

Sådanne knallerter skal ofte lige en tur omkring mekanikerne, så de kan præstere lidt ekstra. Jeg taler her om de mange tunede knallerter, der kører rundt på vejene. Derfor synes vi, at det er fornuftigt at sikre nummerplader på alle knallerter.

I Enhedslisten støtter vi med disse bemærkninger forslaget, som trods alt er et skridt i den rigtige retning mod bedre trafikikkerhed.

Så vil jeg bare lige tilslutte mig både De Radikales og SF's kommentarer om, at det er uhenigtsmæssigt at proppe så mange forskellige elementer ned i samme lovgivning. Det gør det en anelse uoverskueligt og giver en ringere behandling af lovforslaget.

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil gerne indlede med at takke for den brede tilslutning fra samtlige partier, der har været til i hvert fald meget store dele af lovforslaget, og så komme med den generelle betragtning, at det er korrekt, at det her lovforslag har ganske mange forskellige elementer i sig, men mange af dem omhandler jo noget, man i hvert fald under en hat kunne sige er noget, der har at gøre med færdselssikkerhed og trafik, hvis man måske lige ser bort fra bestemmelsen om ændringer af pasloven. Derfor vil jeg også sige, at jeg er fuldt ud opmærksom på, at et lovforslag skal have en identitet, herunder også at der ikke sammenbrækkes for mange ting i et lovforslag.

På den anden side ville det heller ikke virke hensigtsmæssigt, hvis vi sad med otte til ti lovforslag, der havde bittesmå ændringer hver for sig. Så det er en balancegang. Men det er blot for at sige til de ordførere, der var inde på de sådan mere principielle betragtninger, at det er jeg fuldt ud opmærksom på, og jeg synes også, det er berettiget, at man hæver en pegefinger fra Folketingets talerstol og siger til den til enhver tid siddende minister, at vedkommende skal være varsom med at putte for mange forskellige elementer sammen i ét lovforslag.

Kl. 15.30

Det er rigtigt, som mange af ordførerne har været inde på, at der er mange elementer i dette lovforslag, og det, der har været meget centralt for regeringen, og som også er et af de helt bærende elementer i lovforslaget, er den skærpelse af reglerne om køre-hvile-tid, der lægges op til. Jeg har været meget glad for i dag at høre fra samtlige partier, at man er glad for det sanktionsniveau, regeringen har fastsat, men jeg har også bemærket, at i den offentlige debat har

nogle personer kritiseret det lidt, fordi de synes, at sanktionsniveauet ikke er skrap nok. Af bemærkningerne fremgår det, hvorledes lovforslaget kommer til at virke, og jeg håber, det har overbevist folketingsmedlemmerne om, at det er et særdeles skrap sanktionsniveau, der lægges op til. Men vi medvirker selvfølgelig meget gerne under udvalgsbehandlingen til at redegøre yderligere, såfremt man skulle være i tvivl om, hvorvidt sanktionsniveauet er skrap nok.

Jeg tror, det var hr. Morten Bødskov, der sagde i sit ordførerindlæg, at det jo ikke nytter noget, at vi har nogle regler, hvis det kan betale sig at overtræde reglerne og score en økonomisk gevinst på at sætte færdselssikkerheden over styr. Det er også ud fra den betragtning, at sanktionsniveauet er lagt sådan, at det kommer til at gøre rigtig ondt, hvis man overtræder reglerne. Det skal i hvert fald ikke kunne betale sig at overtræde køre-hvile-tids-bestemmelserne og stuve en busfuld skiturister til Østrig og overtræde reglerne for at score en økonomisk gevinst, og jeg vil altså mene, at sanktionsniveauet er så skrap, at jeg vil betragte det som ret urealistisk, at der overhovedet er en økonomisk gevinst at hente ved at overtræde reglerne.

Hr. Morten Bødskov spurgte i sit indlæg, om de skærpelser, der nu kommer, og især skærpelserne over for chaufførerne, har en eller anden form for afsmittende effekt på vognmændene, som jo er dem, der står bag. Til det vil jeg sige, at jeg har fået oplyst i dag fra Transport- og Energi ministeriet, at der har været et møde i Vejtransportrådet den 12. april, og at man her blev enige om en skærpelse og en graduering af vurderingen af alle køre-hvile-tids-overtrædelser efter det enkelte tilfældes grovhed, så der nu kommer opstramninger i tilbagekaldelsen af bus- og godsvognmandstilladelser, og samtidig vil man indføre mulighed for automatisk at meddele advarsler til vognmanden. Der kommer altså de skærpelser, som bl.a. Socialdemokratiet efterlyste, så det ikke kun er chaufførerne, men også vognmændene, der får realiteterne at føle, hvis loven ikke bliver overholdt.

Hr. Morten Bødskov spurgte også, om permanentgørelsen af den forsøgsordning, der har været med 80-kilometers-hastighedsbegrænsning for tunge køretøjer på motorvejene, bliver fulgt op af et overhalingsforbud på de samme strækninger. Jeg vil godt henvise til lovforslagets side 51 eller deromkring, her er det i hvert fald beskrevet, at overhalingsforbuddet ikke kun bliver opretholdt, men også udvidet på samme tids-