

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 138: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, godskørselsloven, lov om vægtafgift af motor-køretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler. (Skærpet kontrol med tunge køretøjer m.v.).
Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 11/12 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Det er umuligt at konkurrere med lovovertrædere. Vognmandserhvervet er udsat for unfair og ubillig konkurrence. Vores gode ry og anelse bliver sværet af konkurrenter, der ikke overholder loven. Vi konstaterer, at politiet for et par år siden i stigende omfang fandt fejl og mangler ved lastbiler. Nu må I politikere gøre noget ved at ændre den tilstand.

Således var budskabet fra danske vognmænd og chauffører, og således er budskabet fra trafikministerens styregruppe, der i en rapport fra maj sidste år konkluderer, at det på en lang række områder er nødvendigt at skærpe sanktionerne for at tilskynde til overholdelse af gældende lovgivning på området.

Lovforslaget er altså udtryk for, at vi er på vej til at gøre den indsats, det gode erhverv har bedt os om at gøre: forbedre erhvervens renommé og konkurrenceevne. Det gør vi ikke ved at ændre reglerne. Det gør vi ved at skærpe sanktionerne i grove overtrædelsestilfælde, endog ved fratagelse af bevilling og næring.

Lovforslaget slår faktisk to fluer med ét smæk. Trafiksikkerheden vil også blive væsentlig forbedret ved gennemførelsen af lovforslaget. Det skal nemlig ikke længere kunne betale sig at køre med overlæs, køre for stærkt, pille ved hastighedsbegrænsere, overtræde køre- og hviletidsbestemmelserne. Arbejdsbetingelserne for chaufførerne bliver dermed forbedret, og ordentlige vognmænd bliver ikke udsat for ubillig konkurrence.

Det er de her nævnte punkter, der er hovedintentionerne i lovforslaget. Sådan har erhvervet ved højtidelige lejligheder fortalt det skulle gøres, og sådan er målsætningerne faktisk også i Færdselssikkerhedskommissionen. Det er de gode intentioner, den fælles målsætning, der

skal bære lovforslaget igennem til endelig vedtagelse.

De høringssvar, vi har fået, peger på forskellige problemer. Her tænker jeg særligt på tilladelseskrav og frakendelsesmuligheder, rettig-hedsfrakendelse. Det er meget væsentligt, at vi er meget omhyggelige på de to områder. Med de delegationsmuligheder, lovforslaget giver ministeren med hensyn til at overlade disse beslutninger til Færdselsstyrelsen, stiller det store krav til os om at være endog meget strin-gente i udformningen af vilkårene, således at der efter lovens vedtagelse ikke opstår proble-mer særlig af retssikkerhedsmæssig karakter.

De forhold og løsningen af problemerne er vi i Socialdemokratiet parat til at drøfte under udvalgsarbejdet. I Socialdemokratiet håber vi på bred støtte til gennemførelse af lovforslaget, som efter vores opfattelse vil gavne hele vogn-mandserhvervet og dets ansatte chauffører.

Ud over de her nævnte indeholder lovforsla-get yderligere fem punkter. Særlig udvidelsen af den kommunale parkeringskontrol og der-med mulighederne for p-afgifterne i de kom-munale kasser er jeg sikker på vil blive modta-get med kyshånd af flere kommuner.

Socialdemokratiet støtter lovforslaget, og vi håber på en positiv og hurtig udvalgsbehand-ling.

Erik Jacobsen (V):

I begyndelsen af 1997 fremlagde trafikministe-ren regeringens handlingsplan for trafiksikker-hed med mottoet: Hver ulykke er én for meget. Det er vi i Venstre helt enige med ministeren i. I Venstre er vi helt på det rene med, at der ved gentagne grove overtrædelser af færdselsloven skal ske en opstramning, også inden for vogn-mandsbranchen. Ministeren har ved fremsæt-telse af dette lovforslag haft mulighed for at vise, at ministeren også er vognmændenes minister, men dette lys har ministeren nu selv slukket.

Tvangsopfattelsen har åbenbart bundfældet sig hos ministeren, når vognmanden først bliver ført ind i myndighedernes sanktionsmølle. Hovedideen i lovforslaget er nemlig, at vogn-manden skal fratages sit eksistensgrundlag på et hvilket som helst tidspunkt, blot det konsta-teres, at hans ansatte har overtrådt lovgivnin-gen. Det er ikke bare overtrædelse af erhvervets egen lovgivning, jeg taler om. Nej, overtrædelse af enhver lovgivning skal kunne koste vogn-manden hans erhverv, hvad enten han har

været vidende om overtrædelsen eller ej. Det er ikke bare retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, det er ganske simpelt uanstændigt og diskriminerende.

At man fratager et helt erhverv dets eksistens, har jeg aldrig tidligere set i nogen lovgivning og ikke nok med det, vi skal stråmandsvirksomheden til livs. Det kan vi vist alle være enige om, men det skal ikke ske på bekostning af friheden til erhvervsudøvelse. Lad os da starte med at forhindre en falleret vognmand i at komme ind i selskaberne og derfra drive ny virksomhed i skjul bag andre.

Så kan jeg som selvstændig vognmand heller ikke lade være med at hæfte mig ved den åbenlyse forskelsbehandling, der ligger i, at lovforslaget i den grad fokuserer på den godskørende danske vognmand, uden at man med et eneste ord nævner de lastbiler, der kører firmakørsel, for ikke at tale om de udenlandske lastbiler. Der er immervæk tale om, at denne gruppe udgør over 30 pct. af den samlede lastbilkørsel i Danmark, og den er i kraftig stigning, på grund af at flere og flere udenlandske vognmænd kører til Danmark eller i transit gennem Danmark. Og denne trafik vil stige voldsomt, når først vi bliver færdig med de to broer over henholdsvis Storebælt og Øresund.

Jeg er ikke ude på at flytte erhvervsfølgelsen fra vognsmånderhvervet over på firmakørsel, slet ikke udenlandske vognmænd. Jeg efterlyser blot, at de ansvarlige myndigheder giver lige konkurrencevilkår og lige rammebetingelser for alle, der har med godskørsel at gøre. Det må være et rimeligt krav. Derfor skal der selvfølgelig være en sanktionsmæssig ligestilling mellem alle operatører i godstransport ad landevej, og der er ingen transportører – heller ikke de firmakørende – der skal opleve at få tilsidesat deres grundlæggende retssikkerhed, som det er tilfældet med dette lovforslag.

Så har vi hastighederne, og dér må jeg slå fast, at de lovbestemte skal overholdes også af lastbiler, derom ingen tvivl. Men jeg ser et åbenlyst misforhold, når der, som ministeren lægger op til, skal sættes grænser for førerretsfrakendelse, som i visse situationer ikke harmonerer med de betingelser, den øvrige trafik er underlagt. Eksemplet med kørsel i bymæssig bebyggelse illustrerer klart forskellen. Her må lastbiler altid kun køre 50 km/t, mens personbiler i visse tilfælde må køre op til 80 km/t, ved særlig skiltning i hvert fald. Gennemføres en grænse på 40 pct. for førerretsfrakendelse for

lastbilchauffører i stedet for de nuværende 70 pct., vil det betyde frakendelse allerede ved 71 km/t, hvor den øvrige trafik må køre 80 km/t. Det har vel ikke været ministerens hensigt.

Når jeg nu er ved hastighederne, skal jeg atter komme med en opfordring til trafikministeren: Se nu at få hævet lastbilernes hastighedsgrænse på motorveje fra 70 til 80 km/t. Det foreslog Venstre allerede i sidste folketingssamling ved et lovforslag, der som bekendt desværre blev forkastet på trafikministerens sikkerhedsmæssige betæneligheder. Her havde ministeren haft mulighed for at imødekomme et længe næret ønske fra branchen. Ikke desto mindre lovede trafikministeren at se på sagen gennem et særligt, sagkyndigt udvalg. Udvalget har for længst talt og har anset en sådan forhøjelse af hastigheden for sikkerhedsmæssigt acceptabel. Så jeg må spørge: Hvad venter ministeren så på?

Vi hører jo så tit, at det er regeringens mål at begrænse bureaukratiet, og det har jeg da også en lille kommentar til. Var det ikke en bedre idé, at politiet anvendte sine i forvejen sparsomme ressourcer på mere nyttige gøremål end at gå ud og kontrollere, om lastbiler nu har alle deres tilladelser og papirer i orden?

Jeg tror, det er på tide, at ministeren standser op og tænker sig godt om med hensyn til, i hvilken retning han vil bevæge sig. Som det ser ud på nuværende tidspunkt, er ministeren i hvert fald på helt gal vej, og det er jo ikke første gang. Lad os nu godt belært af erfaringen tage en meget grundig udvalgsbehandling af dette lovforslag, og lad os ikke mindst slå koldt vand i blodet og først og fremmest lade anstændigheden råde. Det vil Venstre gerne medvirke til.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg blev faktisk lidt ked af det, da jeg hørte Venstres ordførertale her. Når man tænker på forløbet af denne sag, er det uanstændigt af Venstres ordfører at forholde sig på den måde til dette lovforslag, som erhvervet har bedt om.

Når jeg læser ministerens svar på de hørings svar, som vi alle sammen har fået, synes jeg, ministeren lever op til det, erhvervet har bedt om. Og som jeg jo klart gav udtryk for i Socialdemokratiets ordførertale, er vi opmærksomme på, at der nogle problemer, som vi selvfølgelig skal løse.

Men der er ingen forskel fra i dag og til i morgen, hvor dette lovforslag bliver vedtaget,

med hensyn til, at også firmakørsel og udenlandske vognmænd og chauffører selvfølgelig skal overholde færdselsloven.

Og som man kan læse i bilaget til bemærkningerne, er det efter § 120 a faktisk sådan, at man for at sikre sig bøderne kan tilbageholde udenlandske vognmænd, hvis de kører med overlæs eller kører for stærkt.

Jeg synes også, det er væsentligt, at Venstres ordfører læser side 198 i trafikredegørelsen, som drejer sig om ulykker med tunge køretøjer.

Men jeg tror, at når Venstres ordfører sætter sig helt ind i ministerens svar på høringsvarene og får læst, hvad jeg sagde her fra Folketingets talerstol, kan vi fastholde målsætningen. Og jeg tror, det er vigtigt, at alle partierne her fastholder den målsætning, som man både fra erhvervets side og fra Færdselssikkerhedskommissionens side har været enig om.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Må jeg til den socialdemokratiske ordfører sige vedrørende firmabiler og udenlandske vognmænd: Selvfølgelig skal de straffes på lige fod med danske vognmænd, men det er jeg også helt overbevist om at de bliver. Men man kan nu engang ikke fratage dem deres danske erhvervstilladelse, for de har ingen, og det er diskriminerende over for danske vognmænd, som jo kan få frataget deres erhvervstilladelse.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jamen det vi taler om, er jo den ubillige konkurrence, som erhvervet har været udsat for fra nationale vognmandsfirmaer, som gennem akkordkørsel på hastighed og overlæs har udkonkurreret ordentlige vognmandsfirmaer. Det er det, vi vil have fat i, og det er det, erhvervet har bedt os om, og det er det, det lovforslag her giver mulighed for at sanktionere, således at vi i hvert fald på det område, som erhvervet har bedt os om, får ordentlige konkurrencevilkår, og det er det, vi har snakket om i Vejtransportrådet; det har vi drøftet på mange møder.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Jeg er enig med den socialdemokratiske ordfører: Ved gentagne grove overtrædelser står vi inde for at vognmanden skal miste sin tilladelse, men her går man altså for langt. Men vi er

åbne i Venstre, og vi vil deltage i en åben dialog under udvalgsarbejdet. Så jeg håber, vi når frem til en fornuftig løsning, som danske vognmænd kan bevæge sig under.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Se så, så er vi derhenne, hvor vi kan se, at vi er enige om målsætningen, og så kan vi også finde nogle løsninger, nøjagtig som jeg sagde i min ordførertale.

Der er et godt pædagogisk princip, der hedder: En gang er ingen gang, to gange er mange gange, og tre gange bliver en vane. Og det er de vaner, vi vil have væk, og det er det, erhvervet har bedt os om. Og med den udtalelse, som Venstres ordfører kom med her fra talerstolen for et øjeblik siden, løser vi det problem.

Brian Mikkelsen (KF):

Vi oplever her endnu en gang, at regeringen inviterer til bunkebryllup. Denne gang er det så trafikministeren, der er vært ved festen, og hovedretten er jo ingredienser fra en lang række love og bestemmelser om godstransport.

Det er ikke svært at se sigtet med lovforslaget, men midlerne er efter vores opfattelse straks mere uklare.

Der er ikke nogen, der kan være i tvivl om, at alle Folketingets partier og alle folketingsmedlemmerne gerne vil arbejde for øget trafikikkerhed og også gerne vil se på de foranstaltninger, som kan medvirke til, at alle de, der bruger det danske vejnet, kan føle sig mere sikre, og at det bliver mere forsvarligt at færdes på vejene.

Problemet er, hvad for nogle midler man så bruger, og dér vil vi altså ikke bare medvirke til at stemme for alle forslag, som blot har til hensigt at øge færdselssikkerheden; vi er også nødt til at se på, om metoderne hjælper eller trækker i den modsatte retning. Og efter at jeg har læst det her forslag, og efter vi har drøftet det i den konservative folketingsgruppe, synes jeg nok, jeg må sige, at det er udtryk for en urimelig klapjagt på et helt erhverv.

Godstransporterhvervet er jo et af landets vigtige erhverv, og det har trafikministeren også konstateret i den nylig udkomne trafikpolitiske redegørelse fra 1997, som for øvrigt er glimrende arbejde, for dér står der:

»En velfungerende og effektiv godstransport udgør en vital forudsætning for udviklingsmulighederne og konkurrenceevnen i det danske erhvervsliv og for samfundsøkonomien i øvrigt.

Endvidere udgør godstransporten i sig selv en betydelig økonomisk sektor, der bidrager til beskæftigelse, produktion og eksport.«

Sådan står der altså i redegørelsen, som ministeren har skrevet under på, og som som sagt er udmærket.

Derfor kan det altså godt undre – i hvert fald mig, men forhåbentlig også andre – at det her forslag på en måde kriminaliserer et helt erhverv, og at man griber ind med nogle foranstaltninger, som man ikke bruger nogen som helst andre steder i nogen som helst andre erhverv. Og det er som sagt et erhverv, som opfattes som meget vigtigt og meget vitalt.

Lad os tage bestemmelserne om tilbagekaldelse af tilladelsen til at drive vognmandsforretning, hvis der sker overtrædelser ikke bare af godskørselsloven, men også af anden lovgivning. Det virker jo helt ude af proportioner.

Hvilke forhold er det, regeringen vil tilbyde godstransporterhvervet at arbejde under? For ingen andre brancher har jo så strenge bestemmelser i forbindelse med udførelse af et bestemt erhverv – ingen andre.

Jeg synes heller ikke, det er rimeligt at fjerne retten til at drive erhvervsvirksomhed, hvis anledningen til sanktionen slet ikke skyldes nogen handling fra vognmandens side. Så jeg vil gerne vide, hvorfor regeringen mener, at godstransporterhvervet også i den henseende skal have specielt hårde vilkår at drive virksomhed under.

Forslaget om skærpede sanktioner for lastbilers hastighedsovertrædelser er endnu et element.

Jeg kan egentlig ikke forstå, hvorfor denne samfundsgruppe skal staffes hårdere end andre grupper. Overtrædelser skal selvfølgelig straffes, men de skal ikke straffes hårdere eller urimeligt hårdt i forhold til andre.

Sagen er jo den, at hvis man har begået en forseelse som chauffør og mister kortet, er det en indskrænkning af ens erhvervsmuligheder, og det er jo også ret og rimeligt, hvis man overtræder lovgivningen, men det er ikke rimeligt, at den er skærpet i forhold til andre erhvervsgrupper.

Det er også forkert at begynde med så hårde sanktioner over for lastbilchaufførerne, når den øvrige trafik på mange omfartsveje i byerne i forvejen må køre langt hurtigere end lastbilerne.

Dér har vi jo sammen med Fremskridtspartiet og Venstre foreslået, at de på motorveje må

køre 10 kilometer hurtigere i timen, end det nu er tilladt på motorveje. Det er en forøgelse, som er blevet erklæret helt uproblematisk, for øvrigt også af embedsmændene i Trafikministeriet, og dér kan man jo tage konsekvensen af sin egen ekspertundersøgelse og fremlægge et samlet udspil på det område.

Vi vil også advare imod, at der flyttes så meget kompetence fra Vejtransportrådet til Færdselsstyrelsen.

Det samlede lovforslag er omfattende og indeholder mange konkrete forslag, og vi har blot trukket et par forslag og eksempler frem, som vi under ingen omstændigheder kan stemme for, men hvis vi skal slutte med at stemme for lovforslaget ved tredjebehandlingen, skal der meget gennemgribende ændringer til.

Afslutningsvis vil jeg sige, at vi som sagt er enige i sigtet: en øget trafikssikkerhed; men de konkrete forslag viser, at man ikke altid bare skal foreslå noget og så håbe på, at det virker, for sådan fungerer det jo ikke i virkelighedens verden. Og jeg savner en række af de anbefalinger, som styregruppen er kommet med, for vi har på mange områder set, hvordan oplysning og information har en gavnlig effekt på færdselssikkerheden, og vi tror meget mere på forebyggelse frem for forbud.

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, det er et flot forslag, ministeren kommer med her.

Det er selvfølgelig problematisk, at så mange ting er samlet på én gang, men de retter sig jo næsten alle sammen mod det problem, som vi længe har kendt, og som vi længe har diskuteret, men som der åbenbart først nu er vilje til for alvor at gøre noget ved, nemlig det helt uforholdsmæssigt store antal ulykker, der er med tunge køretøjer.

Det er lidt barokt at høre Venstres og De Konservatives ordførere stå her og tale om vognmandsvirksomhederne, som om de alle sammen er dybt kriminelle og fuldstændig ude af stand til at opføre sig ordentligt, og at det derfor er meget diskriminerende over for dem, hvis man forlanger, at de skal opføre sig ordentligt.

Der findes faktisk hæderlige vognmænd. Det gør der. Der findes mennesker, som anstændigvis gerne vil have, at deres virksomhed udføres på ordentlige betingelser. Og det er utroligt, at Venstre og De Konservative skal køre en kampagne imod dem, som om der ikke var én

hædersmand blandt danske vognmænd, for det er der, og derfor er det dybt urimeligt, at de hele tiden skal mases og presses og skubbes, som vi almindelige bilister bliver det af de lastbiler på vejene, der kører for stærkt. På samme måde bliver disse vognmænd skubbet og maset af en stor gruppe, der ikke overholder landets love.

Og det svarer altså lidt til den diskussion, vi har om, hvem der er de mest kriminelle, f.eks. hvis vi tager indvandrerne i forhold til alle de håndværkere, der spørger, om det skal være med regning, når de kommer hos én – som om det ikke var næsten åbenlyst at sige: Vi kunne ikke drømme om at overholde loven, så hvis bare du vil være med til at snyde, er vi også med til det.

Der findes også blandt håndværkere hæderlige mennesker, og det gør der selvfølgelig også blandt vognmændene, og jeg tror endda, at mange af dem gerne vil have, at deres virksomhed foregår ordentligt, og derfor skal de imødekommes med, at vi støtter det her forslag.

Det er jo sådan, at nogle af firmaerne simpelt hen bare betaler bøderne for deres chauffører, når de har kørt for stærkt, og det er også tilfældet blandt personbilerne. Og derfor kunne det være, at man også skulle se lidt mere på erhvervskørslen inden for personbiler for på det punkt at skabe lidt lighed for loven, sådan at det blev lige så restriktivt for virksomhedssmåbilskørsel. For også dér er der for høj en tærskel for, hvornår man tager kørekortet, og der findes altså firmaer, som simpelt hen betaler bøderne for deres chauffører. Det gør der jo, og jeg synes ikke, det er at bagtale faget slemt at sige, at dem skal man komme til livs.

Så altså ros til ministeren for det her forslag, og jeg vil gerne sende en ekstra buket med i anledning af, at det er lykkedes ministeren at modstå det dér vrøvlepres, der har været for at få hastighederne op på motorvejene, for dér kører næsten alle lastbiler for stærkt.

Og de af os, der kører nogenlunde lovligt, ved jo også, at det faktisk er ret svært at overhale en bil, der kører for stærkt, og at det faktisk går meget hurtigere at komme forbi en bil, der kører lovligt. Altså hvis den kører 70 og jeg kører 100 km i timen, så kommer jeg altså hurtigere forbi den, og derfor er det meget mindre belastende, end hvis den f.eks. kører 90 eller 100 km i timen, for så kan jeg ikke komme forbi den, og på den måde kommer jeg altså til at hænge dér. Og jeg tager ikke skade af at køre

90-100 km i timen, men det er dér, irritationspunkterne opstår.

Så kan vi få lastbilerne til at køre lovligt, vil det selvfølgelig fremme færdselssikkerheden overalt, og derudover vil det øge kapaciteten.

Det sidste er noget, som man åbenbart ikke altid er helt klar over i Trafikministeriet, for jeg har haft nogle samtaler med nogle dér, som tror, at man øger kapaciteten ved at øge hastigheden. Men det er jo ikke så mange ingeniører, der befolker det ministerium mere, så man kan måske undskylde, at DJØF'erne ikke kan deres fysik.

Men det er godt, at ministeren har stået distancen og altså har fastholdt, at det skal være sådan, som loven er, og den også skal respekteres, og vi vil alt i alt tilsige støtte til det.

Der er nogle småting, som ministeren selv har gjort opmærksom på, f.eks. det med statsborgerskabet, og jeg forstår, at dét kommer på plads.

Der er også ét sted, hvor jeg i hvert fald godt vil slå ørene ud: Der er jo en gudsjammerlig klagesang fra vognmændene over det dér med det objektive ansvar, og det var næsten hjerteskrærende at læse det, men jeg synes, det er helt fair, at de ifalder et objektivt ansvar, for det er deres virksomhed, og jeg synes også, det er fint, at man fjerner en hel masse af de muligheder, der jo tydeligvis hidtil har været for at komme uden om det ansvar ved entydigt at skubbe det over på chaufførerne. Men det er klart, at vi skal sikre os, at det ikke bliver sådan, at en vognmand kommer galt af sted, første gang en af hans chauffører gør noget forkert, og det vil vi selvfølgelig være opmærksomme på.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

På linje med, at der er forskel på befolkningen som helhed, er der naturligvis også forskel på vognmænd og chauffører – og håndværkere for den sags skyld – og fru Margrete Auken sagde: »Der findes faktisk hæderlige vognmænd.«

Ja, naturligvis gør der det, og problemet i denne lovgivning er blandt andet, at man jo kan fratage en vognmand hans ret til at drive erhverv, hvis en af hans ansatte begår noget kriminelt.

Så ved jeg godt, at fru Margrete Auken vil sige: Jamen vil hr. Kørpe så påpege, at der findes uanstændige og uhæderlige chauffører?

Ja, der findes alle vegne i samfundet forskellige, for vi mennesker er gudskelov forskellige,

men det kan jo ikke være rigtigt, at en vognmand skal miste sin ret til at drive virksomhed på grund af, at en af hans chauffører begår lovbrud.

Det tror jeg er formuleret så klart og tydeligt, at selv fru Margrete Auken kan forstå det.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Selvfølgelig findes der hæderlige vognmænd i min branche; det kan jeg bekræfte.

Vedrørende gentagne grove overtrædelser af færdselslovgivningen er vi helt enige om at der skal ske en opstramning, og det har jeg også sagt her fra talerstolen.

Men fru Margrete Auken undlod let og elegant at kommentere udenlandske vognmænd og firmakørsel, som næsten udgør 40 pct. af de danske godstransporter. Hvilken holdning har man til dét? Det kunne være spændende at få at vide.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Allerførst lige en undskyldning til Venstres ordfører: Det var faktisk ikke helt fair af mig, for det var faktisk hr. Brian Mikkelsen, der var rædselsfuld. Venstres ordfører var noget mere behersket i sin bagtalelse af faget, og så vidt jeg kunne høre, var det heller ikke sådan, at han sagde, at man kriminaliserede et helt erhverv, fordi man sagde, at loven skulle overholdes.

Det er hermed en undskyldning til Venstres ordfører for, at jeg var for stor i slaget, for det var jo hr. Brian Mikkelsen, der kørte den hårde kampagne mod vognmændene; det skal anstændigvis og retfærdigvis siges.

Og jeg er enig med hr. Erik Jacobsen i, at vi selvfølgelig skal sikre, at også de udenlandske vognmænd overholder den danske lovgivning, når de kører i Danmark, og jeg forstår ikke helt, hvor han har fået den idé fra, at de ikke skulle det, for den danske lovgivning gælder jo også for de udlændinge, der er i Danmark.

Så vil jeg lige til sidst sige til hr. Køpke Christensen, som sagde, at vi gudskelov er forskellige, og at der heldigvis også er forbrydere iblandt os – sådan lød det omtrent: Jeg synes, det er fint, at et firma har et objektivt ansvar for, at dets ansatte opfører sig ordentligt, så at det ikke bare kan skyde det fra sig. Og jeg har tillid til, at ministeren sørger for, at det ikke kommer til at ramme urimeligt.

Vibeke Peschardt (RV):

I Det Radikale Venstre synes vi, det er et godt lovforslag til stramninger, der ligger her. Og meningen med hele denne øvelse er at øge færdselssikkerheden – så enkelt kan det siges – for vi ved jo, at de tunge køretøjer er de store dræbere i trafikken.

Og i den sammenhæng kan man sige, at »bløde trafikanter« er i forhold til busser og kæmpestore lastbiler jo ikke bare cyklister og fodgængere. Jeg ved godt, at det er dem, der normalt er bløde trafikanter, men det er altså også små personbiler. Og hvis man har prøvet at blive overhalet med temmelig stor fart af et kæmpestort lastvognstog, har man vel fornemmelsen af at føle sig meget udsat i trafikken.

Vi har alle sammen været ude for grimme dødsulykker og ulykker med svære personskader som følge af overtrædelser af køre-/hviletidsbestemmelserne, overlæs og for høj fart. Og det er et stigende problem for politiet, at fartskraverne og de indretninger, der findes i gods-lastbiler, ikke virker eller bliver manipuleret, så farten bliver sat i vejret.

Så der er efter vores mening god grund til at stramme disse regler, og efter vores opfattelse er det ren uheldsforebyggelse.

Og jeg vil godt sige, at da vi her i salen forleden dag havde en debat, som ikke så mange af de i dag tilstedeværende hørte, men som handlede om sundhedsforebyggelse i bred forstand, nævnte jeg også ved den lejlighed, at trafikikkerheden virkelig er et af de områder, hvor man inden for 10 år har kunnet se markante forbedringer både med hensyn til ulykkestallene og med hensyn til sundheden ved, at alle de mennesker ikke er kommet til skade i trafikken.

Færdselssikkerhedskommissionen lavede en redegørelse i 1988, og den er konsekvent blevet fulgt op – selvfølgelig med nogle forskelle – af staten, amterne og kommunerne, og det har hjulpet. Dét er virkelig forebyggelse, der vil noget, og sådan betragter vi også det her lovforslag.

Herudover rummer lovforslaget nogle andre justeringer, bl.a. omkring vognmandserhvervet, og det er der mange der har talt om i dag.

Noget helt andet er, at landets kommuner samtidig får mulighed for at opkræve parkeringsafgifter, hvis de ønsker det.

På grund af den forøgede biltrafik har det været et ønske fra mange kommuner med stigende pladsproblemer at få den mulighed, og

den får de så, hvis de ønsker det, og Københavns Kommune har efterprøvet ordningen, efter sigende med held.

Derudover bliver der lukket op for en modernisering af indkrævningssystemet vedrørende nogle af de skyldige afgifter. Det bliver f.eks. muligt at modregne parkeringsbøder i overskydende skat og at foretage indeholdelse i lønnen.

Endelig er der så det, der gør ondt på nogle, nemlig tilbagekaldelsen af tilladelser og godkendelser fra vognmændene, dog kun, som der står i bestemmelsen, når indehaveren eller den, der optræder i virksomhedens interesse, groft eller gentagne gange osv. har overtrådt lovgivningen, herunder færdselsloven og køre- og hviletidsbestemmelserne.

Jeg synes, den bestemmelse lige præcis slår ned på det vigtige og grunden til, at man ønsker at stramme disse bestemmelser, nemlig at det jo er vognmændene, der på en eller anden led også må have styr over, hvad deres ansatte foretager sig ude på landevejene, for det er jo dem, der har en eller anden form for instruktionsbeføjelse.

Og hvis jeg skulle blande mig en lille smule i debatten om, hvorvidt vognmændene er hæderlige, vil jeg sige, at jeg er overbevist om, at det er de allerfleste, men at der altså også er nogle brodne kar, og derfor må det strammes op.

Til allersidst vil jeg sige om proceduren:

På baggrund af mange forskellige ting synes jeg, den procedure, der har været fulgt i tilblivelsen af dette lovforslag, er glimrende: Først har man fået hørings svarene ind, dernæst har man i begyndelsen af december fremsat lovforslaget, og så har man lavet en ny høringsrunde.

Så jeg vil gerne lægge op til en konstruktiv dialog om forslaget i Trafikudvalget. Vi tager i hvert fald den procedure som tegn på, at der er ting, vi kan snakke om.

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg tror ikke, der er nogen her i denne sal, der kan være uenige om, at trafikikkerheden skal være så optimal som overhovedet muligt. Men der skal heller ikke herske nogen tvivl om, at Fremskridtspartiet tager skarpt afstand fra det foreliggende forslag. Der er faktisk ikke et eneste element i det her forslag, som Fremskridtspartiet kan støtte.

Forslaget består af følgende elementer:

Skærpede bøder ved overtrædelse af forskrifter vedrørende overlæs og hastighedsbegræn-

sere, således at der dels gives en skærpet bøde og dels gives en bøde til både førere, ejere og brugere.

Vi mener ikke, at der er belæg for at skærpe de i forvejen store bøder, der gives i dag.

Bestemmelser om, at politiet kan tilbageholde køretøjet, hvis hastighedsbegrænsere eller kontrolapparatet for køre-/hviletid ikke virker.

Vi mener, at det er at gå for vidt.

Til gengæld mener vi, at det er i orden, at politiet kan tilbageholde køretøjet, hvis der er tale om overlæs. Men den mulighed har politiet jo allerede i dag, så der er ikke noget nyt her.

Der er bestemmelser om, at føreren skal frakendes førerretten, hvis føreren har foretaget et uautoriseret konstruktivt indgreb i hastighedsbegrænsere.

Nok er det ulovligt, og nok skal der uddeles bøder, men at frakende personen førerretten er i den grad at gå for vidt. Det er helt vildt overdrevet. Det må alt andet lige være den konkrete hastighedsoverskridelse, der skal være afgørende for frakendelsen af førerretten, hvor bestemmelsen i forvejen er strammet urimeligt op.

Og betinget frakendelse af førerretten ved en hastighedsoverskridelse på bare 40 pct. er så vildt, at det i praksis vil betyde, at stort set alle lastvognschauffører skal frakendes førerretten.

Et eksempel, der kan illustrere, hvor skørt forslaget er, kan ses på de store indfaldsveje til de større danske byer: Principielt er man kommet i byzone, og lastbiler må derfor højst køre 50 km/t, uanset om der er skiltet med f.eks. 80 km/t for alle andre trafikanter. Og hvis en lastbil på denne strækning kører 71 km/t, altså langsommere end den øvrige trafik, står chaufføren altså til frakendelse af førerretten.

Enhver kan jo se, at det er fuldstændig hystrisk at foreslå sådanne opstramninger, for i den skitserede situation er det ikke hastigheden i sig selv, der er problemet, slet ikke.

Enhver foreslår det i lovforslaget at inddrive ubetalte parkeringsafgifter ved løntilbageholdelse.

Men i forvejen er det retssikkerhedsmæssigt højst tvivlsomt, når det drejer sig om parkeringsafgifter, for borgeren har ikke mange muligheder for at anke en afgift, og selv når borgeren kommer i retten og vinder sagen og får medhold i, at det var uberettiget at give borgeren en afgift, så skal borgeren alligevel selv afholde sine udgifter til advokathjælp m.m.

Det offentlige kan altså med parkeringsafgifter lænse borgerne for penge.

I øvrigt er parkeringsafgifterne lige steget igen, så hvis man kommer til at holde parkeret for længe, f.eks. fordi man lige skal på apoteket og der er kø på apoteket, kan man altså se frem til en afgift på 440 kr. for en lille, bagatelagtig forseelse.

Og sammenholdes det med f.eks. butikstyveri, så skrider det til himlen, for hvis man med fuldt forsæt går ind i en butik og stjæler nogle varer, får man kun en bøde på 300 kr., selv om det er en bevidst overtrædelse af straffeloven, og selv om der tilmed er et offer.

Lovforslaget kan under ingen – og jeg understreger: under ingen – omstændigheder nyde Fremskridtspartiets tilslutning.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg sad faktisk og overvejede at lade være med at gå herop, og det skulle jeg måske have gjort, for der er jo ingen tvang, men når Fremskridtspartiets ordfører i sin ordførertale siger, at der ikke er noget belæg for en skærpelse, og endog bruger ordet hysterisk, er det altså i den grad at gå for vidt.

Og så siger Fremskridtspartiets ordfører faktisk, at han støtter kriminalitet – og det synes jeg vi skal understrege, men ikke fordi vi skal efterfølge det – for han siger jo, at når et menneske bevidst piller ved en fartbegrænser, er det ikke noget særligt, og at vi ikke skal tage os af det.

Det er en bevidst kriminel handling og en handling, som kan føre til, at der sker færdselsuheld med kvæstede og dræbte, og det vil Fremskridtspartiets ordfører sammenligne med butikstyveri – A sæjer walbekom!

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

CD's stilling til forslaget's hovedindhold skal jeg selvfølgelig vente med til min ordførertale, men når Socialdemokratiets ordfører går i rette med hr. Køpke Christensen – hvilket i nogen grad er forståeligt for mig – så kunne han godt samtidig have indrømmet, at hr. Køpke Christensen dog har fat i nogle ting, som giver grund til betænkelighed, og det er i sammenligningen mellem bøden for butikstyveri og den skattemæssige indeholdelse af en parkeringsbøde og også i spørgsmålet om lastbilers fart på motorveje i byområder.

På de punkter gjorde hr. Køpke Christensens bemærkninger indtryk på mig, og det skal vi

selvfølgelig se nærmere på i udvalget. Og jeg håber, at Socialdemokratiet også vil deltage i nogle meget grundige overvejelser på disse, lidt mere sekundære områder.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg skal først og fremmest sige tak til hr. Arne Melchior for et sagligt indslag her på talerstolen – modsat Socialdemokratiets ordfører, for jeg synes, det er ret rystende at få at vide, at jeg her fra talerstolen indirekte har sagt, at jeg støtter kriminalitet, og jeg vil gerne have en klar og tydelig dokumentation for det.

Og hvis hr. Erling Christensen ikke forstår, hvad jeg siger, må han prøve at finde Folketingets forhandlinger frem og dér se, hvad der er sagt. For jeg tror faktisk ikke, at der er ét sted, hvor hr. Erling Christensen kan dokumentere at jeg har sagt, at jeg støtter kriminalitet.

Naturligvis gør jeg ikke det, og det tror jeg ikke der er nogen der gør i denne sal, men man skal se det i forhold til andre lovovertrædelser. Og jeg sagde indledningsvis, at vi naturligvis er enige i, at sikkerheden skal være optimal, men at det også skal være sådan, at vognmændene – og chaufførerne for den sags skyld – kan gebærde sig her i samfundet.

Og det er ikke altid bevidst, man overtræder loven, og jeg tror, selv hr. Erling Christensen kan have gjort det, men det kan jeg jo ikke dokumentere, og så kan jeg selvfølgelig heller ikke påstå det, men jeg tror altså ikke, at der er nogen, der kan frasige sig på et eller andet tidspunkt måske lige at have været på kanten af loven og måske også at være gået ud over den, f.eks. ved at have kørt for stærkt, eller hvad ved jeg. Men derfor er det jo ikke sådan, at hr. Erling Christensen, hvis hr. Erling Christensen skulle have gjort det, så støtter kriminalitet, for det er man i bund og grund imod som lovgiver, og det må man være, for selvfølgelig skal loven overholdes.

Her diskuterer vi et lovforslag, hvor vi kommer med nogle principielle holdninger til det lovforslag, der nu foreligger, og hvor jeg klart og tydeligt giver udtryk for, hvad Fremskridtspartiets holdning er til det her:

Vi mener altså, at der er straffe nok her i samfundet for netop overtrædelser af de forskellige love her. Og jeg må sige, at min baggrund for at sige dét selvfølgelig også er, at jeg har kontaktet dem, der færdes ude omkring.

Og derfor synes jeg faktisk, at hr. Erling Christensen nu skulle gå herop og dokumentere, hvor jeg har sagt, at jeg opfordrer til at acceptere kriminalitet.

Det vil selvfølgelig ikke ske, for hr. Erling Christensen er måske en for fin person til at diskutere med en Fremskridtsmand, men det er der så ikke noget at gøre ved. Det er så hr. Erling Christensens problem og ikke Fremskridtsmandens problem.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Nu er det for Socialdemokratiet ikke et spørgsmål om stand, når vi taler politik, men når hr. Køpke Christensen indledningsvis skarpt tager afstand fra dette lovforslag og peger på muligheden for betinget frakendelse af kørekortet i tilfælde, hvor en chauffør bevidst har pillet ved fartbegrænsningen og dermed bevidst vil overtræde hastighedsgrænserne på landevejene – og det var det, Fremskridtspartiets ordfører sagde i sin ordførertale – kan det ikke forstås anderledes, end at Fremskridtspartiets ordfører vil se igennem fingre med det.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det er altid en fordel at have et manuskript til det, der er blevet sagt. Og jeg sagde: »Skærpede bøder ved overtrædelse af forskrifter vedrørende overlæs og hastighedsbegrænsninger, således at der dels gives en skærpet bøde, dels gives bøde til både førere, ejere og brugere. Der er ikke belæg for at skærpe de i forvejen store bøder, der gives i dag.« Dermed har jeg jo ikke sagt, at folk ikke skal have en straf, hvis de laver sådan noget.

Det går mange gange for stærkt, når et medlem går på talerstolen, og det er åbenbart også sket for Socialdemokratiets ordfører i denne sag. Han skulle en anden gang lige prøve at lytte til, hvad der blev sagt, så kunne vi måske undgå disse misforståelser. Han kunne måske lære lidt af hr. Arne Melchior, der trods alt lytter til det, der bliver sagt, og også prøver på at forstå det.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten er principielt enig i intentionerne med lovforslaget, men da der nu igen er tale om sådan et bunkebal med en række delforslag, som intet har med hinanden at gøre, er der dele, som vi synes må trækkes ud af lovforslaget til

særskilt afstemning, hvis vi skal stemme for den endelige udformning.

Som udgangspunkt er vi som sagt positive over for lovforslaget. Vi kan godt imødekomme den socialdemokratiske ordførers ønske om en hurtig behandling, men kun under den forudsætning, at den samtidig både er dybtgående og grundig, for nogen overfladisk behandling kan man ikke give dette lovforslag. Det er det alt for stort og rodet til.

Vi vil meget gerne bidrage til at få mere styr på lastbilkørslen – hvilket er hovedsigtet med loven, og det er vi enige i – og gerne med henblik på at reducere den til fordel for mere miljørigtige transportmetoder, og en øget regulering og opstramning af reglerne indgår selvfølgelig som et bidrag til det.

Jeg vil kort gennemgå, hvad vores holdning til de enkelte elementer i lovforslaget er, herunder vise, hvor der er problemer, og hvad vi i øvrigt savner i loven.

I § 1, punkterne 1, 2 og 3, har vi behov for at få nærmere belyst, hvad hensigten med forslaget er. Vi er ikke til sinds at øge hastighedsgrænsen for traktorer fra 30 km til 40 km i timen. Det er der ingen, der har snakket om, og det har jo intet med nogen af de andre ting at gøre. Vi er altså ikke til sinds at øge den hastighedsgrænse, så hvis der er andre hensigter med det forslag, vil vi gerne have det gennemgået.

Punkterne 4-9 er vi med på. Der indføres krav om blokvognskørsel og en opstramning af hastighedsgrænser og bestemmelser om overlæs. Vi har lige et par detaljspørgsmål, f.eks. hvad det vil sige med det udenomretlige i punkt 7, men det kan vi vende tilbage til under udvalgsarbejdet.

Derudover ser vi gerne, at dele af forslaget også kommer til at omfatte varebiler og i øvrigt også den interne virksomhedstransport enten ved, at man gør det via et ændringsforslag, eller ved, at ministeren giver tilsagn om, at man ser nærmere på det, så vi kan bruge det i et betænkningssbidrag.

I § 1, nr. 10, er der altså for meget blankocheck til ministeren. Jeg erkender problemet med, at man mister statsindtægter, men problemet med at lade staten løbe med indtægterne fra p-afgifterne, betyder jo, at kommunerne mister en væsentlig del af incitamentet til at lave parkeringskontrol. Men jeg er da villig til at drøfte en nærmere udformning af paragraffen, så vi kan føle os sikre på, hvad det er, vi giver bemyndigelse til.

I § 1, nr. 11, er der tale om løntilbageholdelse for at inddrive p-bøder. Det er vi med på i det her tilfælde, men vi vil gøre opmærksom på, at det er et princip, som man bestemt ikke kan anvende ukritisk.

Punkterne 12 og 13 indeholder en fjernelse af brugerbetaling – i øvrigt helt ukommenteret – for erhvervslivet. Det kan vi ikke støtte, og vi mener også, at det må til særskilt afstemning.

De resterende forslag i § 1 kan vi som udgangspunkt udmærket støtte. Vi vil dog godt lige have uddybet bemyndigelsesbestemmelserne i punkt 19 belært af erfaringerne fra taxa-sagen.

Så er der § 2. I § 2 er vi ved en ganske nøje granskning af punkt 1 i det her forslag blevet opmærksom på, at der her indføres et indfødsretskrav over for en ny personkreds på transportområdet. Det fremgår hverken af fremsættelsen, lovforslagets bemærkninger eller ved en sammenligning med den gældende lov.

Jeg håber, at ministeren har det ganske dårligt med, at sådan et forslag fremsættes på den måde her lige efter taxalovgivningsskandalen. Jeg er selvfølgelig klar over, at det er fremsat før. Det gør det ikke bedre, men jeg forstår, at det kan ske, og jeg er også tilfreds med, at ministeren i kommentarerne til høringsvarene selv har bebudet at ville stille et ændringsforslag hertil. Men det er dog grotesk, at man får lovforslag af den karakter på bordet, og det forstår jeg simpelt hen ikke.

§ 2, stk. 3, giver Færdselsstyrelsen en udvidet kompetence. Med de aktuelle omplaceringer i Trafikministeriet er jeg usikker på, om det er en god idé, men det må vi jo undersøge nærmere.

Resten af paragraffen har vi ingen problemer med, men vi vil godt lige have uddybet de retspolitiske konsekvenser af at påføre vognmændene et ansvar for chaufførernes lovovertrædelser. Resten kan vi godt stemme for.

Så er der også nogle ting, vi savner i lovforslaget, og dem vil jeg gerne have at ministeren forholder sig til enten i form af ændringsforslag eller i eventuelle tilkendegivelser, der kan fremgå af betænkningen. Det er forslag, der peger i retning af de miljømæssige opstramninger i lastbiltransporten, f.eks. miljøkrav som forudsætning for tilladelser. Vores hensigt er en mere miljørigtig godstransport. Derfor ønsker vi også ministerens kommentar til oprettelse af et godstransportråd, der kan stå for sådan mere overordnede betragtninger i modsætning til den nuværende opsplnitning. Og vi vil gerne se på,

om man kan nedsætte lastbil- og varebilkørsel i byerne.

Endelig vil vi gerne høre ministerens vurdering af muligheden for en generel transportafgift, alt sammen for at sikre en miljømæssigt og sikkerhedsmæssigt mere forsvarlig godstransport.

Arne Melchior (CD):

I forrige uge sagde jeg fra dette sted, at vi alle er flygtninge for Herren. Nogle er kun flygtet tidligere end andre. I dag vil jeg sige en mere fastslået sandhed, som ofte er blevet nævnt både i kirker og andre steder, nemlig at vi alle er syndere for Herren, men dog selvfølgelig i forskelligt omfang.

Der er nogle, der tror, at det kun er, når døgnkiosker og pizzabarer undersøges, at der kommer diverse lovovertrædelser for dagen. Det er jo aldeles ikke tilfældet. Det gælder så at sige alle fag og brancher. Vi har i nyere tid set undersøgelser hos supermarkeder, hos revisorer og altså hos vognmænd, som viser en for høj procent af overtrædelser, herunder alvorlige overtrædelser, og jeg har al respekt for ministerens intentioner om at stramme op, hvad vognmandserhvervet og udøverne inden for dette erhverv angår.

Jeg holder meget af ministeren og hans bestræbelser, men jeg holder sandelig også meget af vognmændene, når vi altså skal generalisere. Det er et erhverv, som i mindst årtier har hævdet sig internationalt på en fremragende måde, således at danske vognmænd har kunnet køre broderparten af det gods, der skulle til eller fra Danmark, og dermed har de bidraget til at skaffe arbejdspladser, bevare arbejdspladser, skaffe indtægter, herunder valuta, og som en tidligere ordfører sagde, så er langt de fleste af dem højt hæderlige.

Men så er de sikkert også – og det har vi også hørt eksempler på – selv interesseret i, at erhvervet holdes rent for grove og gentagne overtrædere. Og man skal ikke komme og fortælle mig, at man alene skal have sanktioner over for chauffører, hvis der f.eks. er tale om for stramme kørselstider, der fører til for høj fart, hvis der er tale om overlast af væsentlig betydning eller lignende ting. Så har virksomheden, altså vognmanden, ofte en finger med i spillet, og derfor er det i princippet ikke urimeligt at se disse ting i sammenhæng.

Også det med strengere straf for for høj fart for den slags køretøjer har en væsentlig bag-

grund, nemlig at vi jo ved, idet flere undersøgelser har vist det, at ulykker, hvor de store, tunge køretøjer er indblandet, både er mange og har værre følger for liv og lemmer foruden materiel hos andre kørende, end når personbiler og mindre tunge vogne er indblandet. Derfor er indfaldsvinklen absolut tilstedelig.

CD vil gerne være med til at lægge et grundigt udvalgsarbejde bag, at vi i indeværende samling får fejlene rettet ud af den lov, får friseret og barberet den, så den er tjenlig og ikke er forfølgende eller urimelig for udøvere af vognmandserhvervet, men også så den sikrer andre vejfarende og for øvrigt den pågældende lastbilchauffør selv maksimalt, så langt vi nu kan komme. Det tilsiger vi støtte til.

De mere sekundære punkter har jeg i en kort bemærkning tidligere lige nævnt noget om. Jeg skal så her indskrænke mig til at fortælle, at Trafikudvalget allerede i formiddag, altså inden førstebehandlingen her, har besluttet, at vi ønsker en teknisk gennemgang med embedsmænd af dette lovforslag. Den tekniske gennemgang er i mellemtiden blevet fastsat til at skulle finde sted i dag om 8 dage, altså torsdag den 5. februar 1998 om eftermiddagen, men dog betids nok til, at alle kan nå hjem og klæde om og blive bobbet, eller hvad de nu skal, inden dronningens aftenselskab samme dag.

Jeg håber, der vil være stor tilslutning til denne tekniske gennemgang, således at vi kan give ministeren en hjælpende hånd til at få dette lovforslag lykkeligt igennem Tinget på en måde, som alle kan være tjent med. Der foreligger jo mange høringssvar, som jeg ikke alle har haft lejlighed til at læse endnu, men det bliver der altså nogen tid til.

Ole Donner (DF):

Jeg vil starte med at sige, at det altid er spændende at være trafikordfører. Der kommer mange lovforslag fra Trafikministeriet, der kommer mange dårlige lovforslag, der kommer mange uigennemtænkte forslag, der mangler som regel en del i forslagene, og nogle gange går de efter vores mening alt for vidt. Når det så kommer til stykket, får man dårlig rådgivning, og til sidst får man så en undskyldning fra ministeren. Jeg tænker specielt her på taxaloven eller hyrevogsloven, hvor vi alle sammen endte med at sige, at den måske burde skrives om i et forståeligt sprog, men alligevel agter Trafikministeriet ikke at gøre det.

Vi vil godt sige, at vi i Dansk Folkeparti selvfølgelig ligesom alle andre er indstillet på, at der skal være større sikkerhed i trafikken. Vi synes, det er i orden, at man kontrollerer lastbilerne, sørger for, at de er i orden, og at man laver de ting, der skal til i den retning.

Men når man nu f.eks. laver sådan en hastighedsbegrænsningsanordning, som det vist nok hedder, kan der jo også være en fare ved det. Hvis der kører en personbil foran en lastvogn med en 10-15 km mindre end den pågældende lastvogn må køre, og den så skal overhale, ville det måske nogle gange være en fordel, hvis chaufføren kunne trykke en gang på sømmet, så den kunne komme udenom forholdsvis hurtigt.

Jeg synes i øvrigt, at man på mange områder går for vidt i det her lovforslag. Chaufførerne mister kørekortet, hvis der er foretaget uautoriseret indgreb i hastighedsanordningen, og over for hr. Erling Christensen fra Socialdemokratiet vil jeg godt understrege, at det jo ikke behøver at være bevidst, at det er sket.

Lad os tænke det eksempel, at en vognmand antager en ny chauffør, der fra i morgen skal køre en eller anden lastvogn til udlandet. Så er han faktisk efter min mening nødt til at bede vognmanden om at køre den pågældende lastbil ned til sådan en autoriseret fidus, der kan se efter, om der er foretaget uautoriserede indgreb i hastighedsanordningen, ellers kan han miste sit førerbevis efter at have kørt ganske få kilometer med den pågældende lastvogn. Det synes jeg er at gå for vidt.

Jeg synes også, det er at gå for vidt, at vognmanden kan straffes med, at han kan få frataget sin bestalling i det tilfælde, at en chauffør gentagne gange overtræder hviletidsbestemmelserne. Jeg mener i hvert fald, der skulle være et krav om, at det skulle kunne bevises, at vognmanden har haft noget med det at gøre; men det er måske noget af det, som kan rettes i lovforslaget.

Så mangler jeg faktisk et helt afsnit, der tilgodeser DSB Gods. De plejer altid at få særlige fordele, så måske skulle man gå hen til at gøre ligesom i gamle dage, hvor man sagde, at loven gælder ikke for Færøerne og Grønland – og så udvide det til – og DSB Gods.

Men vi er altså positive over for en lille del af lovforslaget, og jeg er enig med hr. Melchior i, at vi skal have det godt og grundigt gået igennem, og når hr. Melchior siger, det skal barberes og friseres, er jeg bange for, at der ikke bli-

ver meget tilbage. Men så går det nok også alligevel.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne sige tak for en, synes jeg, på mange måder god og saglig debat, men selvfølgelig også en debat, hvor der har været noget kritik.

Jeg vil også gerne sige, at jeg betragter vognmandserhvervet som et vitalt erhverv og et dygtigt erhverv. Faktisk er det jo sådan, at vognmandserhvervet i europæiske sammenligninger er et erhverv, der har klaret sig godt og står som et erhverv, der har tilført dansk økonomi mange gode ting.

Det er vigtigt at holde sig for øje, også når man skal tale om, hvad det her lovforslag går ud på, for det går jo ikke mindst ud på et ønske, som jeg ofte har hørt vognmandserhvervets udøvere selv i personlige samtaler udtrykke, nemlig at vi endelig må gøre noget ved det. Det er måske så lidt sværere i foreningssammenhæng at sige til medlemmerne, at man har ønsket, at der skulle strammes op, i hvert fald ikke så meget som ministeren nu foreslår.

Men det her er bl.a. et udtryk for, at de mange vognmænd, der altså kører et internationalt godt erhverv, ikke skal undergraves af, at nogle springer over, hvor gærdet er lavest: kører for stærkt, kører med overlæs, kører med for dårlige biler og laver andre ting. Det er simpelt hen for at hjælpe dem, der konkurrerer på lovens vilkår, over for dem, der prøver at springe over, hvor gærdet er lavest. Det er et af formålene med loven.

Et andet formål er så selvfølgelig også som noget meget vigtigt at støtte færdselssikkerheden. Det er sådan, at der sker dobbelt så mange ulykker pr. personkilometer med lastvogne som med personbiler. Det er sådan, at når der sker et uheld, er der seks gange så stor risiko for personskade, når der er lastbiler involveret i det, end når der er personbiler. Så det er et felt, hvor der sker alvorlige ulykker, som vi alle sammen skal prøve at undgå, og derfor er det også et spørgsmål om at forbedre færdselssikkerheden.

Så tror jeg i øvrigt også, at mange mennesker har følt det mærkeligt, at de har kørt på landevejen med normal hastighed og er blevet overhalet af en buldrende lastbil, der har kørt meget stærkere. Så tror jeg, der er mange, der har spurgt sig selv, om der ikke er noget med hastighedsbegrænsninger for lastbiler. Hvordan søren kan vi, der kører i den almindelige bil,

blive overhalet af en lastbil, der buldrer forbi? Det giver en utryg fornemmelse.

Der er nogle hensyn, vi skal tage her, og vi skal hjælpe den meget store del af erhvervet til at få nogle af dem ud, der ikke vil leve op til de fælles spilleregler. Det forstod jeg egentlig også hr. Erik Jacobsen var inde på i sit indlæg.

Hovedformålet med lovforslaget er altså gennem en række initiativer at forbedre færdselssikkerheden i relation til de tunge køretøjer, herunder også busserne.

Som følge af, at der gennem færdselspolitiet målrettede kontroller har kunnet konstateres et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler, blev der i 1996 nedsat en styregruppe, der skulle beskrive og analysere problemerne. Allerede på baggrund af styregruppens første delrapport, der beskriver den nuværende situation, kunne styregruppen konkludere, at der er behov for en særlig indsats på en række områder for at komme det høje overtrædelsesniveau til livs. Og her vil jeg gerne oplyse for Folketinget, at jeg har fået at vide, at der i forbindelse med tungtvognsåret i 1995 blev kontrolleret 22.000 køretøjer, og at omfanget af forseelser udgjorde 21,3 pct. I 1996 blev der kontrolleret 15.000 køretøjer, og der var antallet af forseelser 25,9 pct. I 1997 er der kontrolleret omkring 17.000 køretøjer, og antallet af forseelser udgjorde omkring 25 pct. Det er større og mindre forseelser sammen, men alligevel har der været fejl ved mellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{5}$ af dem, der blev kontrolleret.

Derfor var det ikke så mærkeligt, at styregruppen nåede til et resultat om, at det nok var rigtigt at gøre noget ved det, og jeg er enig med styregruppen i, at der var et behov for en særlig indsats på en række områder, herunder en holdningsændring i dele af branchen. Jeg kan oplyse, at et af de initiativer, vi er i gang med sammen med branchen, er at planlægge en holdningsbearbejdende færdselssikkerhedskampagne.

Lovforslaget skal ses som en del af en opfølgning af styregruppens rapport. Forslaget indeholder i overensstemmelse hermed forslag om skærpet bøde ved kørsel med overlæs og ved kørsel med uvirksomme hastighedsbegrænsere. De samlede overtrædelser samt overtrædelser af køre-/hviletidsbestemmelserne kan samtidig medføre, at køretøjet tilbageholdes.

Endvidere indeholder lovforslaget forslag om ubetinget frakendelse af førerretten, altså kørekortet, ved kørsel med et køretøj, hvor der er

foretaget uautoriseret indgreb i hastighedsbegrænseren, hvis føreren selv har foretaget indgrebet, eller hvis føreren ved, at det er foretaget af andre. Endvidere kan der ske en betinget frakendelse af førerretten, kørekortet, ved kørsel med overlæs på mere end 30 pct. og ved overtrædelse af hastighedsgrænserne med mere end 40 pct.

Endelig indeholder lovforslaget forslag om, at vognmandstilladelser kan tilbagekaldes, hvis vognmanden eller den, der optræder i hans interesse, groft eller gentagne gange – og den bestemmelse vil jeg gerne arbejde med udvalget om – har overtrådt reglerne, og at vognmanden ikke har levet op til sit ansvar som virksomhedsleder. Hvis han gang på gang for mange af sine vogne får indberetninger om, at der er sket noget forkert, har han en forpligtelse til at tale med sine chauffører om at få rettet op på forholdene, sørge for, at man har nogle køreplaner, der kan overholdes inden for lovens grænser, og hvis han ikke udøver sin virksomhed efter god skik, kan det være, at han ikke længere kan have en tilladelse til at drive virksomhed. Det forstod jeg i og for sig også var det, hr. Erik Jacobsen var inde på.

Det kan så også godt være, at der er en chauffør, der gang på gang overtræder reglerne, men så bør han ikke være chauffør. Han bør ikke udsætte virksomhedens renommé for noget, og virksomheden må så tage det ansvar på sig at sige, at hvis han ikke vil overholde færdselsloven, køre-/hviletidsbestemmelserne, bestemmelserne i godskørselsloven, kan han altså ikke være chauffør, for det er for farligt for ham selv, og det er farligt for andre, hvis han ikke gør det.

Som jeg sagde indledningsvis, er jeg naturligvis parat til at drøfte forslaget med udvalget og vil meget gerne deltage i en teknisk bearbejdning af forslaget.

Jeg tror, alle er enige om, at det er den tunge ende af erhvervet, der skal rammes, og at vi skal have gjort noget ved de færdselssikkerhedsmæssige problemer, som en del af branchen afstedkommer. Jeg er naturligvis parat til at overveje den nærmere udformning af de enkelte bestemmelser i lovforslaget, således at der forhåbentlig kan samles bred støtte til forslaget, så det får den bedst mulige effekt ude i hverdagen.

Så vil jeg i øvrigt som en kommentar til fru Jette Gottlieb og fru Margrete Auken sige, at

jeg er indstillet på, som det også fremgår af høringsssvarene, at stille ændringsforslag vedrørende indfødsret, således som der blev spurgt om.

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

Afstemning

Første næstformand (Ivar Hansen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 156: Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen og om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 18/12 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Poul Andersen (S):

Da vi i sin tid lavede opdelingen af DSB i selskaber, hvor DSB Færger blev til Scandlines, var det fra Socialdemokratiets side helt klart for at prøve at give selskabet mulighed for at beholde flest mulige arbejdspladser, men selvfølgelig også ud fra synspunktet om, at vi skulle sørge bedst muligt for at få varetaget de samfundsmæssige investeringer i fremtiden.

Derfor er det positivt med det forslag, der foreligger her i dag. En videreudvikling af Scandlines sammen med det tyske selskab kan give nogle nye konstruktioner. Vi håber meget på, at SweFerry i løbet af 1999 også tilslutter sig, så der kan laves et godt aktiv primært i Østersøområdet.

Med hensyn til de sociale ruter ind under Banestyrelsen føler vi, at det er en helt naturlig konsekvens af den lovgivning, som der lægges frem her.