

her sager, er jo den retstilstand, der var før, hvor man i al evighed låste begge ægtefæller fast i ydelsessystemet.

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Altså, konklusionen på det her er, at ministeren synes, at det er i orden, at man indfører en lovgivning, som medfører, at folk får en ydelse, som de stort set ikke kan leve af, og at det medfører, at en tredjedel af de her mennesker efter 2 år er kommet ud af det her system, men at en stor del af dem som et skridt på vejen stadig væk ikke har noget arbejde og derfor skal forsørges af deres ægtefælle, og at de derfor stadig væk skal leve på et ydelsesniveau, som ligger under, hvad der er det tilladelige, og hvad man regner med er den nedre fattigdomsgrænse i det her land.

Kl. 14.55

**Beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen):**

Det kan vel ikke undre spørgeren, at spørgeren og jeg har et forskelligt syn på samfundet. Jeg synes, det er vigtigt, at mennesker bliver selvforsørgende, kommer ud af ydelsessystemerne og derved får en mulighed for selvstændigt at tilrettelægge deres liv. Det er jo bare en konstatering af forskellen mellem os, og jeg synes, det er en rigtig god ordning, vi har gennemført med starthjælpen.

At nogle så på vej mod arbejde får en periode med ægtefælleforsørgelse, betyder jo, at der bliver et rigtigt økonomisk incitament til, at også den anden kommer i arbejde.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af lovforslag nr. L 153: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og pasloven. (Knallerter, køre- og hviletid og nedsættelse af gebyret for børnepas m.v.).**

Af justitsministeren (Lene Espersen).  
(Fremsat 13/4 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Karsten Nonbo (V):**

Det lovforslag, vi nu skal i gang med, er opdelt i to dele. Der er en lille del om pasloven, og så er der ellers færdselsloven. Jeg vil tage den lille del først, nemlig pasloven.

Det er en nedsættelse af pasgebyret fra 150 kr. til 115 kr. for børn under 18 år, og det er jo, kan man sige, med tilbagevirkende kraft fra den 1. oktober 2004. Men jeg kan berolige med, at der ikke er noget spørgsmål om tilbagebetaling, for man har rent faktisk siden den 1. oktober 2004 kun betalt 115 kr., og så har folk fået en seddel på, at de muligvis fik en efterbetaling, hvis det her lovforslag ikke gik igennem.

Men da det meget gerne skulle gå igennem, er det store arbejde jo bare at destruere det kartotek, hvor man har dem stående, som eventuelt skylder det resterende beløb.

Selve hovedforslaget er færdselsloven, og her er mange rigtig gode elementer fra justitsministeren, og man fristes til at sige igen. Jeg kan da ønske justitsministeren tillykke med, at antallet af dræbte fortsat er for nedadgående. Det er sådan, at hvis vi tager det sidste kvartal her med, altså kvartalet januar, februar, marts 2005, og så tager de sidste 12 måneder, så er vi nede på lige knap 370. Så det går heldigvis hele tiden i den rigtige retning.

Jeg tror også, at det lovforslag, der ligger her, er et skridt i den rigtige retning. Der er en del ting. Det første punkt er, at når det her lovforslag er vedtaget, så skal nye knallerter registreres med nummerplade, og det tror jeg bliver en klar fordel, for vi kommer til at undgå meget af den ræskørsel, chikanekørsel, hvor man gemmer sig bag sin integralhjelm, så ingen kan se, hvem det er, der ligger og fræser rundt. Det bliver en klar fordel. Det bliver også en hjælp til dem, der har en sådan knallert og kører ordentligt, at skulle de få den stjålet, så vil det også være nemmere at finde knallerten til dem. Så det er et forslag for de gode og mod de onde, kan man sige.

Det andet punkt er en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre-hvile-tidsbestemmelserne. Det er sådan i dag, at der kan man hæmningsløst køre. Uagtet om man laver en overskridelse på et kvarter eller på 7 timer, var jeg lige ved at sige, så får man en bøde på 500 kr. som chauffør og 1.000 kr. som vognmand. Nu bliver disse sanktioner skærpet, og man fastsætter det sådan, at det koster 100 kr. til chaufføren for hver procents overskridelse og

200 kr. til vognmanden for hver procents overskridelse, så det er ganske fornuftigt. Det er med til at hjælpe dem, som er seriøse, og som overholder lovene, og afskaffer den ulige konkurrence, som de har med dem, der blæser højt og flot på lovene. Så et rigtig godt tiltag ligger der i det.

Endelig er det også sådan, at vi får sat en grænse ind på 30 pct., og så begynder kørekortet at komme i fare. En overskridelse på 30 pct. er ikke noget, man kommer til, det er meget bevidst. Og det er også, selv om man har holdt i kø. Det er nemlig en overskridelse på mere end 2 timer for en almindelig 8-timers-arbejdsdag.

Kl. 15.00

Der bliver også lagt op til en skærpelse af bøderne til de chauffører, som kører uden kørekort til tunge køretøjer, og der bliver mulighed for at anvende digitale fartskrivere – også en god landvinding. Hastigheden på motorveje for lastbiler øges permanent fra 70 til 80 km/t., så lastbilerne glider ind i den almindelige tungvognstrafik og den almindelige afvikling af trafikken.

Der har været nogle forsøg med overhalingsforbud, og vi har set, at det forbud har været en succes. Det har bevirket en glidende trafik i første vognbane, og sådan bliver det fortsat, især når der nu gives lov til at køre med samme hastighed, uanset om det er med bus eller lastbil.

Der er et par punkter mere i forslaget. Muligheden for at give tilladelse til motorløb på offentlige vej udvides, men det skal vel at mærke ske under ordnede og kontrollerede forhold, så der ikke bliver almindeligt anarki, men kun mulighed for, at unge mennesker kan få lov til at race af under betryggende forhold. Til gengæld bliver der meget snævrere grænser for, hvad de ikke må.

Endelig er der en lille landvinding, som afkriminaliserer mange cyklister. Det bliver lovligt at køre fra sit eget grundstykke over fortovet og ud på kørebanen. Der er nok mange, der ikke er klar over, at det er ulovligt i dag, men sådan er tingenes tilstand, og det får vi heldigvis lavet om nu. Jeg tror egentlig, at hvis man så politiets statistik, er der ikke givet mange bøder for det, men det er nok ikke, fordi det ikke har fundet sted. Det er nok, fordi man allerede har nedprioriteret det.

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen): Der er bedt om en kort bemærkning af fru Majbrit Berlau, så jeg beder ordføreren blive på talarstolen.

(Kort bemærkning).

**Majbrit Berlau** (EL):

I Enhedslisten synes vi jo i bund og grund, at det er meget fornuftigt, at man skærper nogle trafik-sikkerhedsregler, da alt for mange mennesker dør i trafikken i dag. Men jeg vil bare lige høre ordføreren kommentar til de skærpede sanktioner for overtrædelse af køre-hvile-tids-reglerne.

Man ønsker at skærpe sanktionerne for tunge køretøjer, men hvad er årsagen til, at man ikke har medtaget lettere køretøjer såsom taxaer? Vi ved, at mange taxachauffører overtræder disse hviletidsregler i alt for høj grad, hvilket i høj grad skaber fare i trafikken, så hvad er grunden til, at sådanne køretøjer ikke er taget med i lovforslaget?

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo** (V):

Det er først og fremmest et bevisspørgsmål. Det er sådan, at de tunge køretøjer har fartskrivere, så her kan man håndhæve loven. Men jeg er enig med Enhedslistens ordfører i, at der er mange førere af personbiler, der også overtræder færdselslovens § 54, som siger, at man ikke må være træt, når man kører. De kan være på vej hjem efter at have kørt lastbil og overholdt reglerne for lastbiler, og de kan have meget langt hjem. Men det er og bliver et bevisspørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Majbrit Berlau** (EL):

Det kan man selvfølgelig godt forholde sig til, men jeg synes da, det er ærgerligt, at vi kun lovgiver for det, der kan bevises, og indsætter tekniske dippedutter, der skal sikre, at loven bliver overholdt. Man bør vel lovgive ud fra den betragtning, at folk overholder loven, og derfor synes jeg, det er u hensigtsmæssigt, hvis man kun lovgiver for de tunge køretøjer, fordi man mener, de kan få installeret tekniske og elektroniske redskaber, som kan sikre, at loven bliver overholdt. Vi må som udgangspunkt antage, at loven bliver overholdt, og derfor vil jeg henstille, at det sikres, at også mindre køretøjer bliver ført ind i lovforslaget.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo** (V):

Det bliver nok et større arbejde. Vi har jo også tyngdeloven, og jeg er heller ikke sikker på, at den altid bliver overholdt. Problemet er at lave en lov, som kan håndhæves og overholdes, og

for vi kan gøre det, er det ikke relevant at tale om det.

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Morten Bødskov.

**Morten Bødskov** (S):

I Socialdemokratiet er vi parat til at støtte ethvert forslag, som kan sikre bedre færdselssikkerhed og færre tilskadekomne i trafikken, og enkelte elementer i det forslag, vi har til behandling nu, er også tidligere fremsat eller i hvert fald ønsket af Socialdemokratiet.

Kl. 15.05

Lovforslaget indeholder fire elementer, som vi gerne vil fokusere yderligere på. For det første skal alle knallerter nu registreres. Jeg er sikker på, at jeg som så mange andre, både fodgængere og cyklister, dagligt oplever at blive chikaneret af den vilde knallertkørsel, som er til stor gene for de mere rolige i trafikken, og det er godt, at politiet nu kan komme det problem til livs. Politiet får lov til at registrere knallert 30, så det bliver muligt at efterforske de lovovertrædelser, de unge ofte begår med deres vilde kørsel.

For det andet indeholder forslaget, som det også har været nævnt, en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre-hvile-tidsbestemmelserne. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det er et længe ventet forslag, som både Socialdemokratiet og temmelig sikkert mange andre her i Folketinget har ventet længe på. De senere år har vi jo været vidner til ret alvorlige ulykker i trafikken. Vi har alle sammen hørt om busulykkerne, og der er stort set sten-sikker garanti for, at hver gang politiet foretager kontroller, er der gevinst.

Det virker meget underligt, at man i erhvervet har så svært, som det ser ud til, ved at forstå de regler, som er grundlaget for den kørsel med tunge køretøjer, der finder sted i dag. Gad vide, hvad der egentlig ligger bag de tilfælde, hvor en vognmand sender en chauffør uden det rette førerbevis og den rette kørsels erfaring til Sydeuropa med bussen fuld af forventningsfulde skigæster? Mon det ikke handler om penge og om, hvem der får mest ud af aftalen? Det er selvfølgelig det, der er det afgørende.

Skærpelsen af sanktionsniveauet rejser spørgsmålet om selve sanktionsniveauet. Vi er enige i den gradueringsmodel, man har valgt i lovforslaget, som i tilfælde af overtrædelser skal

straffe både chaufføren og vognmanden, men spørgsmålet er, om proportionerne er de rette; det ønsker vi at se nærmere på under det kommende udvalgsarbejde. Samtidig synes vi ikke, at den del af lovforslaget, som handler om, at reglerne for tilbagekaldelse af vognmandstilladelser skal skærpes, er klar nok. En ting er at undersøge, hvordan reglerne kan ændres, men med hensyn til om de overhovedet skal ændres, og hvornår det vil ske, mangler vi et klart svar fra regeringen. Det håber vi justitsministeren måske kan bibringe os, for det er Socialdemokratiets klare holdning, at der skal ske en skærpelse på området. Der er mange vognmænd, som med garanti har et medansvar for de overtrædelser, der finder sted, og det synes vi skal sanktioneres hårdt og kontant.

For det tredje sikrer lovforslaget mulighed for at indføre digitale fartskrivere, og politiet får mulighed for at føre tilsyn med overholdelsen af køre-hvile-tidsbestemmelserne hos vognmanden, også uden retskendelse. Det støtter Socialdemokratiet fuldt og helt.

Endelig sker der for det fjerde en permanentgørelse af det nuværende forsøg med at lade de køretøjer, som i dag er omfattet af særlige hastighedsbegrænsninger, køre 80 km/t. i stedet for de nuværende 70 km/t. Hvis Socialdemokratiet kan få sikkerhed for, at de overhalingsforbud, der også har været en del af forsøget, også bliver permanente, kan Socialdemokratiet også støtte den del af lovforslaget.

Så er der, som det tidligere har været omtalt, også noget i forslaget, man måske kunne kalde en fejebakke. Den indeholder alt muligt lige fra tilladelser til at afholde motorløb og udvidelse af den kommunale parkeringsordning til ned-sættelse af gebyret for pas til børn og unge under 18 år. Alt det kan Socialdemokratiet også støtte.

Med de meget konkrete spørgsmål, som vi her har rejst, altså især angående proportionaliteten i sanktionsbestemmelsen på køre-hvile-tidsområdet og overhalingsforbuddet, som er en del af forsøgsordningen for de her særlige køretøjer, som i dag forsøgsvis har tilladelse til at køre 80 km/t., er Socialdemokratiet klar til at støtte lovforslaget.

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Kim Christiansen.

**Kim Christiansen (DF):**

Første del af lovforslaget om en registreringsordning for knallerter, der i dag ikke er registreringspligtige, er naturligvis en ganske glimrende tanke, som gør det muligt for politiet at identificere disse knallerter i forbindelse med lovovertrædelser.

Kl. 15.10

Det vil nok være en uoverkommelig opgave at registrere de 85.000 knallerter, der findes i dag, men for Dansk Folkepartis vedkommende ser vi gerne, at forslaget skal omfatte alle knallerter erhvervet efter den 1. januar 2005 og ikke, som lovforslaget lægger op til, efter den 1. juli 2006, da dette kan antages at give et boom i salget af knallerter op til skæringsdatoen og en efterfølgende afmatning, hvilket reelt forrykker ordningen med måske op til et år. Jeg synes også, man under udvalgsarbejdet bør være opmærksom på, at der bør være en klar differentiering mellem de nummerplader, man påtænker at bruge til knallert 30, og dem, der i dag eksisterer til knallert 45. Det kunne f.eks. være en farveforskel.

Angående hele lovforslagets del om trafikikkerhed støtter Dansk Folkeparti naturligvis en skærpelse af sanktionerne for overtrædelse af køre-hvile-tids-bestemmelserne. Dette er nødvendiggjort af de mange ulykker med sovebusser og andre turistbusser på længere strækninger. Her er det passagerernes og medtrafikanternes sikkerhed, der sættes på spil, når en chauffør, der ikke har holdt sine pauser, falder i søvn bag rattet. Det er heller ikke acceptabelt, at vognmænd bryder reglerne til fare for andre trafikanter for at tjene lidt ekstra, og derfor skal bødestrafpen være af en sådan størrelse, at det ikke er profitabelt.

Der åbnes også mulighed for frakendelse af førerretten ved gentagne eller grovere overtrædelser, og det er naturligvis noget, vi også støtter. Vi kan også støtte skærpelsen af bøder for kørsel uden kørekort, overtrædelse af oplysningspligt og for at have overladt føringen til en person, der ikke har gyldigt kørekort.

For at skabe bedre kontrol med køre-hvile-tids-reglerne foreslås det at indføre digitale fartskrivere og give en større kompetence til politiet. Her synes jeg, det er væsentligt, at man giver politiet kompetence til virksomhedskontrol uden forudgående retskendelse.

En forhøjelse af hastigheden fra 70 til 80 km/t. på motorveje er vel ganske rimelig. Men langt de fleste af de lastbiler, jeg møder, kører al-

lerede 100 km/t., så personligt kunne jeg godt tænke mig, at vi også kiggede på sanktionerne eller skærpede kontrollen af fartoverskridelserne.

Forslaget om ændring og tilpasning af pareringskontrollen synes jeg er ganske hensigtsmæssigt. Jeg synes bare, man skal være opmærksom på, at i dag er der faktisk allerede noget tværkommunalt samarbejde, som der er rejst en del tvivl om, og med lovgivningen bør man i hvert fald sikre, at der også fremadrettet kan gives kommunerne mulighed for at samarbejde på området, da der stadig vil være små kommuner, som ikke kan løfte opgaven alene.

Tilladelsen til at afholde motorløb på offentlig vej er ganske fornuftig, for så kan man forhåbentlig få stoppet vanvidsløbene rundtomkring i landet. Men i samme moment bør straffen for afholdelse af ulovlige løb også skærpes.

Vi ser ingen problemer i at nedsætte afgiften for børnepas, det er vel kun rimeligt at nedsætte den fra 150 kr. til 115 kr.

Dansk Folkeparti går positivt ind i det videre udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Det var dejligt at høre hr. Kim Christiansens ordførertale, og jeg er enig i det meste.

Hr. Kim Christiansen nævnte en enkelt ting om, at han gerne så, at registrering af knallert 30 skulle omfatte knallerter, som er erhvervet efter den 1. januar 2005. Jeg vil spørge hr. Kim Christiansen, om han ikke har forståelse for, at vi først skal have vedtaget lovforslaget, og først når det er vedtaget, kan man lave det praktiske arbejde med at få registeret op at stå, og det vil der gå lidt tid med. Det var jo det samme med klippekortet. Der skal først træffes en politisk beslutning, og først når vi har sagt ja, kan man lave det rent praktiske. Så vi er nødt til at vente, inden vi kan gå i gang. Har hr. Kim Christiansen ikke forståelse for det?

(Kort bemærkning).

**Kim Christiansen (DF):**

Jeg kan sige til hr. Karsten Nonbo, at naturligvis har jeg forståelse for det. Men når man kan nedsætte pasafgiften med tilbagevirkende kraft, formoder jeg, at man også kan foretage registrering af knallerter med tilbagevirkende kraft, selv om det tager noget tid, inden registeret er klart. Det ændrer jo ikke ved, at man stadig kan beholde en skæringsdato, der hedder den 1. januar 2005.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

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

(Kort bemærkning).

**Kim Christiansen (DF):**

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

Kl. 15.15

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

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

**Tom Behnke (KF):**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tilfredsstillende, og derfor har vi absolut ingen problemer med at gøre den ordning permanent.

Så er der det, at man fastsætter afgiften på børnepas til 115 kr., hvor der ellers var udsigt til, at den skulle have været 150 kr. Det synes vi er fint nok, og det bliver så med tilbagevirkende kraft, således at der ikke er nogen, der kommer til at skulle betale de 150 kr., men at alle betaler de 115 kr. Det er fint nok.

Så er der den lille finurlighed med hensyn til cyklisterne, som fremover kan få lov til at krydse et fortov, når de kører ud fra en indkørsel. De skal ikke stå af cyklen og trække ud over fortovet. Det er en bestemmelse, som har givet anledning til meget morskab, fordi det, der nemlig også ofte er tilfældet, er, at hvis indkørslen f.eks. er belagt med brosten, således at der er en niveauskæring, så må cyklisterne gerne cykle ud over. Men hvis det er fortovsfliserne, som er gennemgående, er der tale om et fortov, og da man ikke må cykle på fortovet efter lovens hovedregel, må man altså heller ikke cykle på tværs af et fortov. Det er selvfølgelig noget pjat. Den regel burde have været ophævet for længe siden. Det bliver den så nu. Det er vi glade for, og det er vi tilfredse med.

Vi støtter lovforslaget.

Kl. 15.20

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen):  
Tak. Næste ordfører er fru Elisabeth Arnold.

**Elisabeth Arnold (RV):**

Jeg kan høre på den tidligere ordfører, at der var nogle erfaringer fra det virkelige liv, der virkelig havde slået igennem. Det er da godt, at man kan bruge sine erfaringer fra den del af tilværelsen til også at få gennemført nogle gode ændringer her i lovgivningen.

Det Radikale Venstre synes, det er en dårlig vane, at man laver sådan nogle samlesforslag, hvor der er utrolig mange delelementer, som skal ændres i samme lovforslag. Enkelte af elementerne kunne faktisk godt bære et selvstændigt lovforslag, men da Det Radikale Venstre i det store og hele støtter alle de foreslåede ændringer, vil vi ikke gøre et stort nummer ud af det formelle.

Vi vil blot for en fuldkommenheds skyld nævne, at vi ikke synes, at det er nogen god idé at samle alle disse ændringer i ét forslag.

Men vi støtter som hovedregel de foreslåede ændringer, og jeg vil nævne dem i den rækkefølge, som de står opført i i lovforslaget.

Registreringsordningen for små knallerter: Det er en udmærket idé, som har været luftet adskillige gange i de foregående år, og Det Radikale Venstre har også tidligere erklæret sig villig til at støtte sådan en ordning, men det er klart, at når man for det første har en ret sen skæringsdato for, hvornår knallerterne skal indregistreres, og for det andet ikke tager de brugte knallerter med i indregistreringerne, så vil det selvfølgelig være nogen tid, inden ordningen slår helt igennem og de goder ved registreringen, som nogle af de tidligere ordførere har nævnt, kan opnås, nemlig at det bliver lettere at efterforske færdselslovovertrædelser og lettere at efterforske tyverier osv.

Det kommer til at være en rum tid. Vi må bede justitsministeren om at prøve at danne sig et skøn over, hvor mange år det varer, inden den her ordning kan formodes at få den effekt, som man gerne vil have, men det tager vi så med. Vi kan godt se, at det vil være et meget stort bureaukrati og et meget stort besvær at indføre registrering for alle brugte knallerter, også hvis man indførte en meget hurtig skæringsdato. Det er trods alt en ordning, der har været under diskussion mange år, inden den endelig bliver indført.

Så er der de skærpede sanktioner over for overtrædelser af køre-hvile-tids-bestemmelser. Dem er vi fuldstændig med på. Vi synes, det er helt katastrofalt, at man ganske uden blusel koldt kan kalkulere med, at bøderne er så små, at man kan udsætte både passagerers og medtrafikanterens liv for fare ved at overtræde køre-hvile-tids-bestemmelserne, så det er en skærpet sanktionspolitik, som vi går helt ind for. Måske kan vi også diskutere, om vi skal lave en strengere sanktionspolitik over for vognmændene og ikke blot over for chaufførerne, men også give vognmændene, som i sidste instans er dem, der lukrerer på overskridelserne af køre-hvile-tids-bestemmelserne, et klækkeligt medansvar.

Forhøjelsen af fartgrænser for lastbiler på motorveje fra 70 km/t. til 80 km/t. er vi i princippet ikke modstandere af, for det hænger også sammen med, at man har haft nogle forsøgsordninger, der har kørt et stykke tid, og det er heller ikke godt at have for store forskelle på de hastigheder, der skal være på motorvejene for disse køretøjer.

Den eneste bestemmelse her, som vi har stillet os lidt undrende over for, er den med udvidelse af mulighederne for at tillade afholdelse af motorløb. Jeg har ikke personligt nogen erfaringer

med motorløb, så det er også en sportsgren, som er mig ganske fremmed. Men der må være nogle, der har savnet den her udvidelse af muligheden for at give tilladelse. Der vil vi så gerne lade tvivlen komme justitsministeren til gode og sige, at hun må have gode grunde til at foreslå dette. Det tager vi med ubeset. Det er helt i orden.

Der er mange af de andre forslag, som er ganske udmærkede. Jeg vil selvfølgelig tage fat i den kommunale parkeringskontrol, som flere andre også har nævnt. Det har selvfølgelig vakt stor moro rundtomkring i pressen, at de kommunale parkeringsvagter ikke kan påtale parkering i anden position eller parkering ud for indkørsel eller port. Nu har politiet så endelig generøst overladt det til de kommunale parkeringsfolk også her at tage den drastiske beslutning, at der kan være tale om ulovlig parkering, som man kan indkræve bøde for med det samme. Det synes vi er et yderst fornuftigt tiltag.

Det Radikale Venstre støtter forslaget som helhed.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Kamal Qureshi.

**Kamal Qureshi (SF):**

Da SF's ordfører på lovforslaget ikke kunne være til stede, skal jeg på vegne af hr. Poul Henrik Hedeboe læse nogle bemærkninger til det behandlede lovforslag op:

Overordnet set mener vi, at det er en række overvejende fornuftige tilpasninger. Den udvidede adgang for cyklister til overkørsel af fortov og gangstier er et gammelt SF-forslag, som hidtil har været nedstemt af regeringspartierne, så vi er tilfredse med, at det nu i stedet er gjort til regeringens politik.

Kl. 15.25

Hastighedsgrænsen på 80 km/t. for tunge køretøjer på motorveje er muligvis i orden på baggrund af erfaringer fra forsøget og tilpasningen til den øvrige trafikshøjere hastighed, men det kræver nogle afklarende spørgsmål: Hvad er den beregnede teoretiske miljømæssige konsekvens af hastighedsstigningen på 10 km/t.? Hvad er den faktiske gennemsnitshastighed for tunge køretøjer på motorvejene? Og hvis grænsen øges til 80 km/t., vil der så være opfølgende initiativer for at sikre, at denne grænse også overholdes?

Endelig er det en uskik, at forslaget blander så forskellige emner sammen i ét lovforslag.

Hvis ikke vi får fornuftige svar på spørgsmålene om den øgede hastighed for tunge køretøjer, kan vi f.eks. blive nødt til at stemme imod det samlede forslag og dermed også imod de andre elementer i forslaget, vi går ind for.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**  
Tak. Næste ordfører er fru Majbrit Berlau.

**Majbrit Berlau (EL):**

Alt for mange mennesker dør og kvæstes hvert år i trafikken. Der har efter vores opfattelse ikke været gjort nok for at forhindre dette. Hvis regeringen begyndte at sætte ind over for overtrædelser af færdselsloven med samme iver, som når den sætter ind over for anden personfarlig kriminalitet, ville vi være nået langt. Det er desværre ikke tilfældet.

Når dette er sagt, skal jeg fastslå, at Enhedslisten ser dette forslag som et skridt i den rigtige retning. Der er her tale om initiativer, som har til hensigt at øge sikkerheden på de danske veje og samtidig sikre en bedre mulighed for identifikation af knallertkøretøjer.

Men jeg skal i den forbindelse knytte to kommentarer: Først er der ingen tvivl om, at der svindles alt for meget med fartskriverne og køre-hvile-tids-bestemmelserne. Vi tror ikke på, at det her skyldes manglende kendskab til regler hos chaufførerne. Vi mener, at der spekuleres alt for meget i, om det kan betale sig at overtræde reglerne, og det er helt galt. Dårlig trafiksikkerhed skal ikke være et konkurrenceparameter. Dertil er risikoen for og antallet af ulykker og trafikdrab alt for stor.

Men i Enhedslisten er vi glade for det foreliggende forslag. Vi synes, det ser fornuftigt ud at skærpe kontrol- og sanktionsmulighederne, selv om vi kunne have ønsket, at man var gået lidt længere med hensyn til, hvem disse skærpselser skulle omfatte.

Min anden kommentar knytter sig til spørgsmålet om nummerplader til knallerter for at sikre identifikationen. I den forbindelse støtter høringssvaret fra NOAH-Trafik, at der sættes nummerplader på alle knallerter, ikke kun de nye knallerter. Så vidt jeg forstår regeringen, ønsker den ikke at støtte sådan et forslag, og det er jeg noget uforstående over for. Det er jo ikke altid hastigheden, som er afgørende for, om man kunne ønske at identificere et køretøj.

Desuden tror jeg, at det er meget vigtigt at huske, at knallerter, der kan køre 30 km/t., ikke altid er de mest moderne blandt de unge kørere.

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

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

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

#### **Justitsministeren (Lene Espersen):**

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

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

Kl. 15.30

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

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

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

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

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



punkt, som lovforslaget træder i kraft. Jeg er nemlig enig i, at de to ting skal gå hånd i hånd af hensyn til færdselssikkerheden.

Hr. Kim Christiansen mente i sit indlæg, at der måske var anledning til at ændre ikrafttrædelsestidspunktet, for så vidt angår spørgsmålet om, hvornår knallerter skal registreres. Der var andre ordførere, der gik endnu videre, og jeg mener, det var fru Majbrit Berlau, der var inde på, at alle knallerter skulle registreres.

Jeg vil sige, at vi har vurderet spørgsmålet nøje. I den ideelle verden er der ingen tvivl om, at det havde været godt at tage alle knallerter med, for så havde vi styr på alle fra starten. På den anden side må man sige, at i dag er der ganske mange mennesker, som har haft en knallert i årevis, og skulle man så lige pludselig indføre den ordning, ville det efter min mening udsætte de borgere for en masse unødigt bureaukrati og besvær, som ikke fandtes, da de erhvervede sig en knallert.

Derfor er det ud fra en samlet betragtning endt med, at vi har sagt: I det godes verden havde det været bedre, at samtlige knallerter havde været med, men vi tager altså en beslutning om, at det er de personer, der erhverver en knallert efter den 1. juli 2006, der kommer med i ordningen.

Jeg vil sige til fru Elisabeth Arnold – jeg takker i øvrigt for de pæne bemærkninger – at jeg ikke i dag kan give et skøn over, hvornår alle er med i ordningen. Men politiets egen vurdering er, at de, som udgør et problem, er dem, som køber nye knallerter og meget gerne vil køre meget stærkt, og lovforslaget skulle i hvert fald være meget målrettet mod dem.

Kl. 15.35

Fru Majbrit Berlau og hr. Kim Christiansen rejste det mere principielle spørgsmål: Jamen kan vi være sikre på at fange de slemme? Jeg vil sige, at selv om det ikke er alle, der får nummerplader fra starten, kommer denne indsats jo ikke til at stå alene. Politiet er allerede i dag i gang med at teste knallerter uanmeldt med henblik på f.eks. at undersøge, som fru Majbrit Berlau spurgte til, om de er tunede. Ved tekniske skoler og andre steder, hvor der typisk er mange knallerter, møder politiet op med et rullebånd, hvor de kan sætte knallerten op og undersøge, om den er ulovlig, og det er altså knallerter både med og uden nummerplade. Politiet kan konfiskere knallerten, hvis den ikke fungerer godt nok, så det er altså ikke sådan, at de, der ikke har nummerplade, slipper. Politiet skal bare

snappe dem i den almindelige kontrol, og det er man opmærksom på.

Så spurgte hr. Kim Christiansen også, om der er taget højde for, at der bør ske en differentiering af det udseende, nummerpladerne skal have, for så vidt angår knallert 30 og knallert 45. Ja, nummerpladerne bliver differentierede, så der bliver forskel på nummerpladerne, alt efter om det er en knallert 30 eller en knallert 45. Jeg mener, det var det, hr. Kim Christiansen spurgte til.

Jeg ved ikke, om jeg skulle forstå fru Elisabeth Arnold sådan, at fru Elisabeth Arnold ikke selv har deltaget i motorløb, men jeg vil sige, at når vi indfører denne bestemmelse, sker det sådan set i en erkendelse af, at der er nogle ungemennesker, som synes, det er voldsomt interessant at køre meget hurtigt, og som godt kan lide at have fart i blodet. Her kan man sige, at frem for at de bare selv arrangerer det under ulovlige omstændigheder og måske til fare for andre, er det altså mere formålstjenligt, at de organisationer, som har den nødvendige ekspertise og uddannelse, kan stå bag, så det bliver et organiseret motorløb med ordentlige afspærringer, og hvor frivillige stiller op og sikrer, at der ikke kommer andre ud på kørebanen osv., så det kommer til at ske under ordnede forhold. Det tror jeg er en fornuftig måde til at afbalancere to hensyn, som ellers retter sig mod hinanden, nemlig unge menneskers lyst til at køre meget hurtigt og det, at færdselssikkerheden tilgodeses.

Jeg er også meget glad for de bemærkninger, der var om lovforslagets del om de kommunale parkeringsvagter. Det har været en grotesk lovgivningsmæssig situation, at de folk, der virkelig parkerer ulovligt, har parkeringsvagterne ikke kunnet klare, hvorimod de, der holder 5 minutter for længe, har kunnet få en klækkelig bøde. Det skulle der gerne blive lavet om på med lovforslaget, som giver yderligere beføjelser.

Det eneste, der egentlig har skuffet mig ved behandlingen i dag, er, at jeg i hvert fald ikke har hørt nogen af ordførerne nævne fru Margrete Auken her fra talerstolen. Men jeg vil i hvert fald sige, at det lille afsnit, der er sat ind for at gøre tilværelsen lidt nemmere for cyklisterne, så de nu kan få lov at cykle over fortovet, er noget, vi kan takke fru Margrete Auken, der her i Folketinget har ført en meget utrættelig kamp for cyklisternes rettigheder, for. Selv om det måske lyder, som om det bliver sagt med et smil på læben, siger jeg det næsten med et stort smil på læ-

ben, for der er ingen tvivl om, at fru Margrete Auken virkelig kæmpede for det.

Da fru Margrete Auken her fra talerstolen redegjorde for, hvordan reglerne er, tror jeg også, der var mange af os, der var overraskede over, at reglerne virkelig var så firkantede. Jeg tror, der er mange, der har overtrådt cyklistreglerne mange gange i løbet af deres liv, og derfor vil jeg også sige som en hyldest til fru Margrete Auken, at vi i hvert fald sikrer, at noget af lovgivningen bliver i overensstemmelse med det, borgerne gør i dagligdagen.

Med disse bemærkninger vil jeg sige tak for den store opbakning, der har været til lovforslaget. Jeg ser frem til udvalgsarbejdet, og som sagt er jeg også indstillet på at give videre besvarelser, hvis nogen skulle være i tvivl om, hvorvidt det sanktionsniveau, vi har lagt os fast på, er tilstrækkelig skrap. Det er det efter min klare overbevisning.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):** Hr. Morten Bødskov har bedt om ordet. Er det for en kort bemærkning eller for anden omgang? Værsgo, for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Morten Bødskov (S):**

Tak for justitsministerens opklaring af, at overhalingsforbuddet følger med, og at man for at få det mest effektivt selvfølgelig gør det på udvalgte strækninger. Det er ganske udmærket.

Vedrørende sanktionsniveauet og at det ikke skal kunne betale sig at snyde, er det jo klart, at alt er relativt i denne sammenhæng. Det, vi taler om, er jo ikke busser, som kører med 5 eller 10 personer, det er jo busser, som kører med 50 og 60 personer, så der er ret store penge involveret i hver eneste transport sydpå, som ofte går til skisportssteder eller andre feriemål.

Kl. 15.40

Hvis der køres 3 timer ud over de tilladte, får chaufføren, så vidt jeg kan se, 3.000 kr. i bøde, og ejeren får 6.000 kr. i bøde. Det kan være en bus, hvor der sidder 50 eller 60 personer, som har betalt 2.500 kr., 3.000 kr. eller 4.000-5.000 kr. for rejsen, så jeg forstår ikke rigtig, at justitsministeren kan være så klippefast i sine kommentarer og mene, at det skulle være i stand til at afholde vognmænd fra sætte chauffører i den situation, at de skal køre ud over den tilladte køre-hviletid.

(Kort bemærkning).

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Jeg vil sige til hr. Morten Bødskov, at man naturligvis aldrig nogen sinde kan udelukke, at der er nogle, der kan lave en økonomisk beregning og ad den vej måske finde ud af, at der er nogle øre at tjene, selv om de overtræder regelsættet. Men det er nu min klare overbevisning, når man ser på det samlede lovkompleks, at de sager, som har været fremme i pressen, og de sager, som jeg mener er relevante ud fra en samlet færdselssikkerhedsmæssig betragtning, er sager, hvor der ofte er kørt meget langt, og hvor det derfor ikke kun er en overtrædelse af de almindelige køretidsbestemmelser om, at man som maksimum må køre 10 timer ad gangen. Det kan også være en overtrædelse af hviletidsbestemmelserne, og som der meget klart er gjort rede for i lovforslagets bemærkninger, betyder det, at der kumuleres op.

Netop dette har jo sådan set også givet anledning til kritik fra nogle af de berørte organisationer. De synes, vi går alt for drastisk til værks, når vi siger, at blot fordi der er en overtrædelse, betyder det automatisk, at man også overtræder andre bestemmelser. Men vi har altså valgt at anlægge den strengeste betragtning, og det vil sige, at der meget ofte også er en overtrædelse af hviletidsbestemmelserne, hvilket gør, at bødeniveauet kommer meget højt op.

Jeg medvirker gerne under udvalgsbehandlingen til at komme med flere pædagogiske eksempler for at fortælle, hvor højt bødeniveauet egentlig bliver samlet set. Men set i forhold til, hvad man tjener på en sådan bustur, og hvad en chauffør skal have i løn, tror jeg roligt, jeg kan sige, at den gevinst, der måtte være ved kun at køre med én chauffør og ikke med to, hurtigt bliver ædt op af det sanktionsniveau, der lægges op til her.

(Kort bemærkning).

**Morten Bødskov (S):**

O.k. Vi skal ikke tage en lang diskussion om det her, for vi kan jo fortsætte under udvalgsarbejdet, men jeg er glad for at kunne konstatere, at justitsministeren er åben over for at se på spørgsmålet. Jeg håber ikke, det kun er nye pædagogiske modeller for, hvordan det hænger sammen, for det forstår vi sådan set udmærket, men måske en ændring af forholdet mellem den bøde, som tilfalder chaufføren, og den, som tilfalder vognmanden.

(Kort bemærkning).

**Justitsministeren** (Lene Espersen):

Jeg vil sige, at jeg synes sådan set, at udgangspunktet – altså at chaufføren betaler det halve af, hvad vognmanden betaler – er en enkel og fornuftig måde at opstille et sanktionssystem på, hvis det også skal være til at administrere i praksis, og jeg mener også, at det sanktionsniveau, der bliver lagt op til, er meget skrappt.

Hr. Morten Bødskov kan have den pointe, at han selvfølgelig gerne vil have sikkerhed for, at de meget voldsomme sanktioner, man kan give chaufføren i form af frakendelse af førerretten, naturligvis mindst skal være parallelle med vognmændenes, så vognmændene får tilbagekaldt deres tilladelse i selv samme tilfælde. Til det må man sige, at alt andet lige er det altså en meget voldsom sanktion fra samfundets side at sige til en person, der driver forretning, at nu tilbagekalder vi hans tilladelse. Men jeg håber da, vi kan afklare det yderligere under udvalgsbehandlingen, for jeg tror, vi er fuldstændig enige om hensigten med bestemmelsen.

Det, der gav mig anledning til at komme med de bemærkninger, jeg har gjort, er, at når man kigger i lovforslaget og læser ordene »100 kr. pr. 1 pct.s overskridelse« for chaufføren, tror man måske ikke, det er et særlig højt niveau. Men min pointe er, at det virkelig summer op, hvis det er en almindelig overtrædelsessag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Fjerde næstformand** (Niels Helveg Petersen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

### 3) Første behandling af lovforslag nr. L 152:

**Forslag til lov om ændring af lov om borteblevne. (Ændring af betingelserne for at afsige dødsformodningsdom).**

Af justitsministeren (Lene Espersen).

(Fremsat 13/4 2005).

Lovforslaget sattes forhandling.

## Forhandling

**Birthe Rønn Hornbech** (V):

Det lovforslag, vi nu skal behandle, drejer sig om borteblevne – en i mange år meget upåagtet lov. Det er jo sådan, at der normalt skal udstedes dødsattest efter et dødsfald, men det forudsætter, at man har den døde, og der er eksempler, hvor man ikke har den døde, fordi den pågældende er forsvundet – måske under en katastrofe – eller har været væk så længe, og omstændighederne er sådan, at der kan være grund til at tro, at den pågældende er afgået ved døden. I de eksempler, jeg her nævner, skal man afsige det, der i daglig tale hedder en dødsformodningsdom.

Kl. 15.45

Den lov, vi har nu, har vi haft siden 1946, og det har været sådan, at hvis der var en til vished grænsende sandsynlighed for, at den pågældende var omkommet ved en ulykke, så kunne man få en dødsformodningsdom efter 1 år, hvis domstolen mente, at betingelserne var i orden. Var der tale om, at den pågældende sådan mere diffust havde været væk i lang tid og der var grund til at tro, at han var afgået ved døden, så var grænsen 10 år.

Påvirket af den forfærdelige katastrofe 2. juledag foreslår justitsministeren nu, at 1-års-grænsen nedsættes til 6 måneder, og at 10-års-grænsen nedsættes til 5 år. Vi synes i Venstre, det er et godt forslag. Jeg tror heller ikke, jeg tager meget fejl, når jeg tror, vi kan blive enige om det, og jeg tror, det kan få en ret hurtig gang igennem Retsudvalget.

Vi har jo igen og igen hørt de pårørende sige, at nu må vi prøve at se frem, nu må vi prøve at lægge det bag os, nu har vi fået en afslutning, hvis de har fået deres pårørende hjem. Ved at forkorte fristen kan vi også være med til at hjælpe de pårørende, der aldrig fik deres kære hjem, til at få en hurtigere afslutning på sagen.

Som sagt synes vi, det er et godt forslag, og vi støtter det varmt.

**Morten Bødskov** (S):

Fru Birthe Rønn Hornbech har meget fint redegjort for indholdet af lovforslaget og begrundelserne for det, og selvfølgelig også det lys, lovforslaget skal ses i, og det støtter vi fuldt og helt fra Socialdemokratiets side. Vi er helt på det rene