

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil da også gerne kvittere for ministerens tale og takke for opbakningen til de punkter, som for os er meget vigtige, først og fremmest miljøet og opmærksomheden på Verdensbanken i denne sammenhæng og EU.

Vi skal også tydeliggøre som en fredsskabende foranstaltning, at vi selvfølgelig kan stemme for regeringens vedtagelse, og det er ikke bare, fordi der ikke står noget i den, man kan være imod. Det er selvfølgelig problemet med den, og det var derfor, vi havde det lidt skidt med den. Den er blevet en anelse tandløs, men der står jo faktisk så mange udmærkede ting i den, at det ville være fuldstændig forkert, hvis der kom det signal fra denne debat, at vi ikke stod sammen om de ting. Så må vi bare lære at blive lidt bedre til at få en konfliktbehandling i tide, så vi får et fælles fodslag og får snakket med hinanden i god tid.

Vi støtter selvfølgelig forslaget. Vi havde da gerne set, at principperne fra vores eget forslag var kommet med, og undskylder, at der var sproglig klums i det – det er jo, hvad der sker, når man forhandler med hinanden på et så sent tidspunkt. Men SF stemmer for den af regeringen fremsatte vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Det er jo ikke korrekt, når ministeren påstår, at Dansk Folkeparti ikke vil være med til at udmønte forslagene. Vi har sagt ja til flere aktstykker i udvalget, og det er selvfølgelig noget, vi fortsat vil forbeholde os ret til. Men vi vil også forbeholde os vores ret til at sige nej til de aktstykker, som vi synes savner enhver sund fornuft.

Det fremgår da også af vores eget forslag til vedtagelse, at vi netop synes, at der er en række gode principper i dette her. De er fornuftige, og der bør arbejdes videre med udmøntningen af disse principper, og det er da en støtte til strategiplanen »Partnerskab 2000«. Derfor synes jeg ikke, ministeren bare upåtalte skal have lov til at påstå, at Dansk Folkeparti er imod ethvert initiativ til støtte for arbejdet i udviklingslandene.

Når Dansk Folkeparti ikke kan støtte regeringens forslag, men undlader at stemme, er det heller ikke et udtryk for det, for vi har selv udtrykt os positivt over for arbejdet i vores eget vedtagelsesforslag. Vi har altså vores eget vedtagelsesforslag, men vi går ikke direkte imod

vedtagelsesforslaget fra regeringen, Venstre, De Konservative og CD, så vi vil undlade at stemme.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 6 af Jeppe Kofod (S), Jens Hald Madsen (V), Per Stig Møller (KF), Ebbe Kalnæs (CD) og Inger Marie Bruun-Vierø (RV) (se foran) vedtoges med 93 stemmer (S, V, KF, SF, CD, RV, KRF og LH) mod 2 (FRI); 10 (DF og EL) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 7 af Jann Sjørnsen (KRF), Margrete Auken (SF) og Søren Søndergaard (EL).

Forslag til vedtagelse nr. V 8 af Klaus Kjær (DF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 4: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Anvendelse af sikkerhedssele og andet sikkerhedsudstyr, betaling for fornyelse af visse kørekort samt for anvendelse af løse prøveskilte).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 5/10 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Da de fem forslag til ændring af færdselsloven tydeligt fremgår af trafikministerens lovforslag og den skriftlige fremsættelse, skal jeg ikke her bruge tid på at gennemgå forslagene. Derimod vil jeg gerne igen rose ministeren for at have lyttet til og også at have læst Trafikudvalgets tidligere betænkningssbidrag ved færdselslovsændringer, og her tænker jeg selvfølgelig på den nye motorcykel med sikkerhedsbøjler, som vi

blev præsenteret for i foråret, og som er nævnt i betænkningssbidraget fra Trafikudvalget.

Allerede nu er man altså parat til teknisk godkendelse af denne særlige motorcykel, der er – som det skrives i bemærkningerne til lovforslaget – mere sikker at køre på end en konventionel motorcykel, hvor føreren bærer styrthjelm.

Når det er sagt, bringer det mig i øvrigt til at tænke over færdselslovens § 81, stk. 4, som jo fortæller, at ministeren kan fastsætte bestemmelser om fritagelse for pligten til at anvende styrthjelm. Man kan stille sig selv det spørgsmål, om ikke den bestemmelse i færdselsloven er unødvendig. Men ud fra en færdselssikkerhedsmæssig vurdering kunne jeg have lyst til at sige her, at kan man ikke bruge styrthjelm, kan man heller ikke køre konventionel motorcykel, så skulle vi ikke under udvalgsarbejdet i Trafikudvalget med det foreliggende lovforslag overveje at fjerne § 81, stk. 4, fra færdselsloven?

Jeg har mange gange mødt uforståenhed over for de dispensationer, der er givet til at måtte køre konventionel motorcykel uden styrthjelm, og jeg vil under udvalgsbehandlingen forsøge at få belyst anvendelsen af § 81, stk. 4, altså om det nu er strengt nødvendigt at have den bestemmelse i færdselsloven.

Men alt i alt synes jeg, at de fem små forslag til ændring af færdselsloven er gode, og derfor kan jeg på Socialdemokratiets vegne støtte trafikministerens lovforslag.

Erik Jacobsen (V):

Det er et lovforslag, som vi i det store og hele kan støtte fra Venstres side.

Når buschauffører kan blive fritaget for deres forpligtelse vedrørende helt unge menneskers brug af sikkerhedssele, er det urimeligt at pålægge erhvervschauffører denne byrde, så den ændring kan vi varmt anbefale.

BMW-motorcykler med styrtbøjler skal åbne mulighed for, at føreren kan slippe for at bruge styrthjelm, og det forslag er vi også indstillet på at støtte. Vi hilser det endda med stor tilfredshed, og jeg kan forstå på lovforslaget, at vores kontrollerende myndighed, dvs. politiet, påtænker at investere i sådanne motorcykler. Vi går jo i Venstre ind for et synligt politi, og så er det en god ting, at de i hvert fald ikke skal bruge styrthjelm, når sikkerheden ikke bliver sat over styr, og det kan jeg forstå at den ikke gør.

Angående forhøjelsen af gebyr vedrørende prøveskilte går vi i Venstre selvfølgelig ind for,

at enhver ulovlighed bliver stoppet, og når det er sådan, at der sker misbrug af disse prøveskilte, er vi indstillet på, at der skal ske en opstramning. Vi synes umiddelbart, forhøjelsen lyder lige voldsomt stor, og vi vil under det kommende udvalgsarbejde have afklaret, hvad der går til administration, og hvor stort overskuddet bliver. Vi påtænker i Venstre at kanalisere det overskydende beløb tilbage til bilisterne. Bilismen er jo i forvejen hårdt ramt af olieafgifter m.m., så derfor vil vi foreslå, at overskuddet kommer tilbage til dem, der reelt indbetaler det. Fornyelsen af kørekort for lastbilchauffører vil vi også gerne have lidt nærmere analyseret under udvalgsarbejdet, altså hvor stort provenuet bliver.

Men ellers har vi generelt ikke noget imod det, der bliver foreslået, så i det store og hele støtter Venstre det fremsatte lovforslag.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte dette forslag. Det tager fat i nogle praktiske foreteelser, som man har kæmpet med derude i et stykke tid, og jeg synes, det er godt, vi får kørt det igennem.

Jeg synes nok, det bliver lige lovlig dyrt; 45 mio. kr. er lidt meget at få ind, og så må vi jo se på i udvalget, hvad vi kan gøre ved det. Men helheden og alle de ændringer, der foreslås her, kan vi støtte.

Margrete Auken (SF):

SF er også positiv. Vi plejer at brokke os en anelse, når der laves disse lovbnkebryllupper hvor man putter alt muligt sammen med hinanden for at få det klaret i en fart, men denne gang må man sige, at det alt sammen er så småt, at det giver mening at bundte det. Det er ikke som ved den forrige revision, hvor nogle af tingene faktisk var lidt for store til, at vi kunne klare dem i klumpen på én gang.

Vi er positive over for de fire forslag, og så vil jeg da godt for at bidrage til bunkebrylluppet sige, at når vi nu er begyndt at snakke om selebrug, er der et forslag, som vi i hvert fald har drøftet i Færdselssikkerhedskommissionen, hvor der har været almindelig enighed om, at nu bør vi altså afskaffe den besynderlighed, at taxachauffører ikke skal køre med sele, når de kører med passagerer.

Det betyder for det første, at de heller ikke gør det, når de kører uden passagerer, og det betyder for det andet, at mange taxachauffører

føler, at hvis de gerne vil tage selen på, kommer de i en vanskelig situation over for passagererne. Der er nemlig i forbindelse med undtagelsen kommet en opfattelse noget i retning af, at hvis man er en særlig dygtig chauffør, behøver man ikke at køre med sele. Der er i hvert fald en del taxachauffører, der har den opfattelse, at det var det, der var meningen, men det har jo ikke noget at gøre med, hvor dygtig man er.

Man kan sige, at meget dygtige chauffører tager selvfølgelig selen på, fordi de ved, hvad det er, de har med at gøre. Men det er en mærkværdighed, at vi i den forrige rapport fra Færdsels-sikkerhedskommissionen ikke havde det med, simpelt hen fordi vi ikke orkede det. Vi orkede ikke slagsmålet, vi kiggede på hinanden og sagde: Det orker vi altså ikke. Men denne gang tror jeg altså, vi skal til at orke det.

Prøv at lægge mærke til, hvad man har gjort rundtomkring i verden, hvor man har indført seletvang i lighed med, hvad vi har i Danmark. Her har man taget det som en fuldstændig selvfølge, at det også gælder taxachauffører. Som et af de mest interessante eksempler kan jeg nævne Rio, hvor Folketingets Præsidium var for 1½-2 år siden, og hvor der er indført seletvang – i øvrigt en meget effektiv foranstaltning i be-
tragtning af det meget høje ulykkestal, som man derved har fået bragt betragteligt ned. Da jeg spurgte, om ikke taxachaufførerne var bange for at blive overfaldet, blev jeg mødt med meget stor undren og fik det forholdsvis kompetente svar, at de trods alt var udsat for større fare fra trafikens side end fra eventuelle voldsmænd, der i øvrigt brugte mange andre tricks end eventuelt at presse en sele om halsen på nogen.

Jeg synes lige, vi skal have fjernet den lille skønhedsplet fra vores selediskussion i Danmark, men ellers støtter vi lovforslaget.

Klaus Kjær (DF):

Lovforslaget indeholder tre elementer: dels spørgsmålet om benyttelse af sikkerhedssele og sikkerhedsudstyr, dels indførelse af betaling i forbindelse med fornyelse af kørekort til tunge køretøjer, efter at indehaveren er fyldt 50 år, og dels et forslag om en væsentlig forhøjelse af gebyret for anvendelse af løse prøveskilte.

For så vidt angår anvendelsen af sikkerhedssele, foreslås det, at såfremt siddepladsen på en tohjulet motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne benyttes. Hermed bliver der ved kørsel på tohjulede motorcykler og knallerter, der lovligt er forsynet med

sikkerhedssele og opfylder visse nærmere definerede sikkerhedskrav, mulighed for at undlade at bruge styrthjelm.

Jeg har lidt svært ved at se det fornuftige i at afskaffe den tvungne brug af styrthjelm, blot fordi man nu i stedet kan tage en sikkerhedssele på. Hvorfor dog ikke kombinere de to sikkerhedskrav? Det er selvfølgelig noget, vi under udvalgsarbejdet vil prøve at kigge på og se, om vi ikke kan opnå et flertal for at stille ændringsforslag om, at begge sikkerhedskrav skal være opfyldt.

Endvidere sker der en præcisering af allerede gældende bestemmelser, hvorefter det tydeliggøres, at også børn under 3 år skal benytte sikkerhedsudstyr tilpasset barnets højde og vægt.

Trafikministeren bemyndiges til at fritage førere af busser for deres pligt til at påse, at børn bruger sikkerhedssele under kørslen, da det i praksis har vist sig umuligt for føreren under kørslen at kontrollere, om sikkerhedssele benyttes. Det kan Dansk Folkeparti selvfølgelig støtte. Et lovforslag, der ikke kan håndhæves og effektueres, er uden betydning.

Derimod kan vi ikke støtte, at der indføres betaling i forbindelse med fornyelse af kørekort til tunge køretøjer, efter at indehaveren er fyldt 50 år. Efter vores opfattelse bør et sådant skærpet krav om fornyelse af kørekortet kunne ske vederlagsfrit.

Vi kan heller ikke støtte forslaget om en væsentlig forhøjelse af betalingsbeløbet for anvendelse af løse prøveskilte. Ifølge bemærkningerne til lovforslaget sker det for at formindske eller hindre det formodede udbredte misbrug af prøveskilte. Jeg ser nærmere forslaget som et fiskalt forslag, der blot skal bringe yderligere midler i statskassen, og mon ikke skatteministeren også her har haft en finger med i spillet?

Vi er selvfølgelig enige i, at misbruget af prøvenummerplader skal bekæmpes, og vi ved såmænd også godt, hvad det er for nogle befolkningsgrupper, som hovedsagelig misbruger denne ordning. Men bekæmpelse sker bedst ved – ja, efter vores opfattelse i hver fald – at politiet fører en skærpet kontrol mod et sådant misbrug, på tilsvarende måde som man indfører hastighedskontroller og lignende kombineret med klækkelige bøder til dem, som misbruger systemet.

Efter Dansk Folkepartis opfattelse bør ulovlighederne snarere reguleres gennem straffebestemmelser end gennem gebyrforhøjelser til

ulempe for dem, som ikke misbruger ordningen.

Arne Melchior (CD):

Det foreliggende forslag indeholder ikke noget, der gør knuder set fra et CD-synspunkt.

De to punkter om sikkerhed støtter vi med hænder og fødder. Sikkerhed i trafikken er noget, der ikke kan overprioriteres; så det vil få en let gang igennem udvalget.

Der er nogle indsigelser i hørings svarene omkring fornyelsen af kørekort efter det fyldte 50. år, altså ikke personbilkørekort, men de øvrige. De indsigelser vil vi godt se lidt på under udvalgsarbejdet.

Så er der endelig forhøjelsen af prøvenummerpladegebyret. Jeg må indrømme, at jeg måtte gnide mine øjne et par gange, da jeg så, hvor meget det indbragte – jeg troede, det var en trykfejl – og hvor meget det vil kunne indbringe ved den ikke særlig dramatiske forhøjelse, der sker. Det er jo det bedste bevis på – og det skal også være sagt med adresse til hr. Kjær – hvor stort misbruget er.

Og det er jo dér ikke anderledes end med fartkontrolmaskinerne, at det er ikke et skatteobjekt. Det giver altså ikke noget, hvis overtrædelser ikke finder sted. Så det er trafikanterne selv, brugerne selv, der kan bestemme, om staten får noget ud af det eller ej. Og jeg synes, at 20 kr. har været en foræring, og de 100 kr., der bliver foreslået, er stadig væk billigt for det, man opnår for pengene. Der er da også administration og ulejlighed ved det. Jeg kan ikke få slået en eneste streg eller repareret noget som helst i mit hjem for 100 kr. Så jeg synes ikke, det er spor dyrt, og det er altså også vor mening, at det misbrug er mange gange for stort. Og misbrug er jo altid af det onde.

Så jeg spår dette lovforslag en nem gang gennem udvalget og Tinget.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg kan på Det Radikale Venstres vegne fuldt ud tilslutte mig det, som de øvrige ordførere har nævnt om det her lille, lille lovforslag. Det er jo sådan med færdselsloven, at den hele tiden bliver udsat for praktiske justeringer, og det er også det, der er tilfældet her.

Jeg har ikke nogen særlige bemærkninger til delene i forslaget. Man kan sige, at f.eks. sådan noget som skærpelse af reglerne for forældre jo burde være overflødig. At få forældre til at passe på deres børn under 3 år burde ikke være

nødvendigt, men det har man altså fundet på baggrund af praktiske erfaringer at det er, og derfor skærper man de regler.

Vi kan fuldt ud støtte alle de forslag, der er indeholdt i det her.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten kan som udgangspunkt være positiv over for det her forslag. Vi undrer os imidlertid over, at nogle af de vigtigste organer i Danmark, der beskæftiger sig med trafikikkerhed, tilsyneladende ikke er blevet hørt, f.eks. Rådet for Større Færdselsikkerhed, i spørgsmålet om motorcykler m.m., hvor bøjler så skal erstattes styrthjelme. Vi synes, det er vigtigt at få en kommentar derfra.

Vi har som grundopfattelse, at det nok er rimeligt, at man kan undlade styrthjelmene, når der er bøjler, men vi finder, at det er rart at få en høringskommentar. Inden vi tager endelig stilling, vil vi derfor gerne afvente disse høringssvar, men vi er som udgangspunkt positive.

Så er der et andet punkt, vi har undret os lidt over; det er afsnittet om chauffører og børn i bussen. Der lægges op til, at chaufføren får ansvaret for en oplysningspligt, som vi har svært ved at se at chaufføren kan indfri – herregud, han er jo kun en stakkels lønarbejder – nemlig de aspekter i forslaget, som vedrører selve busens indretning. Det må jo dog være ejeren, som har med den sag at gøre. Det må vel være ejeren, som har ansvar for at installere »Fasten your seat belt« og lign., som der peges på i forslaget, og ikke chaufføren. Eller er der noget, jeg har misforstået? Det vil jeg gerne have en kommentar til.

Ole M. Nielsen (KRF):

Der er nogle ting i det her lovforslag, som vi umiddelbart er positive over for, og så er der nogle ting, som vi er knap så positive over for, og det er det dér gebyr for at få sit kørekort fornyet, når man uheldigvis er født for tidligt og har et erhverv, hvor man skal have sådan et specielt kørekort.

Det kan jeg simpelt hen ikke lide, sådan en slags aldersbestemt erhvervsskat. Det er jeg negativ over for, og jeg var ikke opmærksom på, at der var nogle chauffører, der allerede betalte sådan en skat i forvejen. Så jeg ville hellere, at vi gik den anden vej og fik det her afskaffet.

Skulle man så endelig betale for det – og der kan vel være noget om, at man skal brugerbetale de offentlige ydelser – så er det altså kun, for-

di det er en monopolforestilling, at man kan få 240 kr. for at trykke sådan et bette kørekort dér. Det er ikke noget, der er megen administration ved, og det er i øvrigt også i et skærende misforhold til, at man skulle kunne få en prøveplade for 100 kr. Der er sikkert lige så stor administration ved at udlevere den, som der er ved at lave et kørekort; det tror jeg faktisk.

Jeg synes, at man måske, hvis det her skal gennemføres, burde lade Konkurrencestyrelsen se på forholdet. Der er så mange, der bekymrer sig om, at omkostningerne i Danmark for forbrugere og erhvervsliv er for høje, fordi der er for lidt konkurrence i forbrugeromsætningen, altså i dagligvareomsætningen osv., og så synes jeg heller ikke, man kan have sådan nogle fordyrende gebyrer som dem her.

Vi skal betale for vores politi over skatten, fordi vi ønsker at have et ordentligt politi; vi skal ikke betale det over gebyret for at få lavet kørekort, som så rammer nogle specielle erhvervsgrupper, som tilfældigvis er født for tidligt, sådan at de fylder 50. Det er jeg faktisk imod.

Men ellers kan vi godkende resten.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Frihed 2000 kan støtte det her lovforslag. Der er et enkelt område, vi gerne vil tale om under udvalgsarbejdet; det er noget, der er blevet nævnt af flere ordførere, det er med hensyn til gebyrets størrelse ved fornyelse af kørekort.

Men de andre ting ser vi som nogle gode ting. Der bliver nu mulighed for, at vi i Danmark også kan komme til at køre med den nye type motorcykel, som en enkelt virksomhed har udviklet, men som der er andre der er på vej med, nemlig en, hvor man sidder inde i en kabine og faktisk lige så sikkert som i en bil. Der er sådan nogle sikkerhedsbøjler, og nogle er lavet sådan, at de er helt lukkede. Ja, det bliver sådan, at når man har sikkerhedssele på, så kan man køre i dem, uden at man skal have styrthjelm på.

Det er selvfølgelig den rigtige vej, for det er det rigtige køretøj, især i de store byer, når vi ser et stykke tid ud i fremtiden, både for pladens skyld og for miljøets skyld. Så det er godt, det bliver rettet i vor færdselslov.

Men så er det jo spændende at se, om de køretøjer kommer til Danmark. Vi har jo nogle højere afgifter på den slags, men det er så et andet område, som vi må tale om på et andet tidspunkt.

De andre ting i lovforslaget, ja, det ændres nu sådan, at i stedet for at chaufføren har pligt til at se efter, at børn under 15 år har sikkerhedssele på, så ændres det til en oplysningspligt. Spørgsmålet er, om det er korrekt, for det er umuligt for buschauffører at holde øje med dem, men samtidig er det også korrekt, at der skal være en ordentlig oplysningspligt; selvfølgelig skal der være det.

De sidste to ting omhandler om gebyrer. Der er det gebyr, man betaler, når man låner en prøveplade, når man skal have en bil indregistreret. Det hæves fra 20 kr. til 100 kr. om dagen. Til det vil jeg sige, at det er ikke helt rigtigt det, det koster, men samtidig kan det også være med til, at der ikke er nogen, der udnytter situationen.

Og det sidste, vi meget gerne vil tale om under udvalgsarbejdet, er gebyrets størrelse, når man skal have fornyet kørekortet. Men ellers er vi helt positive.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil gerne takke ordførerne for den helt gennemgående og overordnede positive tilslutning til forslaget. Den er jeg meget glad for, og jeg skal gerne tilsige min og mit ministeriums fulde støtte til den udvalgsbehandling, som nu skal i gang.

Det betyder også, at vi naturligvis er åbne over for overvejelser af de forskellige supplerende spørgsmål, som måtte være rejst af bl.a. fru Margrete Auken. Jeg ved, det er spørgsmål, som har været drøftet tidligere, og det gør vi gerne én gang til.

Det eneste, jeg blot vil komme med af kommentarer derudover, er, at der er blevet rejst spørgsmålet om gebyrets størrelse for fornyelse af kørekort til erhvervschauffører over 50. Dertil vil jeg bare sige, at det svarer fuldstændig til det, som er gældende i dag for folk, der udøver erhvervsmæssig personbefordring, og også for kørelærere. Så det, der er situationen, er, at vi bare gør det, at folk, der i øvrigt har en lignende erhvervsmæssig beskæftigelse, ligestilles.

Endelig noterede jeg mig omkring spørgsmålet om gebyrer for prøveskilte, at Dansk Folkeparti her vil støtte den almindelige lovløshed i samfundet, men at stort set alle andre partier er tilhængere af, at man naturligvis skal foretage de indgreb, der er mulige. Og jeg har i øvrigt noteret mig, at de relevante organisationer på området, Dansk Automobilhandlerforening, FDM og vognmændenes organisation, støtter forslaget.

Så jeg siger tak for den helt igennem overordnede tilslutning. Vi tilsiger støtte til udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Vi ønsker i Dansk Folkeparti netop ikke at støtte lovløsheden på området. Jeg er bange for, at hvis man nøjes med – nøjes med i gåseøjne – at hæve gebyret fra de 20 kr. til de 100 kr., så bliver det en sovepude, og så sker der ikke nogen egentlig forfølgelse af de lovovertrædelser, som rent faktisk finder sted.

Der er jo altså befolkningsgrupper, her i landet specielt, som har fundet ud af, at det er en god fidus at misbruge prøvenummerpladesystemet, hvor man anvender bilen til andre formål end til at køre på værksted, til syn, prøvekørsel og den slags. Det pågår måned for måned; politiet griber ikke ind, de har ikke ressourcer osv. Der synes vi i Dansk Folkeparti, at det ville være mere hensigtsmæssigt, at man kørte nogle kampagner, fik bremsset op for det her, gav nogle klækkelige bøder, osv.

Nu kan lovløsheden, som der er tale om i øjeblikket, bare fortsætte til en højere pris.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Kan man forstå hr. Kjær på den måde, at 100 kr. ikke er nok til at bremse det? For det er da udmærket, hvis politiet har ressourcer til det, men der er altså mange andre vigtige politiopgaver. Så det er vel ikke urimeligt, at når nogen tiltager sig en ret, de egentlig ikke burde have – vi har jo et bødesystem i Danmark også for overtrædelser af love og regler i trafikken, ofte et meget mildt bødesystem – er det så sådan at forstå, at hr. Kjær synes, at 100 kr. er for billigt? Så kan jeg forstå det, for hvordan man skal stoppe det ved politiovervågning, det kan jeg ikke se. Tænk, hvad det vil koste af uddannede politifolk og indsats, deres lønninger osv. og administration af hele det.

20 kr. er klart for billigt, for det koster mere end 20 kr. at indkræve 20 kr. Så hvor skal det så ligge, når ikke hr. Kjær kan foreslå nogen anden brugbar løsning?

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Jeg kan sige til hr. Arne Melchior, at det er ikke et spørgsmål, om det er for billigt eller 100 kr. ikke er nok. Det er et spørgsmål om, at der ikke

er nogen grund til at forhøje gebyret for dem, som ikke udnytter systemet. Hvorfor skal de lovlydige borgere, som kun anvender prøvenummerpladerne efter deres formål, til at betale et femdobbelte gebyr af, hvad de betaler i dag?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen det troede jeg da var ganske klart. Det er jo en mulighed, man har for at opnå noget, og den skal administreres, og der er jeg helt sikker på – og det tror jeg hr. Kjær vil give mig ret i – at det kan ikke administreres for 20 kr. pr. tilfælde; det koster mere. Så der er vel ikke noget at sige til, at når man udnytter en sådan mulighed fuldt lovligt, skal man i det mindste betale, hvad det koster samfundet at administrere det.

Formanden:

Hr. Mogens Andreasen som ordfører.

Mogens Andreasen (LH):

Nu er det jo ikke normalt, at man kommer på talerstolen, efter at ministeren har været heroppe, men der er sket et lille kiks, sådan at den ordførertale, jeg skulle holde, først kommer nu.

Dette forslag til ændring af færdselsloven ser umiddelbart meget fornuftigt ud. Vi skal selv sagt opnå den størst mulige trafiksikkerhed og forhindre personskader i forbindelse med færdselsuheld og specielt, hvor der er tale om børn.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at førere af busser ikke kan drages til ansvar for, om børn bruger sikkerhedssele i de bustyper, hvor der efter gældende lov er krav om montering af sikkerhedsseler. Jeg mener, det er rigtigt, at chaufføren fritages for dette ansvar, men alligevel bør være opmærksom på brug af sikkerhedsselen i størst muligt omfang under kørslen, altså en oplysningspligt under forskellige former, som det også er anført i bemærkningerne.

Om fornyelse af kørekort til tunge køretøjer skal jeg sige, at jeg kan følge intentionen i, at der tilvejebringes lighed imellem erhvervsførere, og at det rent sikkerhedsmæssigt er fornuftigt at fastsætte gyldighedsperioden til 5 år.

Når vi taler om tohjulede motorcykler, er der i dag krav om brug af styrthjelm, og det finder jeg af sikkerhedsmæssige grunde værende rigtigt. Nu fremgår det af forslaget, at tohjulede motorcykler med en særlig beskyttelsesramme og sikkerhedsseler, som er lanceret af BMW-fabrikkerne, kan benyttes uden brug af styrthjelm.

Jeg mener, der er en vis usikkerhed med hensyn til, om der, som det er anført i bemærkningerne til forslaget, vil være en større risiko for skader ved styrt, når man benytter styrthjelm sammen med det øvrige sikkerhedsudstyr på denne type motorcykel, end hvis der ikke bruges styrthjelm. Jeg mener, det er uhyre svært at forudsige forløbet af et færdselsuheld.

Om forhøjelsen af betalingen for anvendelse af prøveskilte skal jeg sige, at ethvert misbrug selvfølgelig skal begrænses. Jeg mener dog ikke, at forhøjelse af betalingen fra 20 kr. til 100 kr. forhindrer misbrug, men måske blot nedsætter antallet af misbrugere.

Der er i dette forslag ikke noget, som kan forhindre mig i at støtte det.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Ja, bare til trøst for hr. Mogens Andreasen vil jeg tillade mig at tage ordet igen, så hr. Mogens Andreasen ikke var den sidste taler. Det var dog ikke af hensyn til Mogens Andreasen, men det var mere af hensyn til hr. Klaus Kjær og andre, som måtte have fået den opfattelse, at det eneste, det handler om, når det drejer sig om misbrug af løse prøveskilte, er at hæve gebyret.

Det er jo sådan, at det faktisk også fremgår, at det blot er ét af flere midler. Det er fortsat hensigten, at der skal ske en præcisering af de gældende regler i forbindelse med det her, en præcisering af den tidsmæssige begrænsning og de begrænsninger, der er i, hvor lang tid i forvejen prøveskilte kan udleveres.

Derudover føler jeg også, at det er vigtigt at understrege, at politiet faktisk gør en stor indsats på det her område, men problemet er, at det kan være meget vanskeligt og ikke bare ressourcemæssigt, men også bevismæssigt for politiet at påvise, at der faktisk har fundet et misbrug sted, fordi det jo vil være nødvendigt, at politiet nærmere klarlægger det pågældende køretøjs færden i detaljer for at kunne bevise, om der ved denne såkaldte prøvekørsel er tale om, at det er en prøvekørsel, eller det er en lystkørsel. Derfor er det en miks mellem det at få en højere grad af betaling, så det bliver mindre attraktivt, men det er ikke for at erstatte den kontrol, som i øvrigt foregår på normal vis.

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

Afstemning

Den fg. formand (Grete Schødt):

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:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 12: Forslag til lov om ændring af lov om udøvelse af lægegerning. (Nationalt råd for lægers videreuddannelse m.v.).

Af sundhedsministeren (Sonja Mikkelsen).

(Fremsat 4/10 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Anne-Marie Meldgaard (S):

Det har i en årrække været diskuteret frem og tilbage, om tilrettelæggelsen og uddannelsen af danske speciallæger er god nok. På baggrund af det var det naturligt, at sundhedsministeren nedsatte en speciallægekommision til at vurdere, om der er tale om tom snak eller der er behov for ændringer. Efter næsten 2 års arbejde barslede kommissionen med en betænkning, som indeholder forslag til en ny organisationsstruktur og en række anbefalinger til forbedringer af den lægelige videreuddannelse.

I Socialdemokratiet er vi meget tilfreds med, at sundhedsministeren, som det fremgår af forslaget, har lyttet til kommissionens anbefalinger om at samle en række opgaver, så grundlaget for styring og overvågning af uddannelsen forbedres. Med ophævelsen af det rådgivende Specialistnævn og nedlæggelsen af Kontaktforum åbnes der mulighed for nye, spændende rådgivningsorganer.

Socialdemokratiet kan støtte den foreslåede oprettelse af et nationalt råd til at rådgive Sundhedsstyrelsen i spørgsmålet om lægers videreuddannelse, og de tre regionale råd, der skal rådgive H:S og amterne om uddannelsen, skal træffe afgørelse om fordeling af uddannelsesforløb, godkendelse af uddannelsesafdelinger og tilrettelæggelse af uddannelsesforløb i regionerne. I forlængelse af oprettelsen af disse råd