

Ifølge bemyndigelsesloven indgår hovedparten af den del af den amtskommunale grundskyld på 4,3 promille, der indbetales til staten, i promilleafgiftsfondene for landbrug og for frugt og gartneriprodukter. En mindre del af midlerne anvendes af Landbrugs- og Fiskeriministeriet til miljøforbedrende investeringer i landbruget. I 1994 udgjorde promillemidlerne i alt 179,2 mio. kr., og på grundlag af foreløbige opgørelser forventes i 1995 et samlet provenu på ca. 170 mio. kr.

Som en del af forudsætningerne for lovforslaget om afgift af bekæmpelsesmidler foreslås opkrævningen af de 4,3 promille nedsat til 0 ved ændring af den kommunale ejendomsskattelev. Samtidig foreslås bemyndigelsesloven ændret således, at promilleafgiftsfondene fremover vil få tilført en del af provenuet fra pesticidafgifterne. Skatteministeriet vil således tilføre Landbrugs- og Fiskeriministeriet midler svarende til 4,3 promille af den afgiftspligtige grundværdi på landbrugs- og gartneriejendomme m.v. Hovedparten af midlerne vil herefter blive overført til promilleafgiftsfondene, mens en mindre del som hidtil vil blive anvendt til miljøforbedrende investeringer.

Såfremt nettoprovenuet fra bekæmpelsesmiddelafgiften bliver lavere end forventet, forudsættes det, at suspensionen af den amtskommunale grundskyld på landbrugs- og gartneriejendomme m.v. formindskes tilsvarende ved lov. I den sammenhæng vil landbrugets organisationer blive hørt, således at erhvervs situation i lyset af det lavere pesticidforbrug vil kunne indgå.

Endvidere foreslås det, at landbrugs- og fiskeriministerien bemyndiges til at bestemme fordelingen af midlerne mellem fondene. Der kan således ved fordelingen tages hensyn til den økonomiske nettobelastning på sektorerne ved forhøjelsen af pesticidafgiften og den samtidige nedsættelse af den amtskommunale grundskyldpromille. Der ændres i øvrigt ikke ved reglerne for anvendelsen af promillemidlerne.

Da tilbageføringen og den ændrede finansieringsmodel for fondene skal notificeres for Europa-Kommissionen, vil loven først kunne træde i kraft, når Kommissionens godkendelse foreligger.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 59:**

**Forslag til folketingsbeslutning om bekæmpelse af biltyverier.**

Af Helge Adam Møller (KF) og Birthe Rønn Hornbech (V) m.fl.  
(FremSAT 7/2 95).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Regeringen er enig med sigtet i det fremsatte forslag. Biltyverier er ud over at være til stor gene for bilejeren en uheldsførgende faktor.

Der har desværre været en række tragiske dødsulykker inden for kort tid som følge af biltyverier, og det er min opfattelse, at regeringen sammen med partierne i Folketinget nøje må se på mulighederne for at begrænse tyveri af biler.

For så vidt angår beslutningsforslagets punkt 1 om, at alle nye biler skal være forsynet med en elektronisk startspærre eller tilsvarende lige så effektiv tyverisikring, kan det oplyses, at Danmark ikke kan nægte at godkende et køretøj og udstyr til køretøjet under henvisning til, at det ikke opfylder danske bestemmelser om køretøjets indretning og udstyr, såfremt køretøjet henholdsvis udstyret er godkendt i henhold til et EU-direktiv med modsvarende bestemmelser. I den forbindelse er Danmark således EU-retligt forpligtet til at lade et køretøj registrere, der er EU-typegodkendt i f.eks. Tyskland.

Da der ikke i EU stilles krav om, at en bil skal være forsynet med en startspærreanordning, er Danmark således forpligtet til at lade en bil registrere, der er EU-typegodkendt uden startspærreanordning.

Imidlertid blev der under det tyske formandskab for nylig fremsat forslag om en ændring af et eksisterende direktiv fra 1974 om tyverisikring af biler ved hjælp af ratlås og dørlåse. Dette direktiv vurderes i praksis ikke længere at være tilstrækkeligt, og det er derfor foreslået, at der indføres krav til nye biler om ekstra tyverisikring i form af elektronisk startspærre.

Erhvervsministeren har på indremarkedsrådsmøde i december 1994 udtrykt dansk støtte til regler om bedre tyverisikring. Det er altså den danske regerings politik aktivt at støtte forslag, der harmoniserer bestemmelserne om

tyverisikring på et højere niveau end det, der er gældende i dag.

Efter forslaget punkt 2 skal elektronisk start-spærre og tilsvarende lige så effektive tyverisikringer fritages for registreringsafgift. Kvaliteten af bilers låseanordninger har længe været genstand for nærmere granskning i motorpressen. Denne granskning har for den overvejende del af bilfabrikanterne ikke været særlig flatterende, hvilket har resulteret i, at bedre låse er blevet et konkurrenceparameter på linje med diverse komfortudstyr.

Det er i den forbindelse væsentligt at understrege, at det ikke er en afgiftspolitisk opgave via statens indtægtsside at give direkte tilskud til sådan kvalitetsforbedring for den enkelte bilkøber.

Sagen er jo den, at selv et mindre fradrag for noget udstyr, som der allerede er et kraftigt incitament til at anskaffe, og som på lidt længere sigt med ubetydelige omkostninger bliver standardudstyr i de fleste biler, vil give et provenutab for staten. Omvendt forhøjes afgiften jo heller ikke, når produktivitetsstigninger m.v. gør det muligt at fremstille nye biler af bedre kvalitet til samme pris.

Regeringen finder på denne baggrund ikke anledning til at yde et fradrag i registreringsafgiften for elektroniske tyverisikringsanordninger el.lign. Man kunne måske også sige det på en anden måde: Man kan jo ikke have fradrag i registreringsafgiften for snart sagt alting i forbindelse med motorkøretøjer.

Efter punkt 3 i beslutningsforslaget skal brugstyveri af biler betragtes med større alvor end i dag. Straffene skal skærpes markant, bl.a. således at strafferammen for tyveri af biler giver mulighed for varetægtsfængsling, hvis forholdets omstændigheder i øvrigt gør det relevant.

Om dette punkt vælger jeg på vegne også af justitsministeren at give udtryk for, at det efter regeringens opfattelse er vigtigt, at biltyveri bekæmpes med passende strenge straffe. Her skal man imidlertid være opmærksom på, at straffen for brugstyveri allerede i dag er relativt høj. Således idømmes der ved en førstegangsforsøelse en bøde på 3.000 kr. og anden gang en frihedsstraf, hvis gerningsmanden er over 18 år. For personer under 18 år er der tale om bøder på 1.500 kr. første gang og 2.000 kr. anden gang.

Begrundelsen for, at der ikke her anvendes frihedsstraf, er, at navnlig når vi har med unge lovovertrædere at gøre, skal vi naturligvis passe på ikke med det samme at gribe ind med for

voldsom en reaktion. Det kan som bekendt let vise sig at give bagslag.

Jeg skal i øvrigt understrege, at de nævnte takster for brugstyveri kun gælder, hvis der alene er begået brugstyveri. Har gerningsmanden også lavet f.eks. indbrudstyverier, som det er beskrevet i bemærkningerne til beslutningsforslaget, eller har kørt spirituskørsel, bliver straffen en ganske anden.

Regeringen forstår i øvrigt beslutningsforslaget således, at normalstrafferammen for brugstyveri efter straffelovens § 293 skal hæves fra 1 års fængsel til mindst 1½ års fængsel for derved at give mulighed for varetægtsfængsling.

Allerede i dag er der imidlertid mulighed for varetægtsfængsling for brugstyveri, hvis der foreligger skærpende omstændigheder, f.eks. gentagne tilfælde af biltyveri, idet strafferammen i så fald er op til 2 års fængsel. Hertil kommer, at der også er mulighed for varetægtsfængsling, hvis biltyven tillige har begået indbrudstyveri. Normalstrafferammen for tyveri er jo op til halvandet års fængsel efter straffelovens § 285.

Samlet mener regeringen ikke, at mulighederne for varetægtsfængsling skal udvides, heller ikke for så vidt angår brugstyveri. Derimod er den forebyggende indsats også på dette område vigtig, således som jeg allerede har været inde på.

I den forbindelse kan jeg nævne, at Det Kriminalpræventive Råd har forebyggelse af tyveri og brugstyveri af biler som en arbejdsopgave for de kommende år. Et udvalg vil se dels på, hvilke muligheder der er for at forebygge brugstyveri ad teknisk vej, dels på, hvilken rådgivning der gives til borgerne med hensyn til hensigtsmæssige adfærdsrutiner.

Jeg er helt enig i udvalgets arbejdsopgaver. Det skal gøres svært at være biltyv, og folk skal selvfølgelig også lære at passe bedre på deres ting.

#### **Holger Graversen (S):**

Venstre og Det Konservative Folkeparti skal da ikke have utak for at rejse det store problem, som biltyveri er. Det er vi enige i er et stort samfundsmæssigt problem. Ca. 100 biltyverier om dagen i et lille land som Danmark er alt for meget, og det er faktisk ret store værdier og ressourcer, der går tabt på grund af disse tyverier. En stor del af biltyvene er desværre impliceret i uheld og ulykker, ja, de var faktisk indblandet i ca. 15 pct. af alle bilskader svarende til over en

halv milliard kroner i udgifter til de materielle skader alene. En stor del af de unge biltyve har ikke kørekort, og mange kører narko- eller spirituspåvirkede. Dette medfører skønsmæssigt et antal personskader på 150 til 180 årligt og tab af 15-20 menneskeliv med medfølgende tragedier for de berørte familier.

Rent økonomisk er dette ensbetydende med millionbeløb via hospital og forsikring. Og forslagsstillerne glemmer at gøre opmærksom på de politiresourcer, der går til biljagt og efterforskning, ressourcer, som det var bedre at bruge i forebyggende øjemed, f.eks. mod vold.

På baggrund af disse tal er det ikke mærkeligt, at forsikringselskaberne er begyndt at ansætte bilfindere. Det, man bare kan undre sig over, er, at de samme selskaber ikke for længst har nedsat præmierne for bilejere, der har anskaffet sig en effektiv tyverisikring. Man kan også undre sig over, at bilejerne ikke selv forebygger noget bedre. Også på området her er det både bedst og billigst at forebygge, og når man ved, at biltyveri kan forebygges effektivt, er det forkert at acceptere 100 tyverier om dagen.

Men det er også forkert at stille forslag om højere fængselsstraffe til biltyve. Venstre og De Konservative ved jo godt, at vi stadig væk har ventetider ved fængslerne, bl.a. fordi man selv nedlagde fængselspladser, da man havde regeringsansvaret. Derfor kan det virke lidt trivielt, at de pågældende partier i tide og utide kræver højere fængselsstraffe både for det ene, det andet og det tredje.

Det er dog et fremskridt, at V's og K's forslag i denne omgang indeholder forebyggende forslag. Første punkt i forslaget lyder på effektiv obligatorisk tyverisikring fra 1. januar 1997. Dette punkt fortjener nærmere drøftelse blandt Folketingets partier. I Socialdemokratiets retsgruppe har vi drøftet dette længe, men vi venter i øjeblikket bl.a. på et bebudet udspil fra EU om skærpede krav til bilsikring.

I den forbindelse vil jeg godt spørge ministeren, hvor længe endnu vi mon skal vente på et sådant krav til bilproducenterne.

Lad mig til slut gøre opmærksom på, at den nye regering prioriterer al forebyggelse højt både i vores voldspakke, i handlingsplanen mod indbrudskriminalitet, i byudvalgets arbejde osv. Det er elementer, der også forebygger biltyveri. Her tænker jeg på opprioriteringen af SSP-arbejdet, kampagnerne, hurtig indgriben over for helt unge, bedre indsats i skolernes ældste klasser, styrkelse af ungdomsklubbers rolle i forebyggelse osv.

Jeg vil da endelig gerne rose Det Kriminalpræventive Råds fine indsats. Som ministeren har nævnt, arbejder man jo her aktuelt med tyveri. Alt i alt sker der altså langt mere på området nu end under nogen tidligere regering.

Socialdemokratiet afviser VK's forslag som helhed i den foreliggende form, men vi inviterer til samarbejde om en bedre forebyggelse af problemet.

### **Svend Aage Jensby (V):**

Der er allerede gjort rede for antallet af brugstyverier af biler – og det er kun dem, jeg koncentrerer mig om nu – der sker årligt i dette land. Stigningen på det område, den del af kriminalitetsudviklingen, er nøjagtig lige så faretruende, som den er på andre områder. I 1990 havde vi ca. 29.000 biltyverier. I 1994 var tallet oppe på 34.500. Der er i vores bemærkninger til beslutningsforslaget redegjort for de økonomiske konsekvenser af disse biltyverier. Det er selvfølgelig i sig selv væsentligt, men det er endnu mere alvorligt, at der i kølvandet på biltyverierne følger et ubeskriveligt omfang af menneskelige omkostninger. Jeg tænker på de dræbte. Man skønner mellem 10 og 20 om året direkte forbundet med brugstyverier af biler plus et utal af kvæstede mennesker.

Det er det, der har ført til Venstres og Det Konservative Folkepartis initiativ med beslutningsforslaget. Jeg kan slet ikke forstå, at man ikke umiddelbart kan acceptere de to første punkter i beslutningsforslaget. Det synes jeg dog skulle være noget, man politisk kunne blive enige om.

Med hensyn til det tredje punkt må jeg sige, at jeg ikke var så optimistisk, at jeg havde troet, at vi kunne vinde tilslutning til den skærpelse, vi lægger op til. Vi ønsker i Venstre, at straffen for brugstyveri af motorkøretøjer skal være langt strengere, end den er i dag. Man kan da sige sig selv, at de unge mennesker – det er jo i aldersklassen fra 16 op til i begyndelsen af tyverne, at vi finder kategorien af de her kriminelle – er fuldstændig bedøvende ligeglade for at bruge det udtryk, som er gængs i politisprog, med, om de får en bøde første gang og anden gang. Det er jo det, der er taksten – ofte også anden gang. Selv om der idømmes hæftestrafte, syv, otte dages hæftestraf i andengangstilfælde, så er det ofte også bøder. Rigsadvokatens instruks til anklagemyndigheden er jo, at sådan skal taksterne være. Vi kommer aldrig i praksis op på at idømme en fængselsstraf.

Jeg synes ikke, vi behøver at blande indbrudstyverier og andre berigelsesforbrydelser ind i det her, som trafikministeren var inde på. Det er jo ikke det, det drejer sig om. Vi ønsker isoleret, at det at stjæle biler skal få hammeren til at falde. Man gør de unge en utrolig dårlig tjeneste ved, at de ikke mærker en reaktion.

Hvis vi forhøjede strafferammen op til halvandet år, ville det være et signal til vores domstole. Det skal så selvfølgelig følges op af en instruks til Rigsadvokaten om, at anklagemyndigheden skal nedlægge strengere strafpåstande.

Så ville vi også opnå, at man kunne varetægtsfængsle i de tilfælde, hvor brugstyve slår andre mennesker ihjel. Jeg kan ikke forstå, at vi ikke her i Folketinget kan samle flertal for, at vi skal være fri for at læse avisartikler dag efter dag, hvor der står »løsladt efter dødsførelse«. Altså, at man kan stjæle biler og slå mødre og børn ihjel, og så må politiet lade de pågældende løslade, fem minutter efter at de har været afhørt og har tilstået. Det er jo sagen.

Det er altså det, vi ønsker at lægge op til: Kunne vi dog blive enige om i de situationer at få en skærpet kurs! Hvis man spørger den enkelte menige politimand, som er ude for gang på gang at anholde de brugstyve, om, hvad han mener om det, så vil han kunne forstå vores forslag, og det havde jeg håbet på vi kunne få flertal til.

(Kort bemærkning).

**Holger Graversen (S):**

For en ordens skyld vil jeg lige gøre opmærksom på, at hr. Jensby sagde noget om, at der var stigning på dette område – med hensyn til biltyverier – som på andre områder.

Det er ikke rigtigt. Heldigvis ser vi en faldende tendens i øjeblikket med hensyn til almindelige indbrud. Hvorfor? Fordi vi nu går ind og forebygger noget bedre, og det er vejen frem.

Jeg siger ikke, at unge mennesker ikke skal mærke sanktioner, når de laver noget galt. Det skal de, og de skal mærke det omgående. Det har en virkelig god virkning.

Men fængselsstraf over for unge mennesker! Er der nogen, der kender nogen som helst enten ung eller ældre, der er blevet bedre af at sidde i fængsel? Der er andre metoder, hvis man skal straffe, og mit spørgsmål er igen: Hvorfor foreslå højere fængselsstraffe for en ting, som vi kunne forebygge effektivt og meget hurtigt endda?

Nu er den elektroniske startspærre blevet nævnt. Jeg har selv købt sådan en solid stang til rattet, der kan ses udefra. Jeg garanterer for, at der er ingen tyv, der går ind i den bil. Det kan lade sig gøre. 200-300 kr. Sådan!

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Det er utroligt, man skal blive ved med at høre det samme argument igen og igen specielt fra Socialdemokratiet, at det hjælper jo ikke noget, at man fængsler de unge mennesker. Det, der er problemet i vore dage, er, at man på alt, alt for sent et tidspunkt skrider ind og giver en sanktion, der er til at mærke.

Da vi var med Retsudvalget bl.a. på Ringe Statsfængsel, hvor der sidder unge op til 23 år, sagde de alle sammen i munden på hinanden: Havde vi dog bare fået en straf, første gang vi lavede noget forkert, så havde vi ikke siddet her i dag.

Så de mennesker, det her berører, beder selv om, at der kommer en sanktion, der er til at mærke, således at de forstår, at det var forkert, det, de gjorde. Det er det, det handler om. Så virker systemet.

Men i dag kører man med den model, der hedder, at alle under 18 år, uanset om de stjæler over 100 biler, ikke får nogen frihedsberøvelse, så det er i virkeligheden kun de første par biler, der gør lidt ondt, for dér skal man betale bøde. Derefter kommer man i retten, og så får man tiltalefrafald efter tiltalefrafald, og er man rigtig uheldig, og har man været rigtig grov, så kan man få en betinget dom. Det er det højeste, man kan snegle sig op til, hvis personerne er under 18 år. Der skulle tages meget mere markant fat, så ville det også virke.

**John Vinther (KF):**

I de almindelige bemærkninger til beslutningsforslaget er indeholdt en række statistiske oplysninger. Når man har læst dem igennem – og her tænker jeg særlig på, at biltyverier årlig er skyld i 15-20 dødsfald og et antal kvæstelser – må det stå lysende klart, at biltyverier medfører mange menneskelige tragedier og derudover naturligvis også spild af store økonomiske ressourcer. Men det må nu engang være de menneskelige tragedier, der står øverst.

Med det in mente må det også være klart, at vi fra lovgiverside naturligvis skal gøre, hvad vi kan, for at forhindre biltyvene i at forøve de gerninger, som koster menneskeliv og ressourcer.

Det kan gøres meget let. Det kan gøres ved, at man indfører elektronisk startspærring som obligatorisk, og der kan selvfølgelig også animeres til det ved, at man indfører en afgiftsfritagelse for disse elektroniske startspærre.

Det undrer også mig, ligesom det undrede hr. Jensby, at Socialdemokratiet ikke straks kunne kvittere for i hvert fald de to første punkter i beslutningsforslaget, når man nu tager i betragtning, hvor let det kan gøres.

Vi har også foreslået en betydelig skærpelse af strafferammen for biltyveri. Det var jeg godt klar over at vi ikke ville få regeringspartierne med på lige så let som det andet. Men det bekymrer mig en smule, når jeg skal høre trafikministeren slå fast, at en bødestraf på 3.000 kr. er en tilpas hård straf. Det kan ministeren da ikke mene.

Jeg ved godt, det er lidt firkantet sat op, men hvis man har held til at bruge bilen længe nok, er det faktisk billigere end at gå ned og leje en bil hos et biludlejningsfirma. Det kan da ikke være rigtigt, at ministeren mener, at det er straf nok.

Så har vi også foreslået, at der skal være en mulighed for, at der kan ske varetægtsfængsling i de tilfælde, hvor biltyveriet sker i sammenhæng med omstændigheder, der rejser en bestyrtet mistanke om, at der er andre kriminelle forhold, der gør sig gældende.

Det var vi også godt klar over at regeringspartierne nok ikke ville kunne lide. Men igen, det undrer, at regeringen og specielt Socialdemokratiet har denne noget, skal vi sige tilbagelænedede opfattelse af, at straf ikke hjælper det mindste, og at det derfor ikke hjælper noget som helst at skærpe strafferammen. Det er vi nogle andre der mener, og det håber vi at vi en dag vil kunne finde flertal for.

#### **Margrete Auken (SF):**

Hvis forslaget er godt til at begrænse færdselsulykker, synes jeg, vi skal se positivt på det. Vi har altså en række spørgsmål til det fra vores side.

Det første er det, som jo også ministeren var inde på, med, at man kan stille krav til bilerne, til det nye udstyr.

Jeg vil i hvert fald godt føje én ting til. Hvis der skal stilles krav til dem om det – og det vil jeg godt bede om bliver taget med i EU-forhandlingerne også – så skal det i hvert fald være sådan, at det virker ordentligt. Der er altså nogle steder, hvor det er fuldstændig udmattende at

høre alle de dér hylende og pibende biler, der står og larmer, fordi man er kommet til at gå forbi dem. Jeg mener, det ville være en belastning, hvis samtlige biler blev udstyret med det pjat, hvis ikke det er blevet bedre.

Det er sådan i den almindelige tilsyneladende lidt humoristiske ende. Men man kan altså godt en gang imellem få en fornemmelse af, at det er producenterne af en eller anden slags grej, der kører en sag, ligesom vi havde det med Bastalåse til cyklerne, hvor det blev producenterne, der fik allieret sig med forsikringsselskaberne, og så blev det pludselig betingelsen for, at man kunne få sin cykel forsikret eller altså erstattet i et eller andet omfang, at man havde brugt lige den type lås dér. Det er en tvivlsom metode, og tilsvarende vil jeg altså også nok sige her, at jeg vil vide lidt mere om kvaliteten af det.

Hvad angår spørgsmålet om at lave afgiftslettelse, synes jeg simpelt hen, det er noget pjank. Det drøftede vi igennem oppe i gruppen også. Hvis en bil skal have et udstyr, så skal en bil have et udstyr, og så kan man ikke begynde at sige, at det dér udstyr ikke skal være afgiftsbelagt, og det dér skal ikke være afgiftsbelagt og sådan noget. Så må vi tage en generel debat om afgifter. Og dér ved jeg da godt, at de partier, der vil lette afgifterne, vil det, fordi de vil af med afgifterne. Det er vi ikke interesseret i.

Men vi kan ikke gå ind og sige, at sikkerhedsudstyr i biler ikke skal afgiftsbelægges, fordi sikkerhedsudstyr skal være sikkerhedsudstyr, og sådan skal det vel være. Det andet er dybt ulogisk.

Det blev nævnt her – det var ikke en tanke, vi havde oppe i gruppen, men den er da rigtig nok – at man kunne lade forsikringsselskaberne gå ind og præmiere. I stedet for at man laver afgiftslettelse, så kunne forsikringsselskaberne lave den dér bestemmelse om, at man kunne give præmienedsættelse, f.eks. hvis man havde det udstyr, idet jeg dog stadig væk vil minde om, hvad jeg nævnte før i forbindelse med cykeltyverierne, at vi skal være sikre på, at det ikke bliver en klemme, så en bestemt producent får en bestemt fordel i forhold til en forsikringsbestemmelse.

Så endelig spørgsmålet om de skærpede straffe. Jeg sad og tænkte på før, da hr. Tom Behnke talte, at det lød, som om de unge ville blive ved, indtil de kom i fængsel. Det er klart, at hvis det er sådan, at man kan være sikker på, at de unge bliver ved med at stjæle biler, til de kommer i fængsel, så vil jeg være enig med hr.

Tom Behnke i, at så må vi nu nok kigge på det. Men mon hr. Tom Behnke kan fremlægge en statistik, der siger, at den, der har lavet ét biltyveri, også laver to biltyverier og også laver tre biltyverier med sikkerhed? Kan han det, så er det klart, at der er et eller andet i det her, der ikke hænger sammen.

Men fængsler er jo ikke velegnede til ret meget andet end at producere forbrydere og narkomaner, og vi er i øvrigt også enige med – det ved jeg – adskillige i Fremskridtspartiet om, at det ikke nødvendigvis er det bedste sted at sende folk hen, hvis vi vil have ordentlige mennesker ud af dem. Dermed være ikke sagt, at det ikke er vigtigt også at have sanktioner og have ubehagelige sanktioner. Jeg står ikke her og agiterer for, at vi skal lade være med det, blot har jeg stadig væk en fornemmelse af, at vi kan få den følelse, at bare vi gør noget, så har vi løst et problem, og det er altså her, jeg synes, problemet er alvorligere end som så, og så synes jeg nok, at vi skal undersøge lidt nøjere, om det her giver mening.

Jeg kan i øvrigt ikke se, at biltyverier – bortset fra den færdselsikkerhedsmæssige følge af det – er alvorligere end andre tyverier. Derfor synes jeg, det skal bedømmes ud fra nøjagtig samme kriterium, som vi i øvrigt bedømmer forbrydelser af denne type med.

#### **Tom Behnke (FP):**

Jeg synes, trafikministeren kom lidt for nemt om ved sin argumentation – hvis det overhovedet kan kaldes for en argumentation.

Ministeren sagde, at det slet ikke kunne lade sig gøre, at man stillede krav om, at der skulle være startspærre i bilerne, for der var nogle EU-regler, der sagde, at det ville være en handelshindring.

Men ministeren sagde jo også, at det, vi ikke må, er at forhindre, at bilerne bliver typegodkendt i Danmark. Men det betyder jo ikke, at vi derudover kan lave et lovkrav, der hedder, at når de er blevet typegodkendt, skal man have en sådan startspærre monteret for at rulle rundt på de danske veje. Man skal jo heller ikke, når man kører sin bil til syn, have en advarselstrekant i bilen. Det er jo ikke sådan, at den ikke kan blive godkendt, hvis der ikke ligger en advarselstrekant. Men efterfølgende, når man kører i bilen, skal man jo have den med sig. Så selvfølgelig kan man lave det her. Man behøver ikke at mure sig op i et hjørne, som ministeren gør det.

Så siger ministeren også, at det slet ikke kan gå, at man afgiftsfritager sikkerhedsudstyr, for så får staten et provenutab. Det er jo noget vrøvl, for sagen er, at i dag er der stort set ingen, der har en sådan startspærre monteret. I det øjeblik den blev afgiftsfritaget, ville der være mange flere, der sagde, at det var en overkommelig økonomisk udgift at få det gjort, og så ville man sælge mange flere. Og så skal man huske, at staten tager 25 pct. i moms, og dermed kommer pengene ind alligevel. Så den gjaldt heller ikke.

Så siger ministeren, at allerede i dag er lovgivningen indrettet på en sådan måde, at der er mulighed for varetægtsfængsling under særlig skærpende omstændigheder. Men vi har jo lige for få dage siden haft et tilfælde i Århus, hvor en brugstyv i påvirket tilstand kører en person ned, der dør af det. Det var ikke tilstrækkeligt skærpende til, at man varetægtsfængslede personen. Hvor meget mere skal der til? Hvor meget mere kan man overhovedet forestille sig der skal til, for at man varetægtsfængsler? Ministerens argumentation holder ikke.

Der er alt for mange biler, der hver dag bliver brugsstjålet, og det er ofte af ganske unge mennesker. Alt for mange uskyldige bliver dræbt, når det går galt for brugstyven, og endnu flere uskyldige kommer til skade, endda alvorligt til skade.

Der sker jo også omfattende skader på køretøjerne og på alle de genstande, som bliver påkørt undervejs, men de tal er i virkeligheden for intet at regne størrelsesmæssigt i forhold til de mange, mange tusinde forsøg på brugstyveri, hvor bilerne bliver beskadiget og ødelagt.

Brugstyvne stjæler ofte bilerne for at få lidt spænding, men i mange tilfælde bliver bilerne også stjålet med henblik på, at man skal ud og lave indbrud, man skal ud og lave tyverier, eller man skal endda ud og lave røverier.

Når jeg sidder sådan en ganske almindelig eftermiddag på anmelderkontoret på Århus Politigård, så er det slående, at for ca. hver anden, der ringer, drejer det sig om, at man har fået stjålet sin pung eller sin taske eller noget andet, og den anden halvdel er folk, som har haft indbrud i deres bil, herunder forsøg på brugstyveri eller egentligt brugstyveri. Det er slående.

Fru Margrete Auken ville ikke høre på, at brugstyve bliver ved med at stjæle biler, når de opdager, at der ikke sker noget ved det. I Århus var man på et tidspunkt så heldig, at man fik

fængslet de fire, der stjal flest biler. De var så over 18 år. Blot det, at man satte fire i fængsel, gjorde, at der stort set ikke blev stjålet flere biler i den periode, de sad inde. Så det er nogle få personer, der står for det her.

Derfor har vi et voldsomt problem med brugstyveri af køretøjer, og det er vigtigt, at Folketinget gør noget ved det.

Forslagsstillerne har foreslået lovpligtige startspærre, afgiftsfritagelse for startspærre og endelig skærpet straf for brugstyveri af biler, således at varetægtsfængsling i højere grad kan komme på tale.

Jeg kan være helt enig i forslaget, selv om jeg synes, at en lovpligtig startspærre måske er et drastisk skridt. Men jeg tror, det er et nødvendigt skridt, og det er i hvert fald et meget effektivt skridt.

Men man kunne også gøre det, at man i forbindelse med udvalgsbehandlingen rettede henvendelse til nogle forsikringsselskaber og spurgte dem, om de på samme måde som i dag, hvor mange forsikringsselskaber giver præmienedsættelse, hvis man har en tyverisikring af bilen, ville være med til at give præmienedsættelse, hvis man fik en sådan startspærre monteret. Det kunne være, forsikringsselskaberne ville være med til det, og hvis de er med til det, så kan man sige, at den del af forslaget bliver mere eller mindre overflødig.

Noget, som forslagsstillerne kun perifert berører i bemærkningerne, er den meget, meget slappe behandling, retssystemet giver brugstyvene.

Det er jo helt uhørt, at en ung brugstyv kan stjæle adskillige biler, før der sker ham noget alvorligt. Det kan ikke passe, at en brugstyv skal stjæle adskillige biler, før der skrides til egentlige sanktioner.

Som jeg sagde i min korte bemærkning, er det et faktum, at hvis brugstyven er under 18 år, er det næsten ligegyldigt, hvor mange biler han stjæler, for det højeste, han kan opnå, er en betinget dom, og det vil sige stort set det samme som ingen dom.

Fremskridtspartiet støtter forslaget.

#### **Bjørn Elmquist (RV):**

I det forslag til folketingsbeslutning, der her foreligger, interesserer Det Radikale Venstre sig mest for de forebyggende elementer eller de forebyggende faktorer, og som Socialdemokratiets og SF's ordførere sagde, lægger vi derfor vægt på, at man anvender en bred vifte. Specielt

hr. Holger Graversen var inde på de muligheder, der var. Jeg skal ikke stå og gentage dem alle sammen her, for det kan vi følge et langt stykke ad vejen.

Vi synes også, at det aspekt, som senest hr. Tom Behnke pegede på, nemlig forsikringsselskabernes mulighed for præmienuanceringer eller en varieret præmiopolitik, må udforskes yderligere, og så er det private initiativ på dette område jo heller ikke helt at foragte. Jeg hører også til dem, der har købt sådan en stor startspærre, ikke en elektronisk, men en mekanisk, og der er mange mennesker, der holder fingrene fra dem. Jeg har aldrig været ude for, at der var nogen, der prøvede på at stjæle bilen. Der er måske nogle, der bliver irriterede, når de ser den, og så kan de gå hen og skamfere – eller hærge, som man siger – bilen, men så er vi jo inde i en helt anden sammenhæng.

Jeg undrer mig lidt over, at forslagsstillerne synes at blive overraskede over trafikministerens redegørelse, for så vidt angår punkt 1, for ingen af os kan da være i tvivl om, at dette er omfattet af direktivreglerne på EU-området. Jeg overraskes ikke af det, hr. Tom Behnke siger, for jeg kender hans partis holdning til EU-samarbejdet, men at man i Venstre og hos De Konservative ikke er gået lidt mere målrettet til værks og har hæftet sig ved, at man fra dansk side gør, hvad man kan for at få lavet det EU-direktiv, som gør det muligt netop at stille disse krav, for så vidt angår nyindregistrerede biler, undrer mig lidt.

I øvrigt vil jeg da også, som fru Margrete Auken gjorde det, sætte et spørgsmålstegn ved specielt den elektroniske startspærre. Hvor mange af os reagerer, når vi på gader og stræder ser og hører en bil stå og blinke og dytte, og jeg ved ikke hvad? Vi var fire folketingsmedlemmer, der i torsdags gik i Napolis gader – fru Margrete Auken var en af dem – og dér stod en bil, som larmede, så man kunne høre den langt væk. Der var ikke ét menneske, der reagerede. Den stod midt på et hjørne og blinkede og hylede, men der var ingen, der rørte den, heller ikke vi fire, som gik forbi. Så jeg har ikke stor respekt for den form, men lad os tage fat på det forebyggende.

For så vidt angår den straffende del af det – og den har ikke spor med det forebyggende at gøre, tror vi i Det Radikale Venstre – er jeg helt enig med de partier og selvfølgelig også ministeren, som har afvist at medvirke til en forøgelse af strafferammen på dette område. Vi synes,

at den strafferamme, der er i dag, er fuldt tilstrækkelig, og vi mener bestemt ikke, at nogen mennesker bliver bedre af at komme i fængsel, så det er andre veje, vi må gå, og et godt forslag, der kan sænke antallet af brugstyverier, er vi med på.

(Kort bemærkning).

**Helge Adam Møller (KF):**

Jeg synes, der er en enkelt misforståelse, som vi lige så godt kan få uddykket med det samme, inden debatten går videre, for både fru Margrete Auken og nu hr. Bjørn Elmquist har været inde på den.

Hvad er denne elektroniske startspærre? Hvis det bare er en dims, der begynder at hyle, som vi alle sammen kender – de står og huler gud ved hvor mange gange om natten, og ingen reagerer – så er det hele jo ikke noget værd. Men det er det altså heller ikke. Det er en særlig elektronisk dims, som også er forklaret et sted i bemærkningerne, som gør, at man enten skal have en særlig nøgle, hvor der er indbygget en elektronisk kode, således at bilen kun kan startes, hvis denne nøgle sættes i tændingslåsen, eller hvor man skal indtaste et sekscifret tal, ligesom vi kender fra en PIN-kode eller andet, og som betyder, at bilen kun kan startes, hvis disse seks cifre bliver indtastet i den rigtige rækkefølge. Ellers er det fuldstændig lige meget, hvad man gør, uanset hvor professionel man er. Man kan hive alle ledninger ud, og hvordan man ellers kortslutter en bil, og det kan man arbejde med i ti eller tolv timer, men bilen vil ikke starte, for motorpumpe og alt det elektriske er koblet ud, og den siger ikke noget som helst. Der kommer ingen larm undtagen fra den fysiske vold, som biltyven eventuelt anvender, mens han sidder og arbejder på det. Den kan altså ikke startes, så det er 100 pct. effektivt, og det giver ingen larm.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Jeg er glad for, at hr. Helge Adam Møller fik den misforståelse ryddet af vejen, men jeg synes nu heller ikke, man skal negligere de bilalarmer, vi kender i dag, og som får bilen til at stå og dytte og lyset til at blinke. Der bliver sagt, at der ikke er nogen, der reagerer. Jo, selv hr. Bjørn Elmquist reagerede jo. Man kigger nemlig i den retning, hvor bilen står, og konstaterer, at det er en af de biler, der har en fejl i tyverialarmen.

Men havde der nu stået en person, som med et stort brækjern var på vej ind i bilen, kunne det være, man havde gjort noget. Selvfølgelig skal man gå videre, hvis man ser hen på en bil, hvis tyverialarm er aktiveret, og konstaterer, at den ikke er ved at blive stjålet, og at der altså må være en fejl i systemet. Det præventive ligger jo netop i, at når bilen begynder at dytte, kigger alle mennesker. Hvis der ikke sker noget, så går alle videre, men hvis der sker noget, griber man ind, ringer til politiet eller lignende. Så selvfølgelig virker det.

(Kort bemærkning).

**Bjørn Elmquist (RV):**

Tak for hr. Helge Adam Møllers præcisering og udbygning – vil jeg også sige – af det, der står i bemærkningerne til forslaget; så fik vi i hvert fald klargjort det.

Til hr. Tom Behnke – nu bevæger vi os over i den mere underholdende del af denne debat – vil jeg sige, at hvis jeg så en person med et brækjern stå ved en bil, ville jeg nok reagere under alle omstændigheder, uanset om den dytter, eller hvad den gør. Men står der en person derovre og gør et eller andet i forsøg på at få den til at holde op med at sige sådan, er jeg da sikker på, at mange af os vil sige: Nå, det er nok ejeren, der prøver på at få sit dødsyge instrument til at holde op med at larme sådan. Men vi reagerer nok forskelligt.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil også gerne takke for præciseringen. Jeg vil dog meddele, at i Sydafrika, hvor jeg har været med til at bruge sådan nogle biler, blev en af dem stjålet. Sådan kan det altså gå, uanset at det ikke lader sig gøre. Jeg sad ikke i den, så jeg blev ikke stjålet, nej.

Men jeg ville egentlig også lige have svaret på det dér med den store metaljavert, for efter en periode, hvor vores bil ustandselig blev stjålet – den er meget nem at stjæle, det kan ske med en skruetrækker – fik vi sådan en javert, og så holdt de helt op med at stjæle den. Så på det tidspunkt, hvor man også holdt op med at stjæle den i det hele taget, afskaffede vi javerten. Nu er det kun, når vi lader nøglerne blive i bilen, at den bliver stjålet. Men ellers vil jeg da gerne lige vide, hvorfor den der almindelige store metal-dims ikke skulle være virkningsfuld. Det eneste væmmelige ved den er, at man kan slå fra sig med den, hvis man bliver meget vred, så i den forbindelse vil jeg selvfølgelig fraråde den.

Så vil jeg sige til hr. Tom Behnke, at hvis det havde været i Napoli, vi havde set én stå henne ved en bil med et stor brækjern, tror jeg, vi alle fire var løbet lige så hurtigt, vi kunne. Vi skulle i hvert fald ikke have været hen at forhandle med ham om sådan et brækjern; der skulle i hvert fald meget alvorlige personinvolveringer til, før jeg ville have grebet ind i sådan en situation. Det kan måske være en fejl ved mig, men jeg tror, det er meget få af os, der ville bryde os om at komme i nærheden af en biltyv, der ikke er sluppet af sted, og som står med et brækjern. Det er for stor en fare at udsætte sig for på grund af et biltyveri.

Men jeg vil egentlig gerne lige have præciseret, hvorfor det dér almindelige primitive element ikke er godt nok; det er meget synligt, og man kan ikke køre med sådan et på.

#### Søren Søndergaard (EL):

Nu er det jo blevet en meget personlig diskussion, kan jeg høre, hvor folketingsmedlemmerne udveksler råd med hinanden om, hvordan de undgår at få deres bil stjålet. Jeg synes, det er meget positivt, at vi kan bruge Folketinget også til det formål. Hvis der er nogen, der har en idé om, hvordan jeg undgår at få stjålet min cykel, vil jeg selvfølgelig også meget gerne høre det.

Men Enhedslisten synes egentlig, at det er et fantastisk godt forslag, som Venstre og De Konservative her har fundet frem til – i hvert fald den første del af det, nemlig den, der handler om, hvordan det teknisk set gøres vanskeligere at stjæle biler. Det kan utvivlsomt gøres på mange forskellige måder; det er jo sådan set ligegyldigt, hvilken model man bruger, bare den virker.

Det er vigtigt at forhindre disse tyverier både af hensyn til ejeren selvfølgelig, men også, som vi har været inde på, af hensyn til trafikssikkerheden, og det vil jo ofte sige både den, der har stjålet bilen, og som ikke er i stand til at køre den ordentligt, og de mennesker, der kan blive ofre for en trafikulykke.

Derfor forventer jeg også, netop fordi det er sådan et strålende forslag, Venstre og De Konservative her har fremsat, at de selvfølgelig ikke lader sig gå på af, at det måske er lidt i modstrid med nogle EU-regler osv., men at Venstre og De Konservative simpelt hen holder fast i, at dette her skal gennemføres, fuldstændig uanset hvad EU siger. Det kunne måske være et yderligere argument for, at vi fra Enhedslisten kunne støtte forslaget.

Egentlig kunne vi også godt være positive over for, at en effektiv tyverisikring ligesom sikkerhedsudstyr bør fritages for afgifter, men det kan vi også se på i udvalget.

Derimod – og det kommer nok heller ikke som nogen overraskelse – kan vi ikke støtte den generelle skærpelse af strafferammen i forbindelse med biltyverier.

#### Helge Adam Møller (KF):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne, specielt dem, der har været positive. Tre partier har været helt positive, nemlig Fremskridtspartiet, De Konservative og Venstre. To overvejende positive, nemlig SF og Enhedslisten. Og selvfølgelig også tak til de sidste ordførere og til ministeren, for alle var jo enige i sigtet med forslaget, uanset om man var imod enkelte dele af det. Man vil gerne opnå målene, men når man gerne vil opnå målene og synes, det er rigtigt, at antallet af biltyverier bringes ned, så må man også være villig til at bruge midlerne eller i hvert fald pege på nogle midler, som er lige så gode og kan have lige så stor effekt som dette forslag.

Jeg synes, det er vigtigt at se på og måske endnu en gang at understrege, hvad det drejer sig om, for det er jo ikke bare de 35.000 biler, der bliver stjålet, og det vil faktisk sige, at der i de tre kvarter, vi om to minutter har debatteret her, rent statistisk vil være stjålet tre biler. Der stjæles nemlig i Danmark én bil pr. kvarter året rundt inklusive juleaften, måske lidt færre på det tidspunkt, fordi folk har andet at lave. Men der stjæles fire biler i timen, og der bliver 15-20 dræbt i forbindelse med biltyverier og knap 200 alvorligt kvæstet hvert eneste år. Biltyverier adskiller sig en del fra cykeltyverier; at stjæle cykler er også alvorligt, men der er jo trods alt den mindre alvor i det, at det normalt ikke koster andre mennesker livet eller førligheden, hvis man stjæler en cykel. Men vi ved, at 80 pct. af dem, der stjæler de 35.000 biler, ikke har kørekort. Vi ved, at 50 pct. af alle de biltyve, der kører rundt i Danmark, enten er påvirket af spiritus eller af narko. Det betyder altså, at vi ved at reducere dette problem med en helst stor procentdel også redder mennesker fra at blive dræbt og fra at blive kvæstet, ligesom vi redder nogle store værdier og får mere plads på sygehusene. Der er altså mange gode ting.

Men det er ikke nok at være enige i sigtet. Det undrer mig lidt, at ministeren og andre ikke vil være med til at afgiftsfrigøre dette udstyr, for det er min opfattelse, og det er opfattelsen hos

de to partier, der har fremsat dette forslag, at skat på sikkerhed er skat på menneskeliv. Vi har ellers hørt signaler fra regeringens skatteminister i den senere tid om, at han var meget positiv over for at overveje i langt større omfang at fjerne afgifterne på sikkerhedsudstyr, bl.a. i forbindelse med biler, med henblik på at gøre det mere attraktivt. Vi synes altså, at trafikministeren måske skulle tage en lille drøftelse med skatteministeren om dette problem.

Det undrede mig også lidt, at fru Margrete Auken siger, at også SF generelt er imod disse afgiftslettelser, for jeg mener, at SF har været med på en række andre områder til at afgiftslette sikkerhedsudstyr i forbindelse med biler. Lad mig nævne sådan noget som airbags, sikkerhedsseler og fradrag på ABS-bremser på 7.500 kr. Jeg mener, at alt det er vedtaget også med SF's indforståelse.

Hvad angår den første pind i beslutningsforslaget, kunne jeg forstå på ministeren, at det var i modstrid med EU-cirkulærer og -forordninger, og at Danmark arbejdede hårdt for at få en fælles holdning. Det værdsætter vi selvfølgelig meget, men vi vil gerne under udvalgsarbejdet grave i det problem, som også hr. Tom Behnke nævnte, nemlig om der ikke alligevel er mulighed for, at Danmark, når bilerne først er kommet til Danmark, kan indføre en særregel. Men under alle omstændigheder håber vi og giver fuld støtte til, at man selvfølgelig søger hurtigst muligt at få en fælles EU-holdning, der gør, at alle nye biler er forsynet med en startspærre eller tilsvarende lige så effektiv ordning.

Og så til den tredje pind, der har givet anledning til mest debat eller i hvert fald mest uenighed, nemlig det med de hårdere straffe. Det er for let at kræve hårdere straffe, siger hr. Holger Graversen. Ministeren siger, at man skal passe på, at unge ikke rammes for hårdt. Jeg er lige ved at sige det modsatte, nemlig at man skal passe på, at unge ikke rammes for blødt, for så fortsætter de, og så ender det med, at de bliver ramt på en måde, som måske medfører, at de fortsætter som kriminelle hele deres liv.

Lad mig nævne et enkelt eksempel. En overskrift fra Berlingske Tidende for nogen tid siden på forsiden lød: »16-årig fik 1½ års fængsel for 64 biltyverier«. Han forklarede så, hvordan han stjål dem. Det var især BMW'er, Saab'er og andre – han havde sine favoritmærker – og på et eller andet tidspunkt, da han havde forklaret alt om det, spurgte statsadvokaten, hvordan det kunne være, at han var blevet ved, når han nu så

mange gange var blevet anholdt af politiet for det. Og så forklarede den 16-årige stille og roligt ifølge Berlingske Tidende: Jamen hver gang politiet tog mig, blev jeg jo taget med på politistationen, og 3-4 timer efter blev jeg sat på fri fod. Og så var det hele jo lige meget. Det er nøgleordene: Og så var det hele jo lige meget.

Min pointe er, at hvis han var blevet straffet hårdere første gang, altså hvis han som 15- eller 16-årig havde fået en straf, han virkelig kunne mærke, i stedet for blot at blive sat på fri fod en time eller to efter, havde vi sandsynligvis reddet ham, og han var holdt op med sine biltyverier. Nu endte det altså med, at man sætter en 16-årig 1½ år i fængsel, og det medfører med rimelig stor sandsynlighed, at han fortsætter med at gå ind og ud af fængslerne de næste 15 eller 20 år. Så jeg tror altså, at en mere kontant og tidligere sanktion netop kan medføre det, som vi jo alle sammen ønsker.

Jeg synes, det er urimeligt, at man kan slippe for at blive straffet, og det gør man jo i virkeligheden stort set, ligesom når det er cykeltyverier, for en bil repræsenterer altså en større værdi og det, der for for forslagsstillerne, de to partier, har været helt afgørende: En langt, langt større risiko i trafikken.

Derfor håber jeg, at vi under udvalgsarbejdet alligevel forhåbentlig kan nå frem til et flertal, der gør, at vi får vedtaget alle tre punkter i beslutningsforslaget. Jeg er helt overbevist om, at det vil medvirke til det sigte, som alle var enige i.

(Kort bemærkning).

**Holger Graversen (S):**

Jeg er ked af, at hr. Helge Adam Møller ikke nævnte mig som positiv, for jeg roste, at man havde taget problemet op. Det er jo nemlig et stort problem, men rent faktisk arbejder vi jo med det også hos os, og det samme gør Det Kriminalpræventive Råd.

Det, vi tager afstand fra, er højere fængselsstraffe. Vi er ikke uenige i, at vi skal gribe hurtigere og mere effektivt ind over for de helt unge; det har vi rent faktisk fremsat forslag om i forbindelse med voldspakken, og det er vi på vej til at finde ud af hvordan man bedst gør, men fængselsstraf er det dårligst tænkelige. Vi ved nemlig, at det, man ikke kan, før man kommer i fængsel, det kan man, når man kommer ud af fængselet igen.

Dernæst vil jeg gerne sige, at jeg er glad for, at debatten i så høj grad har drejet sig om det

andet, nemlig forebyggelsen, for det er noget, vi er positive over for at forhandle videre om.

Når jeg fremhævede ratlåsstangen, er det, fordi jeg mener, den sådan set er bedre end en elektronisk startspærre, for vel kan jeg sætte nogle små skilte uden på ruden om, at bilen er tyverisikret, men en biltyv vil nok alligevel prøve. Hvis man ser denne solide stang monteret – og den er meget synlig – så tror jeg, tyven vil opgive på forhånd, og man risikerer ikke, at bildøren først bliver ødelagt. Og der er ingen grund til afgiftsfritagelse, for den koster under 300 kr. med moms og det hele, så det vil jeg anbefale at bilejerne gør noget ved.

Det var sådan set, hvad jeg havde at sige. Det skal altså ikke se ud her i dag, som om vi ikke tager sagen alvorligt; det gør vi skam.

(Kort bemærkning).

**Bjørn Elmquist (RV):**

I al korthed tre punkter.

For det første sagde hr. Helge Adam Møller, at vi jo er enige om målet, så må vi også ville midlerne. Det tror jeg nu ikke vi kan tage for 100 pct.s pålydende. Hvad nu, hvis vi foreslog hr. Helge Adam Møller, at man forbød bilkørsel og biler i Danmark? Så havde vi ikke flere biltyverier, og så opnåede vi målet. Ville man acceptere det middel? Det ville vi ikke i mit parti. Derfor er det et udsagn, som slet ikke holder.

For det andet, i eksemplet med den 16-årige fra Berlingske Tidende – i det omfang, man kan stole på det citat – har myndighederne jo slet ikke fulgt Rigsadvokatens bødekatolog: Under 18 år på gerningstidspunktet, førstegangsovertrædelse, står der i bemærkningerne til folketingsbeslutningen, 1.500 kr. Jamen lod man ham bare gå, slap han totalt, eller kan vi ikke stole på det citat fra Berlingske Tidende? Så det problem ville man jo ikke automatisk løse ved det forslag, der foreligger her.

For det tredje det forebyggende, som jeg synes det var meget klogt også af forslagsstillerne at drage frem som det konstruktive i behandlingen her i dag. Hvad med at forsikringssekskaberne overveje, at selvrisikoen i tilfælde af tyveri af ens bil skulle forhøjes, hvis man selv havde været uforsigtig, hvis man f.eks. ikke opfyldte de krav, at der var en elektronisk startspærre, eller at folk havde købt sådan en tingest, som vi har talt om, til at sætte på rattet og ned til koblingen, så man ikke kan få startet bilen? Det er nogle af de veje, vi måske skulle overveje at gå, når vi skal have forslaget til behandling i Retsudvalget.

(Kort bemærkning).

**Helge Adam Møller (KF):**

Jamen jeg ser frem til behandlingen i Retsudvalget, for jeg kan forstå, at der er mange positive og gode ideer, og vi vil gerne diskutere alle de ideer, der fører i den rigtige retning. Men jeg må selvfølgelig medgive hr. Bjørn Elmquist, at selv om man vil målet, kan der godt være nogle af de ideer, der fører til målet, som vi heller ikke automatisk kan sige ja til. Så den tager jeg til mig.

Hr. Holger Graversen og fru Margrete Auken nævner alle disse andre sikringer, som jeg også selv kender, for jeg har én fra koblingspedalen op til rattet, og der er nogle, der har fra gearstangen og hen til håndbremsen, og der er forskellige andre metoder med en stang, der sidder tværs over rattet og kan låses fast.

Jeg må desværre sige, at de næsten alle sammen kan brydes af en rutineret biltyv i løbet af 15-20 sekunder. Det viser erfaringerne også fra FDM, men de virker da langt bedre end ingenting at have, for hvis man typisk holder på en parkeringsplads, hvor der er 10 biler, hvoraf 2 har den sikring og de 8 andre ikke har, så vælger biltyven da normalt at tage den, der er mindst modstand i, men det kan altså overvindes. Det kan den elektroniske startspærre ikke, bortset fra at man – det må være det eksempel, fru Margrete Auken har nævnt, jeg tror, det var fra Italien – kan læsse bilen op på ladet af en lastbil og køre den væk. Det kan man ikke sikre sig mod, men den kan ikke startes selv og køre væk ved egen kraft; det er umuligt.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Der er ingen tvivl om, at andre former for sikring af køretøjet selvfølgelig har en god effekt. Men det er også lige så sandt, som hr. Helge Adam Møller sagde, at de forskellige former for ratlåse kan brydes, og jeg skal ikke her stå og give gode ideer til, hvordan man gør det.

Men hr. Holger Graversen var inde på, at regeringen faktisk arbejder på at nå frem til, at man hurtigere og mere effektivt sanktionerer, når der bliver begået kriminelle handlinger. Det glæder vi os meget til at se et udspil fra regeringens side til.

Jeg synes, der er noget andet, som dette forslag mangler – det er vores holdning i hvert fald – nemlig at hvis en sigtet har stjålet mere end én bil, skal hvert forhold bedømmes for sig og dømmes for sig, således at brugstyven får fuld

straf for alle tyverierne og ikke således, at man kan gå i retten med en 13-14 biltyverier og så få rabat over en kam.

Jeg synes også, det er beskæmmende, så mange unge der i forbindelse med anholdelse for brugstyveri hånligt siger til politiet, at de da er ligeglade, for der sker jo alligevel ikke noget. Jeg synes, det er vigtigt, at vi, når forslaget kommer til anden behandling, sender et klart signal til alle de brugstyre, der er rundt i landet, om, at vi simpelt hen ikke vil acceptere, at de spiller russisk roulette med de øvrige trafikanter.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg synes, det var godt, at der i debatten forekom visse korrektioner af de indlæg, som kom fra Venstres og De Konservatives ordførere. Ikke mindst er det jo væsentligt at holde fast ved, at den gældende strafferamme i straffelovens § 252 ved skærpende omstændigheder er 4 år. Og der er altså således mulighed for at varetægtsfængsle, når der foreligger særlig skærpende omstændigheder. Det er også en bestemmelse, vi har set anvendt for ganske nylig i et tilfælde, som har været meget omtalt i pressen.

Diskussionen er jo mere generel, for så vidt angår strafferammerne for dem, der er under 18 år, men det er et spørgsmål, jeg vil overlade det til retsudvalgsmedlemmerne og justitsministeren at diskutere generelt i forbindelse med diskussionen om strafferammer for unge under 18 år og i forbindelse med brugstyveri.

Der bliver jo mulighed for at diskutere strafferammerne under behandlingen af beslutningsforslag nr. B 58, der skal diskuteres om et øjeblik.

Dernæst vil jeg gerne sige, at jeg er utrolig glad for, at forslagsstilleren, hr. Helge Adam Møller, fik korrigeret de udtalelser, der var fra ordførerne for henholdsvis Venstre og De Konservative og også i en vis udstrækning fra hr. Tom Behnke, og som gik i retning af, at regeringen ikke var indstillet på at anvende nogen af de midler, der er foreslået her. Tværtimod er det jo netop sådan, at regeringen er indstillet på at støtte forslag om generelle regler, der begrænser muligheden for biltyveri. Men i den forbindelse må vi naturligvis erkende, at vi er en del af et indre marked, og er der noget, der er kendetegnet ved at være et produkt, der omfattes af reglerne i indre marked, så er det sådan noget som biler. Derfor er der naturligvis visse grænser for, hvilke særregler man kan opretholde i landene i forbindelse med indregistrering af sådanne køretøjer.

Men hvad angår muligheden for at indføre særlige danske regler i forbindelse med ekstra tyverisikring ved parkering i form af de forskellige former for ratlåse og lign., man har diskuteret, har regeringen jo tilkendegivet, at vi naturligvis er indstillet på at drøfte under udvalgsbehandlingen, om det er fornuftigt eller ikke fornuftigt.

For så vidt angår afgiftsfritagelse, er der jo ingen grund til afgiftsfritagelse, hvis der er en regel om, at et køretøj for at blive indregistreret i Danmark selvfølgelig skal opfylde de EU-anordningskrav, der i øvrigt er for det pågældende motorkøretøj. Og hvis de kommer til at omfatte en bestemmelse om, at de skal være forsynet med elektronisk startspærre, er den sag jo løst. Som sagt er det regeringens opfattelse, at vi ikke kan have afgiftsfritagelse for snart sagt hver teknisk detalje i et motorkøretøj. På et eller andet tidspunkt når man grænsen for, hvilke elementer i et motorkøretøj der skal afgiftsfritages. Der er altså ganske mange efterhånden, der alle har sikkerhedsmæssig karakter, og jo flere der kommer, jo før får man naturligvis en diskussion om, hvorvidt man også skal benytte det middel, eller om det måske er tiden at ændre politik, således at man får generelle afgiftsfritagelsesregler eller måske begrænser dem generelt i stedet for.

Men regeringen er altså positivt indstillet over for hensigten i forslaget. Vi skal finde de fornuftige midler. Vi er indstillet på at støtte EU-direktiver om elektronisk startspærring, og vi er naturligvis indstillet på også at drøfte, om der skulle være grundlag for at tage andre midler i anvendelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Den fg. formand (Grete Schødt):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af lovforslag nr. L 176: Forslag til lov om forældremyndighed og samvær.**

Af justitsministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 22/2 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Lissa Mathiasen (S):**

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er det en udløber af et beslutningsforslag, som Socialdemokratiet fremsatte i folketings-samlingen 1992-93, og som byggede på den grundholdning, at ethvert barn har ret til forældre. Det vil sige, at vi ønskede, at det som udgangspunkt var barnets tarv, altså barnets bedste og dermed forældrenes ansvar og ikke forældrenes rettigheder i forhold til barnet, der var lede-tråden.

Jeg vil gerne her indskyde, at det jo havde været lykkeligt, om det ikke havde været nødvendigt overhovedet at skulle fastsætte sådanne regler. Men beklageligvis må det konstateres, at alt for mange børn ikke har kontakten til begge forældre.

Set i lyset af det socialdemokratiske beslutningsforslag er vi nogle, der godt kunne have ønsket os, at lovforslaget gik videre, end tilfældet er. Men omvendt anerkender vi de mange skridt, der bliver taget i den rigtige retning, ligesom vi anerkender, at de videre skridt i forhold til fælles forældremyndighed m.v. afventer færdiggørelsen af arbejdet i Børnelovsudvalget.

Uvæsentligt er det dog ikke, at det med forslaget generelt bliver langt lettere for ugifte forældre at få adgang til fælles forældremyndighed såvel før som efter et barns fødsel. Derudover vil jeg også godt rose justitsministeren for, at faderens retsstilling styrkes i tilfælde, hvor et ugift par går hver til sit efter at have boet sammen i længere tid, således at forældrene stilles lige med hensyn til at få forældremyndigheden. Det kan kun betyde, at man fremover i højere grad vil tilgode barnets bedste ud fra en uvildig hensyntagen.

Tilsvarende vil jeg godt nævne et par andre elementer i forslaget, som vi også finder meget positive. Det drejer sig dels om en forbedring af den børnesagkyndige rådgivning, når der opstår uenighed om forældremyndighed og

samkvem, dels om muligheden for at få oplysninger om barnet fra børnehave, skole osv., selv om man ikke har forældremyndigheden.

Vi har ligeledes et håb om, at barnets tarv ved de foreslåede ændringer bedre vil blive tilgodeset fremover, for så vidt angår samværsret. Tilsvarende håber vi, at samværs-sabotage med de foreslåede justeringer fremover ikke vil blive anvendt i samme målestok – for ikke at sige overhovedet ikke vil blive anvendt.

Da tiden er ved at være gået, skal jeg blot her til slut tilkendegive, at Socialdemokratiet kan støtte det fremsatte lovforslag inklusive de ikke nævnte ændringer af ægteskabsloven.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Jeg synes lige, jeg vil give fru Lissa Mathiasen mulighed for at redegøre for, hvad det er, der har forhindret, at det her forslag går videre. Det blev nærmest formuleret som en eller anden objektiv kendsgerning, at sådan var det; men hvad er det præcis, der har forhindret forslaget i at gå videre i den retning, Socialdemokratiet ønsker, og præcis i hvilken retning er det, Socialdemokratiet ønsker at det her forslag går?

(Kort bemærkning).

**Lissa Mathiasen (S):**

Jeg formoder, at hr. Søren Søndergaard også har læst den betænkning, som danner baggrund for dette lovforslag. Det fremgår faktisk meget klart af betænkningen, at man i udvalget ikke mener at kunne finde en løsning, som er brugbar med hensyn til at gå videre med fælles forældremyndighed, f.eks. i forhold til spørgsmålet om faktisk samboende, da man ikke har den form for registrering, som kunne danne grundlag for noget sådant.

Vi har accepteret, at det er nogle af de ting, vi må vente med, til Børnelovsudvalget er færdigt, og så må vi drøfte dem videre.

Når jeg alligevel har valgt at sige det her, er det for at tilkendegive, at det for os er afgørende, at når de her tvister opstår, vil diverse beslutninger blive taget med udgangspunkt i barnets bedste og ikke med udgangspunkt i, hvilken holdning man måtte have til forældres rettigheder. Det er barnets tarv, der er udgangspunkt for de beslutninger, der skal træffes, og det er den vej, vi godt vil gå videre ad, også når Børnelovsudvalget kommer med sin betænkning.