

Så vi vil love en velvillig udvalgsbehandling, men beder meget til, at vi snart får en færdsels-sikkerhedskommission igen. Det største voldsproblem, vi har i det her samfund, er immervæk det i trafikken, og det er lidt fortvivlende, at det stadig væk ligger hen som noget underligt sløvt venstrehånds.

Tom Behnke (FP):

Jeg kan forstå, at indtil flere ordførere har øvet sig på en ordførertale, der rækker langt ud over det forslag, der er til behandling i dag. Jeg må skuffe med, at jeg ikke lige har forberedt mig til, at vi skulle diskutere noget andet end det forslag, der ligger på bordet, og det vil jeg så prøve at forholde mig nogenlunde til.

Der er jo en række tekniske ændringer, og dem behøver man ikke at dvæle ret længe ved. Det samme gør sig gældende, når man går ind og lovfæster en praksis, der har været på området, bl.a. med kørelæreraspiranter og andet.

Det, der til gengæld er værd at hæfte sig ved, er bl.a., at ministeren nu får en direkte adgang til at give dispensation vedrørende handicappede. Det synes jeg er et godt forslag, og jeg troede egentlig, det var sådan allerede. Men jeg kan nu forstå, at man bare har gjort, som om det var sådan. Nu vil man have det lovfæstet, så man er helt klar over, at det er ministeren, der med det samme kan give disse dispensationer.

Det, der til gengæld kan være vigtigt at dvæle et øjeblik ved, er, at ministeren over flere spalter i forslaget opregner, at der er 65 forskellige organisationer, kommuner, udvalg og lignende, som er blevet hørt om det her forslag, og det er jo interessant at vide, at der er en masse mennesker, der er blevet hørt.

Men ministeren har ikke fundet anledning til at oversende høringssvarene til udvalget, således at man havde dem med, når man skulle forberede sin ordførertale, og således at man vidste, hvad alle disse eksperter mente om forslaget. Det kunne dog have været rart. Men det kan vi jo så få under udvalgsbehandlingen.

Man kan så diskutere, hvor vigtigt det kunne være at få høringssvarene fra Dansk Ervervs-gartneriforening eller Nævnet for Etnisk Ligestilling eller Danmarks Tivolforening eller Fraktionen af Teknikumingeniører. Jeg ved ikke, hvor meget de har med det her forslag at gøre, men okay, ministeren har sikkert nogle gode grunde til, at også de er blevet spurgt.

Men spøg til side. For sagen er jo, at i en anden forbindelse blev indenrigsministeren

spurgt: Det var efter, at indenrigsministeren havde sagt, at indenrigsministeren havde oversendt høringssvarene sammen med forslaget til udvalget, for høringssvarene var så gode. På et direkte spørgsmål fra mig bekræftede ministeren, at hvis ikke høringssvarene er særlig gode, så skal udvalget specifikt bede om at få dem, ellers bliver de ikke oversendt. Jeg håber ikke, det gør sig gældende i Trafikministeriet.

Så er der et andet alvorligt punkt, som jeg vil tage fat i, og det tog jeg også fat i, da bestemmelsen i sin tid blev indført i færdselsloven. Det er det, at når man nu åbner op for, at udenlandske forsikringsselskaber kan tegne forsikringer her i landet, så tvinger man dem til at være medlem af en bestemt forening. Det er en forening, der hedder DFIM, det er den forkortet til. Den form for foreningstvang, hvor man tvinger nogen til at melde sig ind i en forening, hvis de vil være med på et marked, kan vi selvfølgelig ikke støtte, og vi vil stille ændringsforslag om, at den bestemmelse udgår. Så kan ministeren sige, at det er, fordi man vil have en garanti for, at de nu også er i stand til at dække, hvis der kommer nogle udgifter, men det behøver man jo ikke at gøre ved at tvinge dem ind i en bestemt privat forening.

Så er vi efterhånden nået frem til det, som forslaget egentlig handler om. Det kommer først på nuværende tidspunkt i min ordførertale. Det kommer også meget sent i forslaget. Det kommer helt omme i punkt 19, hvor man prøver på at liste det igennem i håb om, at der ikke er nogen, der har opdaget det. Indtil videre er der heller ikke nogen ordførere her i dag, der overhovedet har omtalt det.

Men det er egentlig det, forslaget handler om, nemlig bestemmelsen om, at nu deler man motorcykelkørekortet op i to størrelser, således at man kan få motorcykelkørekort til en lille motorcykel og til en stor motorcykel. Der er så en deling, hvor man går ind og siger, at man kun kan få kørekort til lille motorcykel, når man er 18 år. Man skal have to års erfaring eller være fyldt 21 år, før man kan få det store motorcykelkørekort, hvilket selvfølgelig er noget pjat.

Så skriver man i forslaget, at grænsen mellem en lille og en stor motorcykel går mellem en motoreffekt på over eller under 25 kW. Hvor meget det så er, er der ikke rigtig nogen forklaring på, men det er åbenbart en ny målestok. Det har jeg så fået undersøgt og fundet ud af, hvor mange hestekræfter det er, altså hvor store motorcykler det i dagligdagen er, vi taler om.