

[Birthe Rønn Hornbech]

lelsesladede henvendelser om det her, og derfor kan jeg helt tilslutte mig, hvad hr. Erling Christensen sagde, nemlig at der er mange ting, vi må se på under udvalgsarbejdet, fordi de ikke kan afklares i dag. Jeg går ud fra, at vi meget hurtigt kan få høringssvarene, men jeg kan i hvert fald give det signal, at dér, hvor vi specielt er betænkelige, er, hvis man ligefrem vil forlange kørekort til motorcykel for at få lov til at køre på disse knallerter, og vi vil naturligvis også forudsætte, at de knallerter, der allerede er i salg, kan fortsætte, så der stadig væk er en 30 km-knallert.

Vi vil altså prøve at se på høringssvarene, og så må det bero på de politiske forhandlinger i udvalget, hvad vi når frem til, men vi er godt klar over, at sagen haster, hvis vi ikke skal have EU på nakken.

Pernille Frahm (SF):

EU på nakken eller ej, så skal Folketinget altså gøre sit arbejde ordentligt, og vi er jo ikke det eneste land, der i så fald har været lidt bagud med at ratificere et enkelt direktiv.

Ved behandlingen i Markedsudvalget har vi lagt stor vægt på, at man bevarede den nuværende knallerttype, og at det krævedes, at man havde et førerbevis til den nye type. I den udvalgsbehandling, vi skal have nu, vil vi lægge megen vægt på det færdselssikkerhedsmæssige for den nye type køretøjer. Jeg kan efter min bedste overbevisning ikke se, at det kan være forsvarligt med denne type køretøj. Uanset hvor den skal køre, vil den være i vejen. Nu har man flyttet den fra cykelstien ud på kørebanen, og det er så til fordel for cyklisterne, men bestemt ikke til fordel for den person, der kører dette nye køretøj. Med 45 km/t vil man altså være i vejen for trafikken, uanset hvor man befinder sig. Det kan ikke undgå at give et øget antal ulykker, og før vi tager endelig stilling til lovforslaget, vil vi altså gerne se nogle prognoser for, hvad det vil betyde færdselssikkerhedsmæssigt.

Tom Behnke (FP):

Det er muligt, at det er ønskeligt af hensyn til EU, at der sker en hurtig udvalgsbehandling, så forslaget hurtigt bliver vedtaget, men det er nu engang ikke for deres skyld, at vi lovgiver, og trafikministeren kunne jo have spillet ud på et langt tidligere tidspunkt. Trafikmini-

steren har mere eller mindre bevidst tilbageholdt oplysninger over for Retsudvalget; selv når vi har spurgt om helt konkrete ting, er der tale om en træghed uden lige fra trafikministerens side, så jeg har intet tilovers for at skulle behandle dette i al hast og lave lovsjusk af hensyn til EU og trafikministeren.

Det er Fremskridtspartiets opfattelse, at den aldersgrænse på 16 år, der er i dag for knallertkørsel, burde sættes ned til 15 år. Det er også vores opfattelse, at når den nye EF-knallert kommer, skal det også være muligt at køre på den fra 15-års-alderen. Der er intet færdselssikkerhedsmæssigt belæg for at forhindre det. Trafikministeren lader, som om der skulle være et belæg for det, men det er der ikke. Hvis man ser de papirer, som trafikministeren har sendt over til Retsudvalget, fremgår det klart og tydeligt af dem, at de yngste brugere af knallerter har den laveste uheldsfrekvens, hvorimod der sker flere uheld pr. kørt kilometer, jo ældre brugeren bliver. Det er altså ikke alderen, der er afgørende for trafikikkerheden, det er uddannelsen til at kunne køre. Så er det muligt, at når der kommer en ny knallert, der kan køre 45 km/t, skal man have en bedre uddannelse, o.k., men sandelig da ikke en uddannelse, der svarer til et motorcykelkørekort, og som kan koste 10.000-15.000 kr., bare for at kunne køre på en knallert, der kan køre 45 km/t. Det er et helt urimeligt krav at stille.

Samtidig indfører man en aldersgrænse på 18 år. Det betyder, at vi fortsat har det trafikikkerhedsmæssige problem, at unge under 18 år kører på en knallert, der kan køre 30 km/t. Den dag, hvor de bliver 18 år, kan de tage ud og købe sig en 1.000 cm³ motorcykel og ligge og fræse rundt med 250 km/t. Den største trafikikkerhedsrisiko ligger i dag i springet fra 30 km/t til 250 km/t. Fik vi 45 km-knallerten, ville den overgang ikke være nær så brat, for så havde man vænnet sig til hastigheden. Ministerens argumentation for forslaget holder ikke, jf. ministerens egne notater til Retsudvalget, og alene derfor kan vi selvfølgelig ikke støtte et sådant forslag, der er så dårligt gennemarbejdet, og som der er argumenteret så dårligt for.

Ministeren vil også indføre hastighedsbegrænsere i lastbiler og busser. Igen henviser man til trafikikkerheden, men hvori ligger trafikikkerheden? Hvis en lastbil kører ud ad