

udmærket, at knægten så noget og turde sige noget, som andre ikke turde sige, men var han da i stand til at sy en dragt til kejseren? Nej, det var han ikke, og hr. Behnke og hans parti er heller ikke i stand til at sy et lovforslag sammen, som kan bruges til noget som helst.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Men modsat hr. Melchior er vi da i det mindste i stand til at stille med et forslag, hvorimod hr. Melchior blot efterlyser forslag fra andre: regeringen, Socialdemokratiet, Venstre og De Konservative.

Hr. Melchior sagde i sit første indlæg, at CD ikke ville løfte en lillefinger for denne sag. Det vil Fremskridtspartiet så til gengæld, for vi mener faktisk, at der er et problem. Problemet er ikke, at befolkningen ikke har kendskab til, hvad gagen er; det kan man læse på Internettet og i alle de publikationer, der findes. Det er ingen hemmelighed, og vi forsøger heller ikke på nogen måde at gøre det til en hemmelighed.

Dér, hvor problemet opstår, kan jeg sige til hr. Melchior, er på en del af de vælgermøder, som jeg deltager i, og hvor der er repræsentanter for andre partier. Når der så er én i forsamlingen, der spørger, hvordan det kan være, at ministre får pension, inden de fylder 60 år, har de fleste fra andre partier travlt med at fortælle, at det vil de også gerne se på, for de kan godt se, at det ikke er særlig rimeligt. Men lige så snart de pågældende befinder sig herinde i Folketingssalen og skal stemme om det, har de glemt det løfte, de gav til vælgerne om at ville gøre noget ved det.

Derfor synes jeg, at det, man siger på vælgermøderne og i forsamlingshusene, kun repræsenterer skåltaler, for det er kun, når man står ansigt til ansigt med vælgerne, der ikke kan forstå, at reglerne er sådan, at man har vilje til at gøre noget ved det. Herinde i Folketinget, hvor der ligger et konkret forslag, vil man ikke være med til at gøre noget ved det.

Det kan godt være, at hr. Melchior ikke har været ude på vælgermøder, hvor det spørgsmål er blevet rejst. Det har jeg til gengæld.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg kan sige til hr. Behnke, at det har jeg også været, og det har jeg redegjort for i min korte bemærkning for et øjeblik siden. Men hr. Behnke står her og beskylder medlemmer af dette

hus for at vaske hænder og sige noget andet, end de siger herinde. Hvad er det for en anonym beskyldning ud over hele salen? Så kom med navnet! Lad os høre, hvem det er, der har gjort det. Meget tyder på, at det er en praksis, som hr. Behnke selv benytter, og tyv tror, hver mand stjæler, for nu at blive ved ordsprogene.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udvalget for Forretningsordenen. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 26: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Lovliggørelse af anhængere til motorcykler).**  
Af Tom Behnke (FP) m.fl.  
(Fremsat 21/10 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Ifølge lovforslaget skal det tillades, at der til motorcykel må tilkobles et påhængskøretøj til varetransport. I bemærkningerne til lovforslaget henvises der til, at det er begrænset, hvor meget gods der kan være på en solomotorcykel, og at det derfor vil være hensigtsmæssigt at tillade tilkobling af et påhængskøretøj til varetransport.

Jeg er som udgangspunkt positiv over for at tillade kørsel med påhængskøretøj efter motorcykel, såfremt det vel at mærke kan ske på en færdselsikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlig måde. Færdselsstyrelsen har oplyst, at den finder, at monteringen af en påhængsvogn efter motorcykel teoretisk vil betyde en forringelse af færdselssikkerheden, og at forholdene forvær-

res, jo tungere påhængsvognen er, og jo højere hastigheden er.

Den teoretiske forringelse af færdselssikkerheden kan dog ifølge Færdselsstyrelsen begrænses, måske endda elimineres, ved indførelse af et krav om størst tilladte hastighed samt forskellige krav til vægt og dimension på motorcykel og påhængskøretøj. Endvidere skal der ifølge Færdselsstyrelsen indføres et krav om syn og registrering af vogntoget, hvis man går ind for forslaget.

Indførelse af et krav om størst tilladte hastighed for kørsel med påhængskøretøj efter motorcykel i lighed med, hvad der gælder for kørsel med eksempelvis campingvogn efter bil, forudsætter imidlertid yderligere ændringer i færdselsloven. Desuden må det være rigtigt, at skatteministeren får lejlighed til at overveje, om der er behov for ændringer i registreringsafgiftsloven og i vægtafgiftsloven.

Da det foreliggende forslag ikke indeholder en bestemmelse om størst tilladte hastighed for kørsel med påhængskøretøj efter motorcykel, og da sagen ikke er tilstrækkelig klarlagt, for så vidt angår Skatteministeriets lovgivning, kan regeringen ikke støtte forslaget i den foreliggende form.

Er der i Folketinget en positiv indstilling til ønsket, vil regeringen imidlertid gerne sætte et arbejde i gang med at udarbejde et forslag, der omfatter alle sider af sagen.

**Lise Rasmussen (S):**

Da vores ordfører på området, hr. Erling Christensen, er til FN's generalforsamling, skal jeg på Socialdemokratiets vegne fremlægge følgende kommentarer til lovforslaget:

Forslaget om at tillade, at motorcykler kan tilkobles en anhænger, er en naturlig følge af, at motorcykler skal kunne godkendes til varetransport, ligesom andre transportmidler kan blive det. Det er naturligvis ikke sikkerhedsmæssigt forsvarligt med en overlæst motorcykel, og erfaringerne fra andre lande kunne tyde på, at en anhænger er en fornuftig løsning, om end den næppe vil blive et almindeligt syn på de danske landeveje.

Det er for os vigtigt, at det sikkerhedsmæssige i forhold til færdselslovgivningen er på plads, og at det bliver fuldt klarlagt, hvilke krav til størrelse, vægt og størst tilladte hastighed der skal gælde. Samtidig skal afgiftsproblematikken naturligvis også være på plads.

Vi er som udgangspunkt positive over for, at motorcykler også kan få tilladelse til tilkobling af anhænger til varetransport, men om det kan opnås med det fremsatte forslag med eventuelle ændringer, eller om et helt nyt lovforslag skal fremsættes, vil vi se på under det kommende udvalgsarbejde.

**Birgit Thye-Petersen (V):**

Da Venstres ordfører på lovforslaget, hr. Erik Jacobsen, ikke kan være til stede, skal jeg kort på vegne af Venstre fremføre følgende bemærkninger:

Venstre ser generelt positivt på EU-borgernes fri bevægelighed inden for EU, men i relation til det foreliggende lovforslag ønsker Venstre spørgsmålet vedrørende færdselssikkerheden afklaret inden endelig stillingtagen.

Justitsministeriet har i 1993 udtalt sig i den henseende, og de har ikke kun udtrykt betænkelighed, men har direkte kaldt tilkobling af en påhængsvogn på en motorcykel for færdselssikkerhedsmæssigt uforsvarligt. Er der kommet nye aspekter, og hvilke rammer skal der være for en eventuel tilladelse? Det er spørgsmål, som Venstre forventer afklaret i forbindelse med et fortsat udvalgsarbejde.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Vi synes, det vil være hensigtsmæssigt, at der kommer en mulighed for tilladelse til kobling af påhængskøretøj til varetransport på motorcykler. I det hele taget er der brug for færre love, og hvis der ikke er noget som helst sikkerhedsmæssigt uforsvarligt ved det, og sådan tyder jeg de meldinger, som Færdselsstyrelsen er kommet med, og som ministeren også var inde på i sin tale, kan vi ikke se, at der skulle være noget til hinder for, at man fulgte dette forslag fra Fremskridtspartiet.

Vi kan altså umiddelbart godt støtte forslaget selvfølgelig med det forbehold, at hvis der kommer nogle undersøgelser eller andet, der dokumenterer, at det er sikkerhedsmæssigt uforsvarligt, står vi af. Men sådan som landet ligger nu, kan vi godt støtte lovforslaget.

**Anni Svanholt (SF):**

Da SF's ordfører ikke kan være til stede, skal jeg fremføre SF's synspunkter.

At det kan være umådelig praktisk at kunne koble en anhænger på sin tohjulede transport, ved i hvert fald cyklister, men vi ved også, at det kan være lidt svært, fordi cyklen destabili-

seres. Det er dog sjældent et alvorligt problem for cykler på grund af de lave hastigheder. Derfor kunne man vel også tillade, at en anhænger kunne kobles på en knallert, hvis den vel at mærke holder sig under de 30 km i timen – hvorfor må den ikke komme med for Fremskridtspartiet? – hvorimod det er mere end problematisk med de hurtige motorcykler.

Vi vil dog gerne se på resultaterne af VTI's undersøgelse af motorcykler og har bemærket, at Fremskridtspartiet i bemærkningerne skriver, at VTI finder det forsvarligt ved hastigheder på op til 70 km i timen. Det står der bare ikke noget om i selve lovforslaget.

SF ønsker ikke at genere motorcyklisterne. Vi vil oven i købet gerne beholde dem i live og ved god helse. Motorcyklistere er i forvejen meget udsatte, så der må ikke gambles yderligere med deres sikkerhed. Hvis SF skal støtte forslaget, må der være garanti for sikkerheden, og så må knallerterne vel også kunne komme med.

#### Vibeke Peschardt (RV):

Fremskridtspartiet er jo ikke forvænt med, at der ligefrem er opbakning til mange af deres forslag. Jeg synes, det er fint, at der, sådan som jeg hører det, har været opbakning til lovforslaget her i dag, og vi er da også positivt indstillet over for det. Vi vil selvfølgelig under udvalgsarbejdet være med til at se på, om der skulle være noget sikkerhedsmæssigt i det, som ikke stemmer, men ellers vil vi gerne støtte lovforslaget.

#### Frank Aaen (EL):

Da Enhedslistens trafikpolitiske ordfører og folketingsgruppens motorcyklejer, fru Jette Gottlieb, ikke kan være til stede på grund af møder i Nordisk Råd, skal jeg på hendes vegne sige, at det ikke alene ville være trafikikkerhedsmæssigt uforsvarligt at anbringe passagerer i en påhængsvogn, som forslagsstillerne også selv siger det, men at varetransport i en påhængsvogn bag ved en motorcykel også forekommer os at være temmelig risikabelt for såvel fører som andre trafikanter. Vi synes i øvrigt ikke, det er hensigtsmæssigt at gøre traktortransporter på landevejene længere, end de allerede er i dag.

Så af disse par grunde her kan vi ikke støtte lovforslaget.

#### Arne Melchior (CD):

Også CD har en positiv holdning til intentionerne bag dette lovforslag, og i lighed med andre partier vil det næsten udelukkende dreje sig om de færdselssikkerhedsmæssige aspekter, der kan afdækkes.

Jeg vil nok sige, at forslaget ikke kan vedtages. Det synes jeg trafikministeren beskrev meget godt, da han henviste til, at skulle det vedtages, ville det kræve ændringer i en række andre love, som måtte foretages samtidig. Jeg synes, dette forslag havde egnet sig glimrende til et beslutningsforslag, for man kan ikke forlange, at det enkelte parti skal have arbejdskraft og ekspertise nok til at gennemskue alle de mange aspekter, som vi kort fik beskrevet i trafikministerens svartale.

Derfor meget gerne en positiv udvalgsbehandling, men med det sigte at sende forslaget til hjørnespark, således at ministeren måske under udvalgsarbejdet vil give udvalget tilsagn om, at han i næste samling, eller så hurtigt han kan, vil undersøge alle de færdselssikkerhedsmæssige aspekter og så komme til en konklusion, der i positivt fald må ende med, at alle de regler og paragraffer, der involveres i en sådan ændring, vil blive foretaget.

Under den vinkel ser vi gerne, at der arbejdes videre med det.

#### Poul Nødgaard (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører, hr. Ole Donner, ikke kan være til stede, så skal jeg blot ganske kort meddele, at Dansk Folkeparti kan støtte det foreliggende forslag.

#### Formanden:

Hr. Tom Behnke som ordfører for forslagsstillerne.

#### Tom Behnke (FP):

Tak for de meget positive tilkendegivelser. Der var jo kun ét parti, der direkte sagde, at de ikke ville støtte forslaget, og jeg tror såmænd, at det bunder i helt andre ting end det, som hr. Frank Aaen var oppe at sige, men lad det nu ligge.

Det, vi glæder os over, er, at der bredt gennem hele Folketinget er en positiv holdning til forslaget, og jeg kunne heller ikke forestille mig andet.

Forslaget her er ganske upartipolitisk og et forslag, som blot har den konsekvens, at man også i Danmark ligesom i resten af Europa, i de øvrige EU-lande, tillader, at man kan køre med

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 anhængerens end på, hvad det er, der trækker anhængerens.

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 skatteministeren 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

bliver foretaget i Færdselssikkerhedskommissionen, hvor jeg selv sidder som medlem, så det er jeg meget opmærksom på og meget bevidst omkring.

Hr. Brian Mikkelsen gav sin fulde støtte til forslaget, men havde et lille forbehold, som de andre også har tilkendegivet.

Men så var der fru Anni Svanholt, som stiller nogle meget konkrete spørgsmål: Hvorfor har man så ikke taget knallerterne med? Når nu motorcykler må have lov til at køre med anhængere, hvorfor må knallerterne så ikke?

Ja, det er jo, som det hedder, et godt spørgsmål, og det er ikke nemt at svare på, hvorfor vi lige har lagt snittet dér. Men dér, hvor vi har opdaget behovet for at kunne køre med anhænger, altså erhvervsmæssigt, og bruge den til varetransport, er i forhold til motorcyklerne, hvorimod der for knallerternes vedkommende ikke har været et tilsvarende ønske, og derfor har vi ikke taget det med. Men det er klart, at hvis SF's stemme for forslaget afhænger af, at vi inkorporerer knallerterne, så må vi jo se på det, og så må vi tage det med.

Fru Anni Svanholt spurgte også, hvorfor jeg i forslaget ikke har nævnt, at der skal være en maksimal hastighed på 70 km/t. Det var som sagt, fordi jeg regner med, at det er den generelle gældende regel i Danmark, at når man kører med anhænger, er det maksimalt 70 km/t.

Det Radikale Venstre var også positiv. Hr. Frank Aaen ville under ingen omstændigheder være med til forslaget, så det er der sådan set ingen grund til at vi diskuterer ret meget. Og hr. Arne Melchior hægtede sig lidt op på ministeren, og det er det jo også fair nok at gøre.

Så jeg glæder mig til og ser frem til udvalgsarbejdet, og jeg er sikker på, at med et grundigt udvalgsarbejde når vi enten frem til, at det her

forslag kan justeres en lille smule og så blive vedtaget med et meget stort og bredt flertal i Folketinget, eller, hvis det skulle vise sig, at skatteministeren skal med ind i billedet, at vi så kan blive enige om at pålægge trafikministeren at arbejde videre med ideen, og at vi så ser et forslag snarest muligt.

Tak for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

## Meddelelser fra formanden

### Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 14. november 1997, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er oplået i salen.

Mødet hævet kl. 15.54

---