

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatte- og Afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

4) Forhandling om redegørelse nr. R 21:

Justitsministerens færdselssikkerhedspolitiske redegørelse af 10. maj 1989.

(Redegørelsen anmeldt 10/5 89. Redegørelsen givet 10/5 89. Meddelelse om forhandling 10/5 89).

*Forhandling***Erling Christensen (S):**

Alt afhængigt af hvad vi hver især har oplevet i trafikken, har hvert enkelt menneske sin egen subjektive opfattelse af, hvordan vi skal opføre os i trafikken. Hører vi til blandt de næsten 10.000, der hvert år bliver indblandet i personskadeuheld, vil oplevelsen være brændt ind i hjernen resten af livet. Også de titusindvis af trafikanter, der enten har været i uheld uden personskade eller nærved og næsten i uheld, vil have en livsvarig erindring.

Ud fra de tal og ud fra statistikken kan vi altså sige, at enhver familie i Danmark på et eller andet tidspunkt har måttet gå den tunge gang til sygehuset for at besøge et trafikkvæstet familiemedlem. Det er derfor med god grund, vi i Folketinget i dag skal diskutere, hvad vi fra politisk hold kan gøre for, at stadig færre mennesker skal køres til sygehuset eller gå den tunge gang, jeg nævnte før.

Når Færdselssikkerhedskommissionens betænkning fra december sidste år vakte berettiget opsigt, skyldes det jo, at man påviste, at hvis der blev gennemført 32 foranstaltninger i trafikken, ville vi få et årligt fald i personskadeuheld i trafikken på ca. 45 pct., men stadig væk 350 dræbte og 7.000 kvæstede om året. De tal vil vi endda først opnå efter 12 år og med en investering på over 11 mia. kr.

Den foreliggende redegørelse bærer præg af, at vi ikke har de nødvendige penge, eller rettere: Udgifterne skal tages af vore skattepenge, hvorimod de store årlige gevinster, ca. 2 mia. kr., vil tilfalde private eller forsikringsselskaberne.

Men uanset dette er det vores fælles målsætning for det første at formindske antallet af dræbte og tilskadekomne, for det andet at formindske personlige og familiemæssige tragedier og for det tredje at formindske de materielle skader, som nu er på ca. 5,4 mia. kr. om året.

Mulighederne for at nå den fælles målsætning vil efter min mening i høj grad afhænge af, hvorledes vi politisk vil være i stand til på en bedre måde at fordele omkostninger og fortjenester ved de store trafikikkerhedsmæssige investeringer, som vil give en kontant gevinst på ca. 1.000 kr. pr. køretøj pr. år.

For os bilejere er det derfor overraskende at se, at uanset at uheldsantallet har været faldende de senere år, er forsikringspræmierne steget og steget. En afgift på bilforsikringer til finansiering af færdselssikkerhedsarbejdet som foreslået af Færdselssikkerhedskommissionen skal i hvert fald ikke indgå i en yderligere fortjeneste til forsikringsselskaberne.

Derfor synes jeg, at kommissionens afgiftsforslag skal afprøves nærmere. Der må kunne laves en model, der giver staten – os alle sammen – en budgetmæssig forbedring, som muliggør trafikinvesteringerne. De vilkår, regeringen har budt amternes og kommunernes anlægsbudgetter de senere år, skal i det mindste forbedres for at muliggøre de lokale investeringer.

Ministeren tror vel heller ikke på, at en eventuel ny nummerpladeafgift vil give den tilstrækkelige budgetforbedring, men selvfølgelig er lidt bedre end ingenting, og det må vi så se på, når forslaget herom engang fremkommer.

Hermed har jeg også konstateret, at redegørelsen ikke byder på mange muligheder for at finansiere de gode forslag, kommissionens betænkning peger på. Heldigvis kan mange ting gøres uden de store pengeinvesteringer, i det mindste uden om statskassen. Som der står i redegørelsen, er omkostningerne ved gennemførelse af foranstaltninger rettet mod trafikantadfærd i almindelighed mindre end omkostningerne ved andre færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Set i sammenhæng med, at den menneskelige faktor indgår med mellem 80 pct. og 85 pct. ved ethvert uheld, er det indsatsen mangedobbelt værd at gøre køreuddannelsen bedre, lære mennesker at færdes bedre og mere hensigtsmæssigt i trafikken, udvikle en bedre færdselskultur. Derfor må vi også stadig have for øje, at