

gen, sprogstimuleringen og i forhold til undervisningen for de voksne.

Det er naturligt vigtigt, at det forberedes ordentligt, således at den erfaring, som er opbygget, og som anerkendes bredt, ikke tabes på gulvet.

Jeg tror, det er helt afgørende, at kommunerne i forhold til sprogstimuleringen af førskolebørnene laver opsøgende virksomhed. Det kan have anden gavnlige effekt end blot at gøre opmærksom på det tilbud, der er, og sørge for, at børnene deltager i det, at der i det hele taget kommer en øget kommunikation og et bedre forhold mellem kommunen og de flygtninge/indvandrere, som bor i kommunen.

Med hensyn til, om det skal være fra det 3. eller det 4. kalenderår, mener vi, det er fagligt og pædagogisk forsvarligt at vente med at begynde til det kalenderår, hvor barnet fylder 4 år, også for at sikre, at det bliver en sprogstimulering og ikke bliver almindelig omsorg, som de ret små børn jo vil have brug for. Man kan spørge sig selv, om ikke barnet måske skal være 4 år for at kunne modtage sprogstimuleringen og ikke være i en meget legende situation.

I forhold til det videre arbejde og økonomien i forslaget mener jeg, det er vigtigt, at vi under udvalgsbehandlingen går i detaljer med beregningsforudsætninger og den præcise forventning til, om det vil medføre de udgifter, som er antaget i bemærkningerne, eller om det vil medføre øgede udgifter.

Under alle omstændigheder vil udgifterne til den sproglige stimulering af førskolebørnene slet ikke stå i nogen form for forhold til de udgifter, vi i øvrigt bruger i folkeskolen, og som vi også bruges i folkeskolen på de svage børn i Danmark. Med det vil jeg bare sige, at det her ikke er særskilt omkostningsfyldt, og at det er kolossalt klart, at vi får pengene igen ved, at børnene taler og forstår dansk, når de møder op i skolen.

Jeg synes, at med den modtagelse, som der er her, er der grundlag for en positiv udvalgsbehandling, hvor vi kan blive enige om forslag, som vil sikre ambitionerne, nemlig at den sproglige beherskelse hos flygtninge og indvandrere øges til gavn både for dem selv og sandelig også for de danskere, som kommer i berøring med dem, da dialog mellem flygtninge/indvandrere og andre danskere nok er den bedste vej til at afklare nogle af de myter, som også

i dette høje Ting synes at eksistere om flygtninge/indvandrere.

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

## Afstemning

**Første næstformand (Birte Weiss):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**15) Første behandling af lovforslag nr. L 74: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab).**

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 22/4 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Poul Andersen (S):**

Da Socialdemokratiets ordfører på området, hr. Erling Christensen, ikke kan være til stede, skal jeg sige, at dette lovforslag har været debatteret meget i Tinget og i udvalget, og at vi i Socialdemokratiet er indstillet på en hurtig udvalgsbehandling, så lovforslaget kan blive udmøntet hurtigst muligt.

Jeg skal samtidig gøre opmærksom på, at SF også er positiv over for lovforslaget.

**Erik Jacobsen (V):**

Dette lovforslag er en genfremsættelse, som vi i Venstre forlods har tilsikret en hurtig udvalgsbehandling, og vi har ingen betænkeligheder ved at støtte forslaget.

Hastighedsgrænser for kørsel med motorcykel med anhænger er nu afklaret, og når lovforslaget nu også bliver tilpasset EU's regler, forventer vi i Venstre en hurtig udvalgsbehandling, så lovforslaget kan vedtages i denne samling.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Det Konservative Folkeparti er meget positive over for ideen. Det var vi også, da forslaget sidst blev fremsat.

De sikkerhedsmæssige aspekter er forsvarlige. Det handler jo ikke om, at i hundredvis af køretøjer vil befærde de danske veje. Der er tale om en forholdsvis lille mængde køretøjer med påhængsegenskaber, og det i sig selv øger sikkerheden. Det er også efter vores opfattelse på tide, at Danmark følger Europa-Kommissionens klage over det hidtidige danske forbud. Erfaringer fra de øvrige lande viser, at forbudet ikke er en fordel, men en ulempe.

Det handler om at fjerne flest mulige regler og gøre det lidt nemmere trods alt at begå sig her i samfundet. Og motorcykelfolkene har længe ønsket sig, at det blev muligt at transportere varer på den her måde, og det lader nu til, at Folketinget opfylder det ønske.

Der er et par mindre, tekniske detaljer, som jeg gerne vil gøre opmærksom på her, noget, som jeg håber, at ministeren vil notere sig, og som udvalget kan arbejde videre med under udvalgsbehandlingen.

Der er dels den synsfri sammenkobling. Der er behov for synsfri sammenkobling. Det ligger i sagens natur, at en bruger frit bør kunne udskifte en trailer med en nyere model eller trække en vilkårlig trailer, når blot der er tale om samme type trailer, uden at skulle stille til syn. Derfor skal en godkendelse ubetinget omfatte trailer af samme type, som den pågældende koblingsanordning er berettiget til, uanset om den er beregnet til den éthjulede type eller den tohjulede type. Det bør være underordnet, om det er brugerens egen påhængsanordning eller der er tale om lånt/lejet trailer til at transportere gods/varer i. Det afgørende må i den forbindelse være, at traileren er af samme type, som koblingen er godkendt til.

Dernæst er der kuglestørrelsen – det er jo meget teknisk, det her! Danmarks medlemskab af EU medfører, at også importerede motorcykeltrailere fra f.eks. USA skal forsynes med kobling til kugler svarende til dem, der anvendes i EU. Alt andet vil give anledning til et tvivlsspørgsmål og problemer for Statens Bilinspektion. Da en lang række typer 50 mm kugler allerede er godkendt, vil dette krav medføre, at f.eks. dansk fremstillede trailere til motorcykler eller tohjulede typer vil kunne tilbydes af de nuværende fabrikanter uden problemer med kobling til andre typer kugler.

Til slut vil jeg gerne hjælpe ministeren med forslagens § 2 om forslagens ikrafttrædelsesdato. Hvis ministeren er løbet tør for forslag, kan hun jo foreslå Storebæltsåbningen i juni måned, dvs. den 14. juni, eller at den træder i kraft den 1. august i år.

**Klaus Kjær (DF):**

Forslaget tilsigter en lovliggørelse af kørsel på motorcykler med påhængskøretøj, og det kan så enten være en påhængsvogn eller et redningsredskab. Forslaget er en imødekommelse af et længe næret ønske fra motorcykelfolket, om end det må forudses at ville få en begrænset anvendelse.

Principperne i forslaget bygger på samme principper som kørsel i bil med påhængskøretøj, men naturligvis justeret for de særlige forhold, der gør sig gældende for motorcykler. Principperne om f.eks. registrering, hastighedsbegrænsning, bødeansvar eller niveauet for bøder osv. er fuldstændigt de samme som for biler og en naturlig opfølgning på det.

Der er naturligvis en del tekniske ting, som skal være i orden, og det er for en gangs skyld helt fint, at bemyndigelsen omkring disse forhold lægges ud til trafikministeren.

Ministeren har ved fremsættelsen lagt vægt på, at loven fremskyndes, således at den kan træde i kraft og gælde allerede for den forestående sommer. Vi skal derfor så hurtigt som muligt have fastsat en ikrafttrædelsesdato, og det kunne da også være ønskeligt, hvis trafikministeren kunne få udformet sine bekendtgørelser så betids, at der måske allerede i forbindelse med åbningen af Storebæltsforbindelsen lovligt kan køres på motorcykel med påhængskøretøj i Danmark.

Jeg har erfaret, at der fra begge vores nabolande, henholdsvis Tyskland og Sverige, er et ønske om, at der allerede i forbindelse med åbningen af Storebæltsbroen kan køres til og gennem Danmark. Det er jo specielt et problem, at tyske og svenske motorcyklister i dag allerede bliver afvist ved grænsen.

Da loven hverken indeholder administrative eller økonomiske konsekvenser af betydning, ligesom det sikkerhedsmæssige skulle være på plads, har Dansk Folkeparti ingen problemer med at anbefale lovforslaget.

Dansk Folkeparti ser således positivt på forslaget, men ønsker dog, at det bliver tilkendegivet, at trafikministeren fastsætter et meget snarligt tidspunkt for lovens ikrafttræden.

**Arne Melchior (CD):**

CD kan tilslutte sig forslaget og også de ordførertaler, der allerede er holdt. Jeg vil gerne sige, at vi skylder et vist hensyn til både de berørte brancher og brugere fra ind- og udland, for der har jo længe været forventning om, at sådan noget vil kunne opnås.

Jeg vil godt sige tak til ministeren, fordi hun har efterkommet de oprindelige forslagsstilleres og senere Trafikudvalgets henstilling om at få dette forslag gennemført i indeværende samling. Jeg vil gå så vidt som til at anbefale, at vi skal prøve at få det til anden og tredje behandling i næste uge netop af hensyn til brancherne og brugerne, således at nødvendige forberedelser både fra myndigheders side og fra personernes side i øvrigt kan muliggøre, at man i den forestående sommer kan få glæde af de nye bestemmelser.

Så jeg foreslår, at vi sætter fuld fart på, dog uden at bryde nogen fartgrænser.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Der er en lille ting, jeg gerne vil have opklaret i forbindelse med det her forslag. Det er, som om hele parolen hedder tjep-tjep, hurtigere, hurtigere, og det kan ikke gå hurtigt nok. Hvad er grunden til, at det skal gå så forfærdelig hurtigt? Vi har mig bekendt ikke fået høringsvarene fra de organisationer, som skal varetage de trafikikkerhedsmæssige aspekter. Hvad er det, der fordrer et sådant kissejav?

Jeg mener, at der ligger flere problemer i det her lovforslag. Men jeg vil gerne lige høre, hvad der betinger det her turbotempo.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg troede ellers, at jeg i min lille ordførertale havde besvaret det spørgsmål. Det er nemlig hensynet til brancher og brugere, som har haft forventninger om, at dette forslag vil blive gennemført, og da vedtagelsen ikke automatisk muliggør anvendelsen af loven, for der skal noget forberedelse til af forskellig art, så synes nogle af os altså – mange af os kunne jeg mærke – at det er en god idé, at Folketinget er hjælpsomt.

Det er jo ikke en ny sag på Folketingets dagsorden. Forslaget har været fremsat tidligere, og Fremskridtspartiet skal sandelig have anerkendelse for, at de gjorde opmærksom på denne sag. Jeg vil tro, at sådan som jeg anser hr. Kol-

strup og hans parti for at være indstillet, så vil man netop gerne være til tjeneste. Selv om vi ikke bærer navne af minister ret mange af os, så er vi dog tjenere. Det er det, ordet minister betyder. Vi er tjenere for befolkningen, og selv om det kun angår et meget lille udsnit af befolkningen, så er der ingen grund til at lægge heller dem nogen som helst hindringer i vejen, som ikke er nødvendige.

Vi holder et udvalgsmøde straks efter denne førstebehandling, og her kan der naturligvis stilles spørgsmål. Men det skulle ikke være til hinder for, at vi kan gennemføre en andenbehandling f.eks. på tirsdag, som det allerede forslagsvis er sat på dagsordenen, og så kan spørgsmålene jo komme til besvarelse før anden og i hvert fald før tredje behandling.

Med det forarbejde, der ligger, og de muligheder, vi stadig væk har, kunne vi da godt være lidt hjælpsomme og venlige. Hr. Kolstrup ser selv så venlig ud, så vær dog med i kredsen.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Men hr. Søren Kolstrup skal jo med toget. Jeg hørte ellers, at han var meget interesseret i, hvordan det gik med det her lovforslag, og vi skal behandle det i Trafikudvalget her ganske kort efter dette møde, hvis der da ikke er lavet om på dagsordenen.

Men jeg vil godt lidt i tilslutning til, hvad hr. Arne Melchior sagde, sige, at der jo faktisk ligger en beretning fra Trafikudvalget fra december måned, og der har været rig lejlighed til for folketingsmedlemmer, hvis de havde interesse i det her – det skal selvfølgelig ikke gælde hr. Søren Kolstrup – at sætte sig ind i det.

Jeg synes, at der i lovforslaget, ud over at man giver lov til påhængskøretøj til motorcykler, også er gjort rede for nogle trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger i form af fart og bøder osv., endda skærpede bøder og fartgrænser, og vi kan godt tilslutte os forslaget og vil gerne tilsige det en hurtig behandling gennem udvalget.

**Søren Kolstrup (EL):**

Som Enhedslisten fremførte ved den oprindelige drøftelse af dette forslag, mener vi, at det ikke alene er trafikikkerhedsmæssigt uforsvarligt at anbringe passagerer, herunder børn, i en åben påhængsvogn, der kører 70 km i timen, men også varetransport i en påhængsvogn bag på en motorcykel forekommer os at være tem-

melig risikabelt for såvel fører som andre trafikanter.

Vi er godt klar over, at det fremgår af forslaget, at det ikke er formålet med forslaget, at personer skal sidde i et påhængskøretøj, men vores pointe er, at så vidt vi kan se, så er der ikke noget i forslaget, som hindrer, at dette bliver almindelig praksis.

Vi har noteret os, at hverken Færdselsstyrelsen eller Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har kunnet fremskaffe statistisk materiale, som siger god for forslaget, og de uformelle kontakter, som er omtalt i bemærkningerne, siger kun god for påhængskøretøjer bag meget store motorcykler.

Det vil sige, at forslaget her går videre, end der er sikkerhedsmæssigt belæg for, når man læser bemærkningerne. Tværtimod fremgår det altså af bemærkningerne, at påhængskøretøjer erfaringsmæssigt forringer færdselssikkerheden, fordi påhængsvogne skubber bilen eller motorcyklen ved en bremsning. Det er især et problem ved vådt og glat føre, og det er ved svingning et særlig stort problem, når vognen sidder bag på en motorcykel.

Vi mener således ikke, at der i bemærkningerne til forslaget fremføres belæg for, at den nedsatte trafiksikkerhed skulle blive særlig imødegået ved at indføre en hastighedsgrænse på 70 km i timen. Hastighedsgrænser har det som bekendt også med ikke at blive overholdt i praksis. Det ved vi jo godt.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til forslaget, at der ikke knyttes særlige undervisningskrav til de førere, som vil sætte en påhængsvogn bag motorcyklen.

Vi forudser tragiske ulykker på vejen som følge af dette forslag, og derfor kan Enhedslisten ikke støtte det.

Så kan man selvfølgelig sige: Jamen når der nu er så meget, der trafiksikkerhedsmæssigt taler imod forslaget, hvorfor er regeringen så gået med til at fremsætte det? En mulig forklaring skal findes i de bemærkninger, som findes i afsnittet om EU-retten. Det fremgår nemlig her, at forslaget tilsyneladende fremsættes af regeringen efter pres fra Europa-Kommissionen. Jeg vil i hvert fald gerne høre, om Trafikudvalget kan få lov til at se den i bemærkningerne omtalte henvendelse, som Danmark har fået fra Europa-Kommissionen, inden forslaget går til anden behandling.

**Tom Behnke (FP):**

Man får jo efter hr. Søren Kolstrups indlæg helt dårlig samvittighed over, at man overhovedet har fremsat forslaget. Det lyder, som om det her nærmest bliver verdens undergang. Sagen er jo, at i landene omkring os er det alle steder tilladt. Selv i det såkaldte Forbudssverige, hvor man går så højt op i trafiksikkerhed, ja, om muligt endnu højere, end vi gør i Danmark, og hvor alt, hvad der overhovedet nærmer sig noget, der er farligt, er forbudt, er det tilladt.

Men det paradoksale er, at hvis man som svensker vil på ferie i Tyskland og kommer rullende med sin motorcykel med en lille anhænger bagefter og vil igennem Danmark, så skal man koble anhænger af, lade den transportere på en lastbil ved siden af sig, mens man kører ned til den dansk-tyske grænse, hvorefter man kan sætte anhænger på igen og køre videre:

Det er jo skørt, og det var selvfølgelig også derfor, forslaget blev fremsat, i første omgang af undertegnede, og da det viste sig, at hele Folketinget var ganske enig, så indvilgede ministeren i det, men da der var nogle tekniske finurligheder, som kunne gøres lidt bedre, og det var jeg enig med ministeren i dengang, så fremsatte ministeren et nyt forslag, hvor alle de tekniske detaljer var langt bedre beskrevet.

Der blev desværre for forslagens skæbne på det tidspunkt udskrevet folketingsvalg, men det var jo heldigvis sådan, at ganske kort efter valget var Trafikudvalget behjælpelig med at henstille til ministeren, at forslaget blev genfremsat ganske hurtigt. Og ministeren har så genfremsat forslaget her, og det skal ministeren naturligvis have tak for. Både ministeren og Trafikudvalget skal have tak for den smidighed og den hurtighed, der er blevet udvist.

Det eneste, man kan sige ligger tilbage på nuværende tidspunkt, er to små ting. Det er dels spørgsmålet om den synsfri sammenkobling og dels spørgsmålet om lovens ikrafttræden. For så vidt angår synsfri sammenkobling, er det jo sådan, at ministeren allerede i forslaget har beskrevet, at når loven har virket en rum tid, vil man tage det spørgsmål op igen. Det kan jeg stille mig tilfreds med, og så behøver vi nok ikke gøre mere ved den del af forslaget.

Den anden del er så det, at det jo snart er sommer, og jeg har forstået på de mennesker, der har været så heldige at være udendørs i dag, at det rent faktisk er sommervejr udenfor, så det er på høje tid, for det er typisk årstiden

for at køre på motorcykel og specielt motorcykel med anhænger. Derfor vil jeg gerne med hensyn til ikrafttrædelsen have ministeren til at bekræfte, at loven kommer til at træde i kraft ganske hurtigt, således at disse motorcyklister kan nå at få gavn af loven allerede i denne sommer. Det er jeg ganske sikker på, at ministeren vil, og derfor skal der lyde en tak herfra.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg skal bare meddele, at Kristeligt Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

I denne sag er det lidt svært at finde ud af, hvem det egentlig er, der skal takke hvem, men det er meget tilfredsstillende med den meget brede opbakning til lovforslaget, og jeg vil gerne takke for den positive modtagelse af lovforslaget, sådan som det er udformet.

Da vi tilsyneladende alle med undtagelse af Enhedslisten er enige om, at motorcyklisterne, så vidt det er muligt, skal have glæde af vedtagelsen af lovforslaget allerede i denne sommer, har jeg givet Færdselsstyrelsen lov til allerede nu at sende et udkast til de nødvendige ændringer af bekendtgørelsen i høring, selvfølgelig under forudsætning af, at det tydeligt fremgår, at lovforslaget er under behandling her i Folketinget.

Såfremt lovforslaget vedtages, er det hensigten, at de administrative forskrifter skal finde anvendelse samtidig med lovens ikrafttræden, og det vil sige omkring medio juni, og jeg vil da gerne overveje den 14. juni som en mulig ikrafttrædelsesdato. Så kan motorcykelfolket lovligt køre ud i sommervejret med deres teltvogne.

Med hensyn til spørgsmålet om synsfri sammenkobling skal jeg kun henvise til, hvad der står i lovforslaget, nemlig at i det øjeblik der er standardiserede sammenkoblinger, vil det blive relevant at se på det. Dermed vil jeg også her tilkendegive, at jeg vil være positiv over for at ændre bekendtgørelsen i en sådan situation. Det kræver ikke nogen ny lovbehandling.

Med hensyn til høring af lovforslaget kan jeg oplyse, at vi har en frist, der hedder den 4. maj, og at udvalget naturligvis vil få høringssvarene over i det tempo, som vi modtager dem i i ministeriet, sådan at udvalget i forbindelse med behandlingen af forslaget kan gøre sig bekendt med de høringssvar, vi modtager.

Så vil jeg understrege, at det bestemt ikke bliver lovligt at køre med personer i påhængskøretøjet, ligesom det jo heller ikke er lovligt at køre med personer i påhængskøretøjer – trailere og campingvogne – til personbiler. Jeg lægger i denne sammenhæng vægt på, at der i forbindelse med forslaget er truffet sikkerhedsmæssige foranstaltninger bl.a. i kraft af fartbegrænsninger netop for at tage de trafikikkerhedsmæssige hensyn, der selvfølgelig skal tages, når man indfører en sådan ny mulighed, som vi hermed gør.

Men tak til ordførerne for den velvillige behandling. Jeg forstår, at vi får en hurtig behandling og formentlig en ikrafttrædelse den 14. juni 1998.

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

## Afstemning

**Første næstformand (Birte Weiss):**

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

## Meddelelser fra formanden

**Første næstformand (Birte Weiss):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes mandag den 4. maj 1998 kl. 13.00.

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

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 17.15