

lade dem inspirere os, hvis der skal ske ændringer i lovgivningen. Jeg er altså meget enig i, at det har været en god proces at gøre det på denne måde, og at der så er flere, der får æren for det, det ender med, er i hvert fald ikke noget problem for regeringen, og det tror jeg såmænd heller ikke det er for Folketinget.

Jeg vil også sige til fru Line Barfod, at jeg er meget enig i, at en af de ting, som i forbindelse med den forestående retskredsreform er helt afgørende, er, at der bliver en bedre fysisk indretning af domstolene. Vi har alle været ude og besøge domstolene og har set, hvilke lokaler der er til rådighed, og de er ikke tidssvarende i de sager, der bliver behandlet. Så jeg er enig i, at det klart må være noget, der skal prioriteres.

Endelig nævnte fru Line Barfod også konfliktmægling som instrument. Som fru Line Barfod ved, er det jo noget, der stadig væk kører på forsøgsbasis, godt nok kun i meget begrænset omfang, men det skyldes, at det ikke var muligt at få overbevist partierne bag flerårssaftalen om, at det skulle gøres landsdækkende. Men regeringens holdning er i hvert fald den, at vi meget gerne medvirker til, at det kommer i spil en anden gang. Jeg tror også, at det for nogle er den helt rigtige måde at komme videre i livet på, og hvis det er det, der hjælper et offer til at få et bedre liv, kan jeg ikke se, hvorfor vi fra Folketingets side skal stille os hindrende for det. Så det er vi positive over for at arbejde videre med.

Kl. 14.55

Derudover vil jeg såmænd blot takke samtlige partier for den helljertede støtte til det her forslag, og jeg lytter også meget gerne til, hvad der kunne være af debatter med udgangspunkt i det her lovforslag om, hvordan vi yderligere kan forbedre voldtægtsfres retsstilling. Det mener jeg i hvert fald hr. Kim Christiansen annoncerede var noget af det, man kunne arbejde videre med i den kommende tid så. Så tak for det.

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:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 161: Forslag til lov om ændring af straffeloven. (Skærpelse af straffen for uagtsomt manddrab og uagtsom betydelig legemsbeskadigelse i forbindelse med særlig hensynsløs kørsel). Af justitsministeren (Lene Espersen). (Fremsat 27/4 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Karsten Nonbo (V):

Det forslag, vi skal snakke om nu, er det, man på godt gammeldags dansk kalder spritkørsel, at køre råddent i trafikken. Så det glæder mig da, at der er en del unge mennesker på tilhørerpladserne, for det vil være værd at lytte til.

For et par år siden skærpede vi straffen for uagtsomt manddrab og uagtsom legemsbeskadigelse fra 4 til 8 år, når der var tale om særlig skærpende omstændigheder. Nu statuerer vi, at spirituskørsel, og det er altså med en promille på 0,5, og særlig hensynsløs kørsel er en sådan særlig skærpende omstændighed. Det vil sige, at nu kan straffen for at køre råddent og lade tilfældighederne råde, når føreren sidder bag rattet, være op til 8 års fængsel, hvis man slår nogen ihjel, eller hvis man lemlæster nogen drastisk.

Det er sådan, at retspraksis for spirituskørsel, hvor der sker uheld med dødelig udgang, har været en straf på ca. 10-12 måneders fængsel, og retspraksis for særlig hensynsløs kørsel, hvor føreren er ædru, har været en straf på 6-8 måneders fængsel. Nu lægger vi op til, at denne praksis bliver ens. For hvad er egentlig værst: En spritbilist, som kører galt, fordi han ikke aner, hvad det er, han gør, eller en ædru bilist, der ved, hvad han gør, men kører lige så vanvittigt? I mine øjne er begge forbrydelser lige modbydelige, og derfor skal straffen også være ens.

Det skal dog anføres, at det jo i sidste ende er retten, som afgør, hvilken straf der skal være. Men spændvidden bliver nu op til de 8 år, og så må nogle straffe altså blive hårdere, end retspraksis er i dag. Og her taler jeg særlig om de her inkarnerede spritbilister, som ikke engang kan se hen til forruden, måske knap nok til brillekanten, for det er potentielle mordere.

Der er i lovforslaget nævnt nogle eksempler på, hvad der er særlig skærpende omstændighe-

der, nemlig dobbelt hastighed i vejkurver og by-områder, det ligger der nogle domme på, overhaling venstre om et helle, chikane- og kapkørsel og så overtrædelser af noget, man tidligere er blevet dømt for, altså tidligere særlig hensynsløse kørsler.

Jeg vil egentlig godt i forbindelse med udvalgsarbejdet plædere for, at vi ud over det, der har været retspraksis for, kunne komme frem til, at sådan noget som at man kører særlig stærkt, også for vindings skyld, også er særdeles hensynsløs kørsel. Og også at vi på et tidspunkt, når vi har fået undersøgt det nærmere, der hedder amfetaminkørsel, hashkørsel, altså kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer, får det ind som værende særlig skærpende omstændigheder. Det samme gælder manglende hviletid for erhvervschauffører, hvis de kører rigtig groft og lige skal nå de sidste 10 timer uden at holde hvil.

Kl. 15.00

Det gælder også kap- og chikanekørsel. Ét er, at man kører råddent og særlig hensynsløst, når man er alene i bilen – der kan man så ikke vide, hvor mange det går ud over i den anden bil, når man kører galt – noget andet er, at man gør det, når man har proppet sin egen bil med tre-fire medpassagerer. Ministeren ved fra sit besøg hos det projekt, der hedder »Respekt for fart«, at der er fantastisk stor forskel på at køre 100 km/t., når man er alene i bilen, og at køre med samme hastighed, når bilen er fyldt op med fire-fem personer. Standse- og bremselængden og reaktionstiden forøges ekstremt meget, og derfor kan det gå grueligt galt. Når man så kører så råddent, mener jeg, at man har gjort noget, der hører under »særdeles skærpende omstændigheder«, men det kan vi kigge på under udvalgsarbejdet.

Venstre kan selvfølgelig tilslutte sig dette lovforslag af justitsministeren.

(Kort bemærkning).

Anne Baastrup (SF):

Jeg vil godt have, at hr. Karsten Nonbo nøjere beskriver, hvad det er, der er hensynsløs kørsel, og hvad det er, der er særlig hensynsløs kørsel, for jeg synes, det virkede, som om enhver form for ikkeoverholdelse af færdselsloven i virkeligheden var særlig hensynsløs kørsel, og derfor skulle enhver overtrædelse af færdselsloven i virkeligheden være omfattet af denne her strafbestemmelse. Så jeg vil godt spørge: Hvad er det, hr. Karsten Nonbo er ude på?

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg synes netop, jeg nævnte nogle specifikke eksempler på, hvad der er særlig hensynsløst, altså det her med, at man kører dobbelt så stærkt igennem byerne, det her med, at man overhaler venstre om en helle, og det her med, at man bevidst kører chikane- og kapkørsel.

Vi har jo eksemplet fra Brønshøj Torv før jul, hvor der simpelt hen blev kørt fuldkommen vanvittigt, og hvor det ikke var et spørgsmål om, om det gik galt eller ej, men et spørgsmål om, hvor det gik galt, og så er vi ude i særlig hensynsløs kørsel. Vi har også andre former for hensynsløs kørsel. Men det er jo fint beskrevet i de 34 domme, tror jeg det var, fra retspraksis, som man i lovforslaget vil lægge ind under kategorien særlig hensynsløs kørsel.

(Kort bemærkning).

Anne Baastrup (SF):

Jeg vil bare godt have at vide: Støtter hr. Karsten Nonbo det her lovforslag, eller vil hr. Karsten Nonbo have udvidet fortolkningen af, hvad særlig hensynsløs kørsel er, inden vi afgiver betænkning til det her lovforslag?

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg sagde netop, at vi i fremtiden jo også skal kigge på den del, der hedder narkokørsel, altså sanktioner på det område. Der venter vi jo på, at Waageudvalget kommer med en betænkning på rusmiddelområdet, men det gør Waageudvalget ikke før tidligst i næste samling, og der er det, jeg siger, at det jo kan være, at vi yderligere vil se på det til den tid.

Jeg støtter lovforslaget, som det ligger her. Det skal der ikke herske nogen tvivl om at vi gør i Venstre, men vi ved jo også, at der kommer noget med hensyn til narko- og amfetaminkørsel senere, og så er det bare, jeg siger, at det kan måske gøre, at vi skal kigge på det igen om et par år.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Morten Bødskov.

Morten Bødskov (S):

Nu har hr. Karsten Nonbo allerede på meget detaljeret vis gennemgået lovforslaget, så det vil jeg afholde mig fra at gøre, men jeg vil bare sige, at vi i Socialdemokratiet støtter lovforslaget.

Vi mener, at det er væsentligt, at man får lige-stillet strafudmålingen for uagtsomt manddrab, uanset om det er sket som følge af spirituskørsel eller det, der i lovforslaget er kaldt særlig hensynsløs kørsel. Det samme kommer i øvrigt til at ske, når det gælder uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, som det er formuleret i lovforslaget.

Vi har jo alle sammen været vidner til nogle ret tragiske trafikuheld, hvor dette har været tilfældet på den ene eller den anden måde, og vi synes, at der er en uoverensstemmelse i, at man ikke har kunnet sidestille strafudmålingen, så det samme gælder, hvad enten der var tale om spirituskørsel eller det, man også kalder ræddens kørsel eller vanvidskørsel.

Vi synes, det er et udmærket lovforslag. Vi mener, at der skal sættes mere ind over for den her form for kørsel. Vi synes som sagt, at den skal stoppes, men vi synes også, det er værd at være opmærksom på, at det temmelig sikkert er ganske få af de unge, som sætter sig ind bag rattet i de her biler, som er opmærksomme på, at man nu sidestiller de her to paragraffer – spørgsmålet er, om nogen af dem er det – og vil afholde sig fra at køre denne her form for vanvidskørsel.

Kl. 15.05

Det rejser jo spørgsmålet om, hvorvidt regeringen har tænkt sig at lægge flere ressourcer i eksempelvis kampagnearbejdet fra Rådet for Større Færdselssikkerhed over for de her unge.

Det er et problem i mange byområder, hvor der foregår meget voldsom kørsel. Jeg synes, man skal være opmærksom på, at denne her skærpelse, som der bliver lagt op til, temmelig sikkert ikke i sig selv afholder unge fra at køre denne her form for vanvidskørsel. Så derfor er et naturligt spørgsmål til justitsministeren selvfølgelig, om man har overvejet at intensivere indsatsen på det andet ben, populært sagt, altså forebyggelsen af, at unge overhovedet sætter sig ind bag rattet og begynder at køre så vanvittigt, som nogle af dem gør.

Det siger jeg ikke mindst i lyset af, at hvis vi ser på, hvordan udviklingen i bevillingerne til Rådet for Større Færdselssikkerhed har været, siden den her regering trådte til, er de jo desværre ikke gået op, men mere end halveret. Og hvis man ser på, hvordan de kampagnemidler, man så har til rådighed i Rådet for Større Færdselssikkerhed, bliver brugt, kan man se, at nogle af dem jo bliver brugt til det, der bliver kaldt lovinformation, eksempelvis information om diffe-

rentierede hastigheder på motorveje; det tager man kampagnemidler fra Rådet for Større Færdselssikkerheds bevilling til at oplyse befolkningen om.

Det kan der være meget fornuft i, men ikke desto mindre er der jo på bundlinjen et hul så at sige, fordi der mangler midler til at iværksætte kampagner, således at vi kan få de unge til at lade være med at sætte sig ind bag rattet og køre så vanvittigt, som nogle af dem gør.

Så det, vi gerne vil spørge justitsministeren om helt konkret, er, om der med det her også er en øget opmærksomhed på værdien af at forebygge, at unge overhovedet sætter sig ind bag rattet og kører så vanvittigt, som nogle af dem desværre gør.

På den baggrund kan Socialdemokratiet altså støtte det her lovforslag.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Kim Christiansen.

Kim Christiansen (DF):

I det her lovforslag sidestiller man, som de øvrige ordførere har været inde på, straffen for uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, som sker i forbindelse med vild og hensynsløs kørsel, med uagtsomt manddrab i forbindelse med spirituskørsel, så der bliver en ensrettet strafferamme.

Dansk Folkeparti kan naturligvis tilslutte sig, at det ikke gør nogen forskel i strafudmålingen, om vild og hensynsløs kørsel foretages i ædru eller påvirket tilstand. Og jeg er også ret sikker på, at de pårørende til de uskyldigt dræbte er ganske ligeglade.

Om det får nogen praktisk betydning, er jo så op til dommerne. Med en strafferamme på 4 år ligger normaldommen i dag på 6-8 måneder, som hr. Karsten Nonbo også har nævnt, og der er en forventning i forslaget om, at det kan blive hævet til 10-12 måneder. Det ligger jo for mig at se stadig væk inden for de 4 år, så jeg har lidt svært ved at se logikken i det. Det kunne være, man bare skulle indskærpe over for dommerne, at de skulle udnytte de 4 år i stedet for. Jeg havde gerne set, at der var en minimumsstraf indbygget i det her lovforslag.

Hr. Morten Bødskov var inde på oplysning og kampagne, og der kan Dansk Folkeparti tilslutte sig det synspunkt, at det er meget vigtigt, at man går ud og gør opmærksom på, at det her vil vi ikke acceptere, og at vi altså giver strengere

straffe for det. Det kan have en præventiv virkning, og der kunne en minimumsstraf muligvis også have en større præventiv virkning.

Med disse bemærkninger støtter Dansk Folkeparti naturligvis lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Morten Bødskov (S):

Jeg er meget glad for, at Dansk Folkeparti støtter et øget fokus på det forebyggende arbejde over for de her unge vilde bilister. Det kan godt være, det er at fremskrive støtten meget, men kunne det tænkes, at Dansk Folkeparti var klar til at se positivt på et socialdemokratisk forslag om eksempelvis øgede bevillinger til Rådet for Større Færdselssikkerhed, nu når vi skal til at forhandle om en ny finanslov her til efteråret?

(Kort bemærkning).

Kim Christiansen (DF):

Der vil jeg da sige til hr. Morten Bødskov, at Dansk Folkeparti altid vil være med til at kigge på gode og konstruktive forslag, især når vi taler om oplysningskampagner. Jeg vil ikke stå og give garantier for noget her fra Folketingets talerstol, men vi er altid positive, når der er fornuft bag tingene.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

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

Tom Behnke (KF):

Jeg kan huske, at jeg for år tilbage så en streamer i bagruden af en bil med et noget makabert budskab: Hvorfor bruge skydevåben, når det er gratis at slå ihjel i trafikken?

Kl. 15.10

Dengang buldrede debatten voldsomt, og man havde det indtryk, at der blev straffet for lidt i de situationer, hvor der var begået uagtsomt manddrab i trafikken. Der var faktisk mange, der protesterede; der var mange, der ønskede, at straffene og strafudmålingen blev skærpet, og meget er der da også sket siden. Vi har jo allerede foretaget ændringer i forhold til den, der kører spirituskørsel og i forbindelse med spirituskørsel involverer sig i uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse; der har man jo sendt det signal, at strafudmålingen skal forhøjes.

Desværre er det jo så også nødvendigt at udvide området her, så det ikke kun gælder for spritbilister, men også skal gælde dem, der kører

særlig hensynsløst i trafikken. Det er desværre nødvendigt. Desværre, fordi det jo ikke burde være sådan. Vi burde alle have den opfattelse, at man skal køre ordentligt i trafikken, man skal opføre sig ordentligt i trafikken, fordi det ikke kun er en selv, man udsætter for fare, det er også ens medtrafikanter.

Men der er en tendens til, at der er nogle, der kører helt vanvittigt og uden hensyn til andre, og der skal gøres noget for at prøve at dæmme op for det. I første omgang med lovforslaget her foreslår ministeren, og det støtter vi naturligvis fra konservativ side, at man laver en parallelitet i strafudmålingen, således at når der er tale om uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse, er strafudmålingen den samme, og at man forhøjer niveauet fra de nuværende 6-8 måneder til 10-12 måneder.

Det mener vi er en god ting, og vi mener absolut, at det er nødvendigt og relevant, at man laver denne parallelitet. For det, vi taler om, er jo nogle trafikanter, som absolut har mangel på ansvar, og ikke bare mangel på ansvar over for andre, men også mangel på ansvar over for sig selv.

Der skal nok noget til, og det kan også godt være, som Socialdemokratiets ordfører har været inde på, at der skal mere til end bare det her lovforslag for at råbe de unge trafikanter op. Det kan godt være, at der skal mere til, det må vi se på. Det er vi i hvert fald villige til at se på, for der er ingen tvivl om, at vi fra konservativ side ønsker at gøre noget ved det her. Vi ønsker at få standset det her. I første omgang med lovforslaget her.

Men jeg tror også, når vi taler om ansvar, at det andet, der mangler, er en forståelse blandt disse trafikanter, der kører så vildt og vanvittigt, af, at alting har en konsekvens. Og det skal have en konsekvens.

Det har denne meget, meget tragiske konsekvens, at det kan gå ud over andre trafikanter, men det bør selvfølgelig også have en konsekvens, når vi ser på strafudmålingen. Med forslaget her er det jo, at man laver paralleliteten mellem dem, der kører spirituskørsel, og dem, der kører særlig hensynsløst. Det er vi absolut indstillet på og synes, det er en god idé, at man gør det.

Jeg vil så også godt sige, at når man så kigger på, at vi i de pågældende paragraffer har en strafferamme på 8 års fængsel, kan man godt undre sig lidt over, at strafudmålingen ikke er højere, end den rent faktisk er.

Nu er der tale om med dette lovforslag, at man laver en parallelitet, og det er vi selvfølgelig tilfredse med. Men jeg kunne da godt forestille mig, at man med tiden også kunne se på, om man ikke i det hele taget skulle prøve at se, om man strafniveauet skulle højere op.

Hvis man har kørt fuldstændig vanvittigt i trafikken, så vanvittigt, at man har slået nogle andre ihjel, er det min opfattelse, at selv om det er uagtsomt manddrab, bør der være en klækkelig straf.

Men vi støtter naturligvis lovforslaget her. Vi ser det som et godt initiativ, og specielt det, at der bliver tale om en parallelitet.

(Kort bemærkning).

Anne Baastrup (SF):

Nu har hr. Tom Behnke jo en fortid som politibetjent og ved derfor også, hvordan de unge fungerer i det virkelige liv. Jeg vil godt spørge: Tror hr. Tom Behnke, at dette lovforslag isoleret set vil forebygge særlig hensynsløs kørsel?

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (KF):

Jeg tror absolut, det har en betydning, at man herfra sender et entydigt signal om, at det her vil man ikke acceptere, her skal der sættes ind, og at man laver parallelitet mellem hensynsløs kørsel og så spritkørsel, så strafudmålingen dér som udgangspunkt er ens, at strafniveauet er ens som udgangspunkt. Det tror jeg har en betydning, i forhold til at man er opmærksom på, at der er fokus på det her område, at vi som politikere har fokus på området, og at det bliver signaleret ud.

Fru Anne Baastrup har tidligere spurgt andre ordførere, om det her er nok, at man ændrer på skærpsen i straffene, og der tror jeg bestemt, at der skal mere til. Og der har regeringen gjort mange andre tiltag på det her område, hvor man bl.a. har sat ind over for de unge bilister og sørget for, at selv de milde overtrædelser altså betyder, at man ret hurtigt som ung bilist får en betinget frakendelse, og at det får en konsekvens på et tidligere tidspunkt.

Kl. 15.15

(Kort bemærkning).

Anne Baastrup (SF):

Nu er det jo isoleret set en forøgelse af strafferammen til 8 år. Hvor mange unge mænd tror hr. Tom Behnke ved, om det er 2 år, 3 år, 10 år, 15 år, de kan risikere at komme i fængsel, hvis de

bliver snuppet for at køre for hurtigt op ad Frederikssundsvej?

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (KF):

Jeg tror bestemt, det har betydning, hvad det er for strafferammer, vi har i lovgivningen. Hvis ikke det havde nogen betydning, så kunne vi jo bare sige, der ikke var nogen strafferammer. Hvis det var det, kunne man sætte strafferammen til 5 timer. Selvfølgelig har det en betydning, hvordan strafferammen er. Men hvilken betydning strafferammen konkret har i det enkelte hoved, kan jeg selvfølgelig ikke stå her og udtale mig om.

(Kort bemærkning).

Morten Bødskov (S):

Lidt i forlængelse af det, fru Anne Baastrup spørger om, tror jeg, at man skal passe på med at overdrive forståelsen hos de unge af den konsekvens, man ønsker at sætte her. Jeg tror faktisk også, at man kunne få hr. Tom Behnke til at give os ret i, at det temmelig sikkert er de færreste af de her unge, som er opmærksom på det, der står. Det er jo ikke ændring af straffeloven. Man kan sige, at det er ændring af normalttilfældet, når man ændrer straf for særlig hensynsløs kørsel fra nu 6-8 måneder til 10-12 måneder.

Men jeg er meget glad for, at hr. Tom Behnke er opmærksom på, at der skal noget mere til, og at vi er nødt til at øge fokus på forebyggelsen af det her problem. Det synes jeg vi skal tage med.

Jeg var meget positiv over, at Dansk Folkeparti var så klar i mælet, og jeg er faktisk endnu mere positiv over, at man fra konservativ side er klar til at se på, hvordan vi kan styrke forebyggelsen af det her problem, for det er der behov for, ikke mindst når vi ser, hvordan bevillingerne har formet sig eksempelvis til Rådet for Større Færdssikkerhed i de seneste 3-4 år.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (KF):

Jeg skal understrege igen, at for os er ordet konsekvens helt centralt, og vi opfatter det på den måde, at der skal være tale om konsekvens, at man som lovovertræder skal opdage og føle, at det har en konsekvens, at man overtræder de pågældende bestemmelser.

Men jeg er også enig med hr. Morten Bødskov i, at man ikke kan lade det stå alene. Det skal jo altså stå på to solide ben. Det ene er, hvor vi går ind og sanktionerer over for dem, der overtræ-

der, og det andet er, at vi selvfølgelig også skal sørge for, så vidt det kan lade sig gøre, at forhindre, at forbrydelsen overhovedet finder sted. Det er indlysende.

Kan vi nå dertil, hvor forbrydelsen slet ikke finder sted, er det absolut det bedste. Men hvis forbrydelsen har fundet sted, er det vores opfattelse, at så skal det også få en markant konsekvens.

(Kort bemærkning).

Morten Bødskov (S):

Jeg takker for svaret. Nu er det jo sådan, at vi i det sidste års tid her i Folketinget har behandlet flere forslag på færdselssikkerhedsområdet, hvor man har lavet noget lignende det her, altså skærpet straffene. Det er helt fint, og det har Socialdemokratiet støttet, men vi har også hver gang påpeget, at det ikke kan stå alene.

Jeg håber, jeg kan tage den konservative ordførers ordførertale som udtryk for, at man nu er opmærksom på, at nu skal der så at sige også fyldes op på det andet ben, altså at vi skal til at fokusere på årsagerne, vi skal til at have fat i dem, inden de så at sige sætter sig ind bag rattet og kører som vanvittige.

Kan jeg tolke det sådan, at den konservative ordfører er parat til at starte en sådan diskussion, eventuelt med afsæt i Folketingets Retsudvalg, om, hvordan man i mere bred forstand kan styrke forebyggelsen på færdselsområdet, således at vi kan få de meget fine tal, der i øvrigt er, endnu længere ned?

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (KF):

Svaret er ja.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Elisabeth Arnold.

Elisabeth Arnold (RV):

Det letteste nu ville jo være bare at føje sig til rækken af ordførere, som sagde, at det her er et udmærket forslag. Der er ikke nogen, der kan forsvare de unge bøller, der kører hasarderet, som kører råddent, og som måske oven i købet kommer til at skade nogle voldsomt eller slå nogle ihjel med deres kørsel.

Men jeg synes, det er et dårligt forslag. Grunden til, jeg synes det, er, at det kun er ganske få år siden, strafferammerne for uagtsomt manddrab under spirituspåvirkning med bilen som

våben blev forhøjet. Det fremgår også af adskillige af høringsssvarene, at man med denne her detaljerede lovgivning, hvor man sætter nogle yderligere skærpende omstændigheder ind, som hedder hensynsløs kørsel, altså tager en del af domstolenes arbejde fra dem. Det er noget af det, de skal vurdere i de enkelte sager, og det går vi nu som politikere ind og beskriver meget detaljeret i lovgivningen.

Det er noget af det, som vi tit har drøftet her i Folketinget, nemlig at vi altså laver en lovgivning, som ikke er hensigtsmæssig, fordi vi lovgiver på enkeltområder, som domstolene retteligt burde have med i deres bedømmelse.

Kl. 15.20

Der er adskillige af de hørings svar, som vi har fået udleveret, der er meget irriterede, og de rører en stor utilfredshed med, at Folketinget lovgiver på den måde, man gør her. Man bemærker, at straffastsættelse er domstolenes ansvar ud fra en konkret bedømmelse af samtlige sagens omstændigheder, og der er også flere parter, der fremhæver, at man netop har forhøjet rammen for spirituskørsel med 8 år.

Når vi så oven i købet hører Venstres ordfører i dag sige, at vi også snart skal til at tænke på kørsel under påvirkning af stoffer, så skal vi altså til at sætte nogle nye grænser for, hvilken slags stoffer der skal give hvilke strafferammer for uansvarlig kørsel.

Vi kommer meget hurtigt ud i nogle konsekvenslovgivninger af det, som betyder, at vi fortsætter ad den vej med at lovgive meget detaljeret på områder, hvor vi i virkeligheden burde give domstolene nogle meget enkle redskaber ved at sige, at de og de ting skal være skærpende, de og de ting skal være formildende, og så burde man overlade det til domstolene.

Så jeg er faktisk i virkeligheden utilfreds med det her lovforslag, for jeg synes ikke, det pynter på Folketingets image, at vi laver sådan noget her, og navnlig ikke, når man læser Rådet for Større Færdselssikkerheds hørings svar:

»De skærpede straffe vil således ikke kunne forebygge de unges hensynsløse kørsel.«

Det står der udtrykkeligt i Rådet for Større Færdselssikkerheds hørings svar, og der er ikke et ord om præventive indsatser i lovforslaget eller bemærkningerne. Det får altså lov at stå fuldstændig uanfægtet.

Det er svært at være imod hårdere straf til de unge bøller, men jeg synes, at vi lovgiver om detaljer, som retteligt tilkommer domstolene, og der er manglende logik i argumentationen. Vi lovgi-

ver med sikker viden om, at det ikke hjælper, og det synes jeg i virkeligheden er det mest problematiske ved det her forslag.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Hr. Karsten Nonbo har bedt om ordet for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Jeg vil lige pointere, at jeg ikke mente, at når vi fik narko og andre berusende midler med, så skulle vi skærpe straffene yderligere. Jeg ville bare have det op på linje med spirituskørsel.

Er fru Elisabeth Arnold ikke enig med mig i, at det er lige så forfærdeligt at være beruset af heroin, amfetamin, hash eller andre stoffer, som det er at være beruset af spiritus, når man sidder bag rattet i en bil? Skulle de begreber ikke ligestilles, når vi har nogle bedre værktøjer og noget mere viden om andre berusende midler?

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jo, men vi har jo også i noget af vores tidligere lovgivning her i Folketinget opremset f.eks. typisk, hvad skærpende omstændigheder og formildende omstændigheder er i forbindelse med strafudmålingen, og det burde jo indgå i det katalog over formildende eller skærpende omstændigheder, som domstolene så skal tage udgangspunkt i.

Det, vi gør her, er jo at fastsætte nogle ganske bestemte strafferammer for nogle ganske bestemte former for kørsel eller ganske bestemte former for stofpåvirkning, nemlig spiritus. Der er det, vi går ind og lovgiver meget detaljeret for, hvilket vi i virkeligheden ikke burde gøre fra Folketingets side.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Så vil jeg spørge fru Elisabeth Arnold, om ikke det kunne skabe den misforståelse hos de unge mennesker, når vi netop har opremset spiritus-sen, men undlader at opremse narko og undlader at opremse andre stoffer, at det kun er spirituskørsel, der er under den her kategori, og at det andet er knap så slemt.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Som det er i øjeblikket, kan man godt køre. I realiteten står hash, amfetamin eller anden form for

stofpåvirkning ikke i loven nu. Men det kan selvfølgelig indgå i den konkrete bedømmelse af straffens længde, når domstolen behandler den pågældende straffelovovertrædelse.

Det er jo ikke sådan, at de pågældende personer ikke bliver straffet, som sagerne er i dag, det gør de da i høj grad, men vi går ind og fastlægger et helt bestemt niveau for en ganske bestemt type kørsel og en ganske bestemt type påvirkning, og der mener jeg faktisk, at vi går for vidt i vores lovgivningsiver. Vi burde overlade den slags ting til domstolene, som burde have mulighed for at graduere efter de forskellige omstændigheder.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til den næste ordfører, fru Anne Baastrup.

Anne Baastrup (SF):

I SF's folketingsgruppe er vores udgangspunkt, at der skal være ensartethed, når det drejer sig om særlig hensynsløs kørsel, uanset om man er spirituspåvirket eller ej, og vi er ikke uenige i Dansk Retspolitisk Forenings vurdering af, at det i virkeligheden er noget mere alvorligt, hvis man kører særlig hensynsløst og ikke er spirituspåvirket, for så ved man, hvad det er, man laver.

Omvendt vil jeg godt minde ordførerne fra Retsudvalget om, da vi diskuterede voldspakken, jeg husker det, som det var i 1999, hvor Venstres retspolitiske ordfører skældte ud over, at man i bemærkningerne detaljeret havde beskrevet, hvilken straf der skulle gives for en given overtrædelse af straffeloven. Domstolene rettede henvendelse til os, alle var sure.

Kl. 15.25

Derfor synes jeg altså, at vi skal tage Dommerforeningens bemærkninger meget alvorligt. Dommerforeningen har konstateret, at lovudkastets bemærkninger indeholder nøje angivelser af fremtidige straffniveauer. Den lægger vægt på, at det i lovudkastet er understreget, at fastsættelsen af straf i det enkelte tilfælde fortsat vil bero på domstolenes konkrete vurdering af samtlige sagens omstændigheder, og at de i lovudkastet angivne straffniveauer kan fraviges i op- eller nedadgående retning. Dette er ironi!

Dommerforeningen er simpelt hen ikke tilfreds med det her lovforslags bemærkninger. Det, man burde have gjort i stedet for, var at forøge strafferammen for særlig hensynsløs kørsel – punktum – men ikke gå ind med bemærknin-

ger om, at kører man venstre om hellen, højre om hellen, og hvad ved jeg, så er det 10-12 måneder i stedet for 8-9 måneder. Det er den der detaljerede fastlæggelse af den konkrete straf, hvor man i virkeligheden foreskriver, hvilke beslutninger domstolene skal træffe i konkrete sager. Jeg synes altså det er lidt alvorligt.

Jeg vil også godt sige, at jeg er meget, meget skuffet over hr. Tom Behnkes snakken uden om problemet, nemlig at hvis ikke dette lovforslag følges op af intensive kampagner, så er der ikke en eneste ung, der kunne finde på at sætte sig ind i en bil, som vil ane noget som helst om det.

Det, der er problemet, er, at unge, der kører særlig hensynsløst, er unge, som har et meget stort behov for en lang række andre ting, herunder opmærksomhed osv. Vi kan hele smøren. De aner ikke, om de kommer ind at sidde i 10-12 måneder eller 8-9 måneder.

Dér er problemet, men der er ikke afsat en krone til at lave en særskilt kampagne. Jeg synes, det er meget pinligt, når Rådet for Større Færdselssikkerhed skriver så præcist, at det ikke vil have den store effekt på de unge fartbøller i gerningsøjeblikket. Det bør vi tage alvorligt.

Jeg vil ikke sige, at vi stemmer imod det her lovforslag, jeg synes bare ikke, det er god lovgivningsskik.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Fru Line Barfod som næste ordfører.

Line Barfod (EL):

I Enhedslisten er vi også fuldstændig enige i, at vi skal gøre, hvad vi kan for at bekæmpe hensynsløs kørsel, men som det tidligere er kommet frem under debatten og fremgår af høringssvaret fra Rådet for Større Færdselssikkerhed, vil det, at man giver nogle højere straffe, ikke forebygge den hensynsløse kørsel.

Det er nogle helt andre mekanismer, vi skal bruge, og derfor ville det være rart, hvis vi kunne få en tilkendegivelse af, hvad regeringen vil gøre, for at vi kan få et meget mere massivt forebyggende arbejde, end det er nu, også set i lyset af den kommunalreform, som regeringen og Dansk Folkeparti er ved at gennemføre, og hvor hele ansvaret for det her flyttes fra amterne og ud til kommunerne, og hvor mange – bl.a. Rådet for Større Færdselssikkerhed – er meget nervøse for, at kommunerne ikke vil kunne løfte den opgave og ikke, selv om en række kommuner bliver større, vil have de ressourcer, der skal til for

at lave kampagner, som nogle amter trods alt gør i dag.

Derfor håber jeg, vi kan få svar fra ministeren på, hvad det er for en indsats, man har tænkt sig at gøre med det forebyggende arbejde for på den måde at kunne forebygge noget af den hensynsløse kørsel.

Så er jeg meget enig i det, som de to foregående ordførere fra De Radikale og SF har sagt om problemet med den her lovgivningsteknik. Det er altså besynderligt, når et flertal i Folketinget for ikke særlig lang tid siden har hævet strafferammen fra 4 til 8 år for uagtsomt manddrab, at man så nu vil indsætte meget detaljeret, hvad der skal til, for at noget er særligt skærpende omstændigheder.

Jeg kan huske, at dengang jeg selv læste jura, havde vi nogle voldsbestemmelser, hvor det var en særligt skærpende omstændighed, hvis man slog på en gravid, særligt skærpende omstændighed, hvis man slog på en sagesløs osv. Det lavede man om og sagde, at vi bare skulle have en voldsbestemmelse, og så er det domstolene, der vurderer, hvornår noget er særligt skærpende, eller hvornår noget er formildende.

Jeg synes, vi burde holde os til den lovgivningsteknik, og så må vi se, om anklagemyndigheden rejser krav om, at der skal være højere straffe på nogle bestemte områder og prøver at køre det igennem retssystemet. Hvis det så ikke lykkes ad den vej at få højere straffe i de konkrete sager, så kan man gå ind og se på, hvad der er mulighed for at gøre.

Men det er jo ikke det, der er tilfældet her, og derfor synes jeg, det er dybt problematisk, at man vil lovgive så detaljeret om, lige præcis hvad der skal være skærpende omstændigheder, for så får vi lige præcis det problem, hr. Karsten Nonbo peger på: Når der står spirituskørsel, men ikke står kørsel i stofpåvirket tilstand, betyder det så, at det ikke er lige så slemt at køre i stofpåvirket tilstand?

Det ville vi jo undgå, hvis bestemmelsen i straffeloven kun handlede om uagtsomt manddrab, og vi så stolede på, at anklagemyndighed og dommere godt kunne finde ud af, at det var en særligt skærpende omstændighed at køre i beruset tilstand, hvad enten det var på grund af spiritus eller på grund af andre stoffer. Men problemet opstår, når man begynder at gøre det så detaljeret, og derfor synes jeg, at man burde lade være med at lave denne her type lovgivningsteknik og i hvert fald prøve at udtømme andre muligheder, før man kaster sig ud i den slags. Så

vi er også meget betænkelige ved at støtte det her forslag.

Kl. 15.30

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til justitsministeren.

Justitsministeren (Lene Espersen):

Nu har meget af debatten jo handlet dels om lovteknik, men også egentlig indirekte om, kan man sige, hvad begrundelsen har været for, at det her lovforslag overhovedet bliver fremsat i Folketingssalen.

Der vil jeg gerne sige og ikke lægge skjul på, at baggrunden for, at vi har valgt at komme med præciseringer på det her felt, jo er, hvad flere har været inde på, at vi lavede en voldsom straffeskærpelse for år tilbage, hvor vi hævede strafferammen fra 4 til 8 år, men i den forbindelse blev det jo angivet lige så detaljeret som det, der bliver diskuteret i dag, hvordan normaludgangspunktet skulle være i forskellige typer sager.

Efterfølgende har det vist sig – og jeg bad jo Rigsadvokaten om at gennemgå de sager, der var – at der var tale om, at man fulgte den forskel, som Folketinget havde lavet, når det gjaldt sager, hvor man kører med sprit i blodet, og sager, hvor man kører særlig hensynsløst, men altså med det udgangspunkt, at man ifølge gældende lovgivning som udgangspunkt straffer det hårdere, hvis man kører med sprit i blodet, end hvis man kører særlig hensynsløst.

Der var en stor offentlig debat om, hvorvidt det var rimeligt, at man på den måde sagde, at der var noget, der var slemmere end andet. Jeg tror, det var fru Anne Baastrup, der i sin indledning redegjorde for, at det på mange måder sådan set er værre at køre særlig hensynsløst og meget ædru, end det er at have fået for meget at drikke og have glemt sin sunde fornuft.

Det var jo egentlig det, der var udgangspunktet for, at vi sagde i regeringen, at vi synes, det er væsentligt at få undersøgt, om det forholder sig således – det gjorde det så – og så tage udgangspunkt i det og sige: Vi synes faktisk, at udgangspunktet skal være det samme, uanset om man kører med sprit i blodet, eller man kører særlig hensynsløst.

Det er klart en politisk holdning, man giver udtryk for, og det er noget, man så anviser til domstolene. Men det er jo ikke sådan, at domstolene så i en konkret sag bare skal holde sig til et eller andet bestemt straffniveau. Man anviser

et normalt udgangspunkt, og så kan der være skærpene og formildende omstændigheder, ganske som vi kender det fra alle andre områder i dag.

Det synes jeg faktisk er en meget fin balance lovteknisk på den ene side og med åbne øjne at erkende, at det er Folketinget, der lovgiver og siger, hvordan vi synes, reglerne skal være ude i samfundet, herunder også på straffelovgivningsområdet og færdselslovgivningen, mens man på den anden side må give domstolene en vis skønsom vurdering i den konkrete sag, da der jo ikke er to sager, der er ens, og der er grænser for, hvor meget domstolene skal bindes på forhånd.

Det synes jeg vi gør ved at anvende den her lovteknik, hvor man er specifik på nogle generelle områder, men hvor man altså stadig væk overlader det til domstolene at komme med det endelige skøn. Men jeg har da noteret mig, at der er partier, som ikke bryder sig om den måde at lovgive på, og det er nok en diskussion, som fortsætter.

Så har næsten alle ordførere også været inde på, hvad det her nytter. Vi har unge mænd, der kører med 100 km/t. på steder, hvor man må køre 50 km/t., og unge mænd og unge kvinder, der kører venstre om helleanlæg og slår folk ihjel. Hjælper det overhovedet noget at skærpe straffen?

Jeg vil godt sige, at årsagen til, at vi her ændrer på anvisningerne, således at den særlig hensynsløse kørsel som udgangspunkt straffes hårdere, sådan set også er et hensyn til samfundets almindelige retsfølelse, hensynet til, at man som borger siger: Det kan da ikke være rigtigt, at en person, der fuldt bevidst drøner igennem byen, kører fuldstændig hasarderet hensynsløst, skal slippe – slippe i gåseøjne – så billigt fra det, vedkommende har begået.

Jeg synes, det er væsentligt, at retsfølelsen generelt i samfundet også bliver tilgodeset, og det er noget af begrundelsen for det her lovforslag. Det ved jeg godt at der er partier i Folketinget der ikke giver så meget for, men det er i hvert fald det, som er regeringens udgangspunkt, når man taler om, hvorfor det er så vigtigt, at man straffer på en præcis måde.

Kl. 15.35

Flere af ordførerne er inde på, hvad det så er, der virker. Hvis nu formålet er at få færre til at køre hensynsløs kørsel, hvad kan vi så gøre?

Hvorvidt straffeskærpelse har en præventiv effekt er i hvert fald noget, jeg har afholdt mig fra

at udtale mig meget kategorisk om, men en ting er sikkert: Nu har Socialdemokratiet fundet den store åbenbaring i, at man bare skal køre nogle kampagner, så uha! bliver alle unge mennesker overbevist om, at nu skal de køre ordentligt.

Jeg tror sådan set, at al erfaring viser, at kampagner i sig selv er meget, meget svære at få til at trænge igennem hos de persongrupper, vi her taler om. Jeg synes da, det er dejligt, at Folketingets partier er så optaget af, at der skal afsættes penge til kampagner. Det er der sandelig også i dag.

Jeg må minde om, at på trods af alle de dommedagsprofetier, som kom her fra Folketingssalen, både da hastigheden på motorveje blev hævet, og da vi omlagde måden at uddele kampagnemidler på, har vi aldrig haft så få trafikdræbte, som vi har for øjeblikket. Jeg tror, det skyldes, at nogle af de forslag, som hr. Morten Bødskov sådan lidt nonchalant benævnte som »lige nogle andre ting, man har gjort«, rent faktisk er forslag, der – med Socialdemokratisk støtte – har haft en fantastisk god opdragende effekt på trafikanterne i Danmark.

Jeg tror, det betyder noget, at der nu kommer en klippekortordning. Jeg tror, det betyder noget på motorvejene, at man risikerer at miste sit kørekort betinget, hvis man kører mere end 160 km/t. Sådan noget tror jeg virker, og det kan folk godt regne ud.

Det bringer mig så tilbage til at sige: Hvad kan man så gøre over for de unge mennesker? Man kan have den holdning, at man synes, at niveauet som udgangspunkt skal højere op. Det er det, det her lovforslag handler om.

Jeg er meget enig i, at man skal tænke over, hvordan man overhovedet får unge mennesker til at prøve at tænke konsekvenserne igennem, før det er for sent. Og der vil jeg da gerne fremhæve, hvad hr. Karsten Nonbo sagde under sin ordførelse, nemlig at der er et virkelig godt projekt i Vejle Amt, der hedder »Respekt for fart«, som går ud på, at unge mennesker dels får lov at prøve at køre hurtigere og bremse og se, hvor vanskeligt det er at styre bilen, og dels via samtale med ambulancefolk og politifolk gennemgår og ser billedeksempler på, hvad det er, der sker, når man kører særlig hensynsløst eller man kører med sprit i blodet, hvad konsekvenserne er. At have en dialog om det er godt, og det er opdragende.

Det gjorde et stort indtryk på mig, da jeg for nogle lørdage siden var ude at opleve, hvordan de unge mennesker reagerede, men også hvor

hudløst ærlige de egentlig var ved at indrømme, at de gør mange ting forkert i trafikken i dag.

Jeg vil sige for det tredje, at det, der gjorde mest indtryk på dem, var at møde en trafikinformator, der fortalte om, hvordan hans liv var ødelagt, fordi han en dag kørte hensynsløst.

Det får mig så til at sige: Jamen hvordan får vi alle unge, alle fremtidstrafikanter til aktivt at deltage i et sådant forløb? Nogle vil måske mene, at den eneste vej frem er, at staten så skal begynde at udbyde det, og så skal man tvinge unge mennesker på kursus. Jeg vil sige, at jeg ikke tror, det er et godt udgangspunkt, hvis man skal have unge mennesker til at lytte og medvirke, men de skal lære at forstå, hvad konsekvensen er, før de gør det.

Den måde, man har gjort det på i Vejle Amt, er, at man har kontraheret med et forsikringselskab. Nu må vi jo ikke reklamere for bestemte virksomheder, men der er et forsikringselskab, der har sagt: Hvis unge er på det kursus, så giver vi en kæmpemæssig rabat. I kan både få kaskoforsikring og også 70 pct.s rabat på jeres forsikring. Og det er noget, unge mennesker forstår. Det betyder altså, at unge fra hele landet frivilligt sætter sig ind i en bus og kører ud og lærer noget om, hvordan man opfører sig i trafikken og bruger en hel lørdag på det her.

Det er faktisk noget af det, jeg synes, man skal arbejde videre med i Folketinget og ude regionalt.

Det, jeg i hvert fald kan gøre, er, at jeg kan opfordre andre forsikringselskaber til at tage den gode idé op, for det er faktisk ud fra en økonomisk betragtning også en god forretning for forsikringselskaberne. De taber penge på unge forsikringstagere, der kører hensynsløst, og de vinder på dem, der har været på kursus.

Så spurgte hr. Morten Bødskov til noget konkret. Her er der i hvert fald et konkret eksempel på noget, som jeg tror har mere effekt end masser af kampagner og løftede pegefingre fra os. Men jeg vil godt fastholde, og jeg er glad for, at der trods alt er mange partier her, der støtter, at vi ændrer formuleringerne, så det står mere klart, hvornår der er noget, der skal være en skærpelse omstændighed.

Så vil jeg sige, at vi gerne under udvalgsarbejdet medvirker til at besvare spørgsmål og indgå i drøftelsen af, om der er mere, vi kan gøre rent forebyggende. Jeg står ikke her og siger, at de vises sten allerede er fundet. Det kan være, at der er flere andre initiativer, som vil have en effekt.

Jeg tror selv på, at når klippekortordningen bliver etableret, og man altså risikerer at skulle op til ny køreprøve og at miste sit kørekort, så er det noget af det, der medvirker til, at unge tænker mere over, hvordan de agerer i trafikken, for de ved i hvert fald godt, både hvad de økonomiske konsekvenser og de tidsmæssige konsekvenser er, hvis de skal til at starte forfra. Og det er sådan en af de måder, man kan påvirke dem til at køre bedre på.

Men jeg takker da generelt for, at der har været opbakning til forslaget, og jeg synes faktisk også, at det er helt o.k., at der er partier, som mere ud fra lovtekniske og principielle betragtninger synes, at lovforslaget er problematisk. Nu har jeg redegjort for, hvorfor vi mener, at det her er en fornuftig måde at gribe tingene an på.

(Kort bemærkning).

Morten Bødskov (S):

Jeg vil sige til en start, at jeg er lidt ked af den måde, som justitsministeren tackler de spørgsmål, der bliver stillet her, på, at man sådan skridder til personkarakteristikker i forbindelse med, hvordan der fremføres spørgsmål til justitsministeren, og betegner det som værende nonchalant. Det synes jeg er en uheldig måde at debattere på.

Jeg kunne aldrig nogen sinde drømme om at sige, at justitsministerens udtryk fra talerstolen ofte bærer præg af indholdsløs og tom retorik – aldrig kunne jeg finde på at sige det. Men pointen er jo den, at det her er meget alvorligt, og jeg stillede et meget konkret spørgsmål, som vel er naturligt, når man ser på, hvordan bevillingerne til Rådet for Større Færdselssikkerhed har udviklet sig.

I 2001, da den tidligere SR-regering sad, fik Rådet for Større Færdselssikkerhed over 30 mio. kr. I dag er de nede på en 12-15 stykker, og kampagnemidlerne er reduceret i samme omfang. Det er da et spørgsmål, der er til at forholde sig til, om man har interesse i at øge de midler, for effekten har været der, helt tydeligt.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg må sige til hr. Morten Bødskov, at det, som hr. Morten Bødskov fra talerstolen efterlyste, som jeg hørte det, var, hvad man kan gøre af forebyggende karakter. Og det, jeg hørte hr. Morten Bødskov selv argumentere for, var bare

at poste nogle flere penge ind i Rådet for Større Færdselssikkerhed. Det er det, der virker. Og det anfægter jeg. Jeg tror ikke på, at penge alene løser ret mange ting. Regeringen valgte bevidst at sige, at det da ikke bare skal være Rådet for Større Færdselssikkerhed, som har monopol på at køre kampagner. Hvis der er andre organisationer, som gerne vil køre en kampagne, og som kan gøre det godt, så skal man da have friheden til også at kunne bevilge de andre organisationer penge. Og det var grunden til, at man i sin tid omlagde den måde, som tilskuddene blev givet på. Det er så forhistorien.

Det, jeg synes er interessant, og jeg er da ked af, at hr. Morten Bødskov tager det på den måde, var sådan set, at hr. Morten Bødskov spurgte til, hvad vi rent forebyggende kan gøre, og det synes jeg faktisk jeg har givet en meget, meget udførlig besvarelse på. Jeg sagde til hr. Morten Bødskov, at jeg ikke med hensyn til unge mennesker, der bare elsker at køre med høj fart, tror, at det hjælper særlig meget med oplysningskampagner. Det kan påvirke dem lidt, men jeg tror altså, at det er det der med at se det hele tæt på, der gør, at de tænker sådan.

(Kort bemærkning).

Morten Bødskov (S):

Jeg er så glad for, at der trods alt kommer en lille erkendelse af, at der selvfølgelig er en sammenhæng, at det her skal gå på to ben, og at man fra regeringens side er opmærksom på, at det skal gøre det, synes jeg er meget fornuftigt.

Et andet element i hele denne her indsats og særlig kampagnevirksomheden handler jo om det, som jeg tror, det var fru Anne Baastrup, der nævnte, at man i forbindelse med strukturreformen jo nedlægger amterne, og amterne har jo stået for en hel del af de her kampagneindsatser. Der er stadig lidt uklarhed over den koordinerende indsats, som amterne har varetaget tidligere. Hvordan sikrer vi, at den vil fortsætte på det niveau, som den havde, da amterne havde med opgaven at gøre? Nu nævner jeg Rådet for Større Færdselssikkerhed igen, og det er jo eksempelvis et af de kritikpunkter, de har haft fremme i forbindelse med strukturreformen.

Har man i regeringen gjort sig nogen overvejelser om, hvordan man vil opfange den der kampagnevirksomhed, således at den i hvert fald ikke forsvinder som endnu en konsekvens af strukturreformen?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til hr. Morten Bødskov, at jeg er fuldstændig enig i, at man oftest kan gå på to ben, det går i hvert fald hurtigere, end hvis man går på et.

Derfor er det jo også vigtigt, at man, når man laver initiativer, der strammer, så følger det op bl.a. med forebyggende initiativer på andre områder. Jeg har også redegjort for her, hvad regeringen allerede for længst har sat i gang, og som har medvirket til at nedbringe antallet af personer, som bliver dræbt i trafikken hvert år. Vi er nede på et historisk lavt tal, og det tror jeg bl.a. skyldes mange af de færdselssikkerhedsmæssige initiativer, der er taget.

Jeg tror ikke, vi er særlig uenige om det. Det eneste, jeg anfægter, er bare at tro, at kampagner er det eneste, der hjælper, for jeg synes faktisk, de sidste 3 år har vist, at der er også meget andet, der kan trække tingene i en fornuftig retning. Men jeg mener stadig væk, at projektet »Respekt for fart«, som jeg håber, alle kunne tage ud at se som inspiration, nok er noget af det, der skal til, især hvis man skal komme ind under huden på de unge.

Kl. 15.45

For så vidt angår den koordinerede indsats, vil jeg blot sige, at det holder vi møde om. Jeg er meget enig i, at det er en opgave, der skal løses på lige så god vis, som den bliver i dag.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Dernæst er det fru Line Barfod, der har bedt om en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg synes ikke, jeg har hørt nogen under debatten tale for, at forebyggende arbejde alene bestod i en kampagne med lidt pjecer og lidt indslag i tv, eller hvad man nu ellers kunne forestille sig, men at forebyggelse netop skulle bestå af mange ting.

Derfor vil jeg gerne høre om det projekt, som ministeren nu har talt så varmt om flere gange, og som jeg kan forstå at Vejle Amt står for:

Hvem skal lave den slags i fremtiden, når kommunalreformen er blevet vedtaget af regeringen og Dansk Folkeparti? Hvem er det så helt konkret ministeren forestiller sig fremover vil lave den type forebyggende arbejde, når vi ikke længere har nogen amter eller regioner, der kan va-

retage det, men det skal være op til de enkelte kommuner?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige, at som projektet i dag er skruet sammen, er det nu min opfattelse, at forsikringselskaberne i meget høj grad bidrager til, at det her projekt kan komme op at stå. Vejle Amt har også investeret penge i det fra starten af, og der er jeg da helt overbevist om, at det er en opgave, som gerne vil videreføres af kommunerne i det berørte område.

Det, jeg synes er vigtigt omkring projektet »Respekt for fart«, er sådan set, at man udbreder kendskabet til det, og også meget gerne, at nogle af de andre forsikringselskaber fatter interesse for at få lavet den her slags tilbud. Det kræver nogle lidt specielle forhold at kunne gennemføre projektet, fordi en af øvelserne jo netop er, at man skal prøve at køre med meget høj fart og også med høj vægt for at se, hvordan det påvirker bilen – der benytter man i »Respekt for fart« Vandel Flyveplads/Lufthavn, som er nedlagt, til det formål – men jeg har da en tro på, at hvis man reklamerer for det, så tror jeg også, det er noget, der kan etableres andre steder i landet, og jeg synes da, at man skal rose Vejle Amt for, at der var folk, der tænkte visionært, men jeg tror da ikke, at folk vil tænke mindre visionært, fordi de bliver ansat af en kommune fremover.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Nu håber jeg, jeg har misforstået ministeren, for jeg er godt klar over, at et væsentligt formål med kommunalreformen er, at vi skal have langt mere privatisering på en række områder, men at det også skulle betyde, at færdselssikkerheden fremover og forebyggelse af færdselsulykker skulle privatiseres, havde jeg dog ikke forstået. Så jeg håber, jeg har misforstået det ministeren siger om, at det fremover skal være op til forsikringselskaberne at sikre, at der bliver gennemført forebyggende initiativer på færdselsområdet.

Med hensyn til kommunerne forstår jeg heller ikke, hvordan ministeren forestiller sig, at den enkelte kommune skal kunne tage initiativer. Selv om kommunerne bliver større, er de trods alt stadig begrænsede i forhold til den udstrækning, som amterne havde, og der er jo forskel på, om det er i 14 amter, der skal tages initiativer, eller om det er i 99 kommuner.

Derfor vil jeg gerne igen høre, om ministeren vil tage noget initiativ for at sikre, at nogen fremover har ansvaret for det forebyggende arbejde.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til fru Line Barfod – jeg nåede lige i skyndingen så småt at nævne det for hr. Morten Bødskov – at vi allerede har taget initiativ til at indkalde til møder med alle de berørte parter, så der er taget højde for den bekymring, som Rådet for Større Færdselssikkerhed bl.a. har givet udtryk for med hensyn til, hvordan vi sikrer den fremtidige opgavevaretagelse. Det er vi i dialog med de forskellige aktører om, så der ikke er noget, der bliver tabt i løbet af strukturreformen, fordi der er nogle kompetencer, som bliver flyttet rundt. Så jeg kan sige til fru Line Barfod, at der altså er en meget god dialog i gang om, hvordan man sikrer, at det arbejde kan fortsætte.

Og så vil jeg sige til fru Line Barfod, at indimellem virker det næsten, som om debatterne her bare drejer sig om at misforstå hinanden. Det, jeg sagde om forsikringsselskaberne, var, at i dag er det helt afgørende for, at man overhovedet kan få unge til at deltage i de her kurser og bruge en hel lørdag på det, at der er en økonomisk gulerod, og det kræver altså, at forsikringsselskaberne aktivt deltager i det. I det her tilfælde er der et enkelt forsikringsselskab, der har sagt: Det vil vi gerne medvirke til, for at de unge møder op og bruger en dag på det.

(Kort bemærkning).

Anne Baastrup (SF):

Nu vil jeg ikke misforstå ministeren, men er det sådan, at det dialogforum, der nu er lavet, nu hvor amterne bliver nedlagt, det dialogforum, som skal prøve at forankre ansvaret for, at vi sikrer, at færdselssikkerheden er i orden, skal udmøntes i en lovgivning, eller bliver det bare sådan, at »det synes vi ligesom fra Justitsministeriets side« – og i dialog med hvem?

Kl. 15.50

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige, at årsagen til, at vi etablerede det dialogforum, og det har været i gang i ganske lang tid, faktisk var et samråd i Retsudvalget,

hvor man pegede på, at på det her område var man bekymret for, om det, at der kom en strukturreform, så betød, at der var nogle kompetencer, som amterne i dag besad, som ville gå tabt, eller nogle opgaver, der ikke ville blive varetaget. Der redegjorde jeg for i det samråd, der var i Retsudvalget, at jeg syntes, det var en saglig kritik, og at det var en bekymring, man skulle tage alvorligt, og derfor tog Justitsministeriet initiativ til at indkalde de berørte parter til at finde ud af: Hvordan løser vi så opgaverne fremover?

Jeg har ikke hørt nogen vurdering af, hvorvidt der er behov for lovgivningsinitiativer eller ej. Det var ikke det, jeg måske umiddelbart havde forestillet mig; jeg har mere forestillet mig en pragmatisk indfaldsvinkel til det, hvor man sagde: Hvem laver hvad i dag, hvem står for det rent praktisk, hvad er det for nogle personer, og hvordan har vi en sikkerhed for, at de kompetencer og initiativer bliver videreført i det nye regi.

(Kort bemærkning).

Anne Baastrup (SF):

Vi har rent faktisk det problem, at hvis det bliver regionen, har de ikke kompetence til at gøre det, for de har ikke nogen kommunalfuldmagt, og det vil sige, at de kun kan gøre det, hvis ministeren via lovgivning siger, at de skal. Så det var lidt den der overvejelse, jeg havde: Hvordan kommer vi videre?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til fru Anne Baastrup, at i det øjeblik, den dialog munder ud i nogle konkrete forslag, så kommer vi videre. Altså, jeg kan ikke tage stilling til det. Det lyder faktisk, og det er jo ikke overraskende, som om fru Anne Baastrup er nået meget længere, end jeg i hvert fald er i mit eget tankesæt med hensyn til, hvordan det her skal ende.

I det øjeblik, man er færdig med den møderække, der er, hvor man diskuterer de forskellige problemstillinger igennem, jamen så er det klart, at så vil jeg da tage et initiativ, hvis der er noget, der viser sig at blive tabt på gulvet; det må det endelig ikke blive.

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:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 162: Forslag til lov om ændring af tinglysningsloven, konkursloven og andre love. (Virksomhedspant).

Af justitsministeren (Lene Espersen).
(Fremsat 27/4 2005).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Karsten Nonbo (V):

Da Venstres ordfører på det her lovforslag, hr. Søren Pind, ikke kan være til stede, har jeg lovet at oplæse hans ordførertale og holde mig strengt til den, således at man kan skyde en hvid pind efter en debat.

Lovforslagets formål er at forbedre finansieringsmulighederne og gavne erhvervsklimaet for virksomheder i Danmark. Konkret foreslås det i dette lovforslag at indføre såkaldt flydende pant, hvilket vil betyde, at virksomheder nu kan stille deres til enhver tid eksisterende relevante aktier som pant mod finansiering. Metoden vil betyde en betydelig forenkling for de enkelte virksomheder og vil samtidig gøre op med en række panttyper, der også for kreditor og for tredjemand kunne virke uoverskuelige.

At indføre »flydende pant« har længe været mødt med betydelig modstand i juridiske kredse. Der har været en lang række grunde til dette. I sagens natur medfører det også en betydelig fordel for bankerne, der fremover i realiteten vil være eneste långiver til virksomheder med »flydende pant«, hvor leverandører tidligere spillede en væsentlig rolle. For første gang siden midten af 1960'erne genindfører man offentlig fortrinsstilling. Begrundelsen er logisk. Det sker, når der er »flydende pant« for at sikre, at det offentlige ikke mister væsentlige indtægter på 1,8

mia. kr., der i dag tilkommer det offentlige via de nugældende regler.

Det er ikke uden betænkelighed, at Venstre tilslutter sig denne del af lovforslaget. Vi vil i den forbindelse anmode justitsministeren om en evaluering efter 3 år af denne fortrinsstilling og høre, om den eventuelt medvirker til en skæv balance ud fra en samlet betragtning.

I øvrigt kan Venstre selvfølgelig tilslutte sig lovforslaget, som det ligger, og ser frem til en gnidningsfri udvalgsbehandling, og hvis der måtte være noget at komme efter, så kan man jo lægge pinden i kakkellovnen til andenbehandling.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Næste ordfører er fru Karen Hækkerup.

Kl. 15.55

Karen Hækkerup (S):

Vi bidrager altid gerne til at putte pinde på brændet – eller på bålet, hedder det vist.

Forslaget om indførelse af virksomhedspant og fordringspant er afstedkommet af et udvalgsarbejde, hvor et udvalg bestående af eksperter inden for området gennem halvandet år har arbejdet med sagen og i februar 2005 i enighed har afgivet en betænkning, hvori det anbefales at indføre virksomhedspant og fordringspant i dansk lovgivning.

De økonomiske konsekvenser som følge af lovforslagets vedtagelse er baseret på bl.a. erfaringerne med indførelse af virksomhedspant i Sverige og oplysninger fra Finansrådet, men det er behæftet med stor usikkerhed, både hvad angår statens finanser og virksomhedernes økonomi.

Intentionen med lovforslaget er at forbedre virksomhedernes manøvrerligheder, idet det fremover vil kunne lade sig gøre at foretage en samlet pantsætning af de til enhver tid værende aktiver. Herved skulle virksomhederne ifølge regeringen kunne få bedre mulighed for at anvende erhvervsaktiver som grundlag for låntagning og derved kunne tilvejebringe bedre og billigere finansiering samt sikre en administrativ letelse af virksomhederne, idet de omhandlede aktiver fremover vil kunne pantsættes under et.

Hvor udvalget under Justitsministeriet i enighed har afgivet betænkning, der anbefaler indførelse af virksomhedspant, er de indkomne høringsvar ikke lige så entydige i deres anbefalinger. Nogle af de hørte interessenter har ikke anført at have nogen bemærkninger til lovforsla-