

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Alsing Andersen: Jeg skal foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den følgende sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om motorkøretøjer. [Af Stæhr Johansen m. fl.].

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1217; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1698).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): I anledning af det foreliggende lovforslag, der jo tilsigter indførelse af tvungen ansvarsforsikring for cykler med hjælpemotor, vil jeg gerne, næst at takke den ærede ordfører for forslagsstillerne for de iøvrigt venlige ord om bekendtgørelsen af 27. november forrige år, understrege, at enhver naturligvis må se med sympati på tanken om at sikre erstatning til personer, der kommer til skade ved uheld i forbindelse med knallertkørsel, og jeg vil da også gerne understrege, at vi forinden udsendelsen af bekendtgørelsen af 27. november nøje overvejede dette spørgsmål. Når vi ikke tog det med i cirkulæret, skyldtes det, udover de praktiske vanskeligheder, der var forbundet med at gennemføre en sådan ansvarsforsikring, vel navnlig den betragtning, at der jo kan rejses tvivl om, hvorvidt en knallert for andre vejfarende er væsentlig farligere end en cykel. Jeg vil imidlertid gerne med det samme sige, at vi naturligvis er rede til at overveje hele dette spørgsmål i et udvalg, som jeg forstår man ønsker nedsat, men jeg vil allerede nu til orientering fremdrage visse momenter, som jeg mener bør tages med i betragtning.

Såvidt jeg kan skønne, må der være to forudsætninger for at gennemføre den tvungne ansvarsforsikring. Den ene må være, at omfanget af skaderne er så stort, at det afgiver et rimeligt grundlag for gennemførelsen af en sådan ordning; den anden må være, at det er muligt at gennemføre en effektiv kontrolordning uden altfor urimelige praktiske og administrative besværligheder.

Hvad nu det første, omfanget af skaderne, angår, er vi jo i den, jeg havde nær sagt ulykkelige situation, at vi savner en samlet opgørelse. Københavns politi har foretaget en opgørelse, som imidlertid ikke kan siges at være repræsentativ. Man har undersøgt, hvordan forholdene har udviklet sig siden frigivelsen, altså siden december måned, og har her konstateret, at knallerterne har været indblandet i 4 uheld, som dog ikke har fået praktiske følger, mens samtidig f. eks. motorcykler har været indblandet i 200 færdselsulykker.

Endvidere vil jeg pege på, at de erfaringer, der er gjort i Sverige, synes at pege i retning af, at knallerten vel er noget farligere end cyklen, men at forskellen er forholdsvist ringe, og i Sverige har man derfor stillet problemet om ansvarsforsikring i bero, indtil man måtte have indhøstet yderligere erfaringer.

I denne forbindelse kunne man vel også rejse spørgsmålet om ansvarsforsikring for almindelige cykler. Jeg vil om dette gerne sige, at et af justitsministeriet i 1939 nedsat udvalg undersøgte det spørgsmål og har oplyst, at der dengang, altså i 1930'erne, var tegnet forsikring for ca. 280 cykler, og at det gennemsnitlige årlige erstatningsbeløb pr. forsikring, der gennemsnitlig omfattede 2 cykler, udgjorde 24 øre. Det er altså klart, at en meget stor del af præmien gik til administration, og det må tages med i overvejelserne, om det vil gå anderledes, hvis der skal tegnes ansvarsforsikring for knallerterne.

Hvad den anden forudsætning angår, kontrollen med, at ansvarsforsikring bliver tegnet, vil jeg gerne sige, at man kunne jo