

en anhænger efter en motorcykel. Det kan man i stort set alle andre EU-lande; der er lidt med Spanien, men ellers kan man i alle andre EU-lande.

Og det er jo noget barokt, at hvis man som svensker ønsker at drage på teltferie med sin motorcykel og har en anhænger efter, hvor telt og lignende ligger pakket ned, at når man så, når man når til Danmark, skal koble anhænger af, sætte den op på en lastbil og køre ved siden af lastbilen ned til den tyske grænse, hvorefter man må sætte anhænger på og køre videre. Det er selvfølgelig ikke hensigtsmæssigt, at man i EU har så forskellige regler.

Jeg skal så også sige til dem, der var inde på, hvor mange det kommer til at dreje sig om, at på nuværende tidspunkt er det kendte tal, man har i organisationerne, at i hele EU er der omkring 4.000 indregistrerede anhængere til motorcykler. Så tallet er ikke særlig stort, og tallet vil heller ikke blive særlig stort i Danmark, men derfor bør man alligevel tillade det for dem, der har lyst til at gøre det.

Den skepsis, der har været fra Færdselsstyrelsen, har jeg også bemærket, men det er jo en skepsis, man blot har påtaget sig uden at lave nogle egentlige undersøgelser af området. Det er en vurdering, man har, det er et skøn, man har, at det kan have indflydelse på færdselssikkerheden. Og som det også blev sagt, er det jo en teoretisk mulighed, at det kan have indflydelse på færdselssikkerheden, men man ved altså i Færdselsstyrelsen ikke noget om, hvordan det virker i praksis.

Det gør man til gengæld i Sverige. I Sverige, hvor man har givet lov til at køre med anhænger efter motorcykel, har man selvfølgelig undersøgt det her først. Vi kan da godt i Danmark lave de samme undersøgelser, som man har gjort i Sverige, men hvorfor ikke blot bede om at få en kopi af de svenske undersøgelser, og dér fremgår det klart og tydeligt, at så længe man holder sig på en maksimalhastighed på 70 km/t., er der ingen indflydelse i forhold til færdselssikkerheden overhovedet.

Det, der selvfølgelig er vigtigt, er også, at vi, når vi gennemfører forslaget her, får sat nogle bestemmelser ind om, hvor stor anhænger må være, hvor bred den må være, hvor lang den må være, hvor meget man må laste på den, hvor meget totalvægten må være i forhold til motorcyklen, osv. Men alle disse ting er jo noget, som ministeren normalt har beføjelse til at gennemføre rent administrativt og til at fast-

sætte de her regler. Det er ikke noget, som står i paragrafferne i loven.

Med hensyn til hastigheden kan det godt være, at jeg har taget fejl. Jeg var af den sikre overbevisning, at når man kører med anhænger efter et køretøj, er den maksimale hastighed 70 km/t.; det gælder både for lastbiler og for almindelige biler, og jeg regnede derfor også med, at den så pr. automatik var gældende, hvis man gjorde det efter en motorcykel, altså at de 70 km/t. mere var møntet på anhænger end på, hvad det er, der trækker anhænger.

Det kan vi selvfølgelig se på under udvalgsbehandlingen, og det er klart, at hvis vi lige skal have en pind mere ind i forslaget, for at det kan blive vedtaget, så tager vi selvfølgelig det med. Forslaget skal jo være hensigtsmæssigt, og forslaget skal være helt, for ellers er det ikke hensigtsmæssigt at gennemføre det.

Jeg er meget glad for og vil gerne sige tak til ministeren for de positive meldinger, der er kommet, og jeg vil sige, at de usikkerheder, som ministeren tilkendegav her, også i forhold til skatteministerens og hele skatteområdet, må vi selvfølgelig se på. Det er klart, at de usikkerheder, der er, skal ryddes af vejen, og det må vi have undersøgt i udvalget, så vi alle sammen med tryghed kan trykke på den grønne knap, når vi når til en tredjebehandling.

Det med yderligere ændringer i færdselsloven, om det er nødvendigt, er jeg stadig væk tvivlende over for, men det er klart, at det undersøger vi, og så tager vi det med. Der skulle ikke være noget til hinder for, at vi kan inkorporere det i det eksisterende forslag.

Hvis der bliver noget på skatteområdet, hvor det er nødvendigt med nogle egentlige lovændringer på skatteområdet, er det klart, at så begynder det at blive tvivlsomt, om forslaget i sin foreliggende form kan gennemføres, for så har det jo nogle andre konsekvenser. Jeg er også i tvivl om, hvorvidt det overhovedet er nødvendigt, men lad os se på det.

Så kan jeg godt lide de bemærkninger, der er faldet fra de forskellige ordførere, hvor f.eks. fru Lise Rasmussen siger, at det jo er helt naturligt, at vi gør det her. Fru Birgit Thye-Petersen siger, at færdselssikkerheden naturligvis skal være i orden.

Det er jeg meget enig i. Der er ikke nogen grund til, at vi i Folketinget vedtager en lovgivning, som gør, at færdselssikkerheden bliver sat til side. Tværtimod bør vi gøre meget mere for det, og det er jo også en del af det arbejde, der