

ver meget tilbage. Men så går det nok også alligevel.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil gerne sige tak for en, synes jeg, på mange måder god og saglig debat, men selvfølgelig også en debat, hvor der har været noget kritik.

Jeg vil også gerne sige, at jeg betragter vognmandserhvervet som et vitalt erhverv og et dygtigt erhverv. Faktisk er det jo sådan, at vognmandserhvervet i europæiske sammenligninger er et erhverv, der har klaret sig godt og står som et erhverv, der har tilført dansk økonomi mange gode ting.

Det er vigtigt at holde sig for øje, også når man skal tale om, hvad det her lovforslag går ud på, for det går jo ikke mindst ud på et ønske, som jeg ofte har hørt vognmandserhvervets udøvere selv i personlige samtaler udtrykke, nemlig at vi endelig må gøre noget ved det. Det er måske så lidt sværere i foreningssammenhæng at sige til medlemmerne, at man har ønsket, at der skulle strammes op, i hvert fald ikke så meget som ministeren nu foreslår.

Men det her er bl.a. et udtryk for, at de mange vognmænd, der altså kører et internationalt godt erhverv, ikke skal undergraves af, at nogle springer over, hvor gærdet er lavest: kører for stærkt, kører med overlæs, kører med for dårlige biler og laver andre ting. Det er simpelt hen for at hjælpe dem, der konkurrerer på lovens vilkår, over for dem, der prøver at springe over, hvor gærdet er lavest. Det er et af formålene med loven.

Et andet formål er så selvfølgelig også som noget meget vigtigt at støtte færdselssikkerheden. Det er sådan, at der sker dobbelt så mange ulykker pr. personkilometer med lastvogne som med personbiler. Det er sådan, at når der sker et uheld, er der seks gange så stor risiko for personskade, når der er lastbiler involveret i det, end når der er personbiler. Så det er et felt, hvor der sker alvorlige ulykker, som vi alle sammen skal prøve at undgå, og derfor er det også et spørgsmål om at forbedre færdselssikkerheden.

Så tror jeg i øvrigt også, at mange mennesker har følt det mærkeligt, at de har kørt på landevejen med normal hastighed og er blevet overhalet af en buldrende lastbil, der har kørt meget stærkere. Så tror jeg, der er mange, der har spurgt sig selv, om der ikke er noget med hastighedsbegrænsninger for lastbiler. Hvordan søren kan vi, der kører i den almindelige bil,

blive overhalet af en lastbil, der buldrer forbi? Det giver en utryg fornemmelse.

Der er nogle hensyn, vi skal tage her, og vi skal hjælpe den meget store del af erhvervet til at få nogle af dem ud, der ikke vil leve op til de fælles spilleregler. Det forstod jeg egentlig også hr. Erik Jacobsen var inde på i sit indlæg.

Hovedformålet med lovforslaget er altså gennem en række initiativer at forbedre færdselssikkerheden i relation til de tunge køretøjer, herunder også busserne.

Som følge af, at der gennem færdselspolitiet målrettede kontroller har kunnet konstateres et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler, blev der i 1996 nedsat en styregruppe, der skulle beskrive og analysere problemerne. Allerede på baggrund af styregruppens første delrapport, der beskriver den nuværende situation, kunne styregruppen konkludere, at der er behov for en særlig indsats på en række områder for at komme det høje overtrædelsesniveau til livs. Og her vil jeg gerne oplyse for Folketinget, at jeg har fået at vide, at der i forbindelse med tungtvognsåret i 1995 blev kontrolleret 22.000 køretøjer, og at omfanget af forseelser udgjorde 21,3 pct. I 1996 blev der kontrolleret 15.000 køretøjer, og der var antallet af forseelser 25,9 pct. I 1997 er der kontrolleret omkring 17.000 køretøjer, og antallet af forseelser udgjorde omkring 25 pct. Det er større og mindre forseelser sammen, men alligevel har der været fejl ved mellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{5}$ af dem, der blev kontrolleret.

Derfor var det ikke så mærkeligt, at styregruppen nåede til et resultat om, at det nok var rigtigt at gøre noget ved det, og jeg er enig med styregruppen i, at der var et behov for en særlig indsats på en række områder, herunder en holdningsændring i dele af branchen. Jeg kan oplyse, at et af de initiativer, vi er i gang med sammen med branchen, er at planlægge en holdningsbearbejdende færdselssikkerhedskampagne.

Lovforslaget skal ses som en del af en opfølgning af styregruppens rapport. Forslaget indeholder i overensstemmelse hermed forslag om skærpet bøde ved kørsel med overlæs og ved kørsel med uvirksomme hastighedsbegrænsere. De samlede overtrædelser samt overtrædelser af køre-/hviletidsbestemmelserne kan samtidig medføre, at køretøjet tilbageholdes.

Endvidere indeholder lovforslaget forslag om ubetinget frakendelse af førerretten, altså kørekortet, ved kørsel med et køretøj, hvor der er