

Og derfor synes jeg faktisk, at hr. Erling Christensen nu skulle gå herop og dokumentere, hvor jeg har sagt, at jeg opfordrer til at acceptere kriminalitet.

Det vil selvfølgelig ikke ske, for hr. Erling Christensen er måske en for fin person til at diskutere med en Fremskridtsmand, men det er der så ikke noget at gøre ved. Det er så hr. Erling Christensens problem og ikke Fremskridtsmandens problem.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Nu er det for Socialdemokratiet ikke et spørgsmål om stand, når vi taler politik, men når hr. Køpke Christensen indledningsvis skarpt tager afstand fra dette lovforslag og peger på muligheden for betinget frakendelse af kørekortet i tilfælde, hvor en chauffør bevidst har pillet ved fartbegrænsningen og dermed bevidst vil overtræde hastighedsgrænserne på landevejene – og det var det, Fremskridtspartiets ordfører sagde i sin ordførertale – kan det ikke forstås anderledes, end at Fremskridtspartiets ordfører vil se igennem fingre med det.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Det er altid en fordel at have et manuskript til det, der er blevet sagt. Og jeg sagde: »Skærpede bøder ved overtrædelse af forskrifter vedrørende overlæs og hastighedsbegrænsninger, således at der dels gives en skærpet bøde, dels gives bøde til både førere, ejere og brugere. Der er ikke belæg for at skærpe de i forvejen store bøder, der gives i dag.« Dermed har jeg jo ikke sagt, at folk ikke skal have en straf, hvis de laver sådan noget.

Det går mange gange for stærkt, når et medlem går på talerstolen, og det er åbenbart også sket for Socialdemokratiets ordfører i denne sag. Han skulle en anden gang lige prøve at lytte til, hvad der blev sagt, så kunne vi måske undgå disse misforståelser. Han kunne måske lære lidt af hr. Arne Melchior, der trods alt lytter til det, der bliver sagt, og også prøver på at forstå det.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten er principielt enig i intentionerne med lovforslaget, men da der nu igen er tale om sådan et bunkebal med en række delforslag, som intet har med hinanden at gøre, er der dele, som vi synes må trækkes ud af lovforslaget til

særskilt afstemning, hvis vi skal stemme for den endelige udformning.

Som udgangspunkt er vi som sagt positive over for lovforslaget. Vi kan godt imødekomme den socialdemokratiske ordførers ønske om en hurtig behandling, men kun under den forudsætning, at den samtidig både er dybtgående og grundig, for nogen overfladisk behandling kan man ikke give dette lovforslag. Det er det alt for stort og rodet til.

Vi vil meget gerne bidrage til at få mere styr på lastbilkørslen – hvilket er hovedsigtet med loven, og det er vi enige i – og gerne med henblik på at reducere den til fordel for mere miljørigtige transportmetoder, og en øget regulering og opstramning af reglerne indgår selvfølgelig som et bidrag til det.

Jeg vil kort gennemgå, hvad vores holdning til de enkelte elementer i lovforslaget er, herunder vise, hvor der er problemer, og hvad vi i øvrigt savner i loven.

I § 1, punkterne 1, 2 og 3, har vi behov for at få nærmere belyst, hvad hensigten med forslaget er. Vi er ikke til sinds at øge hastighedsgrænsen for traktorer fra 30 km til 40 km i timen. Det er der ingen, der har snakket om, og det har jo intet med nogen af de andre ting at gøre. Vi er altså ikke til sinds at øge den hastighedsgrænse, så hvis der er andre hensigter med det forslag, vil vi gerne have det gennemgået.

Punkterne 4-9 er vi med på. Der indføres krav om blokvognskørsel og en opstramning af hastighedsgrænser og bestemmelser om overlæs. Vi har lige et par detailspørgsmål, f.eks. hvad det vil sige med det udenomretlige i punkt 7, men det kan vi vende tilbage til under udvalgsarbejdet.

Derudover ser vi gerne, at dele af forslaget også kommer til at omfatte varebiler og i øvrigt også den interne virksomhedstransport enten ved, at man gør det via et ændringsforslag, eller ved, at ministeren giver tilsagn om, at man ser nærmere på det, så vi kan bruge det i et betænkningssbidrag.

I § 1, nr. 10, er der altså for meget blankocheck til ministeren. Jeg erkender problemet med, at man mister statsindtægter, men problemet med at lade staten løbe med indtægterne fra p-afgifterne, betyder jo, at kommunerne mister en væsentlig del af incitamentet til at lave parkeringskontrol. Men jeg er da villig til at drøfte en nærmere udformning af paragraffen, så vi kan føle os sikre på, hvad det er, vi giver bemyndigelse til.