

oplever man ofte, at fartgrænsen er helt urimelig lav på korte strækninger. Hvor mange af os har ikke oplevet, at man kommer kørende ud ad en fin hovedlandevej, som skærer igennem udkanten af en mindre landsby. Der ligger måske en gård på den ene side af landevejen og en mark på den anden. Her er fartgrænsen så sat ned til 50 km i timen, og med de nye regler betyder det, at man mister kørekortet, hvis man kører 85 km i timen. Der kan man måske spørge, om det er rimeligt. Hvis man vil sætte en så snæver grænse, må det i hvert fald kræves, at man meget nøjere gennemgår vejstrækningerne også lokalt, så der sættes nogle rimelige fartgrænser.

I den sammenhæng er det nok også værd at tænke på, om hastighedsgrænserne på motorvejen ikke burde sættes op til i hvert fald 120 km/t. Det er sikkert noget, man har hørt fra CD's side mange gange, og vi vil gerne fremhæve det igen.

Når vi nu er ved spørgsmålet om trafikikkerhed, vil jeg også lige give det foreslåede forslag om håndholdte mobiltelefoner et par ord med på vejen. Der skal ikke herske nogen tvivl om, at chaufføren bør have hele sin opmærksomhed rettet på kørslen, og at andre aktiviteter derfor skal minimeres så meget som muligt. Det at tale i mobiltelefon kan være en aktivitet, som kan fjerne opmærksomheden fra trafikken, og som derfor også kan være meget farlig, så jeg synes, det er rigtigt, at der gribes ind over for mobiltelefoner, og godt, at der sættes en lang frist, så man kan få sit udstyr skiftet ud.

Et noget mindre kontroversielt spørgsmål er forslaget om, at taxier efter lokale beslutninger skal kunne køre i de særlige busbaner. Vi synes, det er nogle meget fine erfaringer, man har gjort, og vi kan også tilslutte os dette element.

Til sidst vil jeg kommentere de nye muligheder for nummerplader, som også er indeholdt i ministerens forslag. Dels gives der mulighed for at anskaffe sig en tredje nummerplade, hvis man har bagage eller cykler bag på bilen, som skjuler nummerpladen. Jeg ser dette som en god mulighed for bilisterne, når det vel at mærke understreges, at der er tale om en mulighed og ikke om et yderligere omkostningsfyldt krav.

På den mere særprægede side er der et forslag om mulighed for at købe historisk korrekte emaljenummerplader for ældre veteranbiler. Jeg er glad for, at man endelig er kommet overens og nu vil give veteranbilfolket den mulighed, som jeg ved at de længe har ønsket. Desværre er der et par dråber malurt i det bæger, for jeg kan

ikke rigtig forstå, at det skal være så dyrt at købe sådan nogle nummerplader. Ud over et standardgebyr på 500 kr. pr. nummerplade skal veteranbilerne betale et yderligere gebyr på 900 kr. pr. plade, og det vil altså sige, at det vil komme til at koste 1.400 kr. pr. plade eller 2.800 kr. for to plader. Og det vil igen sige, at det kommer til at blive en meget dyr løsning.

Lovforslaget beskriver, at det kun koster 382 kr. pr. stk. at fremstille sådan nogle gamle emaljeplader, så det vil altså sige, at staten tjener over 1.000 kr. pr. plade eller 2.000 kr. i alt, og det synes jeg er meget urimeligt. Da der ikke kan ligge noget særligt provenu i ordningen, vil jeg gerne bede ministeren om at give en begrundelse for, at prisen for de historiske nummerplader er sat så høj, og hvorfor der ad bagdøren er indført en lille særskat på veteranbiler.

Som det altså er fremgået af mit indlæg, er CD positive over for mange af de her elementer, og jeg er sikker på, at vi under udvalgsbehandlingen også kan finde ud af de sidste ting.

Formanden:

Selv om både redegørelsesdebatten og debatten om det næste punkt på dagsordenen har mange fælles træk, vil jeg lige for en ordens skyld nævne, at behandlingen ikke foregår samtidig, men vi hørte med interesse på indlægget.

Ole Donner (DF):

Jeg skal indledningsvis takke trafikministeren for redegørelsen, som indeholder en del tal og statistikker, der kan give anledning til alvorlige overvejelser.

Jeg vil først glæde mig over, at antallet af dræbte er halveret på ca. 25 år, selv om der har været en stor stigning i biltrafikken. Det er klart, at man skal forsøge at gøre antallet af dræbte endnu mindre, og der er, som det fremgår af rapporten, også foreslået forskellige ting, der kan gøres.

Der har igennem de seneste år været mange forskellige initiativer, og der er stadig mange initiativer i gang for at mindske ulykkestallet og dermed antallet af dræbte i trafikken. Dansk Folkeparti er parat til at støtte disse initiativer, f.eks. vil Dansk Folkeparti gerne være med til de steder, hvor det skønnes nødvendigt, at lave miljøsikre og trafiksikre omkørselsveje i bymæssig bebyggelse. Vi vil også gerne være med til at bevilge endnu flere penge til sortpletbekæmpelser på de steder, hvor der virkelig er mulighed for at nedsætte ulykkesfrekvensen.