

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Så vil jeg spørge hr. Kim Christiansen, om han ikke har forståelse for, at man ikke kan sætte papirlapper bag på knallerter, men er nødt til at fremstille nummerpladerne, før knallerterne kan køre rundt med dem.

(Kort bemærkning).

Kim Christiansen (DF):

Det har jeg også forståelse for, for jeg er jo i bund og grund et meget forstående menneske. Men jeg vil stadig sige, at når de påtænkte nummerplader engang er færdige, er det kun et spørgsmål om antallet af knallerter, der skal registreres med tilbagevirkende kraft, og tanken er som sagt at imødegå det boom af knallerter, man kunne forestille sig ville blive solgt op til skæringsdatoen.

Kl. 15.15

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Tom Behnke.

Tom Behnke (KF):

Forslaget her indeholder flere elementer. Som andre ordførere også har været inde på, er det en samling af en lang række forslag. Vi kan fra konservativ side støtte hele lovforslaget og alle de elementer, det indeholder. Lad mig nævne nogle af de ting, som vi særligt har hæftet os ved.

Først er der spørgsmålet om også at sætte nummerplade på knallerter, der kører 30 km/t., de såkaldte 30-knallerter, således at man har en bedre mulighed for, hvis der f.eks. sker et færdselsuheld eller en lovovertrædelse i øvrigt, lige at se, hvad nummeret var på den pågældende knallert, og dermed finde frem til, hvem der er ejer af køretøjet, på samme måde som vi kan det ved de såkaldte 45-knallerter, ved motorcykler og biler osv. osv.

Så det vil rent efterforskningsmæssigt være hensigtsmæssigt, at man har denne mulighed for at se, hvem det var, der førte det pågældende køretøj, i tilfælde af at der sker noget, hvor vedkommende stikker af derfra. Så det er et udmærket og et godt forslag.

Men hensyn til den diskussion, der lige var været, om, hvornår det så skal indføres, og hvornår det skal gælde fra, må vi nok sige, at lovforslaget lægger op til, at det er hen midt i 2006, man starter. Vi tror, at det er hensigtsmæssigt, at man venter med at begynde, indtil man er klar.

Men skulle det nu vise sig, at man kunne komme i gang lidt tidligere, må vi jo se på det, og skulle vi under udvalgsbehandlingen finde ud af, at man kan starte f.eks. den 1. januar 2006, er vi selvfølgelig indstillet på at kigge på den dato. Det skal ikke skille os ad.

Med hensyn til hele spørgsmålet om kørehvile-tid er der jo virkelig tale om, at man går ind og skærper sanktionerne. Det er den del af lovforslaget, som virkelig har noget tyngde. I dag er det sådan, at hvis en chauffør overtræder kørehvile-tids-bestemmelserne, uanset hvor groft vedkommende gør det, så får vedkommende en bøde på 500 kr. og vognmanden en bøde på 1.000 kr. Det står jo slet ikke mål med, hvad skal man sige, det incitament, der så er til at skulle overholde lovgivningen, med den ekstra gevinst, der kan tjenes ved at overtræde den.

Der skal selvfølgelig være en sanktionsfastsættelse, der gør, at det ikke kan betale sig at overtræde lovgivningen, at man ikke kan satse på, at det, hvis man bliver grebet i at overtræde lovgivningen, kun giver en bøde på henholdsvis 500 og 1.000 kr., men at der med lovforslaget her laves en procentvis sanktionsangivelse, således at jo mere man har overtrådt loven, desto mere bliver man straffet.

Det er hensigtsmæssigt, og det er rimeligt at det gøres, således at den, der virkelig tilsidesætter loven, også får den store bøde, og den, der kun begår en mindre overskridelse, får en mindre bøde.

Der er så også den skærpelse i det, at der, i det omfang man laver en overskridelse på mere end 30 pct., rent faktisk sker en betinget frakendelse af førerretten. Der sker også det, at chaufføren skal op til en kontrollerende køreprøve og bevise, at vedkommende stadig væk er i stand til at føre et køretøj på fuldt betryggende vis.

Så det er altså en skærpelse af sanktionerne, der er til at mærke, nogle sanktioner, som kommer til at gælde for de køretøjer, som er omfattet af kørehvile-tiden, nemlig lastbiler og busser.

Det andet, man gør i samme omgang, er, at man indfører digitale fartskrivere, således at det bliver nemmere at have med fartskriverne at gøre. Det bliver så også nemmere at kontrollere fartskriverne, når det arbejde skal i gang.

Det tredje element i lovforslaget handler om, at den forsøgsordning, der har været med at lade de tunge køretøjer køre 80 km/t. på motorveje i stedet for de normale 70 km/t., bliver gjort permanent. Vi har fra konservativ side den opfattelse, at forsøgsordningen er forløbet fint og