

med hensyn til, at også firmakørsel og udenlandske vognmænd og chauffører selvfølgelig skal overholde færdselsloven.

Og som man kan læse i bilaget til bemærkningerne, er det efter § 120 a faktisk sådan, at man for at sikre sig bøderne kan tilbageholde udenlandske vognmænd, hvis de kører med overlæs eller kører for stærkt.

Jeg synes også, det er væsentligt, at Venstres ordfører læser side 198 i trafikredegørelsen, som drejer sig om ulykker med tunge køretøjer.

Men jeg tror, at når Venstres ordfører sætter sig helt ind i ministerens svar på høringsvarene og får læst, hvad jeg sagde her fra Folketingets talerstol, kan vi fastholde målsætningen. Og jeg tror, det er vigtigt, at alle partierne her fastholder den målsætning, som man både fra erhvervets side og fra Færdselssikkerhedskommissionens side har været enig om.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Må jeg til den socialdemokratiske ordfører sige vedrørende firmabiler og udenlandske vognmænd: Selvfølgelig skal de straffes på lige fod med danske vognmænd, men det er jeg også helt overbevist om at de bliver. Men man kan nu engang ikke fratage dem deres danske erhvervstilladelse, for de har ingen, og det er diskriminerende over for danske vognmænd, som jo kan få frataget deres erhvervstilladelse.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jamen det vi taler om, er jo den ubillige konkurrence, som erhvervet har været udsat for fra nationale vognmandsfirmaer, som gennem akkordkørsel på hastighed og overlæs har udkonkurreret ordentlige vognmandsfirmaer. Det er det, vi vil have fat i, og det er det, erhvervet har bedt os om, og det er det, det lovforslag her giver mulighed for at sanktionere, således at vi i hvert fald på det område, som erhvervet har bedt os om, får ordentlige konkurrencevilkår, og det er det, vi har snakket om i Vejtransportrådet; det har vi drøftet på mange møder.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Jeg er enig med den socialdemokratiske ordfører: Ved gentagne grove overtrædelser står vi inde for at vognmanden skal miste sin tilladelse, men her går man altså for langt. Men vi er

åbne i Venstre, og vi vil deltage i en åben dialog under udvalgsarbejdet. Så jeg håber, vi når frem til en fornuftig løsning, som danske vognmænd kan bevæge sig under.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Se så, så er vi derhenne, hvor vi kan se, at vi er enige om målsætningen, og så kan vi også finde nogle løsninger, nøjagtig som jeg sagde i min ordførertale.

Der er et godt pædagogisk princip, der hedder: Én gang er ingen gang, to gange er mange gange, og tre gange bliver en vane. Og det er de vaner, vi vil have væk, og det er det, erhvervet har bedt os om. Og med den udtalelse, som Venstres ordfører kom med her fra talerstolen for et øjeblik siden, løser vi det problem.

Brian Mikkelsen (KF):

Vi oplever her endnu en gang, at regeringen inviterer til bunkebryllup. Denne gang er det så trafikministeren, der er vært ved festen, og hovedretten er jo ingredienser fra en lang række love og bestemmelser om godstransport.

Det er ikke svært at se sigtet med lovforslaget, men midlerne er efter vores opfattelse straks mere uklare.

Der er ikke nogen, der kan være i tvivl om, at alle Folketingets partier og alle folketingsmedlemmerne gerne vil arbejde for øget trafikikkerhed og også gerne vil se på de foranstaltninger, som kan medvirke til, at alle de, der bruger det danske vejnet, kan føle sig mere sikre, og at det bliver mere forsvarligt at færdes på vejene.

Problemet er, hvad for nogle midler man så bruger, og dér vil vi altså ikke bare medvirke til at stemme for alle forslag, som blot har til hensigt at øge færdselssikkerheden; vi er også nødt til at se på, om metoderne hjælper eller trækker i den modsatte retning. Og efter at jeg har læst det her forslag, og efter vi har drøftet det i den konservative folketingsgruppe, synes jeg nok, jeg må sige, at det er udtryk for en urimelig klapjagt på et helt erhverv.

Godstransporterhvervet er jo et af landets vigtige erhverv, og det har trafikministeren også konstateret i den nylig udkomne trafikpolitiske redegørelse fra 1997, som for øvrigt er glimrende arbejde, for dér står der:

»En velfungerende og effektiv godstransport udgør en vital forudsætning for udviklingsmulighederne og konkurrenceevnen i det danske erhvervsliv og for samfundsøkonomien i øvrigt.