

[Trafikministeren]

nu tilslutter os, har på disse væsentlige områder fastlagt sin stemmeprocedure, og denne afgørelse må vi acceptere, og det har vi gjort.

Jeg er meget tilfreds med den tilkendegivelse, og jeg imødeser, at vi i Folketingets Trafikudvalg får en hurtig behandling af forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går forslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 90:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vægtafgiftsloven og lov om afgift af ansvarsforsikringer af motorkøretøjer m.v.

Af trafikministeren (Helge Mortensen).
(Fremsat 24/11 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Erling Christensen (S):**

Da dette forslag omhandler fire EF-direktiver, som trafikministeren ønsker gennemført, skal jeg forsøge at leve op til ordførerne på det forrige forslag og gøre det kort.

De fire EF-direktiver omhandler et nyt kørekortdirektiv – EF-kørekort – skadesforsikringer, forslag om hastighedsdæmpere på busser og lastbiler og forslag om en ny 45 km-knallerttype.

Her vil jeg godt kort sige, som det også blev nævnt i et samråd i Retsudvalget, at den nuværende 30 km-knallerttype bliver bevaret; der sker ingen ændringer på det område. Man kan, som det også er nævnt, være lidt betænkelig ved 45 km-knallerten med hensyn til færdselssikkerheden og ved, om man stadig kan leve op til at sænke antallet af dræbte og tilskade-

komne i trafikken. Man forsøger i høj grad i forslaget for så vidt angår de muligheder, vi har for at gøre vores indflydelse gældende nationalt, at sikre færdselssikkerheden i forslaget om 45 km-knallerten. Jeg tænker her på, at der kræves kørekort for at køre en sådan knallert, at den skal registreres, og at den ikke må køre på cykelsti.

Tilsvarende kan man sige, at dette forslag også tilgodeser færdselssikkerheden gennem disse hastighedsbegrænsere, som nu kan sættes på lastbiler og busser. Vi synes også, at det er en god idé, at aldersgrænsen for at køre bus erhvervsmæssigt bliver sat op.

Så i det hele kan vi tilslutte os forslaget fra Socialdemokratiet, og vi tror klart, at det kan få en hurtig sagsbehandling i udvalget.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Hr. Erling Christensen skal nu ikke være så sikker på, at vi får så hurtig en sagsbehandling i udvalget, for jeg synes, at der er en række problemer i dette, og at der er en række ting, som den socialdemokratiske ordfører ikke har taget stilling til.

Hvis vi skal starte fra en ende af, bliver det således, at der stadig væk bliver en vægtgrænse på 60 kg. Hvis man fremstiller en knallert, der kan køre 30 km/t, men som har et sikkerhedsudstyr, der er bedre end de nuværende knallerters, og knallerten når op over 60 kg-grænsen, skal knallerten indregistreres, og man skal have kørekort til motorcykel, for at man må køre på den, plus at knallerten skal køre på vejen, altså ud mellem bilerne. En knallert, der kører 30 km/t, ud mellem bilerne! Jeg vil godt høre, hvori hr. Erling Christensen mener at det trafikikkerhedsmæssige ligger i det?

Hr. Erling Christensen var selv inde på EF-kørekortdirektivet, og det foreskriver, at definitionen af en motorcykel er, at det er et køretøj, der konstruktivt er bestemt til at kunne køre mere end 50 km/t. Men i Danmark kræver man altså et kørekort af den type for at kunne køre en knallert, der kører 45 km/t. Er der ikke et sammenstød imellem de to direktiver?

Til sidst her i første runde: På bagsiden af det bilag, vi har fået runddelt i Retsudvalget, bilag 113, er der et skema, hvori der omtales en knallert, der kan køre 30 km/t, og som er trehjulet. Altså en trehjulet knallert, der kan køre