

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 89:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.
Af trafikministeren (Helge Mortensen).
(Fremsat 24/11 93).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Jimmy Stahr (S):

Socialdemokratiet kan anbefale lovforslaget.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan anbefale dette lovforslag til en meget hurtig gennemgang i Folketinget.

Tommy Dinesen (SF):

Det forslag, der er til behandling, er et udmærket forslag, og jeg var sådan set forbavset over, at det ikke allerede var vedtaget, så vi var tilknyttet disse ting.

Så vi synes, det er et godt forslag, og vi støtter det.

Ernst B. Schmidt (FP):

Jeg skal ikke ordret gentage, hvad der tidligere er sagt, men jeg er meget enig, og Fremskridtspartiet støtter forslaget.

Sonja Albrink (CD):

CD støtter også lovforslaget.

Bent Bundgaard (RV):

Lovforslaget muliggør Danmarks ratifikation af en konvention om et samarbejde om luftens sikkerhed og en aftale vedrørende overflyvningsafgifter.

Det Radikale Venstre kan godt være tilfreds med, at lufttrafikken over dansk område bliver afviklet så sikkert som muligt.

Den stigende trafikmængde i luften gør, at såvel effektivt som sikker trafikafvikling er blevet af større betydning.

Nødvendigheden af et tættere europæisk samarbejde er blevet åbenbar.

Det Radikale Venstre har intet at indvende mod, at vedtagelsen af lovændringerne samtidig betyder et samtykke til ratifikation af såvel den omtalte konvention som af opkrævningsaftalen, da det kun indebærer opgaver af planlægningsmæssig og administrativ karakter.

Ændringen af lov om luftfart får ingen statsfinansielle konsekvenser, da udgiften til driften dækkes 100 pct. af overflyvningsafgifterne og den ubetydelige forhøjelse af billetpriserne. Det, det kan medføre, er for intet at regne mod den forøgede sikkerhed, som ændringerne medfører.

Skulle Det Radikale Venstre fremføre en kritisk bemærkning, bliver det til konventionens artikel 8, fordi den i ekstrem form slår et valgprincip fast, som vi ikke kan lide. Det svarer til storbondens krav i gamle dage om at have stemmer i forhold til antal køer, når han skulle stemme på generalforsamlinger i forskellige foreninger. Konventionens artikel 8 har nemlig regler for antal stemmer i Kommissionen i forhold til det enkelte lands bidrag som en procentdel af samtlige landes bidrag, et princip, som egentlig betyder, at man stemmer efter hoveder og ikke efter hoveder.

Når det er sagt, kan Det Radikale Venstre tilslutte sig forslaget.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan slutte rækken med at sige, at også vi tilslutter os forslaget.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Jeg skal starte med at udtrykke tilfredshed med den tilslutning, der er til forslaget, og jeg vil, hvilket også er fremgået af ordførertalerne, understrege, at lovforslaget fortrinsvis er af teknisk karakter, men derfor er det dog ikke uvæsentligt at nævne det, som hr. Bent Bundgaard netop var inde på, at indholdet i dette lovforslag giver Danmark adgang til fuldt ud at deltage i EUROCONTROL's arbejde.

Der var så den enkelte beklagelse fra hr. Bent Bundgaards side over selve afstemningsreglerne, men hr. Bent Bundgaard og vi andre er godt klar over, at den organisation, som vi

[Trafikministeren]

nu tilslutter os, har på disse væsentlige områder fastlagt sin stemmeprocedure, og denne afgørelse må vi acceptere, og det har vi gjort.

Jeg er meget tilfreds med den tilkendegivelse, og jeg imødeser, at vi i Folketingets Trafikudvalg får en hurtig behandling af forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går forslaget direkte til anden behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 90:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vægtafgiftsloven og lov om afgift af ansvarsforsikringer af motorkøretøjer m.v.

Af trafikministeren (Helge Mortensen).
(Fremsat 24/11 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Erling Christensen (S):**

Da dette forslag omhandler fire EF-direktiver, som trafikministeren ønsker gennemført, skal jeg forsøge at leve op til ordførerne på det forrige forslag og gøre det kort.

De fire EF-direktiver omhandler et nyt kørekortdirektiv – EF-kørekort – skadesforsikringer, forslag om hastighedsdæmpere på busser og lastbiler og forslag om en ny 45 km-knallerttype.

Her vil jeg godt kort sige, som det også blev nævnt i et samråd i Retsudvalget, at den nuværende 30 km-knallerttype bliver bevaret; der sker ingen ændringer på det område. Man kan, som det også er nævnt, være lidt betænkelig ved 45 km-knallerten med hensyn til færdselsikkerheden og ved, om man stadig kan leve op til at sænke antallet af dræbte og tilskade-

komne i trafikken. Man forsøger i høj grad i forslaget for så vidt angår de muligheder, vi har for at gøre vores indflydelse gældende nationalt, at sikre færdselssikkerheden i forslaget om 45 km-knallerten. Jeg tænker her på, at der kræves kørekort for at køre en sådan knallert, at den skal registreres, og at den ikke må køre på cykelsti.

Tilsvarende kan man sige, at dette forslag også tilgodeser færdselssikkerheden gennem disse hastighedsbegrænsere, som nu kan sættes på lastbiler og busser. Vi synes også, at det er en god idé, at aldersgrænsen for at køre bus erhvervsmæssigt bliver sat op.

Så i det hele kan vi tilslutte os forslaget fra Socialdemokratiet, og vi tror klart, at det kan få en hurtig sagsbehandling i udvalget.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Hr. Erling Christensen skal nu ikke være så sikker på, at vi får så hurtig en sagsbehandling i udvalget, for jeg synes, at der er en række problemer i dette, og at der er en række ting, som den socialdemokratiske ordfører ikke har taget stilling til.

Hvis vi skal starte fra en ende af, bliver det således, at der stadig væk bliver en vægtgrænse på 60 kg. Hvis man fremstiller en knallert, der kan køre 30 km/t, men som har et sikkerhedsudstyr, der er bedre end de nuværende knallerters, og knallerten når op over 60 kg-grænsen, skal knallerten indregistreres, og man skal have kørekort til motorcykel, for at man må køre på den, plus at knallerten skal køre på vejen, altså ud mellem bilerne. En knallert, der kører 30 km/t, ud mellem bilerne! Jeg vil godt høre, hvori hr. Erling Christensen mener at det trafikikkerhedsmæssige ligger i det?

Hr. Erling Christensen var selv inde på EF-kørekortdirektivet, og det foreskriver, at definitionen af en motorcykel er, at det er et køretøj, der konstruktivt er bestemt til at kunne køre mere end 50 km/t. Men i Danmark kræver man altså et kørekort af den type for at kunne køre en knallert, der kører 45 km/t. Er der ikke et sammenstød imellem de to direktiver?

Til sidst her i første runde: På bagsiden af det bilag, vi har fået runddelt i Retsudvalget, bilag 113, er der et skema, hvori der omtales en knallert, der kan køre 30 km/t, og som er trehjulet. Altså en trehjulet knallert, der kan køre