

kan kigge på det her med vikarbureauerne, og så kan det lovforslag, vi har liggende i udvalget, måske gå ind i lovforslaget her.

Endelig var der et spørgsmål om havarikommissioner. Vi har tidligere tilsluttet os, at det var en god idé, uden at jeg har et helt præcist billede af, hvordan det skal foregå.

Til sidst vil jeg sige – og det er måske lige så meget rettet til de partier, som traditionelt har gode forbindelser til erhvervet – at der er ingen tvivl om, at det både i erhvervet og også hos offentlige myndigheder vil få nogle administrative og måske også nogle økonomiske konsekvenser. Hvis politiet ordentligt skal følge disse regler op, skal de i hvert fald have en overvågning, der er mindst lige så intens som den, de har i øjeblikket, for det her kommer ikke til at virke, hvis ikke det bliver fulgt op af politi og myndigheder. Det er den ene side af det.

Den anden side af det er jo, at virksomhederne, altså vognmændene, selv skal sørge for at få indprentet deres chauffører, hvordan det her skal forstås. Før vi får en holdningsændring på de her områder, får vi ikke uheldstallene ned, og uheldstallene er desværre stigende.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Til den radikale ordfører vil jeg dog lige sige til det med frakendelse af kørekortet, at det er en alvorlig sag, for samtidig fratager man den pågældende person hans erhvervsmuligheder. Så det kræver nøje overvejelse, inden man gør det.

Med hensyn til hastighedsgrænserne fortolkede jeg det sådan, at der var et positivt signal fra De Radikale. Jeg vil så spørge under det kommende udvalgsarbejde, om vi så kan forvente, at De Radikale er positive over for en regulering af hastighedsgrænserne.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Til hr. Erik Jacobsen: Jeg skulle jo nok have holdt den tale, jeg havde skrevet i forvejen, for dér stod der sort på hvidt, at vi ikke vil være med til at røre ved de hastighedsgrænser.

Hvis der er andre ting i lovforslaget, som vi skal diskutere, kan vi da godt gøre det. Men sidste gang denne her sag blev behandlet, fik jeg sat så voldsom trumf på, at Danske Vognmænd bagefter henvendte sig til mig og sagde, at jeg havde udtalt mig grimt om vognmænd. Så jeg har bestræbt mig på ikke at bruge de samme ord, som jeg gjorde sidst. Men for mig

er der ingen tvivl om, at store biler og høj fart er farligt, og at det er lige meget, om det er på motorveje, eller det er andre steder.

Der er også andre steder, hvor man ønsker at ændre hastighedsgrænserne, nemlig de 50 km/t på omfartsveje omkring byer osv. Det er vi ikke indstillet på at røre ved, fordi vi stadig mener – og det var sådan, det skulle forstås – at de hastighedsgrænser, der er her, er de rigtige. De skal ikke ændres, vi har ikke ændret holdning her.

**Søren Kolstrup (EL):**

Det er jo ikke altid, Enhedslisten står over for at kunne sige om et forslag på det trafikpolitiske felt, at det støtter vi. Men vi er glade for at kunne sige, at dette forslag vil vi gå meget positivt ind for, og jeg vil også godt begrunde, hvorfor vi mener, der er behov for forslaget og også gerne for et forslag, der arbejder videre efter de retningslinjer.

Vi oplever for øjeblikket, at der kommer mere og mere gods på asfalt. Vi oplever for øjeblikket, at hele det vesteuropæiske vejnet bliver udsat for et større og større tryk, bliver mere og mere presset, og derfor er der et utrolig stort behov for hele tiden – så længe vi ikke har søgt for, at gods bliver transporteret på anden måde – dog som minimum at sikre, at der er nogle regler, der gør, at hverken chauffører eller svage bilister kommer ud i uføre. Det handler først og fremmest om trafiksikkerhed.

Forslaget her indeholder en samlet buket initiativer, og om de fleste af dem siger vi umiddelbart, at de er korrekte. Det er korrekt, at der skal ske frakendelse af førerretten ved hastighedsoverskridelser på mere end 40 pct., og selvfølgelig skal man også kunne frakendes førerretten, hvis der er tale om 30 pct.s overlæs. Det handler jo om sikkerhed, det handler om, at man ikke så at sige frister chaufførerne, og derfor er der et utrolig stærkt behov for regulering.

Der er et punkt, jeg er usikker på, og det drejer sig om omlægningerne vedrørende køre- og hviletidsbestemmelserne. Jeg ved godt, at det fremgår af bemærkningerne, at der ikke tilsigtes realitetsændringer, men en sådan formulering kan jo godt dække over forskellige tolkningsmuligheder. Derfor vil jeg gerne have lejlighed til at studere ikke mindst fagbevægelsens høringssvar, før jeg forholder mig endeligt til det punkt. Vi har jo oplevet, at køre- og hviletidsbestemmelserne formelt bliver overholdt, men at chaufførerne udsættes for et stadig stærkere