

ringsfritagelse for 30 km/t-knallerter med henblik på at sikre udbudet.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Socialistisk Folkeparti og Fremskridtspartiet) lovforslaget til *vedtagelse* med de af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*, idet mindretallet dog kan tiltræde de af ministeren stillede ændringsforslag.

Mindretallets hovedindvending mod lovforslaget går på det trafikikkerhedsmæssige, og selv om trafikministeren i sine ændringsforslag imødekommer et andet problem vedrørende den nye knallerttype, nemlig sikkerheden for, at der fortsat vil være mulighed for at anskaffe en knallert af den gamle type, så er trafikikkerheden det, der vejer tungest for mindretallet.

Ifølge Rådet for Trafikkerhedsforskning er der ingen tvivl om, at ulykkernes antal vil stige. Mindretallet deler de vurderinger, som fremgår af rådets henvendelse til Trafikkerministeriet af 23. april 1993, der er optrykt som bilag til betænkningen.

Et EF-direktiv skal efter mindretallets mening ikke forringe trafikikkerheden.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*, idet mindretallet dog kan tiltræde de af ministeren stillede ændringsforslag og bemærker i øvrigt:

Lovforslaget er på stort set alle punkter et dårligt lovforslag, som vil gøre det vanskeligt at erhverve og føre den nye EF-knallert, men ministerens ændringsforslag til lovforslaget forbedrer dog lovforslaget en anelse.

Som udgangspunkt er det mindretallets holdning, at aldersgrænsen for at køre på knallert kun skal være på 15 år, som den var for nogle år siden. Det gælder både for den nuværende og den kommende knallerttype.

Aldersgrænsen er i virkeligheden ikke det væsentlige, når der tales om trafikikkerhed. Det er uddannelsen til at køre på knallert til gengæld, og her kan en 15-årig være nøjagtig lige så god til at køre knallert som en 18-årig, i nogle tilfælde endda bedre.

Skal der gøres noget for trafikikkerheden, skal det således ikke ske ved at ændre på al-

derskriterierne, men ved at styrke uddannelsen til erhvervelse af knallertbevis/kørekort.

Mindretallet frygter, at der ikke vil blive produceret 30 km/t-knallerter efter lovens gennemførelse, ligesom mindretallet frygter, at de restriktive bestemmelser for at køre på den nye EF-knallert vil bevirke, at der ikke vil blive solgt andet end et mindre antal af de nye EF-knallerter.

Det er ikke realistisk at tro, at en person på 18 år, som har erhvervet kørekort til bil eller motorcykel, vil investere i en EF-knallert, når vedkommende for et tilsvarende beløb kan købe en brugt motorcykel eller bil.

En anden væsentlig forhindring for en smidig lovgivning var vægtgrænsen på 60 kg. Ministeren har bebudet en ophævelse af denne grænse. Det kan mindretallet støtte, da netop 60 kg-grænsen var en væsentlig forhindring for klare regler om knallerter. Således var der ved fremlæggelsen af lovforslaget tvivl om, hvor en 3-hjulet knallert skal føres, alt efter om det var en invalideknallert eller ej, og alt efter hvor meget den vejede. Det bliver nu ændret, hvilket mindretallet kan støtte.

Mindretallet er heller ikke tilfreds med, at der indføres hastighedsbegrænsere i visse biler, da det alt andet lige vil være færdselssikkerhedsmæssigt uforsvarligt. Der vil ofte være situationer, hvor en mindre overskridelse af hastighedsbestemmelserne kan bevirke, at vedkommende kommer forbi en begyndende ulykke og derved undgår at blive involveret. Med indførelse af hastighedsbegrænsere vil køretøjet være låst fast og dermed ofte blive involveret i ulykker.

Tilsvarende kan mindretallet ikke støtte, at alle forsikringsselskaber, der udbyder motor-køretøjsforsikringer i Danmark, skal være medlem af Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM). Dette hænger ikke sammen med det indre marked og udenlandske forsikringsselskabers muligheder for at udbyde forsikringer i Danmark. Det vil være en klar handelshindring. Endvidere er det ikke rimeligt, at et forsikringsselskab er tvunget til at være medlem af en bestemt forening, når forsikringsselskabet på anden vis kan opfylde de samme betingelser uden at være medlem af netop den forening.

Endelig er det ikke hensigtsmæssigt at oprette en trafikstyrelse under Trafikkerministeriet.