

Afstemning

Tredje næstformand (Kaj Ikkast):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til fornyet behandling i Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

26) Anden behandling af lovforslag nr. L 2: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden).

Af justitsministeren (Lene Espersen).
(Fremsat 2/10 2002. Første behandling 8/10 2002. Betænkning 22/5 2003).

Der var stillet 10 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Sandy Brinck (S):

9 mennesker bliver dræbt i trafikken hver uge, og 170 bliver kvæstet hver uge. Ethvert ansvarligt menneske ville jo sige: Det må vi gøre noget ved. Det siger landets justitsminister også, men det, hun så gør, er at øge antallet af dræbte og øge antallet af kvæstede.

Dette er den dystre konsekvens, og jeg kan godt forstå, at regeringen – Venstre og De Konservative – og Dansk Folkeparti ikke bryder sig om at tale om det, for det er et stort ansvar at tage på sig, men ansvaret er deres.

Behandlingen af det her lovforslag har unægtelig taget lang tid, og jeg ville ønske, at jeg kunne sige, at det var på grund af høj lov kvalitet, men det er ikke tilfældet. Når lovforslaget har været længe undervejs er det alene, fordi justitsministeren skulle finde nogle flere kilometer på motorvejene, som skal op på de 130 km/t, ellers ville justitsministeren nemlig ikke have fået sit lovforslag igennem. Dansk Folkeparti skulle

simpelt hen købes med nogle flere kilometer, og det er jo det, ændringsforslaget i dag fra regeringen er et udtryk for.

Kl. 14.40

Jeg må sige, at jeg undervejs i behandlingen har været målløs flere gange, men i Politiken den 10. læste jeg et citat, som særlig gjorde mig målløs, men måske også siger en hel del om, hvorfor ændringsforslaget er kommet, hvorfor lovforslaget er kommet. Det var nemlig den konservative hr. Helge Adam Møller, som gav udtryk for, at når bilisterne er lovbrudere på motorvejen, tyder det på, at reglerne bør laves om.

Jeg må sige, at det jo er en kreativ retspolitisk tanke, som jeg indrømmer meget hurtigt kan afskaffe kriminaliteten, men det siger altså også noget om, at færdselsregler har en helt anden status for regeringen og dens støtteparti. Det er jo pæne mennesker i pæne biler.

Og det giver os altså efterfølgende den bekymring, om det, som regeringen lægger op til skal være de kompenserende færdselssikkerhedsmæssige initiativer, overhovedet vil komme til at virke. For det, som udvalgsbehandlingen jo meget klart har vist, er, at den øgede kontrol, den øgede retshåndhævelse, som ministeren lægger op til, er et bærende element i samtlige de færdselssikkerhedsmæssige tiltag, der er i lovforslaget, samtidig med at vi må konstatere, at der ikke er flere penge med til den øgede politiindsats, at der ikke er mulighed for efterfølgende at se, om den kontrol rent faktisk er øget. Og det vil sige, at vi i dag kan stå og ikke helt vide, om de pæne ord vil komme til at betyde noget ude i virkeligheden.

Derfor er det også, at vi i betænkningen har understreget over for regeringen, at man faktisk har mulighed for allerede i dag at lave en automatisk hastighedskontrol. Når vi peger på den løsning, så er det, fordi det både er mere sikkert for betjentene, og fordi vi mener, at det er en bedre udnyttelse af politiets ressourcer, sådan at de kan tage sig af indbrud og andre ting, der kræver deres tilstedeværelse personligt.

Vi har sammen med en række af de øvrige oppositionspartier stillet ændringsforslag om at dele lovforslaget. Det gør vi, fordi der ikke må være nogen tvivl om, at vi fra socialdemokratisk side vil støtte ethvert initiativ, som kan forbedre trafikikkerheden, men vi vil ikke være med til det som en kompensation for tiltag, som øger farligheden i trafikken.

Ministeren erkendte jo også under udvalgsbehandlingen, at samtlige de trafikikkerhedstil-

tag, der er i det her lovforslag, alene skal kompensere for den dystre baggrund, som jo er lovforslagets hovedelement, nemlig en forøgelse af farten, som giver dræbte og kvæstede. Den konsekvens sidder man overhørig. Det er kynisme af meget, meget høj klasse.

Karsten Nonbo (V):

Nu er der én ting, man skal holde sig for øje i den debat, og det er, at det her lovforslag gælder hastigheder på motorveje og kun på motorveje. Så jeg går ud fra, at det er det, debatten kommer til at dreje sig om i dag. Den kommer formentlig og forhåbentlig også til at dreje sig om hastigheden mellem 110 og 130 km/t. For de, der kører stærkere, kører for stærkt, og dem vil vi netop med det ændringsforslag, som kommer fra justitsministeren, bekæmpe hårdere, således at vi nedsætter tolerancen for en betinget frakendelse til 160 km/t., hvor det i det oprindelige forslag var 180 km/t. Så det håber jeg på at der er gehør for.

Men jeg kan alligevel ikke lade være med at kommentere den misinformation, der har været i forbindelse med hele dette lovforslag.

Vi havde jo selvfølgelig en oplevelse, sidst vi havde et samråd med justitsministeren, hvor nogle trafikinformatorer kom, og det gjorde jo indtryk på alle, at de sad i rullestole, fordi de havde været ofre for færdselsuheld.

Det, som også gjorde indtryk på mig, var, at man forsøgte at flytte debatten væk fra motorvejene, fordi – som man kunne læse i B.T. næste dag:

»Vi var fire fyre, der kørte om kap i to biler efter at have været i biografen. Jeg sad i den ene, der kørte ind i et stort vejtræ med over 100 km/t. et sted, hvor vi måtte køre 50 km/t.«

Den anden fortalte også sin historie. Han var kørt galt med over 100 km/t. et sted ved Saksøbing i 1983, og det er først lige besluttet nu, at der skal bygges motorvej ved Saksøbing.

Derfor vil jeg appellere til, at det, vi debatterer her, og det, man tager til indtægt, er hastighederne på motorveje og ikke hastighederne på landeveje, for de hastigheder, der er, når man kører sindssygt på landeveje, er altså dem, der giver de mange færdselsdrab.

Kl. 14.45

Jeg har kigget meget intensivt på tallene og har heldigvis kunnet konstatere, at vi siden nytår har haft ni færdselsdrab på motorveje i år. Ud af de ni er de seks på strækninger, som ligger i Københavns og Roskilde Amt. De ligger altså

inden for de områder, hvor regeringen overhovedet ikke tænker på at hæve hastighedsbegrænsningen fra de 110 km/t. Måske finder man ved inventeringen nærmere ud af, at den skal sænkes på de strækninger. I forbindelse med de seks var der i forvejen nedskilte, således at de kørte langt over de nedskilte 80 eller 90 km/t., som var tilladt. En enkelt var spøgelsesbilist.

Langt de fleste, for ikke at sige alle – jeg tør ikke sige alle, da jeg jo ikke kender dem til bunds, men stort set alle – vedrører nøjagtig ikke hastigheder mellem 110 og 130 km/t., som er til debat her i dag. Derfor kan vi i Venstre støttestyrets justitsministerens forslag om, at vi skærper sanktionerne over for dem, der kører mere end 160 km/t.

Så er der et forslag fra oppositionen, som altså ikke vedrører hastigheder på motorvej, men hastigheder på de andre veje generelt. Var det ikke kommet her 2 minutter i 12, så ville jeg ikke afvise, at det er noget, vi kunne se positivt på. Måske skal man i næste samling se på, om tolerancen på andre veje end motorveje skulle have en gennemgang og eventuelt også en nedjustering. Men det skal ikke forhindre os i at sige ja til at nedsætte tolerancen her på motorvej.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Jeg vil godt bede Venstres ordfører om at nå frem til den samme erkendelse som justitsministeren, nemlig at det helt bærende i forhold til den trafikikkerhedsmæssige del af de forslag, der er fremlagt af regeringen, er den politimæssige kontrol. Altså det, at de her skærpede regler bliver håndhævet, er naturligvis bærende. Den del er naturligvis kompenserende over for hele hovedelementet i lovforslaget, også det eneste, som rent faktisk står i regeringens grundlag, nemlig at man skal op på de 130 km/t., og at der ikke er penge til den øgede kontrol. Der er ikke flere penge til det. Det vil sige, at det er inden for politiets nuværende ressourcer, man skal prioritere det. Og afslutningsvis, at vi ikke efterfølgende noget sted kan se, om den prioritering er sket.

Jeg synes, det er værd at vide, hvordan Venstre forholder sig til de her dele, for det er altså dybt bekymrende, hvis man vedtager et lovforslag, hvori der højt og klart står to-tre ekstra døde om året plus de kvæstede, og så siger man, at det kompenserende er en lang række af tiltag, som vi så ikke kan være sikre på kommer til at

virke ude i virkeligheden, fordi det jo helt afhænger af den politimæssige kontrol.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har to spørgsmål til Venstres ordfører, der jo også er formand for Færdselssikkerhedskommissionen.

Det første spørgsmål har jeg forsøgt at stille ministeren flere gange. Det ønsker hun ikke at svare på, men det kan jo godt være, at formanden for Færdselssikkerhedskommissionen ønsker at svare på det, nemlig hvor grænsen går for, hvor mange dræbte og kvæstede man finder det er rimeligt, der kommer på vejene.

Jeg håber da, at formanden for Færdselssikkerhedskommissionen vil svare, at det i hvert fald ikke skal overstige de måltal, som Færdselssikkerhedskommissionen selv har nedsat i sin handlingsplan. Hvis det er tilfældet, at det også er det måltal – vi har i hvert fald været enige om indtil nu, at det er måltallet – er formanden for Færdselssikkerhedskommissionen så også med på, at hvis det måltal bliver overskredet, så bliver vi nødt til at gøre noget for at få det ned, f.eks. igen at nedsætte hastigheden på motorvejene, hvis det viser sig, at det giver et markant løft?

Det andet spørgsmål er – og det er faktisk ikke engang polemisk ment, det er meget ærligt ment: Hvad er grunden til, at man ikke vil være med til at indføre kontrol på motorvejene? Der er jo kun noget at vinde, ikke noget at tabe.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg vil starte bagfra. Nu sagde hr. Martin Lidegaard jo meget korrekt, at det første af hans spørgsmål var polemisk. Det, han har kørt med lige siden første behandling, er det polemiske spørgsmål: Hvor mange vil regeringen acceptere?

Vi vil selvfølgelig bekæmpe alle dem, vi overheadet kan, og det vil vi jo især gøre dér, hvor de opstår. Og som jeg lige nævnte, er der jo ikke noget, der tyder på, at det er på motorvejene, de opstår. Vi må jo se på de tal. De sidste 10 år har statikken på motorveje jo vist et udsving på mellem 20 dræbte og 40 dræbte og 34 dræbte og 26 dræbte. Jeg tror, der sidste var 29 dræbte. Det svinger i intervallet mellem 20 og 40.

Kl. 14.50

Vi har selvfølgelig sagt, at vi vil bekæmpe antallet af trafikdræbte, men til det polemiske

spørgsmål om, hvor mange vi vil acceptere, så står der jo i vores grundlag, at vi vil ned på 300 alt i alt, og det er jo inklusive alle veje.

Så med hensyn til politikontrollen: Jamen man kan jo godt kontrollere efterfølgende, hvor mange ressourcer der har været brugt. Det er sådan, at politiet har et døgnrapportjournalssystem, hvor man registrerer udetiden, hvor man registrerer, hvor meget tid man har brugt på landeveje eller på motorveje. Så det kan sagtens lade sig gøre efter min overbevisning.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hr. Karsten Nonbo glemte at svare på, hvad der er i vejen med kontrol på motorvejene. Det håber jeg han vil gøre næste gang. Hvorfor man er imod kontrol på motorvejene generelt, forstår jeg simpelt hen ikke.

Men så forstod jeg i øvrigt, at selv om hr. Karsten Nonbo syntes, det var et polemisk spørgsmål, jeg stillede, så kunne han faktisk sige meget præcist, hvor Venstres grænse går, nemlig ved de 300 døde om året i alt, fordi det er den grænse, som vi i fællesskab har sat i handlingsplanen i Færdselssikkerhedskommissionen.

Det må jo så også forstås sådan, at hvis det her lovforslag medfører, at vi næste år ser en markant stigning af døde og kvæstede på motorvejene, så må man jo også gå ud fra, at man er parat til at tage konsekvensen og sætte hastigheden ned igen. Ellers er der da ikke nogen sammenhæng, siden vi deler måltallene, og vi begge to ved, at det går i stik modsat retning i øjeblikket.

Der må jo være en eller anden form for minimal sammenhæng mellem holdning og handling. Ellers hører alting jo op.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Jeg bliver nødt til at sige til hr. Nonbo, at hr. Karsten Nonbo altså har større forventninger til politiets statistik, end Rigspolitietschefen har, for det fremgår faktisk af et svar til min kollega, hr. Jacob Buksti – det står også i betænkningen, der skriver Rigspolitietschefen i forbindelse med spørgsmål nr. 29:

»Det fremgår ikke af politiets landsdækkende statistikker, hvor stor politiets færdselsindsats er på de forskellige typer af veje.«

Det betyder jo altså netop, at alt det, der ligger i dette lovforslag, og det er ikke meget, men den smule, der er af færdselssikkerhedsmæssige

initiativer, alt sammen er afhængigt af, at vi tror på, at der sker en opprioritering af politiindsatsen på motorveje. Og det er noget, vi skal blive ved med at tro på, også selv om vi ikke kan læse nogen steder, om det sker eller ej, også selv om der ikke er penge med fra regeringen.

Det kunne jo altså godt i nogle folks ører lyde lidt som slag i luften, når man her prøver at foregive, at der også er færdselssikkerhed i lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er jo sådan, at det er 10 pct. af de dræbte, der bliver slået ihjel på motorvejene. Jeg ved godt, at justitsministeren – det sagde hun jo i vores åbne samråd – syntes, at det var et meget fint lille tal. Jeg synes jo, at det er et dramatisk højt tal i betragtning af, hvordan motorveje er, nemlig at man har fjernet alle bløde trafikanter, man har fjernet krydsende trafik. Det er en meget dyr måde at lave færdselssikkerhed på, og der er 10 pct. altså ganske dramatisk mange, sådan som jeg følelsesmæssigt tænker, men der er jeg nok også skruet anderledes sammen.

Det bliver på den baggrund her simpelt hen smadderuhyggeligt, at regeringen alligevel ikke vil gøre noget for at få det tal ned. At alle de ressourcer, der sættes af, er for at kunne øge hastigheden, og at vi ikke får én eneste tilkendegivelse af, hvad det er for en kontrol, man vil sætte ind. Og meget politikontrol på almindelig vis er enormt ressourcekrævende og meget ineffektiv, hvis man gør det på almindelig vis.

Hvorfor kan vi ikke få hr. Karsten Nonbo til at forklare os, hvorfor nogle pludselig skal skånes? Er det, fordi det trods alt er kernevælgerne, der ikke skal generes og skal have lov til at køre rundt på vejene med de der hastigheder? For de bliver da meget irriterede. Jeg ved da godt, at det er irriterende, hvis der kommer fotokontrol på den måde, men det er det eneste, der er smart i denne her sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg ved ikke, om jeg har de store forhåbninger om, at mine svar slår igennem, men til fru Margrete Auken vil jeg sige, at 10 pct. er korrekt, det var det, det var i år 2001. I år 2002 var det et helt andet tal. Det svinger altså meget fra år til år, som jeg netop fortalte. Det svinger mellem 20 og

40, og det har det gjort de sidste 10 år. Procenten er altså meget svingende.

Kl. 14.55

I år er der heldigvis noget, der tyder på, at vi, hvis vi ganger op, kommer ned i den lave kategori. Skulle det være tilfældet, at vi kommer i den lave kategori, og så vi næste år kommer i den højere kategori, så ved jeg godt, at der er lagt op til det helt store hylekor, var jeg lige ved at sige, for når det går langt ned, så er der også en risiko for, at det går højere op til næste år, og så har skeptikerne kronede dage.

I forhold til statistikken mener jeg ikke, det er et slag i luften, for der kan godt laves statistik. At der så rent faktisk ikke er blevet gjort det, er så noget, vi kan håbe på og bede og appellere til justitsministeren og rigspolitichefen om, at det måske var noget, man ville gøre i fremtiden, således at der er syn for sagen.

Jeg er jo ikke minister, jeg er som sådan ikke udøvende, så den mulighed har jeg jo ikke.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Man får næsten helt ondt af Venstres ordfører. Jeg tror, at jeg, hvis jeg havde været formand for Færdselssikkerhedskommissionen, pænt ville have bedt min gruppeformand om ikke at blive ordfører på netop dette lovforslag. Men det har hr. Karsten Nonbo altså sagt ja til.

Det er fint nok, at der kan laves dokumentation for, hvilken kontrolindsats der bliver i fremtiden, som hr. Nonbo siger, selvfølgelig kan man lave den dokumentation. Det har ministeren ikke tilkendegivet, at hun ville. Vi får også noget svært ved at se, om der er en stigning, fordi vi ikke har dokumentationen på nuværende tidspunkt. Det vil sige, at vi kun kan dokumentere, hvilken kontrol der er på det pågældende tidspunkt og ikke, om det er en stigning eller et fald.

Tilbage står også, at justitsministeren trods adskillige lejligheder ikke har vist nogen som helst imødekommenhed over for at kunne føre statistik over, hvordan kontrollen foregår.

Så må jeg bare til sidst sige, at jeg synes, det er beklageligt, at formanden for Færdselssikkerhedskommissionen står heroppe og kalder os, som rent faktisk interesserer os lidt for, at der er folk, der dræbes og bliver kvæstet i trafikken, for et hylekor. Jeg håber ikke, der er mange foran tv-skærmene nu, som rent faktisk har oplevet det selv eller hos deres nærmeste. I så fald synes jeg, det var meget utidigt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg fik nu svar på mit ene spørgsmål. Det er sådan set fuldstændig ligegyldigt, hvilke konsekvenser det her lovforslag får for sikkerheden på vejene, man vil under alle omstændigheder fastholde det. Tak for den klare melding. Den lader vi stå et øjeblik.

Til gengæld vil jeg gerne spørge for tredje gang, og hvis ikke jeg får et svar, går jeg ud fra, at det er, fordi der ikke er noget godt svar på det spørgsmål: Hvorfor vil man ikke være med til at indføre automatisk trafikkontrol på motorvejene? Man vil spare penge, man vil spare ressourcer, og man ved, at det vil have en solid effekt på færdselssikkerheden. Hvorfor vil man ikke det?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har ikke de sidste tal lige her, men når hr. Karsten Nonbo bliver ved med at sige, at det svinger, så ligger tallene, jeg har for de 2 år, hvor det har været lavest, på 29. Det er det laveste og ikke 20 eller 21. Det passer ikke. 29, og det er altså 29 dræbte. Så kommer også konsekvensen for de lemlæstede. Ellers ligger det oppe omkring 40, det gør det igen.

Alle de beregninger, vi har fået ind, og det ved hr. Karsten Nonbo jo også godt, viser 40 og stigninger. Men det er klart, at holdningen er, at hvor der handles, der spildes og kun 10 pct. osv. Jeg tror sådan set ikke, det er hr. Karsten Nonbos holdning, men det er helt tydeligt ministerens. At det kan vi ikke tage os af.

Vi bruger mange penge på, at vi får opfyldt det løfte, at vi kan få lov at køre hurtigere. Vi kommer ikke hurtigere frem. Der bliver ikke mere transport af det. Det koster kassen, det koster miljø, det koster støj, og det koster menneskeliv.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Det kan godt være, at jeg har ignoreret hr. Martin Lidegaards spørgsmål, men jeg synes også, at de ligger på grænsen til, at de burde ignoreres. Men jeg vil da godt svare, selv om det ikke har hold i virkeligheden, at vi ikke har sagt nej. Vi har ikke sagt nej til ATK på motorveje. Det bliver jo udført ved vejarbejde osv. på motorveje. Det er vi med på. Det bliver også udført individuelt, så jeg har ikke nogen fordomme over for ATK, hvis det kommer dertil.

Og fru Sandy Brinck har da ret i, at vi ikke kan dokumentere, når vi ikke har tal, der ligger tilbage i tiden. Det er da helt klart. Men derfor skal vi vel ikke opgive måske at lave det i fremtiden. Det tror jeg heller ikke er fru Sandy Brincks intentioner. Så er det spørgsmålet, om vi måske kan få noget vejtid at vide, dvs. hvor meget man har kørt på motorvejene, men hvis der ikke er nogen, der kører for stærkt, så kan der ikke rejses nogen sigtelse, og alle tal er jo relative, og vi ved, at vi får flere kilometer af motorveje.

Kl. 15.00

Det vil sige, at der sådan set skal flere og flere til at udføre den samme kontrol på motorveje, så det vil være nogle relative tal, vi får. Ja, det medgiver jeg. Men det, det gælder om, er at få bekæmpet den hastighed på motorveje, der ligger over de 130 km/t., for det er den, der er farlig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg går da ud fra, at hr. Nonbo også mener, at den halvdel af vejene, hvor der stadig væk skal køres 110 km/t., også skal kontrolleres. Og der, hvor det er 90 km/t. Eller har man ikke tænkt sig at tage sig af det?

Hvis man virkelig fik sat ind med automatisk kontrol, som man altså gør i en række andre lande, hvor man tager det her problem alvorligt, så ville der virkelig være en gevinst, hvis man fik det klaret på strækninger med 110 km/t. og 90 km/t.

Men det, jeg kan forstå på regeringen, er, at det skal der ikke ske noget ved. Det er kun ved vejarbejde, man vil bruge det, kun dér hvor man kan have en bemanded kontrol, og ikke der, hvor man kan bruge et effektivt system, for man kunne jo risikere at snuppe nogle af sine egne vælgere.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Ærlig talt så er der vel grænser for, hvor lavt et niveau vi skal ned på, må jeg sige til fru Margrete Auken. Det er jo helt klart, det er jo helt oplagt, at selvfølgelig vil vi også det. Jeg stod jo netop og citerede, at mange af de færdselsuheld, der sker på motorveje, sker, hvor man overtræder nedskiltningen, hvis der f.eks. er en hastighedsgrænse på 80 eller 90 km/t. Jamen det er da så soleklart, at jeg egentlig ikke troede, at fru Margrete Auken ville spille hverken sin egen eller min tid med sådan nogle mærkelige spørgsmål.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Per Dalgaard som ordfører.

Per Dalgaard (DF):

Nogle gange bliver lovgivningen nødt til at følge med virkeligheden, og hvad angår hastighederne på motorvejene, er det et af de eksempler, hvor virkeligheden har overhalet – om jeg så må sige – lovgivningen.

Bl.a. derfor synes Dansk Folkeparti, at den hastighedsøgning til 130 km/t. på udvalgte motorvejsstrækninger er ganske fin og helt berettiget.

Vi gør det bl.a. også under den forudsætning, at hvis man så overtræder de hastighedsgrænser, der nu bliver lavet, så falder bøderne på et højere niveau end hidtil.

Men vi går ikke ind for automatisk hastighedskontrol på motorvejene. Vi synes, at automatisk hastighedskontrol er ganske fint, der hvor der færdes mange mennesker, f.eks. omkring skoler eller på steder, hvor man notorisk ved, at der sker store ulykker. Men i forbindelse med landeveje og motorveje har det mere karakter af en pengemaskine end en reel kontrol, og det går vi bestemt ikke ind for.

Jeg synes også, at man nogle gange i forbindelse med den debat, der har været her og i øvrigt også i udvalgsarbejdet, har forholdt sig ganske fjernt fra virkelighedens fakta fra f.eks. Socialdemokratiets side og fra Socialistisk Folkepartis side.

Jeg forsøgte at informere om, hvordan hastighed ikke decideret har noget med antallet af dræbte eller ulykker at gøre på motorvejene ude i Europa, men det vakte kun ustyrlig morskab hos f.eks. SF, at jeg fremførte de tal.

Det betyder, at man sådan set ikke rigtig vil forholde sig til virkelighedens kendsgerninger. Man kører mere den her debat på følelser og ikke ret meget andet. Fru Margrete Aukens forhold til motorveje minder jo mest om noget fra tiden med hestevognskørsel eller noget i den stil, hvor man egentlig synes, at det hele skal trækkes meget langt tilbage i tiden.

Jeg synes, at vi bliver nødt til at forholde os til, at dels har bilerne udviklet sig teknologisk både med hensyn til bremses og sikkerhed, dels har dækindustrien udviklet bilernes dæk, og dels er overfladen på motorvejene blevet udviklet på en sådan måde, at de bilister, der i dag færdes på motorvejene, anser hastighedsbegrænsningen på 110 km/t. for at være helt ude af trit med virkeligheden.

For at vende tilbage til kendsgerningerne. I forbindelse med udvalgsbehandlingen forsøgte jeg at informere Retsudvalget om nogle tal, som jeg lige vil prøve at læse op. Ude i Europa, f.eks. i Tyskland, hvor man har fri hastighed på en stor del af motorvejene, blev der i år 2000 pr. 100.000 indbyggere dræbt ni mennesker. Præcis det samme i Danmark hvor der var 110 km/t. og stadig er 110 km/t.

Kl. 15.05

I Belgien, hvor man må køre 120 km/t. på motorvejene, blev der dræbt 14. Jeg har en række andre tal, som jeg ved vil være yderst trættende at høre på, hvis jeg begynder at læse dem op. Men de tal, der står i den skrivelse, jeg har fået fra en færdelsorganisation i Europa, kan kopieres og alle kan få dem, alle der har lyst til at se dem. De taler deres eget tydelige sprog.

Det er ikke hastigheden i sig selv, der er ødelæggende og dræbende og skaber ulykker. Det er det ikke. De undersøgelser, jeg har kigget på i forbindelse med det her lovforslag, fortæller, at mere end 50 pct. af de ulykker, der sker, skyldes uopmærksomhed fra førerens side. Uopmærksomhed på alle niveauer såsom at tale i telefon, skifte cd eller beskæftige sig med andre ting.

Så de kampanjer, der i forbindelse med den øgede hastighed til 130 km/t. på motorveje også bør finde sted, synes jeg mere skal gå på et andet niveau end det der med at spænde selen. F.eks. bliver man nødt til at appellere mere til chaufføren, at han skal være opmærksom på, at han sidder i et køretøj, der kan forvolde skade på både ham selv og på andre. En kampagne, som går på den person, der sidder bag rattet. Det vil være mere passende.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Jeg skal blot spørge Dansk Folkepartis ordfører, som jo klart afviser at bruge den automatiske hastighedskontrol på motorvejsstrækninger, lidt ind til argumentationen, for det ligger jo klart i lovforslaget, at der skal ske en øget politimæssig indsats på motorvejene. Derfor må det forstås sådan, at Dansk Folkeparti er enig i, at det ikke kræver flere penge til politiet. Jeg må forstå det sådan, at Dansk Folkeparti er enig med regeringen i, at så skal man altså trække betjente fra andre politimæssige opgaver ud til at foretage færdselskontrol på motorvejene. Det vil sige betjente væk fra indbrud, væk fra husspektakler, væk fra voldssager, væk fra at skabe tryghed, der hvor folk bor og lever og er.

Der er det jo, vi synes, at der kunne man godt benytte netop virkelighedens udvikling, der hvor vi har teknikken til det, og måske også på den måde skabe nogle langt bedre arbejdsforhold, sådan at betjentene ikke skulle stå på motorvejene og risikere liv og lemmer. Men jeg må gå ud fra, at Dansk Folkeparti hermed også har sagt, at der er rigeligt med ressourcer i politiet. De kan sagtens løse den her opgave med de midler, de har.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror lige, vi skal oplyse i forbindelse med de tyske tal, det kan vi også gøre i udvalget, at der er en meget stor del af det tyske motorvejsnet, hvor der er hastighedsgrænser. Påstanden om, at der er fri hastighed på de tyske motorveje sådan generelt, passer ikke. Derudover bruger man automatisk fotokontrol. Derfor er det ikke så mærkeligt, at man har styr på det. Man har i øvrigt også meget, meget skrappere kontrol uden for motorvejene. Der er man altså ikke så sarte. Så det ville hjælpe på hr. Per Dalgaard, hvis han med en anelse opmærksomhed fulgte, hvordan den debat går.

Så hører det lige med i billedet, at der jo ikke er nogen andre lande, som vi normalt synes vi skal kunne være i selskab med, der laver det, vi gør i øjeblikket, altså primitiviserer og dramatiserer trafikken. Man gør det stik modsatte i civiliserede lande.

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Til fru Sandy Brinck med hensyn til kontrol på motorvejene og politiet som sådan. Dansk Folkeparti er interesseret i, at politiet skal have de ressourcer, politiet kræver for at kunne udfylde deres opgaver ikke kun i forbindelse med færdselskontrolproblematikken, men også på andre områder, specielt kriminalitetsbekæmpelsen, og det er jeg ret sikker på, at vi i forbindelse med et nyt politiforlig får talt meget med regeringen om. Ingen tvivl om det.

I og med at der bliver sat automatisk hastighedskontrol op de steder, jeg nævnte før f.eks. omkring skoler eller på områder på landevejene eller ved kryds, hvor man notorisk ved, der sker ulykker, fordi folk ikke overholder reglerne, vil der reelt set også blive frigivet politi der, som kan komme ud på motorvejene.

Og til fru Margrete Auken. Jeg sagde i forbindelse med motorvejene på Tyskland og fri ha-

stighed, at på en del af de tyske motorveje er der fri hastighed. Jeg ved udmærket godt, at det ikke gælder alle motorveje.

Kl. 15.10

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Sagt til hr. Per Dalgaard: Her pålægger man politiet en ny opgave. Det er ikke en opgave, som de aldrig har haft før, men man siger til dem: I skal øge kontrollen, det her skal I prioritere. Så er det da meget naturligt, at man sender nogle penge med til at gøre arbejdet for. Hvis man ikke gør det, er det klart, at så tager man de betjente fra nogle andre steder. Anderledes kan man altså ikke få tingene til at hænge sammen.

Derfor undrer det mig bare, når jeg tænker på, hvad vi i øvrigt hører af udsagn fra Dansk Folkeparti om politiets ressourcer og den situation, som politiet står i, at Dansk Folkeparti ikke har sat trumf på her og sagt: Det er i orden, men så skal de også have nogle penge til at gøre det for.

Dansk Folkeparti har altså været tungen på vægtskålen i den her sag. De har opnået mere, end Venstres gruppe kunne opnå, første gang det her lovforslag blev afvist. Så derfor har hr. Per Dalgaard haft alle muligheder for netop at tage højde for, at politiet havde pengene til at klare den opgave, så de ikke skulle tages andre steder fra.

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Jeg nævnte lige et par eksempler før, hvor politiet får frigjort ressourcer i forbindelse med skoler og andre steder, hvor der bliver sat automatisk hastighedskontrol op. Men derudover finder jeg ikke, det er vores opgave at detailprioritere politiets arbejde som sådan. Når de får at vide, at den her lov træder i kraft, er jeg ret sikker på, at de også vil følge de henstillinger, der fremgår af loven, nemlig at der skal ske en øget kontrol på motorvejene for at holde alt for vilde fartsyndere nede. Det er jeg ret sikker på politiet selv kan finde ud af.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Jeg bliver nødt til at gøre Dansk Folkepartis ordfører opmærksom på, at lovforslaget detailprioriterer. Det lovforslag, som Dansk Folkeparti vil bære igennem med sine stemmer, siger, at her skal der ligge en prioritering. For ellers ville jeg

have været enig med hr. Per Dalgaard. Normalt blander vi os ikke i den prioritering. Men det gør det her lovforslag, og netop derfor ville det have været helt på sin plads, at man også havde sørget for, at der fulgte nogle penge med.

Jeg anerkender altså ikke hr. Per Dalgaards argument. Men jeg må forstå hr. Per Dalgaard sådan, at hvis det her lovforslag ikke var kommet, ville vi have haft en masse betjente gående rundt uden at have noget at give sig til. Det tror jeg næppe er den situation man oplever i politiet, og det er heller ikke den situation, jeg tror befolkningen oplever. Jeg synes normalt, at Dansk Folkeparti netop har været meget oppe på mærkerne i forhold til, at politiet mangler ressourcer. Når man har muligheden, og det fuldstændig glipper, at man får penge med, så er det beklageligt.

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Jeg vil igen henholde mig til, at Dansk Folkeparti bestemt ikke er et parti, der synes, politiet ikke skal have de ressourcer, de har brug for for at opfylde de opgaver, der bliver pålagt dem herindefra. At vi så konkret i det her tilfælde ikke har forlangt penge med til en øget politiindsats omkring det, handler jo om, at det primære formål med det her lovforslag havde et lidt andet sigte end lige præcis at prioritere politiets arbejde i detaljer.

Der står selvfølgelig, at der skal være øget opmærksomhed omkring, at man nu overholder de nye hastighedsgrænser, der kommer på motorvejene. Jeg finder, at det vil politiet helt sikkert kunne finde ud af at gøre på en behørig måde.

De øgede ressourcer, der generelt set skal til inden for politiet, skal vi nok være sikre på at få gennemført.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Det her er jo en sort, fortvivlende dag, for der sidder et flertal i Folketinget og gennemfører noget, som man med sikkerhed ved koster menneskeliv, koster lemlæstede, ødelægger, og familier bliver ramt af store tragedier. Prøv at læse skildringen, når politiet fortæller om, hvordan det er at komme og berette for familien om, at der er nogen, der er blevet slået ihjel i trafikken. Det er simpelt hen helt ufatteligt, at vi ikke i Danmark

gør det stik modsatte af det, vi er i færd med nu, nemlig bruger kræfter, opmærksomhed og viden på at få ulykkestallet ned.

Der er faktisk sket en ganske voldsom forrælse af det danske samfund. Jeg tror ikke specielt, det er kørekulturen. Jeg tror ikke, den er blevet ret meget værre, men det er holdningen til det her, som er blevet meget, meget værre. Der sættes et meget stort beløb af – det er et meget stort beløb i trafiksammenhæng – som man ikke får spor mere transport for. 175 mio. kr. er faktisk mange penge. Man får ikke noget for dem.

Kl. 15.15

Jo, det, man får for dem, er øget forurening og øget støj på trods af, at begge dele skulle gå ned ifølge de målsætninger, som også denne regering har sagt den har, og så får vi altså som sagt de fortvivlende flere ulykker.

Jeg sad i forbindelse med forberedelsen til det her i dag og rodede i mine bunker om færdsels-sikkerhed og fandt der en artikel fra Motor. Motor har den idé, at folk, der ikke længe har været medlemmer af færdselsarbejdet, tror, at Motor altid bare har været sådan fartfanatikere. Det er nu noget, de er blevet.

Der var en artikel, som fulgte op på et møde, der var i Rådet for Større Færdselssikkerhed, hvor Australien fortalte om deres automatiske hastighedskontrol på hele vejnettet, altså delstaten Victoria i Australien.

Der fortalte Victoria-politiets politikommis-sær, John Bodillo, tror jeg han hedder, hvor meget det faktisk havde betydet, at man havde gjort det her. Der var masser af sparede menneskeliv, masser af sparede penge og en helt anden holdning til det her.

Når jeg siger sparede penge, mener jeg ikke bare de penge, man kunne spare på at lade være med at lave de der fjolde ombygninger, men hver ulykke koster ud over sorg og lidelse samfundet enorme summer. Så når man f.eks. taler om den automatiske hastighedskontrol som en pengemaskine, er det fuldstændig rigtigt. Det er virkelig en pengemaskine. Der er der mange penge at hente hjem, hvis vi får folk til at køre langsommere, og det skulle jo være det, der var formålet med det.

Men det er jo ret tydeligt, når vi går ned i den her lov, at der er mange kønne ord om øget kontrol – nej, ikke om øget kontrol, det er der ikke, men om skærpede straffe og sanktioner. Man kan køre rundt andre steder i Europa, hvor der også står skilte, og der står 80 km, der står sådan og sådan, og det er der jo ingen, der tager sig af,

f.eks. i Belgien, for der er ikke nogen kontrol på det sted.

Holdningen er, som den er hos flertallet her i Folketinget, at det jo strengt taget er lige meget. Men jeg tror ikke på – det vil jeg meget, meget, meget gerne have uret i – at der kommer skærpet kontrol. Heller ikke, hvor der er 110 km/t. og 90 km/t., det tror jeg simpelt hen ikke på.

For det er vitterlig imod alt, hvad regeringen har sagt i den her sammenhæng. Den skærpede kontrol har man afvist, skønt den kan laves. I et af svarene står der, at man vil have sådan nogle store afgrænsnings- og definitionsproblemer. Jeg ved ikke, hvad det er for nogle afgrænsnings- og definitionsproblemer, man vil have, hvis man skal til at bruge den automatiske hastighedskontrol, som man kan lave ifølge gældende lovgivning. Den kan laves over det hele. Der er teknik til det. Vi ved det fra de lande, der bruger den, altså ubemandede kontrolstationer. Hvis man kun vil lave det ved vejarbejde, får man jo dermed også signaleret til trafikanterne, at det kun er ved vejarbejde, man behøver at overholde grænserne. Alle de andre steder kommer der den holdning, som generelt er, at grænserne er vejledende.

Hvis regeringen nu gik ind og tog alle vores ændringsforslag, kunne det jo blive en drøm af en lov. Der er gode ting i regeringens forslag, bestemt. Hvis man så bare gik ind og sagde, at nu gør vi det, for vi følger op: Det her skal ikke blive en lov om flere dræbte, det her skal blive en lov om færre dræbte og om bedre trafikssikkerhed.

Bare man simpelt hen fjernede øgningen af hastighedsgrænserne og satte alt det andet ind, altså forlenede det med en automatisk kontrol, så ville vi stå i en helt anden og meget, meget, meget, meget god situation.

Det er jo forfærdelig sørgmodigt og egentlig helt ufatteligt, at der er så meget fritgående kynisme, som vi oplever i den her sag, så det ikke er det, man gør. At vi ikke siger, at vi som minimum har som mål at komme ned på svensk niveau. Nu ved jeg godt, at det er det mest ambitiøse mål, man kan nå, men det skulle da bare mangle, at Danmark ikke siger, at det er det, vi går efter. Men vi nærmer os altså tværtimod Portugal i den her sammenhæng. Det er sådan der, hvor holdningerne til det er på den måde her.

Lad mig så også sige, at jeg godt lige vil henviser til den artikel. Jeg tror, vi skal sørge for, at vi får den rundt. Den er altså fra Motor nr. 4 fra

1995. Jeg har i øvrigt mange gange i Færdselssikkerhedskommissionen prøvet at få Justitsministeriet, også dengang det lå i Trafikministeriet, til at reagere på det, få Rigspolitiet til at reagere på det; hvordan kommer vi videre med det her?

Det er stort set gået død hver gang. Af en eller anden underlig grund vil man altså ikke følge ordentligt op på det, men vi bør nok få det gjort, så vi i hvert fald ved, hvad det er, regeringen iskoldt vælger fra.

Kl. 15.20

Hvis vi kunne få alle ændringsforslagene igennem – jeg er lige ved at sige, selv hvis ikke loven blev delt, men vi fik de andre ændringsforslag igennem – ville der jo ske det, at ulykkestallet ville falde, og jeg ved udmærket godt, at så ville hr. Per Dalgaard og ministeren og andre komme og sige: Jeres skræmmekampagne, se, ulykkestallet gik faktisk ned, da vi satte hastigheden op til 130 km/t. Jeg vil meget, meget gerne tage spot og hån dér, for det ville jo betyde, at den generelle hastighed gik ned, hvis vi lavede en generel fartkontrol på motorvejene. Hvor der er 90 km/t., hvor der er 110 km/t., og hvor der er 130 km/t., ville vi se et dramatisk fald i ulykkestallene.

Det er så gennemdokumenteret verden over, at øger man hastigheden, øger man også risikoen. Det er fuldstændig faste tal, og der er jo lavet de mest makabre storskalaforsøg, men da også nogle vidunderlige, hvor man har nedsat hastigheden, og vi har set, at det absolut har den virkning, som vi har forudsat.

Jeg vil meget anbefale, at man stemmer for ændringsforslagene, for så skal jeg juble og ikke sige andet end kønne ord om regeringen, i hvert fald i den her sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Jeg har et spørgsmål til fru Margrète Auken. Jeg har her et print fra Ingeniørens netavis fra den 5. marts 2003. Som overskrift står der: Svensk trafikstrategi slår fejl. Så jeg ved ikke lige, om det er de modeller, vi skal følge.

Der står: Sidste år omkom der 530 mennesker på de svenske veje. Det er omkring 20 færre end året før, men næsten 100 flere end det officielle svenske mål. Og trods al indsats er antallet af dræbte i trafikken nu lige så stort som midt i 1990'erne, og det er meget langt fra den halvering, som var målet at nå i 2007.

Vi taler her igen om Sverige.

Og så står der længere nede: En af de grupper, som udviklingen var rigtig dårlig for, er unge bilister mellem 18 og 24 år.

Jeg mener, at man kan lave så meget trafikforanstaltning og sikkerhed osv., som man vil og har lyst til, og doble det op, uden at det har nogen stor effekt, hvis ikke man får fat i de mennesker, der sidder bag rattet, specielt unge mennesker.

Det er der, hvilket jeg også sagde tidligere, at man bør lave nogle kampagner, som retter sig mod de folk, der sidder bag rattet, i stedet for bevidstløst at sige: Spænd selen. At spænde selen er meget vigtigt, men alligevel. Og den svenske model og de svenske visioner synes jeg ikke er værd at stræbe efter.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Så vidt jeg kunne høre, havde de da et meget bedre tal end vores. Selv når det ikke var gået godt for den vision, de havde, så er det tal da meget bedre end vores. Det vil jeg da godt lige bede hr. Per Dalgaard bekræfte. Nu har jeg ikke papiret foran mig her, men det var da et flot tal sammenlignet med vores.

Det er da klart, at man kan gøre meget mere, og jeg mener også, at indsatsen over for de unge bilister er en vigtig del af det og også noget af det, man skal snakke om, men så længe man ikke for alvor vil gøre noget ved deres forældre, så er det altså svært at overtale de unge til at mene, at det skal tages alvorligt.

Jeg mener ikke, at den svenske situation er i orden, men den er da langt bedre end vores, og det tal, som hr. Per Dalgaard nævnte, synes jeg ville være en flot målsætning for Danmark at have i første omgang.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

I dag er det jo primært ændringsforslagene, vi skal diskutere, og ikke selve lovforslaget. Så jeg vil bare nøjes med at konstatere, at vi tilsyneladende både har en minister og en formand for Færdselssikkerhedskommissionen, der er på vej væk fra vores oprindelige fælles målsætning om 130 km/t., eftersom man overhovedet ikke ønsker at udtale sig forpligtende om nogen som helst måltal, som man ønsker at tage konsekvensen af.

Men grunden til, at jeg kort går herop, er selvfølgelig for at gøre opmærksom på de forslag, der ligger fra et mindretal i udvalget.

Det ene går jo ud på at indføre, kan man sige, også nogle skrappe straffe for at overtræde hastigheden på andre veje, og der vil jeg da gerne kvittere for, at hr. Nonbo udtrykte, at han da måske var parat til at diskutere i næste samling, om der var noget fornuft i dét. Det kunne være interessant at høre, om ministeren også er parat til at diskutere det i næste samling, for så er der da ét glædeligt budskab, vi kan tage med herfra i dag.

Det andet, der får mig herop, er forslaget om at indføre automatisk kontrol på motorvejene, for nu lykkedes det altså ikke at få hr. Nonbo til at svare på det spørgsmål. Han fortalte mig korrekt, at når der er vejspærringer på motorvejene, så er det i orden at have automatisk fartkontrol, men det er jo ikke et svar på, hvorfor det ikke er i orden at have det generelt.

Og der ville jeg også utrolig gerne høre ministerens forklaring, for mit indtryk, men nu er jeg jo ikke retspolitisk ordfører, er, at vi sådan set har mangel på ressourcer i retsvæsenet og i politiet osv., og det her er jo et forslag, som rask væk vil spare ressourcer. I øvrigt er det livsfarligt for politibetjentene at udføre kontrollen på motorvejene. Vi havde et dødsfald sidste år i den anledning, og vi ved, at det er meget ressourcekrævende, hvis det er den vej, man vil gå for at øge kontrollen.

Kl. 15.25

Jeg har simpelt hen ikke mødt ét eneste argument for, hvorfor man ikke skulle indføre automatisk kontrol, og det er sådan set meget upolemisk ment. Hvad er argumentet for ikke at gøre det? Jeg kan kun se, at alle parter vinder ved det, og hvis man virkelig mener, at nu sætter man hastigheden op, og til gengæld skal den håndhæves, så forstår jeg slet ikke, at man ikke vil indføre den automatiske kontrol. Men det er måske også noget, man er parat til at diskutere i næste samling?

Justitsministeren (Lene Espersen):

Der har allerede været en forholdsvis lang debat, der nok mest har koncentreret sig om de ændringsforslag, som jeg har stillet på regeringens vegne, og som jo vedrører forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse fra 120 km/t. til 130 km/t. i forhold til det oprindelige lovforslag, samt naturligvis initiativet om at sætte grænsen ned for, hvornår den betingede frakendelse af kørekortet sker, nemlig til 160 km/t.

Jeg synes imidlertid også, at det er værd at kommentere de ændringsforslag, som oppositionen har stillet. For så vidt angår spørgsmålet om at dele lovforslaget op i to, er det naturligvis ikke noget, som regeringen kan støtte. For os at se hænger lovforslaget jo sammen. Den ene ting kan ikke erstatte den anden. Det er en samlet pakke.

Men det, jeg umiddelbart gerne vil give de fleste kommentarer med på vejen, er forslaget om nedsættelse af grænsen for betinget frakendelse af førerretten fra 70 til 50 pct. med virkning for hele vejnettet. Det forslag vil berøre trafikken på landevejene og i byerne. Og jeg vil egentlig godt indlede også med at have den tilnærmelsesvis lidt positive indstilling til det, som også Venstres ordfører havde, nemlig at jeg ikke vil afvise, at der på sigt kan være grund til også at se på frakendelsesgrænserne for andre veje end motorvejene.

Nu er det bare sådan, at det lovforslag, som er fremsat, vedrører motorvejene, og der er derfor ikke medtaget overvejelser om frakendelsesgrænser for det øvrige vejnet.

Jeg mener ikke, at ændringer af den her type falder inden for lovforslagets rammer, og jeg har derfor heller ikke foretaget nogen nærmere undersøgelse heraf som led i forberedelsen af lovforslaget. Derfor synes jeg heller ikke, at man skal udvide lovforslaget med en generel sænkelse af frakendelsesretten, uden at man har gjort sig nogle generelle overvejelser om, hvordan det her skal fungere i praksis. Men jeg synes så sandelig også i lov kvalitetsmæssig sammenhæng, at det mindst også skulle medføre, at der var en bred høring om overvejelserne. Det er meget vigtigt at skelne, synes jeg, når vi taler om det her.

Mens motorvejene udgør en forholdsvis homogen vejmasse, så er det øvrige vejnet meget mere uhomogent. Man skal huske på, at grænsen for betinget frakendelse af førerretten ikke kun gælder for strækninger med generelle hastighedsbegrænsninger, men også strækninger med lavere hastighedsgrænser, der er fastsat ved færdselstavler. Det kunne f.eks. være vejarbejde. Hvis hastigheden f.eks. er nedskiltet til 40 km/t., må man spørge sig selv, om det er rimeligt, at man frakender folk retten til at føre bil, hvis de passerer strækningen om natten med 60 km/t. På samme måde kan man fremhæve natkørsel i områder, hvor der er en meget lavt sat begrænset hastighed, f.eks. 15 km/t., som der er i nogle boligområder. Det vil sige, at oppositio-

nen mener, at kørekortet skal ryge, hvis man kører 22,5 km/t.

Det er i den forbindelse værd at notere sig, at den særlige frakendelsesret på 40 pct. for de tunge køretøjer kun gælder for hastighedsgrænser på 30 km/t., men ikke for hastigheder herunder. Herunder er det fortsat 70 pct. Derfor kunne man måske i forbindelse med fremtidige overvejelser tænke på også at lave en eller anden form for begrænsning i forhold til et ændringsforslag, så der bliver noget proportionalitet i tingene, for jeg tror, alle kan se, at det ellers kan give en del uhensigtsmæssigheder.

Man skal nemlig huske på, at færdselslovens bærende princip om konkret fareforvoldelse for længst er suppleret med bestemmelser, som fokuserer på hastigheden alene, så det er vigtigt for trafikanternes forståelse og accept af reglerne, at kørslen også opleves som værende farlig. Det mener jeg til gengæld er tilfældet med de meget høje hastigheder på motorvejene.

Jeg er derimod ikke overbevist om, at det altid vil være tilfældet i den myriade af forskellige situationer, som kan opstå på det øvrige vejnet, og regeringen kan derfor ikke på det foreliggende grundlag støtte ændringsforslaget, der går på en generel 50-pct.s-grænse.

Kl. 15.30

Men som sagt er jeg indstillet på, at vi senere prøver at gå ind og se på, om der her er en mulighed for også og lempe eller ændre på grænserne. Jeg er i hvert fald indstillet på, at vi dér skal prøve at stramme op på reglerne, for jeg tror faktisk, at der kommer en vældig god effekt ud af det, der nu bliver gennemført på motorvejene, og her har jeg syntes, at det var forsvarligt at gennemføre det på grund af den homogenitet, der er i vejmassen.

Det andet, der har optaget ordførerne i dag, har været spørgsmålet om kontrollen. Der har jeg allerede svaret udførligt, hvad angår den politimæssige kontrol, men det, der især har optaget ordførerne i dag, har været spørgsmålet om en automatisk hastighedskontrol på motorvejene. Til det kan jeg sige meget klart og kort, at den tanke er regeringen ikke indstillet på at imødekomme.

Vi mener, at den automatiske hastighedskontrol giver god mening i de områder, hvor der er en særlig risiko, hvor der er sorte pletter, eller hvor der færdes folk i trafikken, som skal nyde en ekstra beskyttelse, og hvor vi gerne vil have en sikkerhed for, at trafikanter træder på bremsen frem for på speederen; det kunne f.eks. være

skoler, børnehaver og i andre områder. Vi har jo også netop ændret hele den automatiske hastighedskontrol, så man nu kan gå ind på internettet og simpelt hen se, hvor den er opstillet. Det tror jeg også har en præventiv effekt, der medfører, at folk kører mere varsomt i de områder. Men at indføre et generelt overvågningsregime på alle veje mener regeringen ikke er en særlig god idé.

Og der vil jeg godt sige til hr. Martin Lidegaard, at selv om alting kan lade sig gøre teknisk, skal man altid forholde sig politisk til, om man synes, at det er en god idé. Der må jeg blankt erkende, at jeg faktisk synes, at man et eller andet sted bevæger sig fra noget, der har en kontrolmæssig værdi, til noget, der har for meget smag af et big brother-samfund.

Man kunne være polemisk og spørge sig selv, hvorfor det kun er, når folk sidder i biler, at de skal overvåges. Hvad hvis man begår vold mod andre, risikerer at slå sig selv ihjel eller involverer sig i uheld? Hvorfor er det kun, når man sidder i en bil, at man skal have den her intensive rede overvågning, altså overalt, hvor man færdes i samfundet?

Det kunne jo foranledige en til at spørge: Jamen ønsker oppositionen, at vi alle skal have en chip i nakken? Ja, så kan man snuppe alle dem, der kører for hurtigt, og man kan også snuppe alle dem, der begår forbrydelser, og det er sikkert også teknisk muligt at lave sådan et kontrol- og overvågnings-samfund. Men er det sådan et samfund, vi ønsker at leve i i et frit og demokratisk Danmark?

Jeg tror faktisk ikke engang, at oppositionen er interesseret i det, hvis de tænker tanken til ende, og derfor har vi altså valgt at lægge snittet der, hvor det ligger i dag, for så vidt angår den automatiske hastighedskontrol, nemlig at målrette den til de steder, hvor den giver rigtig god mening, og hvor man skal have en sikkerhed for, at folk bremses og sikrer sig, at hastighederne bliver overholdt.

Det betyder jo netop også, at politiet får frigjort ressourcer til at kunne lave overvågning de andre steder, og Rigspolitechefen har også redegjort for, hvordan kontrollen vil ske.

Men vi kan som sagt ikke støtte de ændringsforslag, som oppositionen har stillet i dag. Men jeg vil gerne slutte af med at tilkendegive, at for så vidt angår spørgsmålet om en betinget frakendelse af førerretten, er jeg indstillet på at gå ind i en nærmere drøftelse af, hvordan den også kan finde anvendelse på andre dele af vejnettet end blot motorvejene.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Det er ganske simpelt rystende, som justitsministeren står og manipulerer fra denne talerstol. Når justitsministeren taler om overvågnings-samfund og chip i nakken, så må jeg gøre justitsministeren opmærksom på, at det er justitsministeren, der med dette lovforslag ønsker at øge kontrollen. Det er det, ministeren selv foreslår.

Det kan vel være ligegyldigt, om man bliver overvåget af betjente eller af, at et kamera automatisk tager et billede, når man overtræder loven. Der er det bare, at vi siger: Kunne vi ikke bruge politiets ressourcer en lille bitte smule bedre? Jo, det kan vi, og vi kan faktisk gøre det sådan, at betjentene ikke bringer deres liv i fare. Så den øgede kontrol er noget ministeren foreslår. Vi giver bare en metode til, at det kan gøres hensigtsmæssigt både økonomisk og arbejdsmiljømæssigt.

Så vil jeg godt spørge justitsministeren, om ministeren er enig med sin partifælle, hr. Helge Adam Møller, når han i Politiken den 10. april siger, at baggrunden for det her lovforslag er, at når så mange har brudt hastighedsgrænserne, så må man ændre reglerne. Og hvis ministeren er enig, hvad så hvis man ikke overholder de 130 km/t., får vi så et forslag om 150 km/t.?

Kl. 15.35

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Der var mange slemme her. Først sagde ministeren, at vi kun skulle have skærpede bøder, hvis folk oplevede det som farligt – oplevede det som farligt!

Jeg ved ikke, om ministeren er klar over, at da man gik fra at køre efter forholdene, som det hed, og fik faste grænser, fik vi det første meget, meget dramatiske fald i ulykkestallet. For når folk kører efter forholdene, oplever de ikke, hvor farligt det er. Jeg kunne høre på svaret, at ministeren var klædt på til det ovre i ministeriet. Jeg troede faktisk, at de vidste det i ministeriet, men jeg kunne forstå på det hele, at det gjorde de ikke.

Jeg vil lige have ministeren til at afkræfte, at det ikke kun er, når det opleves som farligt, for så bliver her virkelig farligt.

Det næste, jeg lige skal vide, angår ordet overvågningsregime. Man bliver kun fotograferet, når man laver ulovligheder. Når man kører ind på en benzintank, bliver man videofilmet, men her bliver man kun fotograferet, når man

laver ulovligheder. Så det er forbryderne, det er voldsforbrydere, ministeren vil beskytte ved ikke at sørge for, at de bliver kontrolleret.

Men det er måske, fordi de hører hjemme i en anden social klasse end de andre.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Først vil jeg sige en enkelt positiv ting, nemlig at vi i Det Radikale Venstre vil se frem til forhandlinger om at indføre skrappe kontrolforanstaltninger og straffeforanstaltninger på de andre veje; det stiller vi gerne op til.

Men så må jeg altså på linje med de andre ordførere sige, at ministeren må være meget langt ude i sin mangel på gode argumenter, hvis hun skal til at fremlægge det store big brother-scenario, for hvordan kan ministeren så forsvare, at vi har fartfælder alle mulige andre steder, også på motorveje og ved vejbyggeri? Det kunne jo være, fordi ministeren ligesom alle os andre er bekendt med:

1) At man kun bliver fotograferet, hvis man overtræder loven; det vil sige, at der overhovedet ikke er en eller anden konstant overvågning af alle mennesker, men det er dem, der begår forbrydelsen, som fotograferes.

2) At man i øvrigt, hvis man vil, kan indføre utrolig mange former for automatisk fartkontrol. Man kan gå efter personen, men man kan også bare gå efter bilen, og det gør man nogle steder. Så siger man, at det er ejeren af bilen, der får problemet under alle omstændigheder, og så er det ikke nogle personer, man klipper, om jeg så må sige.

Men ellers er det jo rigtigt: Jeg kan heller ikke se den dybtliggende forskel på at kontrollere ved at have en politimand i nakken eller et kamera, når man overtræder fartgrænsen.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg synes, det er fint at tage den helt principielle debat, for det er jo lige præcis det, der er forskellen mellem Socialdemokratiet, SF, Det Radikale Venstre og regeringen.

For os er det ikke lige meget, om det er et kamera, eller det er en betjent, eller det er en chip i nakken. Selv om det er en mulighed, så er det da for mig at se altid en afvejning af, hvor store indgreb man skal gennemføre uden at sætte folks frihed over styr af hensyn til retshåndhævelsen.

Det undrer mig sådan set lidt, at vi skal til, om man så må sige, at have den her lidt princi-

pielle debat, hvor jeg synes, at nogle af ordførerne jo nærmest kommer med en slags beskyldninger, som ingen steder hører hjemme.

Jeg tror, fru Margrete Auken brugte ord som, at det var forbryderne, man ville beskytte. Men også SF har været med til at begrænse overvågning i forbindelse med et lovforslag, vi havde om overvågning af facader ved banker. Da var argumentationen præcis den samme fra Finansrådet. Den gik på, at alle de lovlydige ville vi jo ikke gøre noget ved, men dem, der ønsker at røve en bank og tager en hætte over hovedet, vil vi gerne have lov at snuppe, og derfor vil vi gerne have overvågning. Og man har intet at frygte, hvis man opfører sig lovligt. Også her mente SF sammen med et for øvrigt enigt Folketing, at der gik grænsen trods alt for, hvor langt overvågningsområdet skulle være.

Derfor er svaret på spørgsmålet om den automatiske hastighedskontrol, at det jo må være situationen, der afgør, om det problem, man ønsker at løse, vejer tilstrækkelig tungt til, at man kan sige, at så er det i orden med automatisk hastighedskontrol under de her omstændigheder. Blot fordi teknikken giver mulighed for en hel masse ting, er der ikke noget, der tvinger os politikere til at gennemføre det i praksis.

Og jeg kan sige til fru Margrete Auken, at det nok er, fordi fru Margrete Auken kun har lyttet til den sidste del af min sætning, for så vidt angår spørgsmålet om kørsel, der opleves som farlig. Jeg startede med at sige, at færdselslovens bærende princip om konkret fareforvoldelse for længst er suppleret med bestemmelser, som fokuserer på hastigheden alene, men, understreger jeg, det er fortsat vigtigt for trafikanternes forståelse for og accept af reglerne, at kørslen også opleves som farlig.

Kl. 15.40

Det er som en kommentar til, at hvis vi vedtog oppositionens forslag i dag, så ville man, hvis man i et villaområde, hvor der er en hastighedsgrænse på 15 km/t. om natten, hvor der ingen biler er, kørte 22,5 km/t., få frakendt sit kørekort. Jeg er ikke sikker på, at det er noget, den danske befolkning vil have den helt store forståelse for, og så giver det ikke meget mening.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Justitsministeren kom meget behændigt uden om mine spørgsmål, så derfor vil jeg give ministeren lejlighed til at besvare dem i næste runde.

Kan ministeren bekræfte, at den øgede kontrol af bilisterne på motorvejen er noget, justitsministeren foreslår? Det var ét spørgsmål.

Mit næste spørgsmål var, om ministeren er enig med den konservative retsordfører, hr. Helge Adam Møller, i, at når det her lovforslag er fremsat, så er det, fordi der er en masse bilister, som bryder loven, og så må reglerne laves om.

Hvis ministeren er enig i det grundlag, så er der det tredje spørgsmål: Hvis bilisterne nu også synes, at 130 km/t. er for lidt og kører stærkere end det, betyder det så, at regeringen vil komme med et lovforslag med en fartgrænse på f.eks. 150 km/t.?

Det er tre forholdsvis letforståelige spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg må lige komme med en sidebemærkning i forbindelse med fru Sandy Brinck. Faktisk var det sådan, at jeg var enig med den daværende trafikminister om, at vi skulle have mere kontrol på motorvejene. Det var derfor, jeg kunne udsende en pressemeddelelse om, at den nye regering vil koste menneskeliv, for jeg vidste, at det ville denne her regering ikke have. Denne regering, eller i hvert fald nogle i denne regering, f.eks. vores justitsminister, kan nemlig ikke kende forskel på en chip i nakken og så et kamera, der fotograferer, hvis man er forbryder, men ellers ikke.

Det er jo den store forskel i forhold til de der andre ting, vi har diskuteret. Der filmes der jo fortsat. Så kan man sige, jamen er det ikke helt o.k., hvis man har rent mel i posen? Nej, for der er også noget, der hedder privatlivets fred. Men der, hvor der sker lovovertrædelser, der kommer justitsministeren pludselig ind og siger, at her skal vi også have privatlivets fred.

Man bliver kun fotograferet, når man begår lovovertrædelser, og da det er meget alvorlige lovovertrædelser, er det virkelig ejendommeligt, at det – jeg havde nær sagt 10 år efter, at vi faktisk havde fået den debat til at hænge nogenlunde sammen – skal udløse et nyt kuld, som kommer færende og siger: Overvågningssamfund, for vi fotograferer kun forbrydere. Vi filmer dem ikke.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg forstår godt, at ministeren ønsker at dreje denne her sag over i en principiel diskussion om

overvågning eller ikkeovervågning, for der er ingen saglige argumenter for ikke at indføre den kontrol, og argumentationen holder ikke. Der er jo pokker til forskel på at have kameraet stående og overvåge gaden og banken konstant, så alle personer, der kommer, bliver fotograferet og overvåget af folk, der sidder og kigger på en skærm, og så et andet automatisk system, som fotograferer en nummerplade, hvis man overtræder hastigheden voldsomt. Det er der ingen som helst sammenligning imellem efter min bedste overbevisning.

Så siger ministeren, hvad man må give hende ret i, at bare fordi teknikken er til stede, er der jo ikke noget, der tvinger os politikere til at bruge den. Nej, ikke andet end, at når regeringen vælger at spare 200 mio. kr. på trafiksikkerheden og samtidig vælger at sætte hastigheden op, og vi positivt ved, at dette vil give flere døde og kvæstede, så er det klart, at det skærper behovet for at gøre nogle andre ting, der kan få tallet ned.

Allerbedst ville det jo være at undlade at gøre det første, men kun gøre det sidste, men i det mindste må man da gøre et eller andet, for at det her ikke skal eksplodere i et orgie af døde og kvæstede. Og det her kunne være et af midlerne, som samtidig kunne spare ressourcer for politiet.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

For så vidt angår spørgsmålet fra fru Sandy Brinck om, hvorfor lovforslaget er fremsat, er der meget, meget, meget grundigt argumenteret for det i lovforslaget fra side 4 og frem, så det er der sådan set ingen grund til at starte en ny diskussion af i dag.

For så vidt angår spørgsmålet om den øgede kontrol, vil jeg igen henvise til de besvarelser, som vi har givet både under det åbne samråd, og de spørgsmål, vi har besvaret i forbindelse med Retsudvalgets behandling af det her lovforslag, hvor Rigspolitichefen meget nøje har oplyst, hvordan man har tænkt sig at gennemføre også den her del af lovforslaget.

Kl. 15.45

Og jeg kan ikke andet end konkludere, at efter den måde, Socialdemokratiet fortsætter med at fremture på, har man åbenbart ikke særlig stor tillid til de oplysninger, der kommer fra Rigspolitiet. Det skal jeg være den første til at beklage.

Jeg har tillid til, at man magter denne opgave helt og fuldt, ikke mindst fordi der jo bliver fri-

gjort ressourcer som følge af, at der er automatisk hastighedskontrol andre steder i landet. For øvrigt er politiet jo allerede i dag på motorvejene, og derfor ser jeg slet ikke noget som helst problem i den kontrolmæssige problemstilling.

Med hensyn til de mere principielle overvejelser omkring overvågningssamfund og ikke-overvågningssamfund så mener jeg, at mange af de partier, der i dag tager ordet, forsøger at se alt, alt, alt for forsimplet på den her problemstilling. Jeg vil fastholde, at jeg ikke synes, at det vil være formålstjenligt at indføre en automatisk hastighedskontrol på motorvejene ud fra det principielle synspunkt, som regeringen har på den her ting.

Men igen vil jeg fremhæve, at det, vi mener er hensigten med den automatiske hastighedskontrol, er at benytte den præcist på udvalgte strækninger, hvor ulykkesfrekvensen er meget høj, eller hvor folk er udsat i endnu højere grad end andre steder, det kunne f.eks. være ved skoler og børnehaver. De steder laver man så en automatisk hastighedskontrol, der kan være medvirkende årsag til, at der bliver trampet på bremsen frem for speederen og der dermed kan reddes menneskeliv. Det tror jeg rent faktisk vil have en effekt.

Hr. Martin Lidegaard afsluttede sine bemærkninger med at sige, at man stensikkert vidste, hvad resultatet ville være af det her lovforslag, og jeg synes da, det er spændende, at Det Radikale Venstre nu leger spåmand på regeringens vegne om, hvad den samlede konsekvens er af de mange initiativer, der nu bliver iværksat. Det ville sådan set være interessant allerede nu at få et bud på, hvad Det Radikale Venstre mener om ulykkestallet for 2003, det er trods alt nærmere i tidshorizonten.

Jeg tror ikke, det er så enkelt, men jeg vil godt gentage min positive tilkendegivelse for så vidt angår den betingede frakendelse på det øvrige vejnet i forbindelse med næste folketingsamling.

(Kort bemærkning).

Sandy Brinck (S):

Hvor ville verden være meget nemmere, hvis man kunne diskutere politiske uenigheder med justitsministeren, uden at man skal tillægges en hel masse motiver på sædvanlig polemisk vis. Det her handler ikke om, hvorvidt vi som Socialdemokrater vil udtrykke mistillid til politiet. Det handler det under ingen omstændigheder om.

Det er nærmere en manglende tillid til, at regeringen rent faktisk vil gennemføre de færdssikkerhedsmæssige initiativer, som man skriver. Det er, fordi vi synes, det er noget af et tilfælde, at lige nøjagtig de færdssikkerhedsmæssige initiativer i det her lovforslag er de initiativer, der ikke følger penge med til.

Så svarer ministeren stadig væk ikke på, om Det Konservative Folkepartis ordfører har ministerens opbakning, når hr. Helge Adam Møller over for Politiken den 10. april giver udtryk for, at når folk overskrider hastighedsgrænserne, så må man jo lave reglerne om.

Det ville jo være et interessant svar at få fra ministeren, for vi kan jo ikke være sikre på, at fordi man nu siger til bilisterne, at man skal køre 130 km/t., at de så ikke tillader sig at køre 145 km/t.

Derfor må vi vide, om ministeren på den baggrund vil komme med nye ændringer, ifald det sker.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis det her gik ud på, at der dog skulle reddes nogle menneskeliv, så tror jeg, at regeringen ville være glad for at bruge den automatiske hastighedskontrol, som ikke har noget med overvågning at gøre.

Hvis justitsministeren havde fulgt den debat, vi har haft i færdssikkerhedskredse de sidste 15 år, ville hun vide det. Det er efterhånden blevet klinkende klart, at når man kun bliver fotograferet, når man begår lovovertrædelser, så er det noget andet, end når man bliver filmet uafledigt, og jeg kan ikke forstå, at ministeren ikke kan forstå det.

Så vil jeg lige sige om den anden form for kontrol ved hjælp af politiet – og det har ikke noget med tillid at gøre, tværtimod, jeg holder nemlig meget af politiet – at der er problemet altså, at det er livsfarligt for politiet. Hvis man laver eftersættelser med de hastigheder, der er tale om her, på motorvejene og eventuelt skal have vinket en bil ind til siden, så er man i reel livsfare netop på grund af de høje hastigheder, og derfor er det en metode, som kun bruges meget sjældent. Den er med politiets egne ord, nu kan jeg så ikke huske, hvor det var, jeg hørte det, hamrende ineffektiv, og den er dyr.

Kl. 15.50

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 48 stemte for, 58 imod.

Ændringsforslag nr. 2-4 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 5 og 6 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 forkastedes, idet 48 stemte for, 58 imod.

Ændringsforslag nr. 8-10 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Tredje næstformand (Kaj Ikkast):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

27) Anden behandling af lovforslag nr. L 168: Forslag til lov om ændring af lov om udlevering af lovovertrædere og lov om udlevering af lovovertrædere til Finland, Island, Norge og Sverige. (Gennemførelse af EU-rammeafgørelse om den europæiske arrestordre m.v.).

Af justitsministeren (Lene Espersen).
(Fremsat 26/2 2003. Første behandling 14/3 2003. Betænkning 22/5 2003).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Line Barfod (EL):

Dette er jo en meget vidtgående lov, også så vidtgående, at udvalget ikke har kunnet nå at færdigbehandle den nu, og derfor har udvalget også bedt om få den tilbage efter anden behandling, så vi kan gå videre med den.

Det er jo indførelsen af EU som ét retligt område. Ligesom man tidligere har lavet ét retligt marked, man har lavet Den Økonomiske Monetære Union, skal man nu også til at kunne spørre mennesker inde på tværs af landegrænserne, der jo ikke skal være gældende længere heller ikke på det her område.

Der er en række problemer, som man simpelt hen ikke har nået at afklare, før man bare traf beslutning om, at man nu gjorde EU til ét retligt område. I forbindelse med et af problemerne håber vi, at Justitsministeriet så godt som muligt vil være med til at sikre, at mennesker ikke kommer i klemme. Det er med hensyn til de psykisk syge og de udviklingshæmmede, for selv om det kan være slemt for alle os andre at blive udleveret til et andet EU-land og skulle sidde i fængsel et eller andet sted uden helt at kunne se, hvad der sker med os, så er det altså langt, langt værre for psykisk syge og udviklingshæmmede.

Derfor er det selvfølgelig også glædeligt, at justitsministeren har svaret Retsudvalget på bilag 31, hvor hun har kommenteret henvendelsen fra LEV, de udviklingshæmmedes organisation, og sagt, at hvis en person, der begæres udleveret, lider af en alvorlig, uhelbredelig fysisk eller psykisk sygdom, vil udleveringen i praksis efter omstændighederne kunne udsættes på ubestemt tid.

Jeg håber, at justitsministeren vil forsikre os om, at når der er tale om udviklingshæmmede, hvor der jo desværre ikke er udsigt til, at de nogen sinde holder op med at være udviklingshæmmede, så vil man altid udsætte udleveringen på ubestemt tid, for der er jo ingen udsigt til, at deres forhold kan ændre sig. I hvert fald håber jeg, at vi kan være med til at give dem den sikring, der ligger i, at de ikke skal gå og være nervøse for, at de på et tidspunkt bliver udleveret til et fængsel i et helt andet land.

Så er der også det, som vi blev opmærksomme på for nylig, som ingen af os simpelt hen har haft fantasi til at forestille sig tidligere, nemlig at arrestordren har tilbagevirkende kraft. Jeg håber meget, at Justitsministeriet vil være med til at afklare, hvad det egentlig betyder i praksis. Hvad er det for nogle forbrydelser, som man tidligere har begået, man vil kunne blive udleveret for, og i hvilket omfang vil man kunne blive udleveret til andre EU-lande for ting, man har begået i Danmark, og som ikke var strafbare i Danmark?

Det håber jeg, at justitsministeren vil være med til, at vi kan få afklaret, inden et flertal des-