

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Langt om længe er det lykkedes at få en solo-motorcykel godkendt til varetransport og dermed indregistreret med gule nummerplader. Ikke mindst af hensyn til skatter og afgifter har det været et ønske at kunne indregistrere en motorcykel til varetransport. Det var selvfølgelig ikke rimeligt, at varetransport kun kunne finde sted i biler, og derfor er det godt, at motorcykler nu kan bruges til varetransport.

Da det er begrænset, hvad der kan være af varer på en solo-motorcykel, vil det imidlertid være hensigtsmæssigt at tillade tilkobling af et påhængskøretøj til varetransport.

Det vil til gengæld ikke være hensigtsmæssigt at tillade tilkobling af et påhængskøretøj til persontransport, da det sandsynligvis vil være trafikikkerhedsmæssigt uforsvarligt i forhold til passagererne.

Formålet med lovforslaget er således alene at tillade tilkobling af et påhængskøretøj til varetransport.

Det forventes, at trafikministeren fastsætter de nærmere regler for indretning og brug af påhængskøretøj til motorcykel, ligesom det forventes, at ministeren i udstyrsbekendtgørelsen fastsætter nærmere regler for motorcyklens indretning og størrelse i forhold til påhængskøretøjets størrelse.

Det kan oplyses, at EU-Kommissionen er opmærksom på, at dansk lovgivning på dette område lægger restriktioner for personers frie bevægelighed, jf. brev af 25. april 1997 fra EU-Kommissionen vedrørende restriktioner i Spanien og Danmark for kørsel med en motorcykel med et påhængskøretøj, som er indregistreret i et andet EU-medlemsland. Med andre ord er det alligevel kun et spørgsmål om tid, før Danmark bliver nødt til at acceptere påhængskøretøjer til motorcykler.

Väg- och Trafik-Institutet (VTI) i Sverige konkluderer 27. august 1991 efter praktiske afprøvninger, at »manøvreegenskaberne bedømmes som helt tilfredsstillende« ved hastigheder op til 70 km/t. Denne praktiske afprøvning bør tillægges større validitet

end Justitsministeriets udokumenterede opfattelse som beskrevet i Rigspolitechefens informationsafdelings skrivelse af 22. januar 1993, hvoraf fremgår:

»Det er Justitsministeriets opfattelse, at det ikke har været hensigten med artikel 7 i den nordiske overenskomst at give udenlandsk registrerede motorcykler med påhængsvogn adgang til Danmark. Under alle omstændigheder anser Justitsministeriet kørsel med motorcykel med tilkoblet påhængsvogn for færdselssikkerhedsmæssig uforsvarligt, hvorfor indpassage i Danmark kan nægtes i medfør af artikel 7, 2. pkt. Føreren til en i udlandet indregistreret motorcykel kan således ikke lovligt benytte påhængsvogn til motorcykel i Danmark.«

Færdselsstyrelsen har i denne forbindelse udtalt, at forbudet kun er baseret »på formodning«, idet myndighederne herhjemme aldrig har prøvekørt en motorcykel med varetrailer.

Varetrailere til motorcykler har været kendt i England siden 1984, og de engelske regler vil umiddelbart kunne overføres til danske forhold.

Gennem længere tid har Folketingets Retsudvalg stillet en række spørgsmål om muligheden for lovliggørelse af påhængskøretøjer til motorcykler, men hver gang har trafikministeren tøvet meget længe med at svare, og det har ikke været muligt at opnå nogen form for positiv tilbagemelding.

Det er derfor forslagsstillernes opfattelse, at der nu kun er en vej til lovliggørelsen, og det er selv at fremsætte lovforslaget. Trafikministeren har ikke selv villet fremsætte lovforslaget, men nu må regeringen forholde sig til det fremsatte lovforslag.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Begrebet motorcykel udgår af 3. pkt. Efter 1. punktum indsættes, at motorcykel må tilkobles påhængsvogn, men det præciseres, at der kun er tale om påhængskøretøjer til varetransport.