

**Spm. nr. S 1557**

Til trafikministeren (19/2 98) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Vil ministeren redegøre for, hvorfor der i bekendtgørelse om særlige krav til taxier m.v. ikke gives mulighed for, at motorcykler kan godkendes til taxikørsel, og vil ministeren desuden redegøre for de svenske erfaringer med motorcykeltaxi?«

**Begrundelse**

I bekendtgørelse om særlige krav til taxier m.v. fastslås det, at motorcykler ikke kan godkendes til taxikørsel. Dette forbud begrundes i besvarelsen af spørgsmål nr. 63, jf. alm. del – bilag 200, fra Trafikudvalget med, at motorcykler har en uheldsrisiko, der er 40 gange større end for biler. Denne begrundelse tager imidlertid ikke hensyn til, at motorcykler igennem en årrække har haft faldende uheldstal. Denne udvikling hænger bl.a. sammen med, at aldersfordelingen har ændret sig igennem de seneste år. Aldersmæssigt er nu omkring 50 pct. af motorcyclisterne i alderen 30-49 år. I forbindelse med motorcykeltaxi bør der også tages hensyn til, at taxikørsel kun vil kunne finde sted med chauffører med gyldigt kørekort. Derfor bør uheld i forbindelse med tyveri tages ud af statistikken, før man kan udtale sig om den reelle risiko, som kan henføres til, at der er tale om et to- eller tre-hjulet køretøj, der stiller større krav til førerens færdigheder, end biler gør.

I Sverige, hvor man er meget fokuseret på færdselssikkerhed, kan der opnås tilladelse til brug af motorcykler til taxikørsel.

**Svar (4/3 98)**

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg skal i anledning af det stillede spørgsmål henvise til min besvarelse af spørgsmål nr. 85 og 86 (Alm. del – bilag 214) stillet af Trafikudvalget den 11. december 1997.

Det fremgår af min besvarelse af spørgsmål 86, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning på baggrund af Trafikministeriets rejsevaneundersøgelse og Danmarks Statistiks uheldsstatistik har udført beregninger, der blandt andet viser risikoen for at blive dræbt og for at blive alvor-

ligt skadet fordelt på forskellige transportmidler.

Af risikoberegningen fra 1995 fremgår det, at risikoen for at blive dræbt eller alvorligt skadet er ca. 100 gange større for personer på motorcykel sammenlignet med personer, der befordres i taxi. Det bemærkes, at risikotallet for motorcykel alene omfatter aldersgruppen 18-19 år.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har over for Færdselsstyrelsen oplyst, at tilsvarende tal fra 1994, hvor der er foretaget beregninger vedrørende risikoen for at blive dræbt eller alvorligt skadet for personer på motorcykel i aldersgruppen 16-74 år, viser, at denne risiko er mindst 40 gange større end risikoen for personer i taxi.

Af taxilovens § 12, stk. 1, nr. 8, fremgår, at trafikministeren kan fastsætte regler om køretøjs benyttelse, afmærkning indretning og udstyr.

Færdselsstyrelsen, der er Trafikministeriets sagkyndige myndighed på dette område, har i henhold til ovennævnte bestemmelse indstillet, at motorcykeltaxier ikke tillades til taxikørsel, idet styrelsen lægger vægt på det færdselssikkerhedsmæssige aspekt, hvilket er baggrunden for, at bekendtgørelsen om særlige krav til taxier m.v. ikke indeholder mulighed for brug af motorcykler til taxikørsel.

For så vidt angår de svenske erfaringer med motorcykeltaxier skal jeg henvise til min besvarelse af spørgsmål nr. 85, hvoraf det fremgår, at ministeriet ikke er i besiddelse af oplysninger om motorcyklers anvendelse som taxier i Sverige, Tyskland og England og disse landes eventuelle erfaringer hermed, men at Trafikministeriet vil tage kontakt til de pågældende transportministerier for at fremskaffe de nødvendige oplysninger.

Trafikministeriet har tilskrevet ministerierne i de pågældende lande, men har endnu ikke modtaget svar fra disse. Jeg vil imidlertid vende tilbage, når oplysningerne herom er modtaget.

**Spm. nr. S 1131**

Til statsministeren (20/1 98) af:

**Brian Mikkelsen (KF):**

»Vil statsministeren redegøre for, hvorledes opfordringen til, at statslige annoncer om gene-