

hvor personer, der er fastspændt på bagsædet, selv frigør sig, men hvor det så er taxachaufføren, der må bøde for det.

Jeg forstår godt problemstillingen, og jeg forstår sådan set også godt, at hr. Kim Christiansen rejser den, for der er ingen tvivl om, at det gør det mere risikofyldt for en person, der driver erhverv som taxavognmand og -chauffør, at påtage sig den opgave, når det ikke er taxachaufførens egne børn eller familie, som man trods alt kan påvirke, og hvor man kan sige til dem, at de skal sidde fastspændt og skal gøre, som der bliver sagt, men hvor det er fremmede, der transporteres.

Til gengæld må man nok også sige, at særlig de grupper, som hr. Kim Christiansen rejser problemstillingen i forhold til – her tænker jeg særlig på folk, der har handicapkørsel, kørsel med børn på f.eks. kommunal anledning – er folk, der kører med de blødeste trafikanter, vi taler om, og det er nogle, der skal tages god hånd om.

Selv om jeg godt kan forstå, at hr. Kim Christiansen rejser spørgsmålet, vil jeg nok være meget tvivlende over, om det samlet set ville gavne, hvis vi lavede en undtagelse, for det vil jo betyde, at alle vil kunne undlade at fastspænde de passagerer, der måtte komme med, og jeg er ikke sikker på, at det vil være gavnligt for de grupper. Det er altså en vanskelig problemstilling, hvis man skal ind og lovgive på det her område, at sikre en ordentlig retshåndhævelse, men det kan der jo stilles spørgsmål til under udvalgsbehandlingen, så vi kan få det yderligere uddybet.

Jeg vil ikke komme ind på de mange andre enkelte elementer, der yderligere er i lovforslaget. Dele af lovforslaget er jo noget, der hører under transportministerens område, og som først og fremmest gælder godkendelse og markedsføring af sikkerhedsudstyr. Derudover er der så også åbnet hjemmel for, at man kommunalt kan gå videre i det samarbejde, der allerede er i dag.

Men jeg har været meget glad for, at der er kommet så positive tilkendegivelser i dag, og jeg ser det som udtryk for, at man bredt i Folketinget er lige så optaget som regeringen af at fastholde den positive udvikling, som færdselssikkerheden er inde i.

Afslutningsvis skal jeg sige til hr. Martin Lidegaard, at der vil blive tale om en oplysningskampagne, når lovforslaget er vedtaget. Så det er en positiv tilkendegivelse. Vi vil aftale med vores sædvanlige samarbejdspartnere, hvordan

den bliver iværksat, så der bliver kendskab til, hvordan de nye regler er. Jeg er nemlig helt enig med Det Radikale Venstres ordfører i, at det er afgørende, når man kommer med nye regler, at borgerne så også er opmærksomme på dem. Det er der måske mange børnefamilier der desværre ikke – som hr. Martin Lidegaard sagde det – fuldt ud er, måske fordi reglerne i dag ikke er særlig restriktive. Så det er vigtigt med en kampagne, og det vil vi tage hånd om.

(Kort bemærkning).

Kim Christiansen (DF):

Blot som indledende bemærkning: Det er ikke altid, at justitsministeren er så fremsynet og lader loven træde i kraft sådan på længere sigt. Jeg kan da huske, at da klippekortordningen og den nye lovgivning om spirituskørsel, promillekørsel, trådte i kraft den 1. september, var der i hvert fald en del, som havde fået frataget deres kørekort med udsigt til at kunne generhverve det lidt tidligere end beregnet, som blev stillet i en meget dårlig situation, fordi det løfte bortfaldt. Men det var bare en lille sidebemærkning.

Jeg vil gerne spørge justitsministeren, om justitsministeren mener, at de bløde trafikanter er bedre beskyttet i en tipersonersbus, som bliver brugt til skoletransport, hvor der ikke er pligt til at fastspænde dem, end de er i en personbil, hvis man eventuelt gav den samme mulighed for ikke at fastspænde dem. Hvad er forskellen på at køre i en skolebus og køre i en personbil?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til hr. Kim Christiansen, at den helt store forskel, og det fremgår jo også af lovforslagets bemærkninger og den kommenterede høringsoversigt, er, at man ikke kan forvente, at en chauffør, der sidder i en bus, har det udsyn og overblik, som skal sikre, at samtlige sidder fastspændt, hvorimod man må forvente, at en taxachauffør har præcis det samme udsyn som alle andre, der fører en personbil, for de kører jo i den samme type bil.

Kl. 11.55

Derfor er det efter min mening rigtigt, at der i lovforslaget skelnes mellem, om man fører en bus, hvor man har vanskeligere med at holde opsyn og have udsyn med samtlige passagerer, og det at føre en taxa, hvor føreren har præcis det samme udsyn, som almindelige førere af en bil, som vi stiller strenge krav til.