

simpelt hen ikke forstår, at vi har så vide rammer i vores lovgivning, som domstolene kan anvende til at kunne retshåndhæve over for folk, der har et medvirkens- og forsøgsansvar, selv om de ikke direkte har lavet den kriminelle handling. Men hvis de har været med i planlægningen, hvis de har bidraget til aktiviteten, der fører frem til kriminaliteten, jamen så er det, vi kan strafforfølge dem. Det er ikke afgørende, om det lige netop personligt var dem, der begik den kriminelle handling. Det er vel det, som – når vi taler om bandekriminalitet – hr. Helge Adam Møller er inde på.

Jeg er glad for, at vi nu netop på baggrund af det konservative forslag her kan få mulighed for i Retsudvalget og også fra Justitsministeriets side – og det er vel, havde jeg nær sagt, næsten lige så godt, som hvis det var Straffelovrådet – at klarificere nogle af de her ting. Vi har endda medarbejdere direkte i Lovafdelingen, der sidder i Straffelovrådet, så der er ingen grund til at lægge sagen over i Straffelovrådet. Vi kan simpelt hen igennem de besvarelser, vi nu kan give Folketingets Retsudvalg, være med til at klarificere de forhold, som gør sig gældende inden for de nuværende rammer i vores straffelov vedrørende forsøgs- og medvirkensansvar.

Jeg er glad for De Konservatives initiativ, så vi får lejlighed til at få den her gode debat.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):
Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Bendt Bendtsen.

Bendt Bendtsen (KF):

Først vil jeg da gerne takke ministeren for denne sidste tilkendegivelse, der kom frem her under afslutningen, og så vil jeg gerne takke de ordførere, som har støttet forslaget, også de ordførere, som vil være med til at se på den her sag, når vi skal behandle den i Retsudvalget.

For der er jo tale om et problem. Selv om vi ikke skal tage alle undersøgelser for givet, må vi sige, at når 58 pct. af befolkningen mener, at der bør være mulighed for at anvende kollektiv straf, jf. denne Sonarundersøgelse, som jeg har nævnt tidligere i dag, så har man et problem. Og jeg er da glad for, at vi får sat fokus på det her område.

Hvis man skal sige det sådan på ganske almindeligt dansk, er det lidt træls at stå og høre på, at man ikke rigtig kender reglerne for medvirken, når man har arbejdet med tilskyndelse

og råd og dåd i et kvart århundrede. Men sådan er det.

Der er jo forskel på de holdninger, der ligger til grund for partierne her i Folketinget, og det kommer ikke som nogen overraskelse, at både Det Radikale Venstre og den yderste venstrefløj totalt fejler forslaget af bordet.

Men jeg synes, vi har et problem i dansk retspleje med den stigende bandekriminalitet, vi har, hvor folk kan sætte sig ned på deres flade bag, og det behøver jo ikke være det, der skete i Løvstræde og i Købmagergade, det kan også, som jeg nævnte tidligere, være en rockerborg, hvor man lever i et broderskab, hvor man finder et større antal kilo rent stof, heroin, på køkkenbordet, og ingen vil kendes ved det. Hvad så? Ja, udbetaling af erstatninger er noget, man kender til i dansk politi.

Så jeg synes, vi har haft en fornuftig debat, og vi vil sørge for, at vi får diskuteret de her emner under vores arbejde i Retsudvalget.

Afslutningsvis vil jeg endnu en gang sige tak til de partier, der var positive over for forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):
Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:
15) Første behandling af lovforslag nr. L 108: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, godskørselsloven og arbejdsmiljøloven samt om ophævelse af lov om kontrol med overholdelsen af De Europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport og lov om international godstransport med motorkøretøjer m.v. (Skærpet kontrol med tunge køretøjer, køre- og hviletidsbestemmelser, betalingsbestemmelser m.v.).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).
(Fremsat 27/11 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Der er mange regler, der bliver ændret med det foreliggende lovforslag om godskørsel. Derimod skærpes sanktionerne for overtrædelse af reglerne, og det er med god grund.

Sidste måneds politikontrol af tunge køretøjer viste desværre igen, at alt for mange lastbiler kører ulovligt: køre- og hviletidsreglerne overholdes ikke, overlæs, tekniske mangler, dårlige bremses, ja endog chauffører uden kørekort.

Jeg er glad for, at erhvervet, både vognmænd og chauffører, varmt støtter det her lovforslag. Det er jo helt urimeligt, at lovlige transporter skal udkonkurreres af ulovlige. Der er behov for en hovedrengøring i godstransporterhvervet.

Konkurrenceparameteren skal ændres; at overholde loven til gavn for færdselssikkerheden skal være det grundlæggende. Godstransport på vore veje skal ikke være en konkurrence mellem lovovertrædere. Erhvervet kan ikke være tjent med, at dets ry og anseelse bliver sværet af konkurrenter, der ikke overholder loven.

Lovforslaget her er udtryk for, at vi nu er på vej til at gøre den nødvendige indsats, som erhvervet har bedt os om, og vi slår to fluer med et smæk. Vi forbedrer trafikikkerheden, og vi forbedrer erhvervets renommé. Ved grove overtrædelser af reglerne mistes bevilling og næring. Det skal ikke kunne betale sig at køre med overlæs, køre for stærkt, pille ved hastighedsbegrænsningerne eller overtræde køre- og hviletidsbestemmelserne.

Gennem konkret sagsbehandling i Gods-transportrådet mener jeg også, der nu er fundet et godt fundament for at delegere beslutningen om rettighedsfrakendelse til Færdselsstyrelsen. Det var et af problemerne, da vi sidste gang behandlede lovforslaget her i Tinget.

Efter min opfattelse ligger der stadig et par områder tilbage, som vi under udvalgsbehandlingen bliver nødt til at tage fat på at løse. Jeg tænker her særligt på procenterne med hensyn til overlæs og hastighedsoverskridelser.

Medvirkensansvaret har vi drøftet tidligere. Det er sikkert en god idé at prøve et par sager

ved domstolene, inden vi laver lovgivning. Det er det, ministeren anbefaler i bemærkningerne til lovforslaget.

Med hensyn til chaufførvikarbureauerne, som nu har virket i en gråzone i over 10 år, synes jeg, at det udvalgsarbejde, som ministeren og erhvervet har igangsat, skal gøre sig store anstrengelser for at gøre sit arbejde færdigt, således at vi under udvalgsbehandlingen får mulighed for at overveje, om vi i loven kan få indsat fyldestgørende krav, som skal være opfyldt, inden der lovligt kan oprettes vikarbureauer.

I stedet for forbud synes jeg, vi må stille skrappe krav. Jeg synes, vi skal gøre os store anstrengelser for at gøre den sag færdig i denne samling. Det vil tjene både chauffører og vognmænd, at de præcis ved, hvilke krav og forpligtelser der skal være opfyldt.

Derfor skal jeg på Socialdemokratiets vegne tilsige vores positive medvirken i udvalgsarbejdet og vores støtte til ministerens lovforslag.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Det er såmænd ikke, fordi at jeg er så uenig med den socialdemokratiske ordfører, men jeg har alligevel et spørgsmål lige præcis på ét punkt i forslaget: om man i Socialdemokratiet er helt bevidst om, hvad konsekvenserne bliver?

Det er forslaget om, at man nu går ind og siger, at alene en 40 pct. hastighedsoverskridelse er nok til, at man får en frakendelse af sit kørekort. Alene 40 pct.!

Først blev det jo sat ned fra 100 pct. til 70 pct. og nu altså for lastbilerne længere ned, helt ned til 40 pct. Bare en 40 pct.-hastighedsoverskridelse, så mister en lastbilchauffør sit kørekort.

Det betyder f.eks., at på de store indfaldsveje, der er til de større byer her i landet, som kan være firesporede veje, der løber ind til byerne, hvor alle andre bilister må køre 80 km/t – der er simpelt hen skilte om, at der må køres 80 km/t – må lastbilerne, fordi det er bymæssigt bebygget område, kun køre 50 km/t.

Det er sådan set rimeligt nok. Men hvis en lastbilchauffør lige præcis på den strækning, hvor alle andre biler må køre 80 km/t, dér kommer til at køre 70 km, altså end ikke kører så stærkt som de andre bilister, men egentlig bare følger strømmen tilnærmelsesvis, så han vil miste kørekortet. Er det hensigtsmæssigt?

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jo, jeg er helt bevidst om, hvad jeg sagde i min ordførertale. For hvis jeg var bevidstløs, havde jeg jo ikke gået op og holdt min ordførertale.

Hvis hr. Behnke havde hørt efter, hvad jeg sagde, så nævnte jeg netop det spørgsmål som et problem, som vi måtte tage op under udvalgsbehandlingen. Hvad vi kommer frem til, det må udvalgsbehandlingen så vise. Det var et problem, som vi også drøftede sidste gang, vi havde det forslag her til første behandling.

Så jeg vil sige til hr. Behnke: Når hr. Behnke ikke hører efter, må hr. Behnke læse, hvad jeg sagde.

Erik Jacobsen (V):

Dette er i store træk en genfremsættelse af et lovforslag fra sidste samling. Der er steder i dette lovforslag, hvor ministeren har imødekommet ønsker fra transportbranchen; dette kan jeg da kun bifalde.

I den skriftlige fremsættelse står der bl.a., at det er med henblik på at højne standarden inden for erhvervet. Nu er det ikke sådan, at denne branche er præget af småkriminelle, men derimod i det store og hele af mennesker, som er deres ansvar bevidst, og generelt står der ude i Europa stor respekt om danske vognmænds professionalisme og materiel.

Jeg kan da også tilføje, at danske vognmænd kører med det mest moderne og miljøvenlige materiel i forhold til de øvrige EU-lande. Det tror jeg nok ministeren har hørt ved ministerens møder med kolleger ude i Europa.

At der er enkelte uheldige elementer i branchen, vil jeg ikke afvise, og at branchen har ønsket denne opstramning i forhold til den tidligere lov, er jeg også bekendt med. Men jeg undrer mig over, at ministeren ikke her har fundet anledning til at imødekomme vore ønsker vedrørende et chaufførvikarbureau, som jeg dog ved man arbejder med i Færdselsstyrelsen og Vejtransportrådet. Så jeg har egentlig tillid til, at disse to organer hurtigt finder frem til en for erhvervet brugbar løsning.

Beregningen af kørsel med overlast, det vil sige med totalvægt og akseltryk, vil vi have afklaret under det kommende udvalgsarbejde, så disse beregninger bliver gjort mere enkle.

En generel regulering af hastighedsgrænser har ministeren undladt at tage med i dette lovforslag. Det beklager jeg egentlig, men jeg kan love ministeren for, at vi under det kommende

udvalgsarbejde vil forsøge at få det bygget ind i lovgivningen, så disse hastighedsgrænser nu langt om længe bliver tilpasset virkelighedens verden. Og skulle det ikke være muligt, vil vi fortsætte med, sammen med andre partier, at fremsætte beslutningsforslag om hele problematikken. Det er egentlig kun det lille ønske, vi har til selve lovforslaget, og derfor er det også ekstra skuffende for os, at ministeren ikke har villet imødekomme os netop på dette område.

Med lovforslaget har ministeren bl.a. løst problematikken vedrørende firmabiler, og det skal ministeren have ros for. En generel forholdelse af bødeniveauet, inddragelse af køretilladelser og tilbageholdelse af biler, der kører med overlast ud over de grænser, som fremgår af lovforslaget, kan vi også gå ind for.

Venstre er således generelt positivt over for lovforslaget, og vi vil nu afvente de deputationer og høringssvar, der eventuelt kommer under udvalgsarbejdet.

Men generelt forventer vi i Venstre en hurtig vedtagelse af dette lovforslag.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti ser denne gang mere positivt på lovforslaget end sidste gang, hvor man nok havde strammet for meget op.

I almindelighed er vi for lovforslaget her, men der er en hel del tilfælde, vi gerne vil have præciseret.

Jeg er ikke meget for at lægge mere over til Færdselsstyrelsen og tage det væk fra Vejtransportrådet, hvis det er det, der ligger i lovforslaget. Vi har fået indarbejdet en procedure i Vejtransportrådet, som nok er mere fair end noget system i nogen af de andre lande. Der har udviklet sig en procedure, som virkelig er til gavn for erhvervet, og også de, der blev frataget deres bestalling og deres arbejde, er klar over, at det er gjort på en sober måde. Det betyder meget i min verden.

Ministeren kunne nu godt have hævet hastigheden til 80 km/t. Vi har sagt så tit, at det ville være en trafikforbedring og en sikkerhedsforbedring for alle trafikanter, hvis vi lå på omkring de 80 km/t på motorveje og på omkørselsveje. Der er ingen, der kan overbevise mig om, at det er forkert. Derimod er der flere ulykker, jo større afstand der er mellem trafikhastighederne.

Mulighed for frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser med 40 pct. er for hårdt. Så jagter man folk på erhvervet, og det

har aldrig været meningen med sanktionerne. Vi vil godt gå med til sanktioner, men det skal også være således, at det er menneskeligt. Kører man 70 km/t på motorvejen og alle andre kører 110 km/t – vi vil jo helst have 120 km/t, og det ved ministeren jo godt – ja, så er der for stor afstand mellem hastighederne, og så sker der flere ulykker. Jeg vil garantere for, at hvis vi satte hastigheden for lastbiler op til 80 km/t, så blev der færre ulykker med lastbiler. Jeg håber, vi kan komme til at kigge på det og også på det dér med de 40 pct.s oveskridelse. Det er alt for barsk.

Ellers vil vi love en kontant afregning ved disse lovforslag, men ikke således, at vi skal jagte erhvervet. Man kunne godt få indtryk af her, at der er nogle, der ønsker at jagte hele branchen. Det, vi skal jagte sammen, er dem, der overtræder reglerne og ikke gider overholde dem. De skal ud af branchen, men de, der forsøger at overholde dem, skal også hjælpes.

Margrete Auken (SF):

At der sker alt for mange ulykker med tunge køretøjer, er vi vistnok enige om. Jeg tror ikke, at der er nogen, der vover at gå op og sige, at det, der sker, er sådan nogenlunde passende. Der sker alt for mange, og jeg vil meget gerne takke ministeren for, at vi har fået et grundigt forarbejde, og at vi nu har et forslag, som er i en sådan forfatning, at jeg mener, vi bør kunne bære det igennem nogenlunde uden ændringer.

Der har i formiddags været en deputation i Trafikudvalget om, hvad man kunne gøre for at sikre, at overlæs var til at måle. Jeg kunne ikke helt høre, hvad vognmændenes ønske i grunden var, for de bad jo ikke om tilladelse til at køre med tungere biler, så vidt jeg kunne høre. Men det kan nogle af de tilstedeværende vognmænd her i Folketinget måske fortælle om. Jeg hørte altså bare, at de havde problemer med at finde ud af, hvordan de skulle gøre. Jeg kunne ikke høre, om det skyldtes, at de prøvede at drive læsset helt til kanten af det tilladte, eller hvad det var. Men det vil vi da gerne kigge på.

Der var også er en anden ting, som kom frem i formiddags ved deputationen fra vognmændene, og det var ønsket om at få en havarikommission til at arbejde med det her. Jeg synes, det er en smaddergod idé. Det ønske har SF luftet mange gange i Færdselssikkerhedskommissionen.

Det er jo sådan, at hvis der sker noget på havet, så stiller vi straks med den store kommis-

sion, og også når der sker andre slags ulykker, men hvis der ligger fem biler oven i hinanden og mennesker er slået ihjel og alt muligt, så skønner man lidt osv. Sjældent laves der en tilstrækkelig grundig undersøgelse, så vi kan få det belyst. Det ville i givet fald også hjælpe med til at finde ud af, hvordan det er med hastighederne.

Det bilag, som Danske Vognmænd har sendt til os, skal de have tak for, for det er simpelt hen et godt bilag til at understøtte de synspunkter, der går ud på, at man ikke skal hæve hastighederne. Vi kan sige, at vi ved meget lidt om det, for som de dér bilag viser, kører samtlige lastbiler for stærkt. O.k., der var 4 pct., der ifølge det bilag, som Danske Vognmænd har fremsendt, overholdt hastigheden, og hvis jeg skal tage tallene helt nøjagtigt, så var der 15 pct., der højst kørte 80 km/t, og resten kørte altså 100 km/t. Det er bare lige for at sige, at vi har ingen eksempler på, at man har overholdt hastigheden, så vi kan slutte derudfra.

Man skal huske på, at det er motorvejshastigheder, vi snakker om, og det vil sige, at hvis der overhovedet er plads til det, så er der også en overhalingsbane, og dér vil det jo normalt alt andet lige være betydelig sikrere at komme forbi en bil, der ikke kører lige så hurtigt som en selv. Det tager altså meget kortere tid og mindre plads.

Jeg kan ikke se, det skulle være en sikkerhedsmæssig fordel, at de store, tunge biler kører stærkt, og jeg vil godt sige, at de eksempler, der bruges i bilaget fra Rigspolitechefen – det er i øvrigt et gammelt bilag fra Rigspolitechefen, og jeg kan også se, at man henviser til den gamle Færdselssikkerhedskommission, den, som sad før den nuværende Færdselssikkerhedskommission, altså helt tilbage i 1983 – er lidt uhyggelige, for det er lastbiler, der kører op i holdende biler eller i biler, der kører meget langsomt, og så står der, at de, der har gjort det, typisk har kørt med en hastighed af – jeg tror, det er 85 km/t. En lastbil, der kører med en hastighed af 85 km/t vil ifølge de bilag have en bremselængde som en personbil, der kører 105 eller 110 km/t.

Problemet er det, at man ikke kan nå at standse, og altså i og for sig ikke, at man i øvrigt er uansvarlig, men bremselængden er for lang, og derfor baldrer man i den, der kører »for langsomt«, som det så må hedde, eller holder stille.

Så kan det godt være, at man kan sige, at det ikke er tilladt at holde stille på en motorvej. Nej, men der er ikke dødsstraf for det, og derfor skal det være sådan, at man kan nå at reagere, hvis der holder en bil inde ved kanten eller der er sket et eller andet. Så vi skal altså have nogle hastigheder, som sætter chaufføren i stand til at afværge den store katastrofe, og når man kommer med de hastigheder og rammer ind i andre, så er det den store katastrofe, der sker, så er det ikke en lille ulykke, men en meget stor ulykke.

Så vil jeg i øvrigt lige sige til ministeren, at der er en fejl i forslaget. Der står, at det ingen miljømæssige konsekvenser får, men det bliver en stor miljømæssig gevinst, hvis de gældende regler bliver overholdt. Det ville egentlig være meget skægt at få beregnet, hvor stor den er, både hvad angår energiforbrug og emissioner.

Derudover er der jo en stor ulykkesgevinst, hvis de bliver overholdt. Det kunne være skægt at se nogle beregninger af, hvordan billedet faktisk ville være, hvis man fik overholdt de gældende grænser.

Men tak for forslaget og støtte til ideen om en yderligere havarikommission, og så venter vi spændt på det gode forslag fra vognmændene. Jeg kan se, at der allerede sidder en af dem klar her til at fortælle mig om deres gode vilje til at finde ud af, hvordan de uden at presse citronen yderligere vil komme med deres forslag om, hvordan vi løser spørgsmålet om overlæs.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg blev lige så glad for fru Margrethe Auken. Jeg troede, hun ville tage det virkelige point, der kom nede fra vognmændene om, hvordan det kan være – og det er selvfølgelig også ministeren, jeg nu spørger – at en mand, der har 54 lastbiler og bliver taget med 10 pct.s overlæs cirka seks gange, efter forslaget får en bøde på 60.000 kr., hvorimod han, der har 10 lastbiler og bliver taget én gang med 10 pct.s overlæs, kun skal betale 1.000 kr. Jeg kan ikke forstå det, for det vil være at opfordre alle vognmænd til at have selskaber på kun 10 vogne og ikke mere. Man straffer de store vognmænd, fordi man slår det sammen i én pulje.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Fru Margrete Auken nævner i sit indlæg, at der sker alt for mange ulykker med lastbiler. Jeg vil da gerne spørge fru Margrete Auken, hvor man

ved det fra. Vi vil jo netop have nedsat en havarikommission for at få analyseret, om lastbilen er skyld i ulykken.

Vi ved, medierne ynder at fotografere, når der sker en ulykke med lastbiler, men derfor behøver lastbilen jo ikke at være den skyldige. Det er det, vi skal have analyseret, det er det, vi skal have gennemarbejdet, og så vil vi komme frem til helt andre tal, der er positive for den tunge transport.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er overraskende, at hr. Erik Jacobsen ikke synes, der sker for mange ulykker med lastbiler. Det troede jeg var noget, vi kunne være enige om herinde, men der er åbenbart også i hr. Jacobsens optik en vis kvote for, hvor mange ulykker der må være. Jeg mente, det var en banalitet at sige, at der sker for mange ulykker, og vil i og for sig spørge hr. Jacobsen: Sker der ikke for mange ulykker, også hvor lastbiler er med? Lad os nu bare nøjes med at sige »er med«, for jeg vil da gerne, hvis det kan forklares tydeligere.

Jeg synes i og for sig, at det er forklaret tydeligt i den rapport, der kom fra ministeriet for et års tid siden, men det kan da godt være, at det nu skal gøres tydeligere for hr. Erik Jacobsen, at det altså har noget at gøre med den måde, lastbilerne overtræder reglerne på.

Så lige til hr. Kaj Ikast: Den bærer kronen, som er kronen voksen. Hvis man skal have en stor virksomhed, skal man sørge for, at der er en høj moral i den virksomhed, og at der står på døren, når man kommer til kontoret: »Her holder vi reglerne. Her bliver man bortvist fra, hvis man ikke kan køre ordentligt.« Jeg går ud fra, at der da er mange vognmænd, der gerne vil have, at der ligesom står ved indgangen til deres dør: »Dette er en pæn virksomhed, vi er hæderlige mennesker, vi kan overholde reglerne, vi er ikke for store til at overholde reglerne.« Men jeg kan forstå på hr. Ikast, at han mener, det holder hårdt inden for branchen at holde loven.

Jeg mener, at hr. Ikast undervurderer vognmandsbranchen.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt sige til fru Margrete Auken, som sagde, at vi ikke turde sige andet, end at der sker for mange ulykker med lastbiler: Jamen selvfølgelig gør der det. Én ulykke med en last-

bil er én for meget. Men selv med fru Margrete Aukens foretrukne transportmiddel, nemlig cyklen, sker der jo også alt for mange ulykker. Én ulykke på cykel er én for meget.

Med hensyn til det med bøderne, som hr. Kaj Ikast spørger om, så siger fru Margrete Auken, at kan man ikke drive en stor virksomhed, og kan man ikke sætte et skilt op med »Herfra bliver man bortvist. . .«, er man ikke kronen voksen. Tænker fru Margrete Auken særlig på DSB Gods, på HT, eller er der andre? Kan man ikke drive en stor virksomhed her i landet? Vi er enige om, at det kan man ikke, hvis SF får noget at skulle have sagt, for så ville det være strafbart at eje mere end én lastbil.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg er altså alvorligt bange for, at fru Margrete Auken ikke ved, hvad hun snakker om. Jeg har sidder i en 13, 14 år eller sådan noget i Vej-transportrådet og har i alle årene været med til at afgøre de sager.

Det store problem for mig er, at hver gang vi får et firma med 50 eller 100 køretøjer, der får bødeforelæg nr. 5 eller 6, skal vi acceptere, at de kommer op i 50.000-, 60.000-kroners-klassen, selv om de ligger og kører nede i Spanien. At vognmanden skal straffes så hårdt for det, er ikke lighed for loven, og det plejer fru Margrete Auken da ellers nok at kunne finde ud af.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jamen jeg takker for den sidste bemærkning. Det er rigtigt, jeg plejer godt at kunne finde ud af lighed for loven, men jeg mener også, at når man står med en stor virksomhed, har man altså et større ansvar, end hvis man står med en lille virksomhed.

Det, vi snakker om, er at være i stand til at kunne holde loven, og jeg forstår altså stadig væk ikke hverken hr. Ikast eller hr. Donner. Hr. Erik Jacobsen har ikke sagt, at man ikke kunne, men både hr. Ikast eller hr. Donner står her og siger, at det er for uoverkommeligt for store virksomheder. Lad os kigge på det, hvis der er en meget stor ulighed for loven. Men jeg mener ikke, vi skal lave noget, der f.eks. muliggør, at man kan flytte rundt, sætte en anden chauffør ind eller gøre noget andet, fordi man gerne vil presse den til det yderste.

Jeg går heller ikke ud fra, det er holdningen, men vi havde lidt af det i forbindelse med f.eks. overlæsdiskussionen.

Så tror jeg i øvrigt nok, at hr. Donners indlæg var for svært for mig. Det kunne jeg ikke finde ud af.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen fru Margrete Auken skal ikke tvivle på, at en bøde for overlæs eller bare for en overskridelse på køre- og hviletidsskiven er 1.000 kr. Der er en bagatelgrænse, men man skal ikke meget over.

Men hvis det nu er en stor vognmand, hvorfor skal han så betale 60 gange så meget som en lille vognmand, fordi det er sjette gang og han har 54 vogne og den lille kun har 10?

Der er altså ikke lighed i det her, og jeg vil gerne bede ministeren virkelig sætte sig ind i det, for det er et stort problem.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg synes, hr. Kaj Ikast har præciseret det så skarpt, at selv fru Margrete Auken skulle kunne finde ud af det. Det kan da ikke være rimeligt, at hvis man har så mange lastbiler, skal man have bøden hævet på den måde, som her er foreslået. Og jeg spurgte præcis fru Margrete Auken: Gælder det også DSB Gods? Så siger fru Margrete Auken noget om, at man kan have ét hoved, og at man kan flytte om på chaufførerne. Det hjælper jo ikke, at man flytter chaufføren, for hvis han har kørt med overlæs med den ene bil, tæller det stadig væk, selv om han bliver flyttet over i en anden bil.

Men det kan godt være, det bliver for svært for fru Margrete Auken at finde ud af.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Okay, så skal jeg forklare, hvad det var, jeg ville prøve at sige: Vi skulle nødtigt komme i den situation, at man bare kan flytte rundt, og derfor siger jeg, at sådan som det er foreslået her, er det ikke muligt. Så vognmanden må altså sikre sig, at han har dygtige chauffører, og for mig er en dygtig chauffør en, der kan finde ud af at holde loven. Der er altså her en advarsel til vognmanden om, at hvis han ikke passer på, hvem der er chauffører, så får han et problem, for det er naturligvis også vognmandens ansvar. Jeg tror såmænd også, at de fleste vogn-

mænd synes, det er anstændigt og sømmeligt at kunne leve op til det.

Det gælder selvfølgelig også for både DSB og HT. De skal minsandten også overholde loven, og det er mindst lige så alvorligt, hvis f.eks. en HT-chauffør ikke gør det, for han kører dér i bytrafikken med mange mennesker. Ingen tvivl om det.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Det er en svær diskussion at tage her i Folketingssalen, og jeg synes, det er væsentligt, at vi får den drøftelse under udvalgsarbejdet. Hr. Kaj Ikast har jo, som han nævnte det, stor erfaring fra Transportrådet, hvor vi har administreret efter de hidtidige regler, og hvor vi også har set overtrædelser.

Det, der er vores alle sammens ønske i det her, er, at de skærpede sanktioner, som nu kommer i loven, forhindrer, at vognmænd overhovedet kommer op på det antal ulovligheder, som akkumulerer en bødestørrelse, som er så høj. Det er jo det, der er vores hensigt med dette lovforslag.

Men lad os diskutere de tekniske ting under udvalgsarbejdet. Det tror jeg de er bedst egnede til.

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt starte med at kvittere for hr. Erling Christensens bemærkninger. Jeg mener også, at det her hører ind under udvalgsarbejdet, men jeg er glad for, at også hr. Erling Christensen tilkendegiver, at der er grundlag for at diskutere nogle ting, for det er der helt klart.

Med hensyn til selve lovforslaget er det jo et temmelig omfattende lovforslag, som vi har set en gang tidligere, og det er jo et af de lovforslag, som bl.a. er fremsat på grund af vores lykkelige medlemskab af EU.

Jeg synes, at man blander rigtig mange ting sammen, og derfor kan jeg kun sige, at Dansk Folkeparti er positivt over for en stor del af lovforslaget, men vi synes altså, at der er nogle ting, der bør tages op.

Der har allerede nu været nævnt, at man ved en 40 pct.s overskridelse af hastighedsgrænserne mister førerbeviset. Det er nok noget, vi skal se på, for det er jo en hård straf for en erhvervschauffør, hvis han mister sit førerbevis, og som hr. Tom Behnke nævnte, kan man meget let risikere, at man kommer til at lave en lille over-

skridelse på de veje, som hr. Tom Behnke nævnte.

Jeg tror også, der er grundlag for at diskutere de forslag til akseltryk, som foreligger. Det er meget svært for en vognmand eller en chauffør at se, hvor meget et læs grus vejer. Er det, man kører med, tørt, eller har det lige været regnvej? Man har heller ikke nogen mulighed for i alle lastbiler at indbygge en anordning, så man fra instrumentbrættet nogenlunde kan se, hvor meget vægt man har på den pågældende lastvogn. Derfor synes jeg også, at der i hvert fald er nogle ting, som vi skal drøfte.

Endelig tror jeg på, at der kommer en hel del høringssvar. Jeg tror også, der kommer nogle deputationer, som vi må se på og diskutere i udvalget, inden vi får skrevet den endelige betænkning til lovforslaget.

Nu er der jo desværre ikke så meget tid, for det skal jo hastes igennem inden jul, og jeg forstår sådan set ikke, hvorfor det ikke er kommet for længst, så vi kunne være kommet i gang med det.

Så er vi i Dansk Folkeparti ligesom hr. Erik Jacobsen utrolig skuffede over, at man ikke nu tager endelig stilling til det med chaufførbureauerne. Det var meget, meget let at indbygge i det her.

Vi synes også, at man samtidig skulle vurdere, om der ikke var mulighed for nu at lave en generel forhøjelse af hastigheden for lastvogne, for jeg er helt overbevist om, at færdselssikkerhedsmæssigt vil det være en fordel.

Vi er positive over for lovforslaget, men vi mener, at der nok burde forestå et temmelig stort udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg skal ikke trække tiden ud her, men jeg vil godt sige til hr. Ole Donner, at når det er svært at beregne overlæs – og vi fik jo syn for sagen ved deputationen i formiddag i Trafikudvalget – så er hr. Ole Donner forhåbentlig også opmærksom på, at den samme chauffør også kan have svært ved at beregne standselængden for dette tunge køretøj og dermed tage hensyn til trafiksikkerheden.

En af lovforslagets betragtninger er altså det færdselssikkerhedsmæssige; så det nytter altså ikke noget, at man undskylder sig med, at man ikke kan beregne overlæs, for så kan man altså heller ikke beregne standselængde, og så har vi

problemer med trafikikkerheden. Det håber jeg hr. Ole Donner er opmærksom på.

Så forstår jeg ikke bemærkningen om, at loven skal hastes igennem inden jul. Jeg ved ikke, hvor hr. Ole Donner har fået det fra. Det er i hvert fald ikke min opfattelse.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt sige til hr. Erling Christensen, at det jo ikke er mig, der har fundet på, at den formentlig skal hastes igennem. Lovforslaget er til anden behandling på onsdag, men der er selvfølgelig også god tid til på onsdag.

Med hensyn til, at det er meget svært at beregne de dér akseltryk: Hr. Erling Christensen påstår, at sådan en chauffør, der ikke engang kan regne dét ud, heller ikke kan regne en standselængde ud. Jeg vil godt sige til hr. Erling Christensen, at jeg har 15 års erfaring som kørelærer, og man kan altså simpelt hen efter et skema regne ud, hvor lang standselængden er i forhold til hastigheden; den ændrer sig altså ikke, medmindre man ændrer på hastigheden.

Så hvis ikke man selv er så klog, at man kan regne det ud, så kan man lære det udenad efter et skema.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jamen det er måske 15 år siden, hr. Ole Donner havde 15 års erfaring som kørelærer, for det er ikke alene hastigheden, der bestemmer standselængden, det er altså også den mængde, der skal stoppes.

Så vil jeg sige til hr. Ole Donner, at den anden behandling på onsdag mener jeg at kunne huske er anden behandling af beslutningsforslag nr. B 31. Det behandlede vi også på udvalgsrådet i formiddags og tog beslutning om, hvordan det skulle være.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er jo faktisk en meget stor sag, der egentlig burde give anledning til en voldsom debat. Det gjorde den jo i hvert fald, sidste gang vi havde den her, i januar måned.

Vi havde jo her i formiddags en deputation i Trafikudvalget, som var vældig interessant og vældig godt timet fra vognmændenes side. Og de var i øvrigt meget tilfredse med lovforslaget, og det synes jeg i sig selv er positivt, men sådan som jeg opfattede det, ville de to ting: De ville gerne have ændret fartgrænserne på motor-

vejen fra 70 km/t til 80 km/t for store køretøjer, og vi havde forinden fået et ualmindelig fyldigt materiale at kigge i. Men jeg vil bare på Det Radikale Venstres vegne sige, at det vil vi ikke være med til.

Jeg har godt set den udregning, og jeg har også godt set Rigspolitechefens bemærkninger. De siger, at det antagelig vil koste tre menneskeliv eller tre voldsomme skader, og så vil støjgrænserne blive hævet en lille smule. Men faktisk er det jo sådan i en tid, hvor trafikken stiger meget, at så stiger også antallet af uheld meget, og det fremgår jo også af det materiale, der er fremsendt til Trafikudvalget.

En anden ting, der har været drøftet her til eftermiddag, er en betinget frakendelse af kørekortet ved en overtrædelse på 40 pct. Det er selvfølgelig en skærpelse, men hele det lovkompleks her er jo i virkeligheden et trafikikkerhedslovkompleks.

Jeg kan godt forstå, at erhvervene måske er en anelse bekymrede, selv om de selv har medvirket til det her. Men jeg er enig med den taler, der sagde, at det jo er i virksomhederne, man skal have den tænkning ind, at virksomheden og chaufføren skal arbejde sammen om at overholde de her grænser, og derfor synes jeg faktisk, det er i orden, at man i første omgang kan få en betinget frakendelse af kørekortet ved denne 40 pct.s overskridelse af farten. Det er jo dog en advarsel, og det er noget, der sker ved domstolene og ikke administrativt. Så selv om der er nogle, der synes, det er hårdt, kan vi i hvert fald godt være med til at forsvare det.

Det samme synes jeg også er tilfældet med skærpede bøder ved overlæs, og det hørte jeg egentlig heller ikke nogen være særlig bekymret over. Noget tilsvarende sker jo, hvis man piller ved de dér fartbegrænsninger, så er der altså også skærpede sanktioner. Og jeg kunne så læse mig til, at fartbegrænsere altså er sådan nogle, der sidder plomberet i bilerne, så det skulle være relativt svært at gøre noget ved dem. Man kan i hvert fald se det, hvis plommen har været brudt.

Til gengæld må jeg indrømme, at jeg havde et problem med det dér med akseltrykket. Vi vil gerne være med til at se på, hvis man kan lette noget for nogen i den sammenhæng.

Så handler lovforslaget jo i virkeligheden også om en hel række andre ting, bl.a. chaufførvikarbureauerne. Jeg vil godt sige til hr. Ole Donner, at jeg mener, der kommer et omtryk af lovforslaget, hvor der bliver lagt op til, at man

kan kigge på det her med vikarbureauerne, og så kan det lovforslag, vi har liggende i udvalget, måske gå ind i lovforslaget her.

Endelig var der et spørgsmål om havarikommissioner. Vi har tidligere tilsluttet os, at det var en god idé, uden at jeg har et helt præcist billede af, hvordan det skal foregå.

Til sidst vil jeg sige – og det er måske lige så meget rettet til de partier, som traditionelt har gode forbindelser til erhvervet – at der er ingen tvivl om, at det både i erhvervet og også hos offentlige myndigheder vil få nogle administrative og måske også nogle økonomiske konsekvenser. Hvis politiet ordentligt skal følge disse regler op, skal de i hvert fald have en overvågning, der er mindst lige så intens som den, de har i øjeblikket, for det her kommer ikke til at virke, hvis ikke det bliver fulgt op af politi og myndigheder. Det er den ene side af det.

Den anden side af det er jo, at virksomhederne, altså vognmændene, selv skal sørge for at få indprentet deres chauffører, hvordan det her skal forstås. Før vi får en holdningsændring på de her områder, får vi ikke uheldstallene ned, og uheldstallene er desværre stigende.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Til den radikale ordfører vil jeg dog lige sige til det med frakendelse af kørekortet, at det er en alvorlig sag, for samtidig fratager man den pågældende person hans erhvervsmuligheder. Så det kræver nøje overvejelse, inden man gør det.

Med hensyn til hastighedsgrænserne fortolkede jeg det sådan, at der var et positivt signal fra De Radikale. Jeg vil så spørge under det kommende udvalgsarbejde, om vi så kan forvente, at De Radikale er positive over for en regulering af hastighedsgrænserne.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Til hr. Erik Jacobsen: Jeg skulle jo nok have holdt den tale, jeg havde skrevet i forvejen, for dér stod der sort på hvidt, at vi ikke vil være med til at røre ved de hastighedsgrænser.

Hvis der er andre ting i lovforslaget, som vi skal diskutere, kan vi da godt gøre det. Men sidste gang denne her sag blev behandlet, fik jeg sat så voldsom trumf på, at Danske Vognmænd bagefter henvendte sig til mig og sagde, at jeg havde udtalt mig grimt om vognmænd. Så jeg har bestræbt mig på ikke at bruge de samme ord, som jeg gjorde sidst. Men for mig

er der ingen tvivl om, at store biler og høj fart er farligt, og at det er lige meget, om det er på motorveje, eller det er andre steder.

Der er også andre steder, hvor man ønsker at ændre hastighedsgrænserne, nemlig de 50 km/t på omfartsveje omkring byer osv. Det er vi ikke indstillet på at røre ved, fordi vi stadig mener – og det var sådan, det skulle forstås – at de hastighedsgrænser, der er her, er de rigtige. De skal ikke ændres, vi har ikke ændret holdning her.

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo ikke altid, Enhedslisten står over for at kunne sige om et forslag på det trafikpolitiske felt, at det støtter vi. Men vi er glade for at kunne sige, at dette forslag vil vi gå meget positivt ind for, og jeg vil også godt begrunde, hvorfor vi mener, der er behov for forslaget og også gerne for et forslag, der arbejder videre efter de retningslinjer.

Vi oplever for øjeblikket, at der kommer mere og mere gods på asfalt. Vi oplever for øjeblikket, at hele det vesteuropæiske vejnet bliver udsat for et større og større tryk, bliver mere og mere presset, og derfor er der et utrolig stort behov for hele tiden – så længe vi ikke har søgt for, at gods bliver transporteret på anden måde – dog som minimum at sikre, at der er nogle regler, der gør, at hverken chauffører eller svage bilister kommer ud i uføre. Det handler først og fremmest om trafiksikkerhed.

Forslaget her indeholder en samlet buket initiativer, og om de fleste af dem siger vi umiddelbart, at de er korrekte. Det er korrekt, at der skal ske frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser på mere end 40 pct., og selvfølgelig skal man også kunne frakendes førerretten, hvis der er tale om 30 pct.s overlæs. Det handler jo om sikkerhed, det handler om, at man ikke så at sige frister chaufførerne, og derfor er der et utrolig stærkt behov for regulering.

Der er et punkt, jeg er usikker på, og det drejer sig om omlægningerne vedrørende køre- og hviletidsbestemmelserne. Jeg ved godt, at det fremgår af bemærkningerne, at der ikke tilsigtes realitetsændringer, men en sådan formulering kan jo godt dække over forskellige tolkningsmuligheder. Derfor vil jeg gerne have lejlighed til at studere ikke mindst fagbevægelsens høringssvar, før jeg forholder mig endeligt til det punkt. Vi har jo oplevet, at køre- og hviletidsbestemmelserne formelt bliver overholdt, men at chaufførerne udsættes for et stadig stærkere

pres på grund af den voldsomme konkurrence, der er inden for branchen. Jeg mener, der her er et fælles problem, og at vi derfor har et stærkt behov for regulering.

Endelig står det ikke ganske klart for mig, om der i den samlede pakke indgår en forhøjelse af de tilladte totalvægtsgrænser for lastbiler, hvilket absolut ikke er Enhedslistens ønske. Jeg vil godt minde om, at der med et EU-direktiv blev gennemført en harmonisering, som medfører en forhøjelse af den tilladte vægtgrænse, og jeg vil derfor gerne høre, om der direkte eller indirekte i det samlede forslag indgår en ændring af de danske vægtgrænser.

Men alt i alt vil jeg godt sige, at vi gerne vil støtte lovforslaget. Vi kan se, at det er et lille skridt i den rigtige retning, og vi finder det utrolig vigtigt, at det danske Folketing ikke lader sig friste af de røster, der har været fra borgerlig side i denne sag.

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Fremskridtspartiet ser positivt på dette lovforslag om skærpet kontrol med køre- og hviletidsbestemmelserne, og det tror jeg faktisk hele vognmandserhvervet også gør. Den største del af vognmændene er jo seriøse mennesker, der allerede overholder de bestemmelser, der er, og de ser selvfølgelig gerne, at de bliver ført ud i livet som helhed.

Men der er mange ting ved lovforslaget, vi meget gerne vil være med til at tale om i udvalget. Lovforslaget skulle jo helst handle om sikkerhed og ikke være en straffeekspedition mod vognmandserhvervet.

Ifølge lovforslaget strammes der vældigt op med hensyn til, hvad straffen bliver for at overskride hastighedsbegrænsningerne. En overskridelse på 40 pct. vil medføre, at man mister sit kørekort. Det mener vi er for restriktivt, og det bør ændres på en eller anden måde. Her tænker jeg ikke på, hvis man overskrider 70 km/t med 40 pct. Det giver i alt 98 km/t, men det er ikke aktuelt, for langt de fleste lastbiler er jo i dag udstyret med en fartspærre, som bliver slået til ved 90-95 km/t. Nej, problemet med en overskridelse på 40 pct. opstår ved en hastighedsgrænse på 50 km/t, for så vil der jo ifølge lovforslaget ske det, at hvis man kører 70 km/t, kan man miste sit førerbevis.

Det ville også være helt i orden, hvis der var en, der tillod sig at køre så stærkt i et tæt bebygget område. Men tænker man nu på indfaldsvejene og omfartsvejene ved vore byer, er

det jo sådan, at almindelige biler må køre 80 km/t og lastbilerne kun 50 km/t. Her er det mange gange nødvendigt for at få trafikken til at glide, at lastbilerne kører stærkere end de 50 km/t, der er tilladt, og vi må kunne finde en eller anden mellemløsning i udvalget. Der vil nemlig være mange lastbilchauffører, der vil komme i klemme på det grundlag og miste deres kørekort og deres eksistensgrundlag, og det kan ikke være rigtigt. Men det må vi tale om.

En anden ting er med hensyn til den skærpede straf for overlæs. Her kan jo ske det samme, for ved bare 30 pct. overlæs kan man også miste sit kørekort. Det mener vi også er for restriktivt, for det er ikke altid lige nemt for en vognmand at føre kontrol med, hvad han har på lastbilen, selv om han burde gøre det. Selvfølgelig skal de vognmænd, der ikke overholder reglerne for, hvad de må have med af last, have en bøde. Jeg er slet ikke ude efter, at den bestemmelse skal lempes, men lovforslaget skal ikke benyttes til at starte en straffeekspedition. Men jeg kunne forstå på mødet i Trafikudvalget, at det er noget, vi kan tale om.

En sidste ting, jeg vil nævne, er med hensyn til, at i § 1, pkt. 12, står der, at man kan tilbagekalde en tilladelse, hvis den pågældende skylder det offentlige 100.000 kr. Jeg vil godt sige her til sidst, at da jeg læste det, syntes jeg nok, det lød lidt skrap, og tænkte, om vi ikke kunne få defineret, hvad det er, man skal skyldte det offentlige. Man skulle jo nødigt risikere at miste sin tilladelse, fordi man ikke har fået betalt sin skat, men det er også noget, vi må se på.

Men generelt kan jeg altså sige, at Fremskridtspartiet vil gå positivt ind i arbejdet. Det er noget, vi selvfølgelig bør gøre som politikere, men jeg er sikker på, at også vognmandserhvervet er interesseret i at få nogle gode regler at gå frem efter, så jeg ser frem til et godt samarbejde om lovforslaget i Trafikudvalget.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg synes, det er en stor sag og en god sag.

Jeg mener, det er helt berettiget at skærpe kravene til og ikke mindst kontrollen med tunge køretøjer, og jeg synes, vi skal lave et grundigt og positivt arbejde i udvalget. Og udvalgsarbejdet er jo allerede begyndt. Det begyndte i formiddags, hvor to delegationer havde foretræde, og det viste sig allerede dér, at vi fik en ganske frugtbar debat om nogle tekniske og praktiske ting. Der er mange tekniske spørgsmål her, og jeg kunne godt forestille mig, at det

blev aktuelt med nogle ændringsforslag. Men det gør jo ikke noget, hvis bare vi kan få lavet forslaget bedre.

Jeg kan helt slutte op om en frakendelse af kørekortet ved 40 pct.s overskridelse af hastighedsgrænserne med tunge køretøjer, for jeg synes ikke, man kan være uskyldig, når man overskrider med 40 pct. Derimod kan jeg godt være lidt betænkelig ved en ubetinget frakendelse af kørekortet ved kørsel med uvirksom fartspærre. Jeg kender ikke noget til teknikken, jeg ved ikke, hvordan de virker, og hvordan de er monteret i bilerne, men man kunne jo forestille sig, at der kommer en fremmed chauffør, som ikke er opmærksom på, hvordan den er indrettet, eller hvordan den tidligere chauffør har indrettet sig, og dermed kommer ud i nogle problemer. Her synes jeg, vi kan risikere at anfægte retssikkerheden, og det synes jeg vi skal passe lidt på med. Men de ting, som man ikke kan dumpe i uden skyld, skal vi selvfølgelig tage hårdt fat omkring.

Vi skal sikre, at vi laver regler, som kan overholdes i praksis, og derfor synes jeg, at sådan en debat, som vi havde i formiddags, hvor jeg havde indtryk af, at vi og vognmændene påvirkede hinanden, er nyttig. Det skal vi dyrke lidt, for i de praktiske erhverv kan der somme tider findes ud af meget mere, end der umiddelbart bliver givet udtryk for. Man kender jo trods alt noget til tingene.

Når vi laver strenge regler, skal vi også sikre os, at de overholdes og kontrolleres, for det er de, der overholder reglerne, nemlig bedst tjent med. Det er min erfaring med vognmænd, som jeg har haft meget at gøre med, at de fleste gerne vil overholde reglerne, men de presses jo tit i konkurrencen af dem, som ikke rigtig følger med og ikke lever op til kravene, og det kan de ikke være tjent med.

Det er ikke fordi vi ønsker en politistat, men vi ønsker, at rimelige regler overholdes, for det er godt for dem, der ønsker at gøre det. Det er klart, at sådan noget hæver omkostningsniveauet i vognmandsbranchen, men vognmandsbranchen er altså kun et serviceerhverv, som viderefakturerer sine omkostninger til andre mennesker, så alle må være interesserede i, at der bliver lagt et niveau, som kan holde til, at man følger reglerne, og at der stilles nogle gode krav.

Så mener jeg i øvrigt, at vi er lidt for blåøjede herhjemme med hensyn til, hvilke ressourcer vi vil give politiet til at kontrollere tingene. Jeg

mener, vi skal gå mere op i en bestemt ting, nemlig også at kontrollere udenlandske lastbiler. Vi har lige haft en sag fra Københavns Havn, hvor man nu endelig er kommet så langt, at man kan kontrollere udenlandske lastbilchauffører, der kører i land i beruset tilstand. Det har vi måttet leve med i Frederikshavn i mange år, for her bliver der kontrolleret alt, alt for sjældent, og det er livsfarligt med berusede mennesker i sådanne store køretøjer. Vi skal simpelt hen satse mere på at føre kontrol med den slags ting.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne starte med at takke ordførerne for den saglige og meget spændende debat og for den modtagelse, lovforslaget har fået. Det er jeg meget glad for.

Som jeg også har kunnet høre på debatten, er ordførerne meget optaget af, at lovforslaget primært har til sigte at forbedre færdselssikkerheden i relation til tunge køretøjer – herunder også busser, ikke kun lastbiler.

Forslaget er ikke mindst fremsat på baggrund af den rapport, vi fik i 1996 fra en styregruppe, som fremlagde en lang række initiativer, der med fordel kunne gennemføres for at komme det høje overtrædelsesniveau for tunge køretøjer til livs. Lovforslaget er altså en opfølgning på denne rapport, og derfor er dets indhold også i høj grad i overensstemmelse med en række af ønskerne om skærpede straffe for overtrædelse af færdselslovgivningen og videregående muligheder for tilbagekaldelse af tilladelser, som det blev foreslået i rapporten fra styregruppen.

Som bekendt har der været drøftelser om lovgivning af chaufførvikarbureauer, og hr. Erling Christensen nævnte det i sin ordførertale som et spørgsmål, vi burde overveje. Jeg skal gøre opmærksom på, at der er nedsat et udvalg, som har til formål at få afklaret, om – og i givet fald hvordan – der kan gives adgang til en videregående anvendelse af vikarchauffører under iagttagelse af hensynet til færdselssikkerheden samt de overenskomstmæssige og arbejdsgivermæssige ansvarsforhold.

Jeg må nok desværre skuffe hr. Erling Christensen og sige, at udvalget næppe kan blive færdigt så tidligt, at udvalgsarbejdets resultater kan danne grundlag for ændrede regler, som kan komme med i denne omgang. Jeg håber, at man vil have lidt tålmodighed og give udvalget mulighed for at gøre sit arbejde fær-

digt, før vi begynder at drage konklusioner på området, og jeg forventer, at udvalget kan blive færdig med arbejdet i løbet af sommeren 1999.

Der har været en del debat om hastighedsgrænser for lastbiler. Lovforslaget ændrer ikke disse grænser, men der er derimod tale om en skærpelse – forstået på den måde, at der allerede vil ske en frakendelse af førerretten ved en overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 40 pct., hvis den tilladte hastighed er over 30 km/t. I regeringens færdselssikkerhedspolitiske redegørelse fra foråret 1997, »Hver ulykke er en for meget«, anføres den manglende overholdelse af de gældende hastighedsgrænser som et af de væsentligste problemer for færdselssikkerheden. Jo større hastighed, jo større er risikoen for ulykker, og jo alvorligere er konsekvenserne af hver enkelt ulykke.

Hvis man tænkte sig den situation, at alle hastighedsgrænser blev overholdt, ville det i sig selv betyde, at ca. 100 trafikdrab og 1.500 personskader kunne undgås hvert år, og det er jo tankevækkende. Der bør ifølge redegørelsen fra foråret 1997, som et flertal i Folketinget kunne tilslutte sig, derfor gøres en særlig indsats for at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes. Det mål nås erfaringsmæssigt desværre bedst ved en kombination af information og kampagne kombineret med en styrket kontrolindsats og skærpede foranstaltninger i tilfælde af hastighedsoverskridelser, og jeg finder på den baggrund, at det vil være et forkert signal at sætte maksimumshastigheden op for lastbiler.

Så er der nogle andre spørgsmål, som også er blevet rejst, og som man har interesseret sig for. For det første var der et spørgsmål om en havarikommission, som flere af ordførerne har nævnt som en god idé, og det kan jeg for så vidt godt forstå. Jeg kan her informere om, at vi har forskellige undersøgelser i gang, bl.a. i regi af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, hvor man analyserer konkrete ulykkesituationer for at få afklaret, hvad det er, der udløser ulykker i de konkrete situationer. En anden undersøgelse går ud på at gennemanalysere konkrete ulykker for at finde ud af fra start til ulykkesøjeblikket, hvad der egentlig er hele billedet af denne ulykke. Det sker selvfølgelig for at blive klogere på, hvad det er, der udløser ulykkerne, hvad det er for forhold, og hvem der har skylden, som det også er blevet nævnt. Der er altså en række undersøgelser i gang, som jeg håber kan gøre os klogere i løbet af de næste par år, og det

er undersøgelser, som støttes økonomisk af Trafikministeriet.

Der er rejst en række andre spørgsmål, som jeg forstår, at vi også får mulighed for at drøfte i forbindelse med udvalgsarbejdet, og jeg står selvfølgelig gerne til rådighed, både med skriftlige besvarelser og også i samråd, hvis udvalget ønsker det i denne sammenhæng.

Jeg er enig med fru Margrete Auken i, at hvis vi opnår en meget bedre situation end den, vi har nu med hensyn til hastighederne, er der faktisk en miljøgevinst. Men vi har altså ikke ønsket at tage munden for fuld i denne sammenhæng, og det har noget at gøre med, hvad det bliver for en virkelighed, vi efterfølgende kan registrere – altså om der faktisk er en miljøgevinst på området.

Jeg skal måske også lige understrege på baggrund af det, hr. Ole Donner fremførte, at der bestemt ikke er noget ønske fra trafikministeren om, at denne sag skal hastes igennem. Det må være en misforståelse, hvis sagen er sat på dagsordenen til andenbehandling engang i næste uge, men jeg ser da gerne, om lovforslaget kan være færdigt i god tid inden den 1. april, hvis det kan lade sig gøre i udvalget.

En enkelt sag mere er spørgsmålet, om vi krænker retssikkerheden for chaufførerne, når vi f.eks. bestemmer, at man kan få fradømt kørekortet i forbindelse med overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne. Det var hr. Ole M. Nielsen, der stillede det spørgsmål, og her må jeg sige, at vi har jo et domstolssystem, som stiller krav til bevisførelsen, så der er altså sikkerhed for, at beviserne er i orden, før man f.eks. bliver frakendt sit kørekort. Retssikkerhedsmæssigt skulle der altså heller ikke være problemer på det område, lige så lidt som der er det på nogle af de andre områder, hvor vi skærper strafudmålingen.

Der var også to andre spørgsmål, som jeg kort skal kommentere; det ene var fra hr. Søren Kolstrup, og det andet var fra hr. Ole M. Nielsen. Hr. Søren Kolstrups tilgang var, at chaufførerne måske bliver presset til at overtræde køre- og hviletidsbestemmelserne, og at det derfor kan være en undskyldende forklaring på, at de somme tider gør det, og hr. Ole M. Nielsen spurgte, om der var noget om, at konkurrencen presser vognmændene til at tilrettelægge kørslen sådan, at chaufførerne måske ikke fuldt ud er i stand til at efterleve færdselslovens bestemmelser om hastighedsgrænser, totalvægt osv.

Til det kan jeg oplyse, at vi også her har et undersøgelsesarbejde i gang. Der er simpelt hen lavet nogle interviewundersøgelser hos chauffører og vognmænd, hvor man forsøger at finde ud af, hvad det er for motiver, der driver værket, og jeg regner med, at vi har et resultat fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning omkring nytår. Jeg ser frem til at få de resultater, fordi de formentlig kan gøre os klogere på, om der er noget om disse ting, eller om det mere er myter, som bliver brugt som undskyldninger, end det er realiteter. Men det ser jeg også frem til at vi bliver klogere på.

Så skal jeg sige til hr. Thorkild B. Fransgaard, at tilbagekaldelse af tilladelse på grund af gæld til det offentlige ikke er noget nyt. Det er noget, der har stået i loven i længere tid, så det er der for så vidt ikke noget nyt i.

Endelig vil jeg til sidst gerne give udtryk for min glæde over, at der helt klart er så meget fælles gods, om jeg så må sige, omkring lovforslaget, og jeg håber, at det også vil lykkes at samle et meget bredt flertal for det, når vi når frem til anden og tredje behandling, for det fortjener branchen. Jeg er enig med hr. Erik Jacobsen i, at den største del af branchen er ansvarsbevidst og gerne ser, at man får ryddet ud i de brodne kar, og det er jo netop det, lovforslaget sigter mod. Så tak for modtagelsen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har to små bemærkninger, og ministeren behøver i og for sig ikke at svare på dem nu; men vi skal have svar på, hvor meget Rådet for Trafiksikkerhedsforskning laver, om det er på niveau med det, en havarikommission ville gøre. Hvis der foregik et sådant arbejde, ville det vel også have skinnet igennem i de undersøgelser, der har været lavet, og som er baggrunden for det papir, Danske Vognmænd har sendt til os. Af det papir fremgår det nemlig ikke, at der foreligger undersøgelser, der er ret meget bevendt, der er kun nogle skøn og nogle statistikker.

Og så vil jeg på baggrund af ministerens noget nedslående konklusion om miljøet spørge: Det er vel meningen, at loven skal overholdes? Jeg tror egentlig bare, det var en lapsus, fordi man har så svært ved at snakke miljø i Trafikministeriet; man tænker bare sådan af gammel vane, at det ikke kommer med. Ministeren gik herop og sagde, at man i al nøjsomhed ikke turde regne med det, men hvis Rigspolitechefens

tal er rigtige, er der altså en ret stor miljøgevinst. Ministeren behøver ikke at gå herop og sige, at selvfølgelig skal loven overholdes, for jeg går ud fra, at det var et forsøg på at sige et eller andet sødt til mig. Det var bare lidt uhyggeligt.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg beder kun om ordet igen, for at der ikke skal herske nogen tvivl om, hvad jeg mener. Jeg mener bestemt ikke, at det, at der er konkurrence i erhvervet, giver vognmændene et alibi for at gå på akkord med reglerne, absolut ikke. Jeg mener bare, at vi i vores opfølgning, vores kontrol af reglerne i praksis skal støtte de gode imod dem, der vil gå på akkord med sikkerheden, og det gør vi altså ikke, hvis vi bare lader fem og syv være lige med en for slap kontrol. Så bliver det nemlig den laveste fællesnævner, der kommer til at gælde, og vi må altså støtte dem, der ønsker at gøre tingene på en ordentlig måde.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Ministeren nævnte i sit svar til hr. Fransgaard, at det, at man tager køretilladelsen fra folk, der skylder det offentlige penge, er en gammel bestemmelse. Jeg vil gerne spørge ministeren, hvordan man har tænkt sig at administrere den bestemmelse, og jeg vil gerne spørge ministeren, om man administrerer kørselstilladelser til kollektiv rutekørsel på samme måde. Jeg mener, at når et stort kollektivt trafikelskab skylder et millionbeløb til staten, bliver der ikke grebet ind over for det, og man fratager ikke nogen kørselstilladelse, så jeg vil gerne spørge ministeren, om der skal administreres på den måde, som er anført i loven, eller om der skal administreres, ligesom man gør over for den kollektive trafik.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan bekræfte fru Margrete Aukens opfattelse af, at der hensigten, at loven skal overholdes; det er klart. Og så kan jeg sige til hr. Ole Donner, at på dette område skal der forvaltes på samme måde, som der er blevet hele tiden. Det ligger der en helt fast praksis for, som bl.a. er aftalt i Vejtransportrådet.

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

Afstemning

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 48:

Forslag til folketingsbeslutning om forhøjelse af hastighedsbegrænsningen på motorvej.

Af Ole Donner (DF) m.fl.

(Fremsat 17/11 98).

Sammen med denne sag foretoges:

17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 49:

Forslag til folketingsbeslutning om forhøjelse af hastighedsbegrænsningen på motortrafikvej.

Af Ole Donner (DF) m.fl.

(Fremsat 17/11 98).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Disse to beslutningsforslag, vi her har til behandling, skal skabe mulighed for en forhøjelse af hastighedsgrænsen på motorvej fra 110 km/t til 120 km/t og på motortrafikvej fra 90 km/t til 100 km/t.

I anledning af de fremsatte forslag kan jeg oplyse, at hastigheden på motorveje sidste gang blev ændret den 1. maj 1992, hvor den generelle hastighedsgrænse blev hævet fra 100 km/t til de nuværende 110 km/t. Der har ikke været en tilsvarende ændring for motortrafikveje, men jeg kan oplyse, at det fremgår af undersøgelser og statistikker på området, at der er en ganske nær sammenhæng mellem antallet af ulykker og fart. Jeg tror, det var fru Vibeke Peschardt, der i den forrige debat sagde, at store biler og høj fart er en farlig cocktail.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har oplyst, at det fremgår af undersøgelser, som er foretaget af Vejdirektoratet, at tendensen går

mod stigende hastighed på motorvejene. Det fremgår samtidig af oplysninger fra Danmarks Statistik, at antallet af ulykker på motorvejene ligeledes er stigende, såvel absolut som relativt, i en periode, hvor ulykkestallet generelt set i øvrigt har været faldende.

På baggrund af regeringens handlingsplan »Hver ulykke er en ulykke for meget« og som en følge af den tætte sammenhæng mellem fart og antallet af ulykker kan regeringen ikke tilslutte sig de stillede forslag om at forhøje hastighedsgrænserne på motorvejene respektive motortrafikvejene.

Erling Christensen (S):

Jeg har såmænd ikke så meget at tilføje til det, trafikministeren lige har sagt.

Forslagsstillerne skriver, at en forøgelse af hastigheden efter deres opfattelse samlet set vil medvirke til en bedre trafikafvikling med færre uheld til følge. Nu er motorvejene jo de sikreste veje, men hvorfra ved forslagsstillerne, at en forøgelse af hastigheden giver færre uheld? Og hvad betyder det i øvrigt for miljøet? CO₂-emissionen vil jo stige ved en stigende hastighed.

Trafikforskningen og vel også den barske virkelighed på biluheldssteder fortæller entydigt, at en ensidig forhøjelse af hastigheden betyder flere uheld og dermed flere tragedier, flere dræbte, lemlæstede og handicappede. Og hvad med påstanden om, at det virker mindre stressende at køre stærkere? Det er vel en påstand, som forslagsstillerne vel heller ikke selv rigtig tror på og måske slet ikke er i stand til at sandsynliggøre. Jeg tror heller ikke, at det er det øjeblikkelige vinterfør, der får forslagsstillerne til at fremsætte forslaget, for så vidt jeg er orienteret, er hastighedsgrænsen på de tyske motorveje i øjeblikket 60 km/t.

B 48 kan vi ikke støtte fra Socialdemokratiets side, og med hensyn til B 49 ser jeg, at der bruges de samme begrundelser som i B 48, og derfor vil jeg også bruge de samme begrundelser, som jeg brugte ved B 48, til at fortælle, at vi heller ikke kan støtte det forslag.

Erik Jacobsen (V):

Efterhånden som vores vejnet er ved at være fuldt udbygget – her tænker jeg navnlig på færddiggørelsen i store træk af vores motorvejsnet og på bilernes udvikling, også hvad angår det rent færdselssikkerhedsmæssige – føler vi nu i Venstre, at tiden er kommet til at se nærmere på