

Det med de 70 pct.s hastighedsoverskridelse, der betyder en frakendelse af kørekortet, har jeg dér ret i at antage, at lastbiler i bymæssigt bebygget område under alle omstændigheder højst må køre 50 km/t.?

Og når vi så tager en stor hovedvej ind mod Århus f.eks., der er firesporet med midterrabat og det hele, og hastighedsbegrænsningen er 80 km/t., men da det er i bymæssigt bebygget område, betyder det, at lastbiler kun må køre med 50 km/t. Nu er det jo uhensigtsmæssigt, at de ligger dér og laver propper, og alle skal til at overhale. Det, der hovedsagelig sker, er, at lastbilerne følger med strømmen, for så glider trafikken. Har jeg ret i, at når lastbilerne gør det, så vil hver eneste lastbilchauffør få frakendt sit kørekort, blot fordi han følger trafikstrømmen på en stor, bred vej, hvor der intet trafikikkerhedsmæssigt er til hinder for, at det sker?

(Kort bemærkning).

Søren Søndergaard (EL):

Hr. Brian Mikkelsen, den konservative ordfører, bekymrede sig om lastbilchauffører, som kommer til at køre lidt for stærkt på motorvejene. Ja, det kan man jo roligt sige. Altså lastbiler må køre 70 km/t. på motorvejene. Med en 70 pct.s overskridelse er det 49 km/t. oveni, dvs. så er vi oppe på 119 km/t. Så er der lidt sving på registreringer, og så er vi oppe på en 125-130 km/t.

Ja, vil jeg sige til hr. Brian Mikkelsen. Jeg synes, at det er helt i orden, at lastbilchauffører, der med hænger og hele svineriet kører 125-130 km/t. på motorvej, bliver sat til at tage en køreprøve.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal lade være med at gentage det eksempel, som hr. Tom Behnke kom med, for det er jo netop ét af de eksempler, som er værd at trække frem, og som jeg mener vi skulle have taget højde for. Og det er også derfor, at vi fra Venstres side klart ved førstebehandlingen gav udtryk for, at vi gerne vil være med til at finde en samlet løsning på det spørgsmål her.

Og så vil jeg gerne sige til det med promillegrænsen: Det er jo fuldstændig en forvridning af kendsgerninger, når man fremstiller det, som om der er mange mennesker, der bliver slået ihjel på grund af, at de har en promille, der ligger imellem 0,5 og 0,8. For kendsgerningerne er jo, at ud af de næsten 500-600 mennesker, der bliver dræbt hvert år i trafikken - som jo er alt

for mange - var det i 1995 rent faktisk 6 mennesker, der havde en promille imellem 0,5 og 0,8, i 1994 var der 9, og i 1993 var der 12.

Og så skal man vide, at alle 500-600, der har været impliceret i en sådan ulykke, bliver undersøgt for, hvorvidt der har været spiritus i deres blod i det øjeblik, de er blevet dræbt. Og det er jo ikke sikkert, at det netop er, fordi de var påvirket, at de blev impliceret i et uheld, men man har så konstateret, at de havde spiritus i kroppen.

Nu bliver det fremstillet, som om de bliver dræbt på grund af, at de var påvirket, og det er jo usandt. Tallene viser jo det her. Alt andet er jo udokumenteret.

(Kort bemærkning).

Svend Aage Jensby (V):

Jeg har tre spørgsmål til trafikministeren. Det første er: Betyder reglen - når nu loven bliver gennemført - om frakendelse for hastigheds- overtrædelser bl.a. også, at hvor der er lokale hastighedsbegrænsninger f.eks. på 30 km/t., så vil en hastighedsoverskridelse på 70 pct. føre til betinget frakendelse og ny køreprøve? Det var det første.

Det næste er: Hvor mange millioner har Politimesterforeningen og Rigspolitichefen skønnet, at forslaget gennemførelse vil koste?

Og det tredje spørgsmål: Hvorledes vil politiets ressourcer blive forøget, når den her lov lægges beslag på endnu flere af politiets ressourcer?

Altså tre klare spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Bjørn Elmquist (RV):

Der var nogle af os, der deltog i afslutningsdebatten i går, hvor Venstres ordfører var meget interesseret i, hvordan man i Folketinget reagerede og syntes, der burde reageres på forbrydelser, først og fremmest voldsforbrydelser. Og så hørte vi her i dag hr. Svend Heiselberg tale om, at det jo ikke er sikkert, at nogle af dem, der ligger mellem 0,5 og 0,8, har bidraget til, at der er nogle, der er blevet slået ihjel.

Jeg får simpelt hen ikke tingene til at hænge sammen i det retspolitiske syn hos Venstre. Den strenghed, der kræves i anden sammenhæng, hvorfor skal den ikke også gælde her? Vi er som lovgivere dybt ansvarlige for, hvad vi sætter af promillegrænser. Der er en masse signaler i det; der er folk, der ikke kan lide signallovgivning, men det er der altså i det.