

[Leif Hermann]

har arbejdet med et meget højt sikkerhedsniveau og meget høje bødeniveauer, jo netop noget, der turde tale for, at man ikke har så skrappes miljøerstatningskrav, som de har i Sverige. Men det har man altså. Netop det forhold, at man i Danmark ikke har et særlig højt bødeniveau – Miljøstyrelsen har jo kritiseret i hvert fald det bødeniveau, som landsretterne har lagt – taler for, at man meget hurtigt supplerer med en miljøerstatningslov, således at det forebyggende element kan komme ind i den henseende.

Afslutningsvis vil jeg gerne sige til alle ordførerne, at jeg er glad for, at man erkender, at vi i fremtiden kommer til at stå med større problemer på miljøområdet. Jeg er glad for, at der ligger en nøgtern forudseenhed her i dette Folketing, der siger, at vi står faktisk over for nogle problemer, hvor vi også må tage de erstatningsretlige muligheder med ind i løsningsovervejelserne. Det synes jeg lover udmærket for forhandlingen af det forslag, som Vinding Kruseudvalget formentlig kommer med, og hvis vi sætter fart på, går det nok hurtigt, altså i løbet af forholdsvis kort tid, sådan at vi kan få endeligt afsluttet den miljøreform, vi tog fat på i 1986.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 129:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af pointsystem ved kørekort.

Af Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 25/2 88).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Forslagsstillerne nævner i bemærkningerne til forslaget, at det er begrundet i ønsket om at nedbringe antallet af færdselsuheld. Jeg er naturligvis helt enig med dem i, at der må gøres en betydelig indsats for at nedbringe antallet af uheld med dræbte og tilskadekomne, gøres så stor en indsats som muligt. Og det er jo ikke blevet mindre aktuelt at sætte sig det mål efter de uheldstal, vi har haft i de første måneder af 1988, der beklageligvis har vist, at der er for mange uheld og med for katastrofale følger.

Der er altså klart behov for at gøre noget. Men opgaven består jo her som alle steder i at gøre det rigtige. Og jeg stiller mig meget tvivlende over for, om indførelse af et pointsystem ved kørekort vil være et egnet middel til at forbedre færdselssikkerheden.

Jeg mener ikke, at det, på det grundlag vi kender nu, er sandsynliggjort eller dokumenteret, at indførelsen af et pointsystem vil medvirke til at nedbringe antallet af færdselsuheld. Jeg er selvfølgelig godt klar over, at man har gennemført en sådan ordning nogle steder, i nogle delstater i USA og Canada og i Vesttyskland, men det behøver ikke at være ensbetydende med, at det er godt og medvirker til en forbedring af færdselssikkerheden.

Jeg kan i den forbindelse henvise til, at man i Sverige for nogle år siden overvejede, om man skulle indføre et pointsystem. Man iværksatte en undersøgelse, som bl.a. viste, at man ikke kunne forvente nogen mærkbar færdselssikkerhedsmæssig effekt ved indførelsen af det.

Et system efter de retningslinier, der er angivet i forslaget, vil betyde en helt ny måde at bedømme færdselsforseelser på. Det afviger på afgørende punkter fra den gældende ordning, hvor der er tale om straf og førerretsfrakendelse, og det vil forudsætte opbygningen af et nyt system.

I den forbindelse undrer det mig noget, at netop Fremskridtspartiet vil stå som anbefaler af et system, der så vidt jeg kan vurdere det vil betyde mere bureaukrati og ikke få den færdselsmæssige effekt, man taler om.

Derfor mener jeg, man snarere skal koncentrere sig om uddannelsen af trafikanterne og om en intensivning af politiets kontrol med trafikanternes overholdelse af færdselsreglerne.