

digt, før vi begynder at drage konklusioner på området, og jeg forventer, at udvalget kan blive færdig med arbejdet i løbet af sommeren 1999.

Der har været en del debat om hastighedsgrænser for lastbiler. Lovforslaget ændrer ikke disse grænser, men der er derimod tale om en skærpelse – forstået på den måde, at der allerede vil ske en frakendelse af førerretten ved en overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 40 pct., hvis den tilladte hastighed er over 30 km/t. I regeringens færdselssikkerhedspolitiske redegørelse fra foråret 1997, »Hver ulykke er en for meget«, anføres den manglende overholdelse af de gældende hastighedsgrænser som et af de væsentligste problemer for færdselssikkerheden. Jo større hastighed, jo større er risikoen for ulykker, og jo alvorligere er konsekvenserne af hver enkelt ulykke.

Hvis man tænkte sig den situation, at alle hastighedsgrænser blev overholdt, ville det i sig selv betyde, at ca. 100 trafikdrab og 1.500 personskader kunne undgås hvert år, og det er jo tankevækkende. Der bør ifølge redegørelsen fra foråret 1997, som et flertal i Folketinget kunne tilslutte sig, derfor gøres en særlig indsats for at sikre, at hastighedsgrænserne overholdes. Det mål nås erfaringsmæssigt desværre bedst ved en kombination af information og kampagne kombineret med en styrket kontrolindsats og skærpede foranstaltninger i tilfælde af hastighedsoverskridelser, og jeg finder på den baggrund, at det vil være et forkert signal at sætte maksimumshastigheden op for lastbiler.

Så er der nogle andre spørgsmål, som også er blevet rejst, og som man har interesseret sig for. For det første var der et spørgsmål om en havarikommission, som flere af ordførerne har nævnt som en god idé, og det kan jeg for så vidt godt forstå. Jeg kan her informere om, at vi har forskellige undersøgelser i gang, bl.a. i regi af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, hvor man analyserer konkrete ulykkesituationer for at få afklaret, hvad det er, der udløser ulykker i de konkrete situationer. En anden undersøgelse går ud på at gennemanalysere konkrete ulykker for at finde ud af fra start til ulykkesøjeblikket, hvad der egentlig er hele billedet af denne ulykke. Det sker selvfølgelig for at blive klogere på, hvad det er, der udløser ulykkerne, hvad det er for forhold, og hvem der har skylden, som det også er blevet nævnt. Der er altså en række undersøgelser i gang, som jeg håber kan gøre os klogere i løbet af de næste par år, og det

er undersøgelser, som støttes økonomisk af Trafikministeriet.

Der er rejst en række andre spørgsmål, som jeg forstår, at vi også får mulighed for at drøfte i forbindelse med udvalgsarbejdet, og jeg står selvfølgelig gerne til rådighed, både med skriftlige besvarelser og også i samråd, hvis udvalget ønsker det i denne sammenhæng.

Jeg er enig med fru Margrete Auken i, at hvis vi opnår en meget bedre situation end den, vi har nu med hensyn til hastighederne, er der faktisk en miljøgevinst. Men vi har altså ikke ønsket at tage munden for fuld i denne sammenhæng, og det har noget at gøre med, hvad det bliver for en virkelighed, vi efterfølgende kan registrere – altså om der faktisk er en miljøgevinst på området.

Jeg skal måske også lige understrege på baggrund af det, hr. Ole Donner fremførte, at der bestemt ikke er noget ønske fra trafikministeren om, at denne sag skal hastes igennem. Det må være en misforståelse, hvis sagen er sat på dagsordenen til andenbehandling engang i næste uge, men jeg ser da gerne, om lovforslaget kan være færdigt i god tid inden den 1. april, hvis det kan lade sig gøre i udvalget.

En enkelt sag mere er spørgsmålet, om vi krænker retssikkerheden for chaufførerne, når vi f.eks. bestemmer, at man kan få fradømt kørekortet i forbindelse med overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne. Det var hr. Ole M. Nielsen, der stillede det spørgsmål, og her må jeg sige, at vi har jo et domstolssystem, som stiller krav til bevisførelsen, så der er altså sikkerhed for, at beviserne er i orden, før man f.eks. bliver frakendt sit kørekort. Retssikkerhedsmæssigt skulle der altså heller ikke være problemer på det område, lige så lidt som der er det på nogle af de andre områder, hvor vi skærper strafudmålingen.

Der var også to andre spørgsmål, som jeg kort skal kommentere; det ene var fra hr. Søren Kolstrup, og det andet var fra hr. Ole M. Nielsen. Hr. Søren Kolstrups tilgang var, at chaufførerne måske bliver presset til at overtræde køre- og hviletidsbestemmelserne, og at det derfor kan være en undskyldende forklaring på, at de somme tider gør det, og hr. Ole M. Nielsen spurgte, om der var noget om, at konkurrencen presser vognmændene til at tilrettelægge kørslen sådan, at chaufførerne måske ikke fuldt ud er i stand til at efterleve færdselslovens bestemmelser om hastighedsgrænser, totalvægt osv.