten det har været teknikere, retsmedicinere, forbrugere, organisationer eller forhandlere, alle som én har sagt, at det er tåbeligt at have en vægtgrænse, det er tåbeligt at have et loft over sikkerheden. Når vi nu ved, at hvad enten en knallert vejer 30 kg eller 80 kg, så er motoren den samme, en 50 cm³ med en ydelse på 1,2 HK! Men hvorfor skal vi så begrænse sikkerheden, når motoren er den samme?

Flertallet hævder endvidere i betænkningen, at vi ikke har forsøgt at dokumentere, at der skulle bestå en sammenhæng mellem færdselssikkerheden og gearantallet. Men det har vi jo, hvis man læser bemærkningerne. Det er således, at når man har en motor, der kun har ét eller to gear, så bliver den hurtigere slidt, den giver mere støj, stempel og cylinder bliver hurtigere slidt, og det betyder en hovedreparation af krumtap og plejlstang, igen en udgift. Med flere gear får man for det første et mindre benzinforbrug. Hvis man slår op i brochurerne for de forskellige fir-