

Hvis man har det lille motorcykelkørekort, så er det typisk 125 ccm, højst 250 ccm motorcykler, man kan køre på, det vil sige de helt små motorcykler, som man rundt i en række andre europæiske lande lader 16-årige køre på.

Det skal man altså i Danmark have et motorcykelkørekort til af den lille kategori, og først når man har to års erfaring eller er fyldt 21 år, så kan man få lov til efter en køreprøve at køre på en større maskine. Det vil altså sige, at hvis man vil køre på en standardmotorcykel, som man bruger f.eks. i køreundervisningen på enhver køreskole, nemlig en 450 ccm, så skal man op og have et stort kørekort for at få lov til at køre på en sådan.

Det er jo noget pjat, når man tænker på, at 18-årige i dag bliver uddannet til og tager kørekort til at kunne køre på store maskiner uden problemer. For hvis ikke de kan det, så skal man jo ikke lade dem bestå køreprøven; så er der noget galt, så skal vi samle op dér, og så må vi lave køreprøverne bedre. Men altså: De går op til køreprøve, og de bliver faktisk uddannet til at køre på dem. I fremtiden vil det være således, at man skal have yderligere to års erfaring til det, som unge kan finde ud af i dag. Det koster så 200 kr. Jeg tror, det er dér, problemet ligger.

Afslutningsvis vil jeg så sige – nu, hvor den røde lampe er tændt – at vi i udvalget vil stille spørgsmål om, hvorvidt det pågældende direktiv overhovedet er så vidtgående, som ministeren lægger op til.

Vibeke Peschardt (RV):

Lovforslaget angår forskellige ændringer i færdselsloven, og de er på en række punkter sikkert både fornuftige og rigtige.

Jeg kan sådan set godt, hvis jeg endelig skal deltage lidt i debatten her, der jo bevæger sig ret vidt omkring, sige, at jeg kan være enig med det, Venstres ordfører sagde, at dele af det, der nu står her som en ændret lovtekst, kunne egentlig godt stå i en bekendtgørelse i stedet for. Det er måske lidt meget, at øvelseskørsel for personer og kørelærerforhold skal stå direkte i loven, men det er der måske gode og fine traditioner for.

Jeg har ikke yderligere bemærkninger til forslaget, som vi godt kan støtte.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten kan godt tilslutte sig det her serviceeftersyn af færdselsloven, som jo i sandhedens interesse handler om mange ædle formål. Tilsyneladende er det mest et formål, der går på at

lovfæste for længst etablerede praksiser, og det synes jeg er en udmærket idé.

Derudover kan Enhedslisten tilslutte sig de af hr. Erling Christensen fremsatte betragtninger om færdselssikkerhedsforsøg på Fyn. Det var en udmærket idé at få de færdselsforsøg i gang.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne sige tak for den positive modtagelse af forslaget og knytte en enkelt kommentar til det, fru Vibeke Peschardt og fru Inge Dahl-Sørensen sagde, nemlig om det nu var nødvendigt at lovgive om, at der skal være hjemmel for trafikministeren til at give disse dispensationer, som er omtalt i lovforslaget.

Det plejer jo at være sådan, at regeringen bliver kritiseret for det modsatte, nemlig at den hjemmelsadgang, man lovgiver om og anmoder om Folketingets tilslutning til, er for vidtgående. Her har vi altså en kritik af, at det ikke er tilfældet her, men at den er for specifik.

For så vidt angår det spørgsmål, som drøftedes omkring automatisk hastighedsovervågning, så er det jo en føljeton. Der blev engang før min tid som trafikminister og under en tidligere regering indgået en aftale i forbindelse med forslag til lov om ændrede regler, for så vidt angår hastighed på motorvejene, og jeg har i en række forhandlinger forsøgt at få ændret denne aftale, dette forlig. Det er stødt på stor modstand fra Venstre, mens der har været en meget positiv tilslutning til at se på det med åbne øjne fra de øvrige forligspartier, regeringspartierne plus Det Konservative Folkeparti. Det er ikke lykkedes for mig at få ændret i dette forlig.

Jeg siger held og lykke til dem, der vil diskutere det i Folketingets Retsudvalg i den kommende tid. Skulle det lykkes at finde en åbning hos partiet Venstre, er jeg naturligvis imødekommende i forhold til at ændre på det forsøg, som jeg i øvrigt ellers agter at sætte i værk i overensstemmelse med betænkningen, som jeg omtalte før.

For så vidt angår hr. Tom Behnkes spørgsmål om kilowatt, altså om det er en ny målestok, kan jeg sige, at kilowatt ikke er nogen ny målestok. Det er jo den målestok, som man traditionelt anvender til at måle effekt, og den anvendes også til at måle effekt på køretøjer. Det er der bestemt ikke noget nyt i, og det er sådan, at der her er tale om implementering af et direktiv.

For så vidt angår spørgsmålet om forsikrings-selskaber, der nu får mulighed for at tegne forsikringer i Danmark efter 3. forsikringssskadesdirektivs bestemmelser, vil det være sådan, at