

**Erling Christensen (S):**

... har udviklingen på knallertområdet været stille og rolig. Også uheldstallet på området har på glædelig vis været faldende.

Derfor kunne jeg også godt have undværet en 45 km/t-knallert. Men ingen her i salen er i tvivl om, at et EF-direktiv skal gennemføres, hvis vi ikke skal have en sag på halsen.

Når det er sådan, støtter vi i Socialdemokratiet, at færdselssikkerheden for de nye knallertter bliver så god, som det er muligt. Derfor støtter vi klart, at der skal kørekort til for at køre en 45 km/t-knallert.

Det er selvfølgelig også grunden til, at vi slet ikke støtter Fremskridtspartiets forslag om nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år. Vi støtter ministerens ændringsforslag.

**Tom Behnke (FP):**

Forslaget til nye regler for de nye EF-knallertter er blevet betydeligt bedre under udvalgsbehandlingen.

Jeg er glad for, at både de indvendinger, jeg havde, og de mange protester, der er kommet fra brancheorganisationer og private mennesker, er blevet hørt, og at regeringen trods alt har taget det til sig, således at vi får udvidet mulighederne for at køre på knallert derved, at man ikke kun har et krav om motorcykelkørekort, men at både motorcykelkørekort og bilkørekort vil være tilstrækkeligt til, at man kan køre på den.

Vi er også tilfredse med, at man sletter kravet om vægtgrænse, som i øjeblikket ligger på 60 kg, for det betyder, at den nye EF-knallert, der vejer over 60 kg, sandsynligvis vil kunne drosles ned til en 30 km's knallert og fortsat køre efter de regler, vi har i dag for en 30 km's knallert, men uden at opfylde vægtkriterierne.

Men forslaget er ikke blevet godt nok. Som det blev nævnt, har Fremskridtspartiet foreslået, at aldersgrænsen for at køre på knallert skal sættes ned til 15 år.

Så siger hr. Erling Christensen, at det er et spørgsmål om trafikikkerhed og om, at man skal være uddannet for at køre på disse knallertter, men hvad har uddannelse til at køre på knallert at gøre med alder i forhold til at være 15 år eller 18 år? Det er min påstand, at en 15-årig, der får en korrekt uddannelse, vil være fuldt ud lige så dygtig til at køre på denne knallert som en 18-årig.

I anledning af SF's betænkningsbidrag, der fuldt ud støtter tallene fra Rådet for Trafikikkerhedsforskning om, hvorledes ulykkestallet vil stige, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at vi gjorde et stort nummer ud af under første behandling, at forudsætningerne for deres beregninger er forkerte, og når forudsætningene er forkerte, er deres tal også forkerte. Derfor synes jeg, det er for lidt, SF har hængt deres nej op på.

Jeg tror, det vil blive så vanskeligt at erhverve den nye EF-knallert, at det er ganske få eksemplarer, der vil blive solgt i Danmark. Kan man forestille sig, at en person på 18 år, der skal ud og erhverve sig et kørekort til enten bil eller motorcykel og derefter skal vælge sig et køretøj, vil vælge en knallert, der kan køre 45 km i timen, når den pågældende for stort set de samme penge kan købe sig en bil eller en motorcykel og dermed køre stærkere og for bilens vedkommende køre i tørvejr?

Jeg tror ikke på, at der vil være et seriøst marked for den nye EF-knallert, og derfor kan vi selvfølgelig ikke støtte forslaget.

Men specielt det, der berører trafikikkerheden, har slået mig meget. Man hænger sig i de tal, men glemmer og overser fuldstændig, at det er blandt de helt unge brugere af knallert, der er færrest uheld, fordi de har en tilstrækkelig uddannelse.

I stedet for så at sige: Vi støtter uddannelsen for de unge mennesker, siger man: Vi sætter aldersgrænsen op til de 18 år, og så skal de betaste et kørekort til enten bil eller motorcykel – et kørekort, som er betydelig dyrere end et knallertførerbevis.

Alt i alt er forslaget blevet væsentlig bedre, men vi kan fortsat ikke støtte det.

**Pernille Frahm (SF):**

Når SF har valgt at tage afstand fra forslaget, skyldes det, at Rådet for Trafikikkerhedsforskningens tal trods alt er de bedste, vi kan få. Det har ikke været muligt at få mere kvalificerede tal end dem, vi har fået fra Trafikikkerhedsforskningens råd, og af dem fremgår det, at det er tre gange så farligt at bevæge sig rundt på en knallert, som det er at bevæge sig på cykel, og i forvejen ved vi, at cyklister hører til de mest udsatte grupper i trafikken. Derfor er der for os ingen tvivl om, at ethvert tiltag, der vil få flere til at vælge en knallert, er et tiltag, der vil