

I § 1, nr. 11, er der tale om løntilbageholdelse for at inddrive p-bøder. Det er vi med på i det her tilfælde, men vi vil gøre opmærksom på, at det er et princip, som man bestemt ikke kan anvende ukritisk.

Punkterne 12 og 13 indeholder en fjernelse af brugerbetaling – i øvrigt helt ukommenteret – for erhvervslivet. Det kan vi ikke støtte, og vi mener også, at det må til særskilt afstemning.

De resterende forslag i § 1 kan vi som udgangspunkt udmærket støtte. Vi vil dog godt lige have uddybet bemyndigelsesbestemmelserne i punkt 19 belært af erfaringerne fra taxa-sagen.

Så er der § 2. I § 2 er vi ved en ganske nøje granskning af punkt 1 i det her forslag blevet opmærksom på, at der her indføres et indfødsretskrav over for en ny personkreds på transportområdet. Det fremgår hverken af fremsættelsen, lovforslagets bemærkninger eller ved en sammenligning med den gældende lov.

Jeg håber, at ministeren har det ganske dårligt med, at sådan et forslag fremsættes på den måde her lige efter taxalovgivningsskandalen. Jeg er selvfølgelig klar over, at det er fremsat før. Det gør det ikke bedre, men jeg forstår, at det kan ske, og jeg er også tilfreds med, at ministeren i kommentarerne til høringsvarene selv har bebudet at ville stille et ændringsforslag hertil. Men det er dog grotesk, at man får lovforslag af den karakter på bordet, og det forstår jeg simpelt hen ikke.

§ 2, stk. 3, giver Færdselsstyrelsen en udvidet kompetence. Med de aktuelle omplaceringer i Trafikministeriet er jeg usikker på, om det er en god idé, men det må vi jo undersøge nærmere.

Resten af paragraffen har vi ingen problemer med, men vi vil godt lige have uddybet de retspolitiske konsekvenser af at påføre vognmændene et ansvar for chaufførernes lovovertrædelser. Resten kan vi godt stemme for.

Så er der også nogle ting, vi savner i lovforslaget, og dem vil jeg gerne have at ministeren forholder sig til enten i form af ændringsforslag eller i eventuelle tilkendegivelser, der kan fremgå af betænkningen. Det er forslag, der peger i retning af de miljømæssige opstramninger i lastbiltransporten, f.eks. miljøkrav som forudsætning for tilladelser. Vores hensigt er en mere miljørigtig godstransport. Derfor ønsker vi også ministerens kommentar til oprettelse af et godstransportråd, der kan stå for sådan mere overordnede betragtninger i modsætning til den nuværende opsplitning. Og vi vil gerne se på,

om man kan nedsætte lastbil- og varebilkørsel i byerne.

Endelig vil vi gerne høre ministerens vurdering af muligheden for en generel transportafgift, alt sammen for at sikre en miljømæssigt og sikkerhedsmæssigt mere forsvarlig godstransport.

Arne Melchior (CD):

I forrige uge sagde jeg fra dette sted, at vi alle er flygtninge for Herren. Nogle er kun flygtet tidligere end andre. I dag vil jeg sige en mere fastslået sandhed, som ofte er blevet nævnt både i kirker og andre steder, nemlig at vi alle er syndere for Herren, men dog selvfølgelig i forskelligt omfang.

Der er nogle, der tror, at det kun er, når døgnkiosker og pizzabarer undersøges, at der kommer diverse lovovertrædelser for dagen. Det er jo aldeles ikke tilfældet. Det gælder så at sige alle fag og brancher. Vi har i nyere tid set undersøgelser hos supermarkeder, hos revisorer og altså hos vognmænd, som viser en for høj procent af overtrædelser, herunder alvorlige overtrædelser, og jeg har al respekt for ministerens intentioner om at stramme op, hvad vognmandserhvervet og udøverne inden for dette erhverv angår.

Jeg holder meget af ministeren og hans bestræbelser, men jeg holder sandelig også meget af vognmændene, når vi altså skal generalisere. Det er et erhverv, som i mindst årtier har hævdet sig internationalt på en fremragende måde, således at danske vognmænd har kunnet køre broderparten af det gods, der skulle til eller fra Danmark, og dermed har de bidraget til at skaffe arbejdspladser, bevare arbejdspladser, skaffe indtægter, herunder valuta, og som en tidligere ordfører sagde, så er langt de fleste af dem højt hæderlige.

Men så er de sikkert også – og det har vi også hørt eksempler på – selv interesseret i, at erhvervet holdes rent for grove og gentagne overtrædere. Og man skal ikke komme og fortælle mig, at man alene skal have sanktioner over for chauffører, hvis der f.eks. er tale om for stramme kørselstider, der fører til for høj fart, hvis der er tale om overlast af væsentlig betydning eller lignende ting. Så har virksomheden, altså vognmanden, ofte en finger med i spillet, og derfor er det i princippet ikke urimeligt at se disse ting i sammenhæng.

Også det med strengere straf for for høj fart for den slags køretøjer har en væsentlig bag-