

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

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 lovforslag nr. L 262: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Bødefastsættelse).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 30/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Det foreliggende lovforslag er jo et led i udmøntningen af aftalen om flerårsaftalen for politiet, som blev indgået af regeringen, SF og CD, og som V og K efterfølgende tilsluttede sig. Det betød, at man skulle finde nogle penge. Derfor indfører man ændrede bødestørrelser og færre bødepositioner. Alt i alt regner man med et merprovenu på 100 mio. kr. om året og i indeværende år på 35 mio. kr.

Jeg skal ikke knytte flere bemærkninger til det, andet end at vi selvfølgelig fra Socialdemokratiets side står ved den aftale og støtter lovforslaget, og jeg skal på den radikale ordførers vegne sige, at De Radikale også støtter lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Denne gang blev jeg forbløffet over den socialdemokratiske ordfører. Har disse bødeforhøjelser primært til formål at skaffe penge til statskassen?

Jeg troede, at bøder for den slags overtrædelser, altså her af færdselslovens regler, har til formål at være præventive, således at der bliver færre overtrædelser, så der bliver færre ulykker, færre lemlæstede og dræbte. Kan hr. Erling Christensen og hans parti virkelig holde til at sige: Det forslag har vi, fordi vi mangler nogle penge i kassen, og så forøger vi bødesatserne?

Sådan har jeg altså ikke læst forslagens bemærkninger, og jeg kan ikke forestille mig, at trafikministeren har de intentioner.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Nu ved jeg ikke, om CD's trafikordfører deltog i de der finanslovforhandlinger. Jeg gjorde jo ikke. Jeg kan kun læse, hvad der står i bemærkningerne til lovforslaget. Og hvordan diskussionen er foregået under finanslovforhandlingerne, kan jeg jo selvfølgelig ikke referere. Jeg har ikke været til stede.

Jeg kan kun sige, at det, der fremgår af fremsættelsestalen, jo er, at det er et led i udmøntningen af aftalen om politiet, og at det også fremgår af lovforslaget, at man forventer et provenu på 100 mio. kr. om året med det her.

Så har hr. Arne Melchior da ret i, at sanktioner jo ikke er der, for at vi skal få penge i kassen, men for at undgå overtrædelser af færdselsloven. Det er rigtigt. Men vi har en vis erfaring, og det kan hr. Arne Melchior gøre sig bekendt med, hvis han læser Rigsadvokatens redegørelse på færdselslovens område fra den 9. februar her i år, som der også bliver henvist til i fremsættelsestalen for ministeren. Der vil hr. Arne Melchior kunne gøre sig bekendt med, hvor mange overtrædelser der er.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg må bare henholde mig til, at hr. Erling Christensens begrundelse, da han som ordfører for sit parti gik ind for det foreliggende lovforslag, var, at der skulle skaffes penge til statskassen, og det mener jeg i færdselssikkerhedens navn og i anstændighedens navn at vi ikke kan hævde. Derfor vil jeg spørge hr. Erling Christensen: Bliver han ikke glad, hvis prognosen, som jeg godt kender, ikke viser sig at holde stik?

Det er jo hverken for at straffe eller for at samle penge ind – det er jo hr. Bendt Bendtsens pengemaskine, som han taler så meget om, og som jeg er ganske uenig med ham i, men altså også må være uenig med hr. Erling Christensen i. Bliver hr. Erling Christensen og hans parti glade, hvis bødeforøgelsen får den værdi af præventiv art, som er dens hovedformål, og der så kommer færre penge i statskassen? Den klarer sig nok alligevel.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Nu kender hr. Arne Melchior mig jo ret godt efter flere år i Trafikudvalget sammen, så derfor ved hr. Arne Melchior godt, at jeg ikke bliver glad. Jeg er glad af naturen.

Så derfor vil jeg sige: Jo, jo. Der er jo ikke nogen, der kan se på pengene, hvad de har været brugt til, og hvad de skal bruges til. Hvad skal man bruge en euro til, vil jeg spørge hr. Arne Melchior. Jeg sagde til min mor den anden dag: Du kan f.eks. bruge den til at købe en liter mælk for.

Og hvis vi mangler penge i statskassen og det provenu ikke kommer ind, så er jeg stadig væk glad. Men så må hr. Arne Melchior og jeg så finde ud af, hvor vi finder det manglende provenu, og med den indstilling, hr. Arne Melchior giver udtryk for her fra talerstolen, og som jeg deler fuldstændigt, så finder vi to nok også løsningen på, hvordan vi finder det manglende provenu.

Erik Jacobsen (V):

Lad mig indledningsvis starte med at sige dette, for at der ikke skal ske nogen misforståelse: Man kunne godt tro, at Venstre var medforslagsstiller til dette lovforslag.

Vi har fra Venstre både hos justitsministeren og finansministeren i afsluttende drøftelser præciseret, at vi ikke vil acceptere, at finanslovpartierne ved finanslovaftalen skulle diktere de enkelte bøders størrelse, og det accepterede de andre partier i aftalen, idet der var enighed om, at bøder skulle fastsættes ud fra et ønske om straf og ikke ud fra et finansielt synspunkt om penge til vores statskasse.

Vi er derfor ikke bundet af lovforslagets enkelte dele, ligesom det ikke har været drøftet med os, hvad det burde have været, hvis de enkelte bødeniveauer skulle være bindende for os.

At der visse steder skal ske en regulering af beløbsstørrelsen, som de fleste steder ikke er reguleret siden 1991-92, samt en modernisering og en forenkling af bødefastsættelsen på området, har vi i Venstre forståelse for, men jeg må samtidig gøre opmærksom på, at der for den tunge trafiks vedkommende har fundet en regulering sted i 1998, og derfor vil en forhøjelse for den kategori af køretøjer være urimelig. Det kunne også være ønskeligt med en forældelsesfrist på maksimum 5 år, og vi er ligeledes betænkelige ved, at de svage trafikanter, herunder

cyklister, for mindre forseelser fremover skal betale en bøde på minimum 500 kr.

Med dette lovforslag skal vi også åbne mulighed for, at de myndigheder, som skal opkræve disse bøder, gives et effektivt værktøj over for dårlige betalere i form af en eventuel hurtig afsoning. I kraft af, at beløbene jo nu bliver større, vil det også helt naturligt blive mere besværligt at få beløbene hjem i statskassen. Dette vil vi dog have nærmere undersøgt eller drøftet under det kommende udvalgsarbejde.

Vi er også tilfredse med, at studerende unge mennesker under 18 år fremover vil kunne opnå en vis form for rabat ved udregning af beløbsstørrelsen. At der skal ske en administrativ lettelse af beregninger af bøder, kan vi i Venstre tilslutte os, men der må fortsat være mulighed for individuel vurdering af de enkelte sager.

Generelt er Venstre positiv over for elementer i dette lovforslag, men vi har en del betænkeligheder, som vi vil have nærmere afklaret under det kommende udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg ved ikke, om det er, fordi jeg er tungnem, men jeg blev lidt forundret over at høre Venstres ordfører, og jeg skal bare være sikker på, at jeg kan tolke ordføreren korrekt.

Betyder det, som Venstres ordfører står her og siger, at man ikke føler sig bundet af den aftale om politiet og den finansiering, der indgår deri?

Jeg har haft kontakt til finansministeren om det her emne. Der er ingen tvivl hos regeringen om, hvad omfanget af den her aftale er, eller hvad den betyder, eller at hvis der er nogen, der skal forhandles med om indholdet i det her, så er det hverken justitsministeren eller trafikministeren, men finansministeren. Det er sådan, at det ikke kan komme som nogen overraskelse for partiet Venstre, at der heri også indgår en faktisk stillingtagen til bødesatserne. Derfor må jeg sige, at jeg bare skal have konstateret fra Venstres ordfører, hr. Erik Jacobsen, om det her betyder, at Venstre melder sig ud af politiforliget?

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

I min ordførertale gik jeg ikke ind i enkelthederne, og jeg kan fuldt tilslutte mig det, som Venstres ordfører sagde vedrørende pensioni-

ster og unge mennesker med hensyn til udmåling af bødestørrelsen dér.

Men den mindste bødestørrelse, som Venstres ordfører var inde på, fik mig til at gå herop og spørge Venstres ordfører, om han er bekendt med, at vi i noget, der hedder afgifter, f.eks. parkeringsafgifter, nu næsten er oppe i en størrelse, som faktisk svarer til den mindste bødestørrelse.

Dét har været vurderingen, da man skulle fastlægge den laveste bødestørrelse, nemlig at sammenligne dem med f.eks. parkeringsafgiften, som jo er oppe på, jeg tror 480 kr., men i hvert fald meget tæt ved 500 kr. Da man gerne ville have et rundt beløb, blev det 500 kr. Så det er derfor, at bødestørrelsen er sådan. Derfor kom forslaget om gradueringen for mindrebeholdende og pensionister ind, så vi fik de 300 kr.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

For at ministeren ikke skal så nogen tvivl om Venstres holdning vedrørende politiforliget, så vedstår vi os dette forlig, og vi vedstår os også en medfinansiering. Vi ønsker en lidt anden farbar vej, end det fremgår af dette lovforslag, og det er muligt, at det måske endda giver lidt mere i statskassen. Men vi synes, der er en del urimeligheder i de beløbsstørrelser, som bliver nævnt i lovforslaget, og det vil vi tage stilling til under det kommende udvalgsarbejde, men vi vedstår os forliget. Derom skal der ingen tvivl være.

Til hr. Erling Christensen vil jeg sige: Jamen der er forskellige beregningsmetoder, og vi synes også, det er urimeligt, at kommer man over beløbsgrænsen på 500 kr., så ryger man pludselig op på 1.000 kr. Dér kunne man godt have en mellemvej til de 750 kr.

Så vi går positivt ind i udvalgsarbejdet, og jeg er overbevist om, at vi finder en løsning, der også kan tilfredsstille vore færdselsbrugere.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Til hr. Erik Jacobsen vil jeg sige, at når man vil undgå bureaukrati, så er man somme tider nødt til at stramme lidt op også på bødepositionerne. På det område her har vi også i regeringen og i Socialdemokratiet bekymret os lidt over, hvordan vi letter bureaukratiet for politiet, hvor man i øjeblikket har 15 bødepositioner fra den laveste og op til 1.500 kr. Hensigten i det her har været at begrænse bureaukratiet. Venstre har

mange gange ved højtidelige lejligheder snakket om det omsiggribende bureaukrati, og når vi så forsøger at imødekomme Venstre her, er det også galt. Det synes jeg er ærgerligt.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Jeg synes ikke, at den socialdemokratiske ordførers kritik er rimelig. Hvis man havde hørt rigtigt efter, så nævnte jeg, at vi hilser det med forenklingen velkommen, og det gør vi fortsat. Vi kan godt se, at der ligger noget forenkling i det, og det tager vi med glæde imod. Men der er nogle uheldige elementer, og det er jeg nødt til at slå fast, og det problem håber vi at vi får løst, når det kommer til udvalgsarbejdet. Så er det mit indtryk, at det nu burde være sat på plads.

Helge Adam Møller (KF):

Den Konservative folketingsgruppe synes, at det er et godt og tiltrængt lovforslag.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at vi slet ikke håber, at den beregning, man har gjort om, at det måske vil give 100 mio. kr. i statskassen, kommer til at passe. Vi håber, at det ikke giver en krone ekstra, for det vil jo betyde, at bilister og cyklister og fodgængere og motorcyklister og knallertkørere kører bedre og sikrere i trafikken. Så vil der blive uddelt færre bøder, så vil der blive færre dræbte og færre kvæstede, og så vil sundhedsvæsenet spare millioner og atter millioner af kroner. Så det lykkeligste både finansielt og menneskeligt vil være, at det her bliver en tordnende fiasko, så det ikke giver nogen penge.

Men det, at vi sætter bøderne op, kan forhåbentlig medvirke til, at et flertal begynder at opføre sig sådan, som det er færdselsmæssigt hensigtsmæssigt. Vi må jo konstatere, at nogle af de bøder, der ikke er blevet reguleret i de sidste 10 år, i virkeligheden er blevet latterlig lave i forhold til forseelsen. Det betyder jo også, at de, der ikke ønsker at overholde færdselsloven, heller ikke bliver animeret til det rent økonomisk. Lad mig tage eksemplet: Det koster i dag 200 kr. at køre uden sikkerhedssele. Hvis man parkerer ulovligt i 5 minutter, så koster det 480 kr. Jeg ved godt, hvad der er farligst.

Så ved jeg også godt, at der er mange, der siger: Det der med sikkerhedssele er vel min private sag. Jeg mødte i hvert tilfælde så sent som i går aftes ved et møde ude på Frederiksberg en, der sagde, at det var et indgreb i hans per-

sonlige frihed at skulle spænde en sikkerhedssele på. Jeg fortalte ham så, at det jo ikke hjalp meget, at han kørte godt uden sikkerhedssele, hvis der var en anden »idiot«, der kørte på tværs, så han stødte ind i ham, for så ville han som en almindelig mand på 80 kilo faktisk veje 4 ton, når han blev slynget frem, og det er lige så meget som en elefant. Uanset hvor stærk man er, kan man altså ikke holde til det.

Samtidig er det jo sådan, at vi fra undersøgelser i Rådet for Trafiksikkerhedsforskning ved, at det, at en ung mand bliver alvorligt kvæstet og invalid, fordi han kører uden sikkerhedssele i 20-års-alderen, ikke alene går ud over ham – og det er tragisk nok, hvis han er invalid resten af sit liv – men koster 20-25 mio. kr. i hjemmehjælp, i pleje, i omsorg for ham resten af hans liv. Så det påvirker altså også det øvrige samfund, hvis man eksempelvis kører uden sele.

Så kan man spørge: Hvorfor skal vi overhovedet have bøder og her større bøder? Var det ikke bedre, hvis vi alle sammen, hvad enten vi er cyklister eller bilister, selv holdt reglerne? Og det var det selvfølgelig. Derfor tror jeg, der ligger et stort pædagogisk arbejde for den nye trafikminister og alle andre, der interesserer sig for færdsel, i på en række af de områder, hvor vi nu hæver eller justerer bøderne, at forsøge at fortælle bilisterne eller cyklisterne, hvorfor vi godt vil have, at man kører med sele eller ikke kører for hurtigt eller ikke kører med promille i blodet.

Dér tror jeg, at forskellige kampagner i fjernsynet og andet kunne få folk til at forstå, at der er en logisk baggrund for det her, og så få dem til af egen fri vilje at spænde selen eller køre uden den sidste øl i blodet osv. Det er jo endnu mere effektivt end politi og bøder.

Så vil jeg som det sidste sige, at vi også synes, at det er en rigtig regel, man nu lægger op til, nemlig at den, der begår flere forseelser på en gang, nu som den absolutte hovedregel ikke får rabat, men skal betale for alle sine forseelser. Altså vi kan som eksempel tage en mand – det er det jo tit – der overhaler uforsvarligt op ad en bakke, samtidig taler han i sin håndholdte mobiltelefon, og han har sin 3-årige datter med på bagsædet, og hun er ikke spændt fast. Det er tre forseelser, og dér synes vi, det er rimeligt, at han får både en bøde for at overhale uforsvarligt, for at tale i mobiltelefon og for ikke at spænde sin datter fast. Det gør han ikke i øjeblikket.

Det er godt, vil jeg sige til trafikministeren. Vi ville også støtte det, selv om det var blevet fremsat uden at have noget med politiaftalen at gøre.

Margrete Auken (SF):

Jamen dog! Jeg er så enig med den konservative ordfører, at jeg næsten kunne sige, at nu lader vi det så blive ved det, for der er ikke noget af det, som blev sagt her, jeg ikke fuldt ud kan bakke op bag. Jeg vil bare føje et par ting til det, som hr. Helge Adam Møller sagde.

Det ene drejer sig om, at vi altså lige skal have undersøgt proportionaliteten i det her. Alt det, hr. Helge Adam Møller nævnte, er farligt, men f.eks. ved jeg ikke, om man ville give 500 kr. i bøde til en fodgænger, der går over gaden uden for fodgængerfeltet. Det tror jeg ikke man ville, men det er garanteret lige så farligt, som hvis en cyklist kører farligt. Cyklister og fodgængere opfører sig meget ens. Det gør de generelt i trafikken.

Jeg synes, vi skal undersøge, hvor farlighedsgrænsen i det ligger henne. Så skal det straffes. Det mener jeg så også at det skal, når fodgængereren gør det, selv om det kan blive ganske giftigt. Men vi skal se efter, hvor farligt det her er, når vi går ind i de sager, der drejer sig om farlighed. Det andet er bedragerisagerne, altså snyderi med parkeringsbillerter osv., men dér, hvor det er farligheden, synes jeg lige, at vi skal stille nogle spørgsmål til, hvad det er for nogle ting.

Hvad angår det der med sikkerhedsselerne, tror jeg, at vi, der sad med i Færdselssikkerhedskommissionen og også i Rådet for Større Færdselssikkerhed og så de der film, godt ved, at bagsædeselen ikke er lige meget. Det er der ingen der skal komme at sige til os bagefter. Der vil jeg sige til alle, at når man sætter sig på et forsæde og tager selen på, så skylder man altså sig selv og sine børn at forlange, at han eller hun, der sidder bagved, også tager selen på, også selv om vedkommende måtte være imod det. Det er ikke vedkommendes private sag, for man bliver slået ihjel af vedkommende, hvis der sker noget og han eller hun ikke har selen på. Derfor er det en vigtig sag for os alle sammen.

Men vi må lige få de her ting klaret og få kigget efter: Er der en sammenhæng dér? Det synes jeg godt vi kan bruge lidt tid på i den her sammenhæng også.

Og til en anden ting: Jeg ved ikke rigtig, hvem det er, der har fundet på ovre i Trafikmi-

nisteriet, hvis ikke det er hos Rigspolitiet, at 200 kr. ikke er noget, man mærker. Jeg skulle hilse og sige fra mine børn, at det er altså noget, man mærker. De slog en hånlatter op og sagde: Hvem har sagt dét? For jeg sagde, at 400 kr. jo ikke er så meget og 500 kr. osv., og så lød der et brag.

Jeg tror nok, at 200 kr. mærkes hos de unge, og derfor skal vi også lige passe på, at vi rammer rigtigt med de der ting, altså igen proportionaliteten i det her.

Men bortset fra de to bemærkninger er vi fuldstændig enige såvel i lovforslaget som med den konservative ordfører.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

I fortsættelse af det, som fru Margrete Auken startede med at sige – at det måske var hensigtsmæssigt, at man nøje, inden bødekatologet blev udsendt, også kiggede lidt på, hvor farlige de forskellige forseelser var – vil jeg da godt nævne en enkelt ting, som vi diskuterede i den konservative gruppe, og hvor der var stor opbakning til, at det bliver bedømt for mildt også efter de nye bødetakster. Det er i en bil eller på en motorcykel at køre over for blankt rødt lys.

Det bedømmes i dag, hvis man gør det og der ikke er nogen ulempe, til 750 kr. Men hvis man gør det og det medfører ulempe, og det vil altså sige, at en anden, der kører over for grønt, i sidste øjeblik må undvige voldsomt, men klarer den – sammenstødet sker ikke – så giver det 1.200 kr. Det vil efter det nye lovforslag komme op på 1.500 kr. Hvis man faktisk og aktuelt påkører en anden, der kører over for grønt, så giver det 1.500 kr. Det skal i virkeligheden blive på de samme 1.500 kr., men det synes vi måske skal to- eller tredobles. At køre over for blankt rødt med vilje er ekstremt farligt. Så det måtte man gerne kigge på, ligesom på nogle af de ting, som fru Margrete Auken sagde.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Fru Margrete Aukens velvillighed over for det her forslag undrer mig en kende. Er det sådan principiel SF-politik, at når man begår små og relativt uskadelige forseelser, så skal bøden stige rigtig meget, en stor procent, og når man begår alvorlige trafikforseelser, så skal man slippe for store stigninger. Er det blevet sådan et grundprincip i Socialistisk Folkepartis bødepolitik?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Belært af mine dårlige erfaringer fra den forrige debat om at komme til at sige grove ting til nogle, som blev vældig sarte, så skal jeg sige til hr. Søren Kolstrup, at det ikke er SF's grundprincip. Og vi vil gerne have undersøgt, om der er et passende forhold mellem det. Bøderne ligger ikke, som jeg har opfattet det, fast i det, der er lagt frem for os. Vi kan diskutere det, og jeg er ganske enig med hr. Søren Kolstrup i, at små forseelser skal være meget, meget billigere end store forseelser. Det er vi helt enige i.

Så har jeg en lille bemærkning til det der med rødkørsel, for det er også noget, vi skal have undersøgt. Nu siger jeg noget, jeg ikke burde sige fra Folketingets talerstol, men jeg gør det alligevel. Det giftige er, at nogle af dem, der kører over, er fuldstændig klar over, at de gør det. De kommer ikke så tit ud for en ulykke som de, der kommer til at gøre det af vanvare, for de er totalt opmærksomme. Når jeg siger, det er giftigt at sige det herfra, så er det ikke, fordi jeg dermed får sagt noget, som folk i og for sig ikke godt må vide, men en af grundene til nogle af den der slags forseelser er også noget med, at vi har noget med lygterne, nemlig at folk kan lave noget, der altså er ulovligt.

Dér kan en kompenserende adfærd, som det hedder – altså hvis man er meget opmærksom osv. – gøre, at det bliver meget mindre farligt, og derfor er det egentlig frygteligt at stå og sige, at det ikke er så farligt, for så kan det være, at der slækkes på den kompenserende adfærd. Men vi er alligevel nødt til at undersøge, hvad der er af alvorlige ulykker, og jeg mener, at den bevidste rødkørsel for biler er så forfærdelig, fordi det er den, der slår ihjel.

Men altså fodgængere, der går skråt over gaden, som vi jo vil sige, er normalt folk, der ser sig forfærdelig godt for, så derfor er det jo kun rigtig slemt, hvis der står børn ved siden af eller andre, der ikke har mulighed for at overskue feltet. Det er ikke det samme, som at jeg nu siger, at det er i orden at gå over for rødt lys, men forseelsens omfang og risiko er altså i en anden målestok, end når der f.eks. kommer en bil fræsende, som vitterlig i den sammenhæng kan slå folk ihjel.

Svend Aage Fauerholdt (DF):

Da vores ordfører på området, hr. Klaus Kjær, ikke er til stede, skal jeg fremføre følgende:

Lovforslaget er et led i udmøntningen af den aftale om politiet, som blev indgået af regeringen, SF, CD, V og K som led i finanslovforhandlingerne. Der er efter Dansk Folkepartis opfattelse tale om et klart formål med lovforslaget, idet forhøjelsen af bødetaksterne og sammenlægningen af bøder uden reduktion alene har til formål at finansiere det indgåede politiforlig.

Der bliver, som det er anført i bemærkningerne, ikke alene tale om en forhøjelse af mindre bøder, sådan at en bøde minimum vil være 500 kr. Af selve teksten til lovforslaget fremgår endvidere, at bøder i det hele taget skal udmåles til et beløb, der er deleligt med 500 kr. Det vil eksempelvis sige, at en bøde på 800 kr. typisk vil blive forhøjet til 1.000 kr.

Dansk Folkeparti mener ikke, at politiaftalen burde være finansieret på denne måde. Vi havde ingen indflydelse på finanslovaftalen, og derfor har vi heller ikke nu hverken lod eller del i den pengemaskine, som sættes i gang.

Dansk Folkeparti er tilhænger af hårdere straffe for alvorlige forbrydelser, men vi vil ikke medvirke til, at taksten for forholdsvis bagatelagtige forseelser i visse tilfælde fordobles.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte lovforslaget.

Arne Melchior (CD):

Nu faldt ordet pengemaskine så igen. Jeg nævnte det under det forrige lovforslags behandling, og jeg må altså af et fuldt hjerte sige, at jeg ikke godkender den betegnelse for opkrævning af bøder. Meningen med bøder er ikke først og fremmest, som også hr. Erling Christensen kom til at sige – næ, det var Venstres ordfører, hr. Erik Jacobsen, der sagde det – at hovedformålet er at straffe. Jeg tog ikke en kort bemærkning på det tidspunkt, fordi jeg da går ud fra, at også hr. Erik Jacobsen endelig ikke forstår straffens formål primært ud fra et hævnmotiv, men ud fra et præventivt motiv. Det må være det, bøden og straffe af enhver art går ud på. Det er jo ikke for at genere den, der har overtrådt en lov, med det er for at advare vedkommende og alle andre imod at begå den slags overtrædelser.

Det er desværre blevet sådan, som det vist også er omtalt i bemærkningerne, at mange mennesker tager lidt let på bødestraffe nu til dags. »Nå ja«, som én forklarede mig en gang, han havde fået en bøde på 1100 kr. Så sagde han: »Jeg har mindst hundrede gange kørt for

stærkt på den dér strækning« – det var på vejen til hans hjem – og så dividerede han bøden med de 100 gange, hvor han ikke var blevet snuppet, og så sagde han: »Det er da egentlig billigt for al den tid, jeg har sparet.«

Der trænges altså her i landet til en omvurdering og en ændring af trafikmoralen. Man kunne også sige til generelt at holde sig love efterretteligt, at ikke tage loven i egen hånd.

Derfor kan jeg ikke anerkende ordet pengemaskine. Meningen med bøder er ikke, at de skal give flest mulige penge i kassen. Det er borgerne selv, i dette tilfælde trafikanterne, der bestemmer, om der kommer penge i den kasse. Det er ikke hovedformålet med det og må aldrig blive det. Hovedformålet er sikkerhed, tryghed, lovmedholdelighed. Det er formålet med restriktioner af denne art.

Jeg har ikke mange indvendinger mod forslaget. På CD's vegne kan jeg sige, at det eneste, vi ikke rigtig kan lide, er, at man lige pludselig gør det til en dyd, at en bødestørrelse skal være delelig med 500. Altså med de moderne apparater, vi har nu til dags så at sige på ethvert skrivebord, så kan man altså lige så godt trykke 350, som man kan trykke 500. Så det må aldrig være motivet for det, og det må vi så drøfte nærmere i udvalget – hvor ligger den rigtige størrelse? Det må ikke være denne her bekvemmelighed eller rationaliseringstanke, der ligger bag.

Men vi kan tilslutte os, at bøderne må være af en sådan størrelse, at de bliver taget alvorligt, så de opnår deres formål: at øge trafiksikkerheden. Det er et must. Vi kan ikke være andet bekendt. Det har ikke noget med livskvalitet eller med ordentlig moral at gøre at sige: Blæse være med det, jeg betaler. Det er ikke meningen, sådan må vi ikke være. Det er liv og lemmer, det drejer sig om.

Vi kan støtte det kumulative. Det må være klart, at overtræder man på én gang to eller tre færdselsregler, så kan man ikke slippe med én bøde, men så må det lægges sammen og betales alt sammen, for det er altså ikke legetøj. Det er farlige sager, det drejer sig om.

Jeg synes i og for sig, at lovforslaget er meget vigtigt at få behandlet grundigt, og derfor er jeg ked af, at det kommer på nuværende tidspunkt, hvor der ikke er så mange arbejdsdage tilbage. Alligevel må jeg sige, at det må vi så leve med, og CD er positivt indstillet over for forslaget, vil stemme for det og så i øvrigt tage enkelthederne under udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Tiden er inde, til at der skal ske en regulering af bødesatserne. Det vil jeg ikke afvise, og det har jeg nævnt i min ordførertale, vil jeg gerne sige til CD's ordfører.

Men at det skal koste 500 kr. for en person, der gerne vil over i en fodgængerovergang og lige har fået et ben over vejkanthen og så fortryder det, fordi der er rødt, eller fordi vedkommende først nu ser, at der er rødt, synes vi er lige groft nok. Vi går til udvalgsarbejdet med en positiv indstilling for at få løst problemet, men der er nogle steder, hvor vi gerne vil have det lidt tilpasset.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er glad for hr. Erik Jacobsens konstatering, at Venstre går positivt til udvalgsarbejdet, og jeg vil benytte lejligheden til at sige, at jeg godt hørte, at hr. Erik Jacobsen i sin ordførertale gjorde opmærksom på, at bødestørrelserne for de større køretøjer var blevet reguleret. Det går jeg ud fra, at hr. Erik Jacobsen vil dokumentere i udvalget, bl.a. eventuelt ved at stille et spørgsmål og få tallene på bordet, således at vi alle er informeret om disse forhold. I så fald kan vi jo i hvert fald ikke benytte den grund, at det ikke er blevet forhøjet løbende, til at forhøje nu. Det er jeg enig i.

Men jeg er ikke enig med hr. Erik Jacobsen, når han siger: Jamen, den overtrædelse gør ikke ret meget, og den overtrædelse gør heller ikke ret meget. Hvad koster det at snuppe to is i et supermarked? Det skal selvfølgelig også koste, men der er altså ikke noget menneske, der får krummet en lillefinger eller et hår på sit hoved ved den slags lovovertrædelser.

I trafikken drejer det sig, som jeg allerede har sagt, om liv og lemmer, og det må vi altså grundlæggende lære at tage alvorligt. Derfor kan det ikke overlades til den enkelte at sige: Nå, det dér gjorde ikke så meget, det kan jeg godt slippe for.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Hr. Erik Jacobsen nævnte et enkelt lille eksempel, hvor det efter hans opfattelse ville være urimeligt, hvis man skulle have 500 kr. i bøde, nemlig hvis man, forstod jeg, kom til at stikke et

ben ud som fodgænger, og der var rødt, og så hurtigt trak det tilbage, fordi man opdagede, der var rødt.

Jeg kan garantere hr. Erik Jacobsen, at havde der været nogle af alle de mange politifolk til stede, som vi har her i det her Folketing fra mange forskellige partier, så var der én af dem, der var hoppet op og havde sagt, at sådan er der ingen dansk politimand, der gør. Fordelen er jo, at bøderne jo skal skrives af nogle politifolk, som har almindelig sund fornuft, og de er normalt rimelig large, når de netop ser, at folk kommer til at lave en lille misforståelse og retter den med det samme.

Der er aldrig nogen, der ville blive skrevet i sådan et tilfælde, det kan jeg garantere for med det politi, vi har i Danmark, og sådan skal det selvfølgelig også være. Sund fornuft er nu godt at have, også som politimand.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, jeg vil da sige til den ærede formand for Trafiksikkerhedskommissionen, som jeg har den glæde at være medlem af og kommer i så tit, jeg kan, at jeg ikke af hans bemærkning kunne høre, at det var en bemærkning til den sidste ordfører. Jeg kunne høre, at det var en bemærkning til en kort bemærkning, og det skal da være vel undt.

Og så vil jeg i øvrigt erklære mig enig med hr. Helge Adam Møller i, at selvfølgelig er der ikke bøder for den slags ting. Det danske politi opfører sig gennemgående – det er jeg sikker på at hr. Erik Jacobsen er enig i – særdeles rimeligt, og jeg er også gået over for rødt lys, når der ikke var en bil i miles omkreds eller en cykel; jeg gør det dog aldrig, hvis der står små børn ved siden af mig eller på den anden side af overgangen. Det risikerer man ikke noget med, dér opfører man sig ordentligt.

Men trafikforseelser af nogen betydning er smadder hamrende farlige, og derfor skal man ikke gøre grin med det og sige, at han stak et ben ud over fortovskanten. Det er at lave det om til pjank, det her er alvor!

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Erling Christensen. Jeg gør opmærksom på, at det er korte bemærkninger til hr. Arne Melchior.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jo, men jeg ville også gerne benytte den lejlighed til at rose hr. Arne Melchior for en god tale, for dyden er jo ubetalelig. Nogle må jo nøjes med sympatien, men vil hr. Arne Melchior ikke give mig ret i, at den aktuelle bødestørrelse jo ikke afholder danskerne fra at overtræde færdselsloven?

I et notat, som Rigsadvokaten har fremsendt den 9. februar, fortæller han, at i 1998 var der over 234.000 bødeforlæg, forseelser. Derfor, når vi skal fjerne bureaukratiet, som Venstres ordfører sagde, vil hr. Arne Melchior så ikke give mig ret i, at det måske var en god idé at forsøge at få det tal, som vi er enige om på godt 234.000, ned, og at en forhøjet bødestørrelse kunne være med til, at vi fik færre, der overtræder loven?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg er som så ofte enig med hr. Erling Christensen i mange ting, bl.a. at dyden er ubetalelig, og det er bestemt ikke noget dydsmønster, der står her. Jeg har med skam at melde også fået bøder, og så har jeg skammet mig over at have overtrådt loven – der er gudskelov længe imellem – og så har jeg betalt bøden og glædet mig over, at der nogen, der passede på og holdt mig i ørerne. Jeg skal ellers ikke nærmere redegøre for det, så dér er vi enige.

Vi er også enige om, som jeg også var inde på i min ordførertale, at det her med at trække på skuldrene eller på smilebåndet af en bøde og sige, at nå ja, det er omkostningerne ved at have et frit liv, er totalt misforstået. Livet er det billigste, vi har, og man skal passe både på sit eget og på andres. Det er en nødvendighed, for at vi overhovedet kan være bekendt at have disse her herlige maskiner, som får mange til at miste beherskelsen.

Søren Kolstrup (EL):

Ja, da jeg umiddelbart læste det her forslag på Enhedslistens vegne, tænkte jeg, at det egentlig var fristende at tilslutte sig forliget eller forslaget og det bagvedliggende forlig, for her er tale om større bøder til trafikanter, som ikke overholder færdselsloven. Og hvis man dertil lægger, at jeg er enig i de bemærkninger, som er faldet bl.a. fra hr. Arne Melchiors side omkring trafikmoral, og at det er vigtigt at højne denne, så kunne man sige, jamen det må være fristende

at gribe til, det er gefundenes Fressen at sige ja til denne her lov.

En nærlæsning af lovforslaget får dog mine umiddelbart varme vibrationer til at køle, for hvad er det egentlig, der her foreslås ændret? Ja, det viser sig, at efter at Venstre og De Konservative nu har indgået forlig med regeringen og SF og besluttet, at bøderne skal øges, så staten kan skovle 100 mio. kr. ind til at dække merudgiften til finanslovens politiforlig her i februar måned, ja, så er man kommet med et forslag til, hvorledes disse penge kan skaffes.

Og jeg synes, man må sige, at budskabet er entydigt og klart. Fattiglusene slipper alt for billigt i dag, sæt mindstegrænsen for bøderne op. Dertil kan man sige, at det ikke nødvendigvis behøver at være fattiglusene, men hvis man så siger, at det ikke er dem, så er det i hvert fald fodgængerne og cyklisterne.

Der er absolut intet forkert i, tværtimod, at disse grupper får en bøde; det er ikke det, vi taler om, men det er proportionerne i bøderne. Hvis den nærmest skal fordobles for nogle, der begår små forseelser, og for nogle, der begår store forseelser, skal den ikke fordobles, ja, så kan der opstå det problem, at det præventive kan blive lagt noget for had, hvis ikke man alligevel holder proportionerne i orden. Og igen, det kan ikke siges tit nok: En forseelse er en forseelse, og den skal straffes, for at vi kan højne moralen, men dermed tror vi samtidig, at det er vigtigt at holde proportionerne i orden.

Dér kunne jeg konstatere, at Socialistisk Folkepartis ordfører faktisk var enig med mig i denne betragtning, og derfor er det jo spændende at se, hvad det er for konklusioner, SF drager deraf, om man vil bidrage til nogle ændringsforslag til loven, eller om man springer fra politiforliget.

Men som sagt: Vi er dels nervøse for, at lovforslaget rammer socialt skævt, tilsigtet eller utilsigtet, og dels at proportionerne ikke er rigtige, og Enhedslisten kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg synes, det var et interessant socialistisk synspunkt, der kom fra hr. Kolstrup, at det her forslag rammer socialt skævt, og at proportionerne ikke er i orden.

Jeg synes, at hr. Kolstrup skulle prøve at tænke på ulykkesstatistikken, som den foreligger, hvor vi gudskelov har set et meget stort fald over årene.

Det eneste område, hvor vi ikke har set fald, er hos cyklisterne. Når vi færdes i København, ser vi, hvordan cyklisterne ter sig, som jeg sagde for nogle år siden og fik megen skældud for det, men man har efterfølgende taget det til efterretning. Hvis man bruger den kollektive trafik og stiger ud på cykelstierne ved busstoppestederne, så er det med livet som indsats mange gange, for cyklisterne holder ikke tilbage, cyklisterne kører over for rødt lys og sætter livet på spil.

Og derfor kunne det måske særlig være over for cyklisterne, at man går ind med bøder for at få antallet af dræbte og tilskadedkomne cyklister i trafikken sat ned.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså jeg vil faktisk anbefale hr. Erling Christensen at prøve at cykle en hel del i København. Det er faktisk blevet meget, meget bedre med, at cyklisterne holder tilbage, når busserne stopper.

Men det, der er sket, er, at den kampagne mod cyklisterne – og der har været kampagne imod dem – har medført, at en masse fodgængere betragter cykelstien som deres område. Hvis man cykler, vil jeg altid anbefale, at man har øjnene stærkt inde på fortovet, for folk går simpelt hen bare ud fra fortovet. Der sker en masse af den type ulykker. Jeg vil bare lige sige det. Det handler ikke om at have ret her, men det sker bare meget tit.

Der sker meget tit det også, at buspassagererne, længe før bussen kommer, flytter ud på cykelstien. Det er en meget, meget almindelig chikane, havde jeg nær sagt. Det er det ikke, men det er sådan, at de dér cyklister skal bare finde sig i det. Og det er meget almindeligt, at den ø – når der er øer ved busstoppestederne, og det vil sige, at passagererne ikke må gå ud på cykelstien, før bussen er fremme, og skal blive dér, så cyklisterne normalt kan komme igennem – heller ikke bliver betragtet som en forhindring for at gå ud.

Jeg siger ikke det her for at forsvare dem, der kører frem. Det sker også nogle gange. Jeg vil bare lige sige, at billedet altså ikke er så groft, som det bliver beskrevet af hr. Erling Christensen, og hvis han selv cyklede meget, ville han se, at det er ikke det, der er problemet i København.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Hr. Søren Kolstrup. Jeg gør opmærksom på, at det er korte bemærkninger til hr. Søren Kolstrup.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal opfordre hr. Erling Christensen til at have en noget bredere betragtning om, hvad der kan være årsagen til, at cyklisternes involvering i ulykker ikke er dalet som ønskeligt er. Vi kan konstatere, at mængden af biler er steget. Vi kan konstatere, at der er enorme trængselsproblemer. Vi kan konstatere, at i disse trængselsproblemer er cyklisterne dem, der har mindst manøvrerum. Det rører selvfølgelig ikke ved, at cyklisterne, selv om de har dårlige vilkår – selv om de har møgelendige vilkår – også skal tage vare på deres eget liv.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Da jeg ved, at hr. Søren Kolstrup også kender statistikken, vil jeg bare konstatere – det var det, jeg forsøgte at gøre – at mellem 70 og 80 cyklister bliver dræbt om året i den danske trafik, og det tal har faktisk været uændret de sidste 10-15 år. Og det, vi kan konstatere, er, at mange af dem ikke holder tilbage for rødt, ikke passer på, når de krydser, og bliver kørt ned.

Det er ikke, fordi jeg vil have bøder til cyklister, for det vil jeg ikke. Det, jeg siger, er, at cyklisterne skal tage vare på sig selv, og det er det, det handler om. Og kunne en anden bødestørrelse her få flere cyklister til at overholde færdselsloven og dermed få antallet af dræbte cyklister sat ned, så er det et godt formål.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er en lille smule usikker på, hvem det egentlig er, hr. Erling Christensen diskuterer med. Mit anliggende var ikke at sige, at cyklister ikke skulle have en bøde. Mit anliggende var udelukkende at sige, at der skal være nogle proportioner, nogle ordentlige proportioner, i de bødeforelæg, der er. Jeg argumenterede imod, at cyklister måske skulle udsættes for en langt, langt højere stigning end andre. Det var dette og kun dette, jeg argumenterede i forhold til, og absolut intet andet, og det er det, jeg vil kritiseres for, og intet andet.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er jo en på mange måder fornøjelig debat. Der er jo da ét tal, der er faldet, sådan i relation til den seneste debat om antal dræbte cyklister. Antallet af dræbte cyklister pr. 100.000 biler er i hvert fald faldet. Det kan vist ikke diskuteres. Så jeg mener, at med hensyn til, om det er cyklisterne, der har fejlet, eller det er bilisterne, kan det jo være, at det er, fordi der trods alt er blevet flere bilister, at antallet af dræbte cyklister ikke er faldet. Der er jo en sammenhæng. Det er som regel bilisterne, der kører cyklisterne ned. Nå, det var til den debat.

Så må jeg sige, at politiforliget jo er et af de forlig, som vi er helt godt tilfredse med, at vi ikke er med i. Det er en skændsel, ikke mindst finansieringssiden af politiforliget, og det her er jo et af eksemplerne. Det er da prisværdigt, at den socialdemokratiske ordfører var så ærlig at sige, hvad det handlede om. Det var lidt uheldigt for de andre forligspartier, som ikke var nær så interesserede i at høre den side.

Men der var andre rædselsfulde finansieringer af det politiforlig. Var der ikke noget med begravelseshjælp? Og afkortning af pensionen til den døde osv.? Der var mange finurlige og ræddelige finansieringsformer af det politiforlig. Men alligevel var de borgerlige partier jo vilde efter at komme med i det. God fornøjelse.

Vi er imod det forslag her. Vi synes, at det er en uanstændig måde at finansiere politiforliget på. Og det har ikke bare noget med finansieringen at gøre, men også med argumentationen for det. Jeg var så uheldig at komme til at læse den rapport, som kom om bodefastsættelser, som et eller andet udvalg har arbejdet med, og dér var det helt væsentlige argument for den her regulering af bøderne, som jo så heldigvis giver 100 mio. kr. i provenu – det er jo smart nok – at de embedsmænd, der skulle forvalte de her bøder, altså ikke kunne dele med andet end 500. Det fremgik helt tydeligt af teksten, at formålet med reguleringen af bøderne var, at de skulle være delelige med 500. Jeg synes, at det er en grov nedvurdering af de embedsmænd, som arbejder med det her.

Men det var det væsentlige argument. Det var det, man fik ud af at læse det. Jeg blev så ked af, at jeg fik det læst. Der er så mange papirer, man ikke får læst. Det var skønt, hvis man ikke havde læst det, for det var dog for dårligt.

Så vil jeg også sige, at det med, at små bøder er for små til, at de betyder noget for folk, er jeg

helt enig i. Det var vist SF's ordfører, der fremførte, at små bøder skam kan være store nok for dem, de rammer. Derimod mener jeg bestemt også, at bøder for alvorlige overtrædelser skal være høje. Det er helt klart, men de små bøder bør ikke absolut være oppe i 500 kr., fordi man ikke kan operere med mindre end 500 kr.

Vi synes, at det her er et dårligt forslag. Vi stemmer imod det.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Ja, nu har jeg ikke lavet den store ordførertale, og det er jeg faktisk glad for, for jeg er fuldstændig enig med det, hr. Helge Adam Møller nævnte i sin ordførertale. Det bliver en gentagelse, hvis jeg skulle holde den.

Men Frihed 2000 støtter det her forslag på grund af to ting. Den første ting er, at vi får en forenkling, som der står i lovforslaget, så der er 20 forskellige takster, der varierer mellem 1.500 kr. og 150 kr. Det er den ene ting.

Men endnu vigtigere er, at bødeniveauet kommer op på et andet niveau, end det er i dag, ikke for at få flere penge i statskassen, men for at hjælpe befolkningen. Ikke for at straffe befolkningen, for hvis bødeniveauet ikke er oppe på et niveau, så folk tager det alvorligt, jamen så hjælper det jo ikke noget, at folk får en bøde.

Bødeniveauet skal være sådan, at folk har respekt for det, igen for deres egen skyld. For det her er, som det også har været nævnt af andre, et meget vigtigt område. Hver gang der sker en ulykke, er det noget, der koster familien både penge og sorg, og det koster også samfundet penge. Derfor er vi enige i, at der tages fat i det her nu.

Der er selvfølgelig nogle ting. Måske vi skulle lave lidt om på bødeniveauet for det forskellige, men det er noget, vi skal tale om under udvalgsarbejdet. Men vi kan støtte det her forslag.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jamen jeg vil da gerne takke ordførerne for den saglige og indimellem ligefrem fornøjelige og fra mange sider også positive modtagelse, som lovforslaget har fået.

Lovforslaget indeholder jo, som det er fremgået, en nyordning og forenkling af bodefastsættelsen på færdselslovens område, og lovforslaget skal ses i lyset af, at prisudviklingen og den generelt stigende velstand, der har været i Danmark siden 1991, har medført, at mange bøder på grund af det nuværende bødeniveau kan

opfattes som symbolske og dermed ikke har nogen egentlig præventiv effekt.

Hensynet til straffens præventive effekt taler derfor for, at vi får forhøjet mindstebeløbene for overtrædelse af færdselsloven betragteligt. Samtidig må man også holde sig for øje, at overtrædelse af nogle af færdselslovens bestemmelser om standsning og parkering udløser en afgift på 480 kr., ligesom kontrolafgiften for kørsel uden billet i S-toget udgør 500 kr. Det er rimeligt, at bøder for overtrædelse af færdselslovgivningen ikke ligger lavere end disse afgifter. Det er derfor, det foreslås, at bøder som udgangspunkt skal være minimum på 500 kr.

Samtidig er det vigtigt, at bøder ikke har en sådan størrelse, at man på grund af sine indtægtsforhold ikke vil være i stand til at betale dem. Og endvidere gælder det, at bøder af samme størrelse alt andet lige er økonomisk mere byrdefulde for personer med meget lave indtægter end for økonomisk velstillede personer.

Derfor indeholder forslaget også en bestemmelse om, at der til personer med særlig lav indtægt kan udmåles lavere bøder. Bøderne kan dog efter forslaget ikke fastsættes til under 300 kr. Bestemmelsen svarer til nugældende praksis, hvor der udmåles en lavere bøde til f.eks. pensionister og unge.

Endelig indeholder forslaget en reduktion i antallet af mulige bødestørrelser, indførelse af en ordning, hvor bøder for flere samtidige overtrædelser sammenlægges, uden at der dermed sker en reduktion af den samlede bøde, samt ændring af praksis med hensyn til bødestørrelse i gentagelsestilfælde, idet det vurderes, at det svækker straffens præventive virkning, hvis en person, der foretager flere forskellige overtrædelser af færdselslovgivningen, skal slippe billigere end en person, der får de forskellige overtrædelser pådømt hver for sig.

Der vil dog kunne forekomme tilfælde, hvor en absolut akkumulation af bøder vil medføre en meget høj bøde. Derfor indeholder forslaget også her en bestemmelse om, at der i konkrete tilfælde kan ske en fravigelse af kravet om sammenlægning af bøder.

Der har også under debatten været interessante overvejelser og forslag og ideer om færdselssikkerheden og den indimellem noget skrantende færdselskultur, vi har her i landet, og jeg er i og for sig både lyttende og også positiv over for mange af de tanker, der er kommet her. Det er noget, som jeg er sikker på, at vi

kommer til at beskæftige os meget med i den kommende tid.

Det gælder således også det, som hr. Helge Adam Møller var inde på i forbindelse med de kampagner, der må følges op med, at det ikke er bøderne i sig selv, som har et formål. Som nogle har sagt, vil det bedste jo være, hvis de slet intet provenu gav. Det bedste er faktisk at sikre, at de har en præventiv virkning. Det fører også til, at folk opfatter færdselsloven som mere end bare en vejledende bestemmelse for, hvordan man kommer rundt i landet.

Derfor kan jeg også give udtryk for positiv holdning over for det, hr. Helge Adam Møller sagde omkring kampagner til bedring af færdselskulturen, f.eks. om brug af seler til modvirkning af den alt for høje hastighed, som flere indimellem optræder med.

Så til fru Margrete Auken. Jeg er helt enig i, at vi må sikre, at forståelsen også bliver sådan, at proportionaliteten, forholdet mellem de forskellige bøder, opfattes som rimelig. Derfor er jeg åben over for, at vi drøfter det nærmere og eventuelt præciserer, hvordan det skal være. Til den med, at 200 kr. ikke er noget, man mærker: Ja, det er muligt. Det er selvfølgelig klart, at det kun er et spørgsmål, om man står og mangler de 200 kr., men det er ikke noget, man tænker på, når man kører i S-toget uden klippekortet. Så det kan man jo se på, som man vil.

Hr. Helge Adam Møllers udsagn om blankt at køre over for rødt lys er også noget, jeg mener, man bør se på.

Så må jeg sige, at jeg er enig med hr. Arne Melchior i, at dem, der går rundt og opfatter færdselslovens bødebestemmelser og restriktioner som pengemaskiner, i hvert fald har en interessant opfattelse, for det betyder, at man samtidig siger, at det er acceptabelt at overtræde loven, for hvis man ikke overtræder loven, så giver den jo ingen penge. Så derfor har jeg meget, meget svært ved at se, hvis det er sådan, at det er pengemaskiner, at så skal man enten lade være med at lave maskinen, eller også må man lave maskinen om, altså, så den ingen penge giver. Det kan ikke være rigtigt, at hvis folk er syge, så kurerer man sygdommen ved at slå termometret i stykker.

Så er der endelig hr. Søren Kolstrup, som igen kan se klassekampen i samfundet, og det er selvfølgelig altid livsbekræftende. Det var ligefrem sådan, at han var forfriskende nær, ja, han var nærmest fristet til at sige ja, åh, han var så tæt på, men så kom han heldigvis til at læse

forslaget, og så faldt han tilbage i den gode, gamle gænge. Der er, som der stod i revyvisen, noget farligt noget inderi.

Så derfor vil jeg afslutningsvis blot sige tak for den overvejende positive modtagelse af lovforslaget, og så skal jeg selvfølgelig oplyse, at jeg er parat til at drøfte lovforslaget og detaljerne i lovforslaget under den kommende udvalgsbehandling i Trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg føler trang til at sige yderligere en ting om bødestørrelser, nemlig specifikt om dette, at mindrebemidlede kan slippe billigere. Det er jeg jo i masser af sammenhænge, som de fleste andre, en stor ven af, men jeg er knap så sikker på, at det er rimeligt på det her område.

Det er klart, at det er de brede skuldre eller de tykke tegnedrenge, der skal bære de større byrder, ja. Det må vi så gøre over skatten og andre former for samfundsregulering, men jeg skal erindre om, at en mindrebemidlet persons liv er altså lige så vigtigt som en velhavendes liv.

Der er absolut ingen forskel. Og derfor er det nødvendigt at sige til de økonomisk svagere, at her er der altså ingen rabat.

Der kan være rabat på mange områder, men der er ikke rabat for at bringe sit eget liv i fare, bringe andres liv i fare eller »blot« dette, at man f.eks. kører uden cykellygte i mørke. Og det er de fleste cyklister og mange andre mennesker tilbøjelige til at trække på skulderen ad: Nå ja, and so what, hvad så?

Man bringer altså sit eget liv i fare. Jeg indrømmer, at bilisten, der eventuelt kommer til at påkøre en sådan cyklist, hans liv er ikke i umiddelbar fare, men man må heller ikke blive skyld i, at andre, uskyldige kommer til at foretage en handling, som kan forfølge dem psykisk – og med god grund – meget længe efter. Og derfor er der her et af de punkter, hvor vi nok må være ret forsigtige med at sige: Nå ja, men du tjener jo ikke så meget som han dér, så du kan billigere overtræde færdselslovene.

Fordi vi nu har det kumulative system osv. i denne lov, så synes jeg altså, at det er vigtigt at påpege, hvor alvorligt dette her er, og at man skal være yderst forsigtig med at give rabat for den slags overtrædelser.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså jeg tror, at hvis det kunne opfattes, som om man gav rabat, som om man sagde, at nogle liv var mindre værd, så tror jeg, vi ville være totalt enige herinde om, at det kunne der ikke være tale om.

Men det, vi gør, er, at vi vurderer – så vidt jeg kan se af det her forslag – hvordan den bøde kan virke afskrækkende, for mange af dem, der gør det, tænker jo ikke på deres liv, de tænker jo f.eks. sandsynligvis på deres penge. Altså, hvordan kan det virke afskrækkende?

Og dér har vi i forvejen to principper i vores almindelige lovgivning. Det ene er, at der skal være sammenhæng – altså proportionalitet – mellem det, man gør, altså alvoren af det, man gør, og straffen, sanktionen. Og når sanktionen er økonomisk, så er det altså ikke noget med, at man mister kørekortet, men er sanktionen af økonomisk art, så har vi faktisk også et princip, som vi bruger mange steder, med at sige: 400 kr. er altså hverken for hr. Arne Melchior eller mig noget, som vi sådan gør et meget stort nummer ud af. Det er, fordi vi er sådan nogle ordentlige mennesker og har vores liv kært, at vi ikke forbryder os. Men 400 kr. er mange penge for et ungt menneske, og så er det, jeg siger: Hvis vi så snakker om det her, er det ikke for at give rabat; vi skal bare være sikre på, at det er afskrækkende.

Men at der er et forhold mellem os, der ikke bliver skræmt af 400 kr., og dem, der bliver ret meget skræmt af 200 kr., er det, vi mener, når vi siger, at der ikke er tale om, at man siger, at deres liv er mindre værd, for det ville jo være skrækkeligt.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jo, vi er da naturligvis enige i grundholdningen til disse ting. Jeg kan kun bekræfte, hvad fru Margrete Auken sagde. Men den regulering, som altså ellers skal finde sted mellem rig og fattig, mellem mere velstillede og svagtstillede, skal altså ikke primært finde sted netop på de her områder. Vi er nødt til at lære det på den hard way. Det viser sig jo, at guleroden ikke hjælper meget. Oplysning tror jeg hjælper meget. Men så må det altså også tages alvorligt, og det var kun for at understrege dette.

Jeg tror også, at fru Auken er enig med mig i den sidste bemærkning, jeg gjorde, om, at alle mennesker uanset indtægt og formueforhold

må vide, at det her er meget farlige sager, og hvis vi vil have den frihed til at færdes frit og på den måde, som nu maskinerne og regelsættet er skruet sammen til, så må alle borgere i dette land hjælpe til med at tage det yderst seriøst.

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

Afstemning

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:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 263: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Forsøg med hastighedsgrænser på motorveje m.v.)

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 30/3 2000).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

I løbet af de sidste 4 år har vi her i Tinget flere gange behandlet og drøftet forslag om at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler, for vogntog, for biler med tilkoblet påhængskøretøj, sættevogn eller registreringspligtigt påhængskøretøj, herunder campingvogne, samt for motorcykler, hvis der er tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængskøretøj. Ja, det er faktisk de køretøjskategorier, som lovforslaget omhandler, og der gives altså forsøgsvis mulighed for at hæve hastighedsgrænsen fra 70 til 80 km/t for de køretøjskategorier, som jeg nævnte, og kun på motorveje.

Også i den her samling har vi behandlet et forslag om en fast stigning fra 70 til 80 km/t. Jeg tror derfor, at det bliver svært for os i dag at fremføre argumenter pro et kontra, som ikke har været gentaget utallige gange her fra denne talerstol.

Jeg kan jo være lidt i tvivl om, om vi ikke også i dag vil gøre et forsøg på at gentage. Lad mig så blot i udpluk citere, hvad jeg sagde den 3. december 1996 her fra denne talerstol. Det var nemlig første gang, vi behandlede emnet:

»Selv om Socialdemokratiet afviser det foreliggende forslag og er på linje med trafikministeren med hensyn til mere grundlæggende at undersøge de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af at øge hastigheden fra 70 til 80 km/t og kun på motorveje og kun for de her nævnte køretøjskategorier, så vil jeg gerne vil godskrive vore motorveje for at være de mest færdselssikre med langt lavere uheldsfrekvens pr. kørt kilometer end alle andre veje.«

Senere i indlægget sagde jeg:

»Jeg er ikke blevet gjort bekendt med, at stigningen fra 100 til 110 km/t for andre køretøjer, når de kører på motorveje, har ført til en højere uheldsfrekvens.«

Videre sagde jeg dengang:

»Færdselssikkerhedsmæssigt vil jeg ikke afvise, at nedsættelse af forskellen i hastigheden mellem de forskellige køretøjskategorier på motorvejene kan have en positiv indvirkning på uheldstallet.«

Nu foreslår trafikministeren så en forsøgsordning på 2 år på det her område, inklusive en prøve på overhalingsforbud på udvalgte strækninger. Jeg har vel lov til i dag at sige: Det var vel sådan set det, jeg fiskede efter i 1996.

Meningen med forsøget er også at få afdækket, hvilken ændring i de faktiske hastigheder en forhøjelse fra 70 til 80 km/t vil kunne medføre. Vil der ske det samme med uheldsstatistikken som det, der som nævnt skete ved forhøjelsen af hastigheden – det var vel i 1990 – for de lette køretøjer fra 100 til 110 km/t? Lad det dog komme an på en prøve.

Lad det også komme an på en prøve, om vognmænd og chauffører også i handling vil leve op til deres løfte om at øve selvjustits på det her område. Måske kan udviklingen ude i samfundet også påvirke og måske endog trænge igennem Christiansborgs tykke mure og måske nuancere færdselsdebatten på det område her i Tinget. På lovforslagets område ser det ud til at have påvirket Færdselssikkerhedskommisionens arbejde. Det har jeg lyttet mig til gennem vandrørerne. Så lad os nu prøve det.

Socialdemokratiet støtter trafikministerens forslag og de øvrige elementer i forslaget. Og på Det Radikale Venstres ordførers vegne – fru Vibeke Peschardt, som er optaget af andet po-