

den lå i min bemærkning. Jeg håber, det er et tilfredsstillende svar. Vi skal jo heller ikke være fir-kantede.

Derfor møder vi frem, ligesom jeg også hører på de andre ordførere i flertallet, med, at vi skal finde en sådan løsning, som sikrer dyrevelfærden også ud fra princippet om nærmeste slagteri, men på en sådan måde, at hvis der er en kontrakt om en leverance, og det er inden for en afstand, som er dyrevelfærdsmæssigt forsvarlig, så lad os kigge på, om ikke vi kan få indpasset det i en ordning, som alle kan være tilfredse med. Det var det, der mere detaljeret lå i min bemærkning.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

24) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 95:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af reglerne om udrykningskørsel.

Af Kristian Thulesen Dahl (DF) m.fl.
(Fremsat 11./4 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Kl. 20.00

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

Lad mig straks sige, at man ved første øjekast bestemt kan have sympati for beslutningsforslaget. Der er næppe nogen i denne her forsamling, der er uenig i, at brandfolk skal komme frem til en brand så hurtigt som muligt, og jeg kan som de fleste andre også tilslutte mig, at den indsats, der ydes af frivillige brandfolk landet over, er

både påskønnelsesværdig og af meget stor samfundsmæssig betydning.

Derfor kan det et stykke hen ad vejen også være tilløkkende at erklære sig enig med forslagsstillerne, når de i bemærkningerne til beslutningsforslaget anfører:

»Det virker helt grotesk på forslagsstillerne, at frivillige brandfolk kan blive dømt for at overskride fartbegrænsningerne undervejs til en helt nødvendig brandudrykning.«

Men problemstillingen er desværre ikke så enkel endda. En række forskellige forhold gør, at regeringen ikke kan tilslutte sig beslutningsforslaget.

Efter udrykningsbekendtgørelsen må et køretøj som altovervejende hovedregel kun føres efter reglerne om udrykningskørsel, når motorkøretøjet er registreret som udrykningskøretøj. Samtidig følger det af bekendtgørelsen, at et sådant køretøj skal godkendes til udrykningskørsel af Statens Bilinspektion, ligesom der stilles skærpede krav til syn af disse køretøjer.

Disse regler er efter min opfattelse ganske fornuftige. Udrykningskøretøjer bliver ofte ført under sådanne forhold, at der helt naturligt må stilles skærpede krav til køretøjets stand og vedligeholdelse.

Når det er sagt, kan man sætte spørgsmålstegn ved, om alle frivillige brandfolk er i besiddelse af biler, der er i en sådan stand, at de kan eller vil kunne godkendes til udrykningskørsel. Samtidig tror jeg faktisk ikke, at de skærpede synskrav, som indebærer, at køretøjet skal synes hvert år, vil vække udelt begejstring hos frivillige brandfolk.

Efter udrykningsbekendtgørelsen skal motor-køretøjer, der er godkendt til udrykningskørsel, være udstyret med blå udrykningslygter og udrykningshorn.

Selv om jeg er enig med forslagsstillerne i, at frivillige brandfolk generelt er samfundsbevidste mennesker, kommer vi ikke uden om, at udrykningsvogne og -lygter installeret i private personbiler rummer en ikke ubetydelig misbrugsrisiko. Selv om vi forudsætter, at de frivillige brandfolk ikke vil anvende udrykningssignalerne unødigt, vil vi være nødt til at tage stilling til nødvendigheden af at indføre begrænsninger på udlån af disse køretøjer til familie, venner og bekendte, der måske ikke besidder helt den samme forståelse for alvoren bag brug af udrykningssignaler.

Samtidig må vi lægge vægt på, at den generelle respekt for udrykningskøretøjer bibeholdes