

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

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

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 30/3 2000. Første behandling 13/4 2000. Betænkning 4/5 2000).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Margrete Auken (SF):**

Vi har en diskussion i det her Folketing om, at vi skal have tid til at lave vores love ordentligt, og at det kun er, når ting haster gebommerligt, at de skal jages igennem.

Denne her sag blev førstebehandlet på sidste mødedag inden påskeferien. Så tror jeg, der har været ét udvalgsmøde derefter, hvor der blev stillet nogle spørgsmål, og sådan omtrent er vi så gået til betænkning. Vi havde faktisk en række lidt tricky ting, der skulle have været belyst, og som vi ville have stillet yderligere spørgsmål om, og det handlede ikke bare om, hvorfor vi skulle have en lov om, at der, hvor politiet ikke kunne dividere med 500, kunne man ikke gøre noget, osv.

Vi var positive over for, at man kiggede på loven, men efter denne her udvalgsbehandling eller mangel på samme er jeg meget – det er jo ikke bare til ministeren, det er så også til udvalgets flertal – meget forundret over, at man har jaget forslaget her til færdigbehandling på det grundlag. Derfor vil SF undlade at stemme, simpelt hen fordi det her er for underbelyst, og det er altså på trods af, at vi sagde, at vi var positive over for sagen under førstebehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

21) Anden 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. Første behandling 13/4 2000. Betænkning 4/5 2000).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Margrete Auken (SF):

Dette her lovforslag lider af nøjagtig den samme skavank som det forrige. Det er bombet igennem, og det er klart, at når ministeren har sit flertal hos fartgalningene, så går det jo igennem uden problemer, og så behøver man ikke fordybe sig i, hvorvidt der er mening i ord som forsøg og sådan noget.

Så er der ikke mulighed for, at jeg f.eks. kan gå ind og stille videre spørgsmål om, at man kan se, at de beregninger, der er lavet over et af de store ulykkesområder, nemlig tilkørsel og frakørsel til motorveje, ikke er med, nixon, bixon. Man har kørt sagen igennem, tjubang. Der skal ikke være så megen fordybelse. Ministeren blev ved med at kalde det et forsøg, og man spørger: Hvori består forsøget? Vil man til at have loven overholdt? Nej, det er der ingen planer om. Man skal bare se, om der kommer lidt flere ulykker.

Jeg ved ikke, om det er det, der er forsøget, eller om hastighederne stiger, eller hvad det er, der er forsøget i det her. Med af de i mange henseender udmærkede oplysninger, vi har fået fra ministeren, kan man se, at alle kører for

stærkt, og de kører mere end 80 km i timen. Altså, de er jo helt oppe på 90 km i timen, og dem, der kan komme af sted med det, kører hurtigere. Det gør de jo alle sammen. Det er ganske, ganske få procenter, der er under.

De overvejelser, der ligger bag det her forslag, går på, at det skulle være noget, der – jeg ved ikke, om ministeren ligefrem har dristet sig til at sige, at det skulle forbedre færdselssikkerheden, det har jeg altså ikke grebet ham i – ikke skulle være så slemt. Jeg tror, at det er deri, det består, forsøget.

Men nu har vi altså fået det kørt igennem, og der er jo stor lykke og glæde ovre hos dem, der mener, at biler er til for at køre stærkt, koste hvad det vil, og hvor der handles, der spildes, og går der nogle til undervejs, så er det jo bare ærgerligt, og du vil vel ikke sætte Danmark i stå, og skal vi age med stude igen osv. Og de får så lov til at fortsætte deres sådan noget voldsomme fremfærd.

Det er lidt udmattende. Nu har ministeren dog lovet os, at han ikke ligefrem bruger af vores finanslovpenge til denne her historie, selv om der var kommet til at stå det. Jeg ved ikke, hvordan det er gået til, og hvem det er, der har sovet ovre i systemet. Jeg nægter at tro, det er ministeren. Det må være en eller anden, der har ligget i dvale, siden man tror, man kan bruge SF's og Enhedslistens finanslovtrafikpulje, som skulle dreje sig om færdselssikkerhed, til at sætte mere speed på vejene.

Men jeg skal så her takke og kvittere for, at det kommer ud igen, og medmindre ministeren går op og dementerer, så går jeg ud fra, at det hermed står til troende, at det i hvert fald ikke kommer med i loven. Og så vil jeg bare sige, at der faktisk lå nogle oplæg til, at man kunne prøve at undersøge tingene grundigt, og derfor havde vi det også med under vores første behandling. Der var nogle muligheder for at sige, at man kunne prøve at kigge på det, for det kunne godt være, at hvis man ville noget seriøst med det her andet end bare at give plads, så kunne vi få noget fornuftigt ud af det.

Det har der ikke været noget ønske om. Jeg har lagt mærke til, at i de anbefalinger, der er kommet, har man f.eks. kigget på øget politiskontrol. Det har man set bort fra. Der har ligget et forslag for så vidt angår overhalingerne. Det vil jeg så godt spørge ministeren om nu, for vi har jo ikke fået det med i udvalgsbehandlingen. Der står i et af svarene, at man først vil anviser de steder, hvor der ikke må overhales med to

lastbiler, når forsøget sættes i kraft. Hvornår mener ministeren, at de baner kommer til at ligge dér, for ifølge lovforslaget sættes det i kraft her den 1. juli?

Der er altså et misforhold, og jeg beklager altså over for formanden, at vi skal stå og lave udvalgsbehandling her fra Folketingets talerstol, men sådan går det jo en gang imellem, når et flertal, heriblandt formandens egne partimedlemmer, mener, at det behøver man ikke at fordybe sig i. Så nu laver vi altså udvalgsbehandling her.

Jeg vil gerne vide, hvornår den her forsøgs-historie skal sættes i kraft i forhold til hele systemet, når man tager de der spørgsmål? Det synes jeg ville være gavnligt at vide.

Så vil jeg godt spørge, om vi på et eller andet tidspunkt kan få opklaret: Hvad er sideeffekterne? Det er jo dér, hvor de store ting sker. Altså når man kommer ned og ikke opdager, hvor stærkt man kører, fordi man synes, at man næsten står stille, når man kører 90 km. Det er jo et problem, vi har. Hvornår får vi de tal klaret i denne her sammenhæng også?

Det er i hvert fald to af de ting, jeg synes ville være godt at få opklaret. Så det tredje spørgsmål: Hvornår er det ministerens hensigt at gøre en behjertet indsats for at få overholdt de regler, vi nu laver, også på motorvejene? For der råder den almindelige opfattelse i det ganske land, godt støttet af den adfærd, man har, at motorvejenes hastighedsgrænser er vejledende. Og det er de altså ikke.

Helge Adam Møller (KF):

I modsætning til fru Margrete Auken og SF synes den konservative folketingsgruppe, at det er et godt forslag. Det er tiltrængt. Vi synes, at det kommer alt for sent, men bedre sent end aldrig.

Man kan tydeligt mærke, at fru Margrete Auken, og det er selvfølgelig fair nok, tilsyneladende aldrig nogen sinde har siddet i en lastbil, i hvert fald ikke bag rattet, men det er vi andre, der har, og på ethvert normalt menneske, mand eller kvinde, der kører lastbil, forekommer det fuldstændig grotesk, at man kan sætte sig ind i en lastbil, og på en almindelig tosporet landevej med cyklister og barnevogne og traktorer osv. kan man med loven i hånd køre 70 km i timen.

Så kommer man ud på den store brede motorvej med seks spor og ingen kondiløbere, ingen sideveje, ingen gående osv., og så må man

stadig væk kun køre de samme 70 km i timen. Det er jo også derfor, samtlige andre europæiske lande for masser af år siden har sagt, at motorveje er ekstremt sikre, og derfor tillader vi en højere hastighed på motorveje, også for lastbiler. Det vil være til stor gavn for trafikken og for afviklingen af færdslen, at vi nu endelig får sat hastigheden op på motorveje både for biler med campingvogne og for lastvogne.

Jeg håber så også, det vil vise sig, at det ændringsforslag, som vi er fire partier, der har stillet, hvor der gives mulighed for, at trafikministeren kan lave forsøg også med almindelige biler, således at de også kan få lov til at køre hurtigere på motorveje, samler flertal. Det er tiltrængt, at man på disse ekstremt sikre veje får lov til at køre hurtigere, og så koncentrerer man sig om at køre langsommere de steder, hvor ulykker sker, på almindelige landeveje og i byer.

Derfor kan Det Konservative Folkeparti varmt støtte det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror da også, jeg var faldet ned af stolen, hvis hr. Helge Adam Møller havde sagt noget andet i den her situation. Men jeg vil godt sige til hr. Helge Adam Møller, at det, jeg egentlig godt ville have haft formanden for Færdselssikkerhedskommissionen til at støtte mig i, er, at så skal den gældende lov så også overholdes. Hvis vi nu kommer op på 80 km i timen på motorvejene for lastbiler, så vil det være en dramatisk nedsættelse af de faktiske hastigheder, og det er jo et af argumenterne for, at vi burde have fordybet os mere i denne her sag, fordi hovedargumentet for, at det ikke går så galt, er, at så får man mindre forskelle på trafikken.

Desuden havde det været sjovt at få dyrket lidt nøjere, hvad det i grunden er for nogle påstande, der ligger bag det. Og jeg vil så sige, at jeg ikke går ud fra, at ministeren går ind for, at vi skal have lastbilerne til at køre tilnærmelsesvis så hurtigt, som personbilerne jo altså i den her situation gør.

Se, det havde været dejligt, hvis formanden for Færdselssikkerhedskommissionen her havde sagt: Jeg er enig med fru Margrete Auken, med Vejdirektoratet, og hvem har vi, der siger, at der er alt for mange, der kører for stærkt. Vi skal selvfølgelig have det overholdt, nu når vi får de nye grænser på 80 km i timen.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten har hele vejen igennem været modstander af dette forslag, men da vi hørte, at den nye trafikminister energisk ville arbejde for at nedsætte den faktiske hastighed, så vi en mulighed for, at det her forslag måske under bestemte omstændigheder kunne accepteres.

Vi fremførte bl.a., at en af forudsætningerne kunne være, at man, inden man tog fat på det her forslags gennemførelse, havde fået foretaget en faktisk nedsættelse af den generelle hastighed først, og for det andet, at man ikke blandede trafikpuljen ind i den her sag.

Angående det sidste har jeg et spørgsmål til ministeren. Når der står i et forslag, at der skal anvendes 1,5 mio. kr. fra trafikpuljen til den her sag – og det er slemt nok i sig selv – så skal jeg spørge, om ministeren kan bekræfte, at der absolut kun vil blive brugt 1,5 mio., ikke 1,6 mio. kr., ikke 2 mio. kr., ikke 6 mio. kr., men kun 1,5 mio. kr.

Som sagt måtte vi ønske fra Enhedslistens side, at der overhovedet ikke blev brugt en øre fra trafikpuljen, men vi er dog interesserede i at høre, om man som minimum vil fastholde et ubetinget loft ved 1,5 mio. kr.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså, hr. Søren Kolstrup er Folketingets flinkeste menneske. Vi er enige om, at der må overhovedet ikke bruges – der er ikke noget med »som minimum« – af vores trafikpuljepenge. De skal gå til færdselssikkerhed og ikke til øget fart. Altså, hvis ministeren går op og siger, at de skal bruges til fotofartfælder, så vil det jo i øvrigt være en fed forretning, især hvis vi kunne få indtægten fra den med ind i færdselssikkerhedens videre arbejde. Det ville jo simpelt hen være cash uden lige.

Men jeg går ud fra, at hr. Søren Kolstrup står ved det, vi lige har aftalt, at vi står fast på, at de her penge skal gå til færdselssikkerhed og ikke til motorvejsforsøg, hverken som minimum eller som maksimum.

Men derudover vil det være interessant at høre, om det kun kommer til at koste de 1,5 mio. kr. eller det i virkeligheden er nogle andre tal, vi opererer med, fordi det jo alligevel i sidste ende er os, der skal betale, selv om det går over motorvejsbudgettet.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Ja, som jeg tidligere nævnte, så er Enhedslisten klart modstander af, at man bruger trafikpuljen til det her formål, men det rører jo ikke ved, at det ikke kan være interessant at høre, hvad trafikministeren i øvrigt måtte mene om de 1,5 mio. kr., bl.a. at jeg får en bekræftelse på, at 1,5 mio. kr. absolut kun er 1,5 mio. kr.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg har jo lært så meget, at som minister skal man være sig for at give Folketinget forkerte oplysninger. Så derfor: Eftersom det allerede er oplyst, at det er 1,5 mio. kr., så er det 1,5 mio. kr.

Men jeg blev helt tryk her til sidst, fordi det bekræfter, hvorfor det kan være, at jeg måske har haft sådan en ansats til at kunne misforstå partiernes holdninger til det her, for jeg har også opfattet hr. Søren Kolstrup som et både rart og venligt menneske. Men jeg har også lyttet mig til, at de her forståelser og misforståelser er af en sådan karakter, at når man har en aftale, så skal alle parter være enige om, hvordan aftalen udmøntes.

Derfor har jeg opfattet det sådan, at det ikke er trafikpuljen, der dækker dette her. Sådan har jeg forstået det, selv om jeg sætter stor pris på hr. Søren Kolstrups forståelse for ministerens situation. Og det betyder selvfølgelig, at ministeren vil gøre sig umage for at finde pengene et andet sted.

Så vil jeg både til fru Margrete Auken og i øvrigt også til hr. Helge Adam Møller og til Venstres og De Konservatives, de borgerliges, ændringsforslag til det her sige, at man jo fuldstændig misforstår forsøget, hvis man tror, at det er et forsøg med højere hastighed. Det er, som fru Margrete Auken sagde, et forsøg, hvor det drejer sig om, om der er nogle positive effekter ved, at man får en mindre afstand mellem hastighederne for de forskellige køretøjer, altså en mere jævn afvikling. Og derfor: Hvis man samtidig med, at man laver forsøg med at sætte hastighederne op for de tunge køretøjer, så også sætter dem op for de andre køretøjer, jamen så kan vi ræse derudad, og så er der i hvert fald ingen effekt.

Det er også fuldstændig korrekt, som fru Margrete Auken siger, at skal det her forsøg have nogen som helst positiv effekt, bliver man nødt til at kunne konstatere et fald i den reelle hastighed, og det har jeg også stærkt opfordret vognmændenes organisationer til positivt at

medvirke til, for de er selv herre over, hvorvidt det bliver et positivt resultat, nemlig at hastigheden falder.

Derfor er der også i forbindelse med forsøget – og det er jo derfor, det koster penge – etableret flere målestationer, så man faktisk kan måle, hvordan det går.

Så det er jeg meget opmærksom på, og jeg vil gerne give tilsagn til fru Margrete Auken om at informere Folketinget og fru Margrete Auken så tit, som det overhovedet er muligt og relevant, om, hvordan det skrider frem.

Omkring selve forsøget er det vigtigt at gøre sig klart, at det, der her er tale om, er, at ministeren får en bemyndigelse, som altså træder i kraft pr. 1. juli. Og derfor er det klart, at selve forsøget jo først sættes i gang, når der er aftalt – som fru Margrete Auken også var inde på – dels de nødvendige strækninger, og dér er både rigspoliti og relevante interessenter inde, dels selvfølgelig den relevante skiltning. Der er jo ikke meget ved at lave et forsøg, hvis man ikke har skilte, hvor forsøget gælder.

Så derfor vil jeg sige til fru Margrete Auken: Den 1. juli træder bemyndigelsen i kraft, men selve iværksættelsen må afhænge af, hvornår de endelige aftaler er på plads.

Og til det med sideeffekter: Jamen jeg vil meget gerne være med til løbende at diskutere det. Jeg tror faktisk, at vi har fælles interesse.

Og endelig mener jeg, at det er en indsats for at få hastigheden ned. Og det har jeg forstået at vognmændenes organisationer faktisk også er interesseret i.

Men så kommer jeg til det ændringsforslag, hvor man er så villig til fra den borgerlige del af Folketinget at give mig en bemyndigelse til at lave forsøg med 130 km/t på motorvej. Jeg synes, det er meget interessant, fordi det for det første går imod forsøgets ånd, og for det andet ser man altså bort fra, at selv om man mener, at folk kører for stærkt på motorvejen, så kører de altså i gennemsnit ikke så meget for stærkt. Og der er altså faktisk undersøgelser, hvis man tager dem fra udlandet og overfører hertil, som viser, at den forhøjelse, de borgerlige partier her går ind for med åben pande og foden på speederen, forøger dødstallet med mellem 19 og 20 pct. Og det er den diskussion, man skal tage, og den er jeg helt tryk ved, også apropos, hvordan vi i øvrigt holder styr på hastighedsgrænserne.

Så mit tilsagn er: Ja, det her er et forsøg. Det er et forsøg på en mere jævn afvikling af trafik-

ken, og det er sådan, at vi skal kunne se et fald i den gennemsnitlige hastighed, og så må vi evaluere det. Og jeg vil gerne give tilsagn om løbende at give også delresultater, hvis sådanne måtte foreligge.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Som trafikministeren ved, er jeg ikke en ridder af for store hastigheder. Jeg mener, at reglerne skal overholdes. Og fart er farlig, og fart dræber.

Alligevel er jeg på CD's vegne sammen med Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti villig til – og det viser vores ændringsforslag – at give ministeren en bemyndigelse til at anstille et forsøg. Det er vores påstand, at hvis vi kan lokke flere biler over på motorvejene, så sker der færre ulykker og ikke flere ulykker. Og ministeren behøver jo ikke at tage skridtet fuldt ud til de i forslaget nævnte 130 km/t. Han kan jo gå til 120 km/t og få noget erfaring i, om det vil have en gunstig virkning.

Jeg synes ministeren med tak skulle modtage den bemyndigelse, vi her forærer ham.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Blot en sætning til hr. Arne Melchior: Jeg vil gerne se, hvad det er for nogle, der vælger motorvejen fra, fordi man kun må køre 110 km/t, men hvis den kommer op på 120 km/t, vil de vælge motorvejen. Det er jo noget ævl. Og så lad det være det. Altså det argument kan ikke bruges til noget som helst andet end . . . nå, der var jeg ved at sige nogle skældsord, så dem holder jeg for mig selv.

Og så vil jeg lige sige til ministeren, at jeg sådan set jo er godt tilfreds med en række af de svar, jeg har fået her.

Jeg kunne fordybe mig i det, men det må vi så tage ved en anden lejlighed, da der er grænser for, hvor meget udvalgsbehandling, vi skal udsætte Folketinget for. Men altså til det dér med at sige, at man får det mere glidende: Det, der jo vil ske, hvis det her kommer igennem, som jeg kan forstå er det eneste initiativ, ministeren har for at få respekteret hastighedsgrænserne, er flinke løfter hos vognmændene. Men nu ser vi. Jeg tør godt vædde ret meget på, at det ikke kommer, men nu tager vi den. Jeg kan forstå, at ministeren ikke er interesseret i at gøre mere.

Men det, jeg godt vil sige, er, at mere glidende bliver det jo ikke, for hvis vi faktisk får lastbilerne til at køre langsommere, bliver forskellene større til det, der foregår i øjeblikket, ikke til reglerne, men til det, der foregår i øjeblikket. Og den vil jeg da godt lige have kommer til at køre.

Og så er sideeffekterne altså opkørsler og nedkørsler, og det må der altså ligge noget på et eller andet sted. Det kan ikke være rigtigt, at vi ikke kan få det oplyst, når de sådan kan trække det fra, som de kan.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 48 stemte for, 50 imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling.

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

22) Anden behandling af lovforslag nr. L 155: Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Elselskabers overgang til almindelig skattepligt m.v. – elreformen).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 16/12 99. Første behandling 18/1 2000. Betænkning 10/5 2000).

Der var stillet 24 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.