

Bernhard Baunsgaard (RV):

Vi har diskuteret meget, om antallet af anmeldte tilfælde af alvorlig vold var stigende eller ikke stigende, men den samlede alvorlige vold er faldende, og det er vi endt med at blive enige om. Det ville også være svært ikke at godkende det, og det skal vi nok holde fast ved og så føje til: Hvert eneste voldstilfælde må bekæmpes, og vi må gøre alt, hvad vi kan, for at hindre kommende voldstilfælde.

Fru Annette Just talte specielt om samlestykket i § 244, om vold mod sagesløs, men jeg er nødt til at gøre fru Annette Just opmærksom på – jeg håber, det glæder hende – at også volden mod sagesløs er faldet i 1. halvår af 1987. Voldsforbrydelser i alt er faldet med 5,6 pct., vold mod sagesløs er faldet med 5,9 pct. Jeg håber, vi kan glæde os over det, selv om naturligvis påstanden om, at der er tale om stigende vold, og at Danmark snart ikke er til at leve i, så får sværere ved at trænge igennem.

Jeg glædede mig meget over de ord, der faldt fra justitsministeren om våben til selvforsvar. Jeg er helt enig med justitsministeren i, at man må betragte det som en stærkt skærpente omstændighed, når der anvendes vold, jeg vil gerne have det strammet også ved den kommende lovrevision. Når man medbringer våben, knive eller skydevåben ved et restaurationsbesøg, kan der kun være ét formål med det: at det skal bruges i påkommende tilfælde. Det kan vi ikke godkende.

Jeg er også enig med justitsministeren i bemærkningerne om, at selv om vi nu kan glæde os over et faldende antal tilfælde af vold, er der én ting, som er meget alvorligere, og det er den organiserede vold, rockervolden, og jeg håber, det kan lykkes for os i fællesskab at finde frem til måder at bekæmpe netop den del af volden på. Jeg er meget stærkt indstillet på, at vi gør noget ved netop det.

Jeg understreger i anledning af bemærkninger, der er faldet fra visse af diskussionsdeltagerne, at vi i kriminalitetsbekæmpelsen ikke blot skal bruge samfundets retaliationer, men også forebyggelse, og forebyggelse er meget væsentlig. Vi er nødt til at fjerne social nød, og vi er nødt til at fjerne anden uretfærdighed. Det er også nødvendigt med det, som Venstre glædede mig meget ved at komme ind på: holdningsbearbejdelsen. Det er noget meget, meget væsentligt. Og om det kriminalpræventive kan

vi vel sige, at det er i god gænge mange steder i landet. København er på dette område en undtagelse.

Så spurgte hr. Poulsaard, hvad man kan få ud af denne debat. Jeg tror, at de, der har fulgt debatten her i eftermiddag i hvert fald, bortset sikkert fra Fremskridtspartiet, kan enes om én ting: at hr. Poulsaard ikke vidste besked med, hvad han spurgte om. Hr. Poulsaard sagde: De – det var hr. Ole Espersen, fru Ebba Strange og undertegnede – har gjort alt for ofrene, og så er man vel nødt til i den anledning at sige, at sandheden tog overhånd for hr. Poulsaard.

(Kort bemærkning).

Poulsaard (FP):

Ja, det var en fortællelse, men jeg rettede mig selv og sagde: I har gjort alt for forbyrderne.

Hvad kom der ud af debatten? Fru Ebba Strange siger: Vi vil i hvert fald se på lovforslagene, inden vi vil give vort tilsagn. Det er selvfølgelig rimeligt, at man vil se på et lovforslag, men der lå jo også det i det, at man ikke automatisk skulle regne med, at der var flertal for at stramme noget som helst op. Nej, for man vil jo forbudsvejen, man vil forbyde alt muligt. Det, der er kommet ud af denne diskussion, er, at næsten alt muligt skal være forbudt, vel at mærke for dem, der er lovlige, der følger landets love. Derimod fortsætter de, der er kriminelle, bare og får endnu bedre kår, når man forbyder folk den allermindste form for selvforsvar.

Så spurgte fru Ebba Strange, hvad voldsramte kvinder ville få ud af, at jeg havde fået min dagsorden vedtaget. Jeg tror faktisk, at voldsramte, både kvinder og mænd og andre, kunne få noget ud af det. Hvis vi kunne have fået lovliggjort forholdene på Christiania og i BZ-ejendommene kunne meget af det ukrudt, der kommer derfra, blive stoppet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 19 af Poulsaard (FP) (se foran) forkastedes, idet 7 (FP) stremte for, 98 (S, KF, SF, V, RV, CD, KRF og FK) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Jeg skal oplyse, inden vi går til næste sag på dagsordenen, at det er planen et holde aftenpause af 1 times varighed fra ca. kl. 17.30. Altså 1 times pause.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 21:

Forslag til lov om forbud mod våbentransporter.

Af justitsministeren (Ninn-Hansen).
(Fremsat 7/10 87).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Ole Espersen (S):**

Jeg vil gerne takke ministeren for dette lovforslag, som vi jo bad om i sidste samling. Det er klart, at der er megen teknik og også nogle juridiske vanskeligheder i forbindelse med et sådant lovforslag, og dem vil vi drøfte i udvalget.

Men jeg vil rejse et par af hovedproblemerne her, således at man er klar over, hvor vi mener der nok bør ske ændringer.

For det første fastsættes det i § 1, at våben kun må transporteres på danske skibe, og så står der: »jf. sølovens § 1«. Efter at have studeret søloven må jeg sige, at det er utrolig svært at se, hvad danske skibe i grunden er, og jeg vil gerne spørge ministeren, om det kan klargøres, hvad der menes med begrebet danske skibe. Er det danskejede skibe, eller skal de også være indregistrerede i Danmark. Det er klart, at vi ønsker, at forslaget skal vedrøre alle danskejede skibe og ikke kun dem, der er indregistrerede her i landet. Man skal ikke kunne udflage, som det hedder, og så omgå forbudet på den måde. Jeg håber, vi kan få de begreberne klarlagt og få at vide, hvad sølovens definition af et dansk skib egentlig er.

Et andet punkt, der kræver ændring, er, at det efter lovforslaget bliver tilladt danske redere at leje et udenlandsk skib og så fortsætte våbentransporterne eller måske at få deres eget skib omregistreret til et andet land og så leje det med en eller anden form for fiksfakseri og så fortsætte transporterne. Det ønsker vi selvfølgelig ikke skal være muligt.

Det siges også i bemærkningerne, at det, der forbydes, er at sejle våben til et krigsførende land eller et uroområde. Men det skal være tilladt at sejle våbnene til et naboland, også selv om man ved, at de bliver transporteret videre til det krigsførende land. Hvis man altså sejler våben til et naboland til Iran – vel vidende, at de skal videre til Iran – skulle det være tilladt. Det kan vi naturligvis ikke acceptere efter det, der var forudsætningerne for vores ønske om dette forslag.

Strafansvaret er også begrænset til en uhyre snæver personkreds – alt for snæver. Vi mener, at de almindelige regler i straffeloven om medvirken til strafbare handlinger bør gælde. Når det drejer sig om Sydafrikareglerne, er den kreds, der er ansvarlig, jo betydelig videre end efter dette lovforslag, så der må også ske ændringer på det område.

Så er det også noget uklart, hvilke pligter en skibsfører eller reder egentlig har til at kende lastens karakter. Vi ønsker ikke, at man skal kunne holde sig i, om jeg så må sige, bevidst uvidenhed og så slippe for et strafansvar i den anledning.

Endelig synes vi, at lovforslagets ikrafttræden, som angives at skulle være den 1. april 1988, medfører en lang udsættelse. Det siges også, at blot befragtningsaftaler er indgået inden den tid, måske 3–4 måneder efter, at forslaget er vedtaget, skal det være lovligt at opfylde disse aftaler. Vi ønsker en ikrafttræden så hurtigt som muligt, dog naturligvis sådan, at erhvervet får rimelige muligheder for at indstille sig på de nye regler. Men der skal altså ikke være tale om denne meget lange frist.

Vi håber, at mange vil stemme for forslaget til sin tid. Kristeligt Folkeparti markerede sig under behandlingen af beslutningsforslaget ved ikke at stemme sammen med regeringspartierne, men undlade at stemme. Og vi håber, at alle de medlemmer af Kristeligt Folkeparti, der dengang undlod at stemme, også vil gøre det ved denne lejlighed, hvis de ikke direkte kan stemme for.

Helge Adam Møller (KF):

Det er jo kun et par måneder siden, vi havde valg, og jeg var en af dem, der sad på valgfalten og fulgte fjernsynsskærmen med interesse. På et meget tidligt tidspunkt så det ud, som om man kunne få en socialdemokratisk ledet rege-

[Helge Adam Møller]

ring med et antal SF'ere i, og umiddelbart syntes jeg ikke, det var så godt. Men så kom jeg til at tænke på det gamle mundheld, der siger, at intet er så galt, at det ikke er godt for noget. En af de ting, det ville have været godt for, er – det er jeg næsten overbevist om – at den regering med hr. Anker Jørgensen som statsminister og hr. Svend Auken som finansminister i hvert fald ville have fundet en udvej for ikke at skulle fremsætte det lovforslag, som man nu har tvunget justitsministeren til at fremsætte eller som et flertal i Folketinget har bestemt skulle fremsættes.

Det er nemlig et utrolig dårligt forslag, og jeg vil da gerne stille et par spørgsmål til Socialdemokratiets ordfører eller andre fra partiet. Under den valgkamp, som jo førte frem til det resultat, som altså alligevel blev godt, præsenterede man i hvert fald på alle de valgmøder, jeg var til, et partiprogram, der hed »Danmark for hele folket«. Jamen når man nu gennemfører dette lovforslag – og det agter man jo – gælder »Danmark for hele folket« så ikke de tusinder, man kaster ud i arbejdsløshed? Er »Danmark for hele folket« ikke for sømænd, maskinmestre, telegrafister, styrmænd og kaptajner? Og er »Danmark for hele folket« ikke også for befragtere, mæglere, værftsarbejdere og alle dem, der er ansat i Dansk Metalsøfart, som mister deres job, hvis man gennemfører dette forslag? Og hvad med deres familier?

Noget andet, man talte meget om under valgkampen – det gjorde i hvert fald hr. Erik Holst fra Socialdemokratiet, som er valgt nede i den samme kreds som jeg – var betalingsbalanceunderskuddet. Han bebrejdede regeringen, at det var for stort, og det gjorde han hver aften 3 uger i træk. Man var såmænd lige ved at tro, at han var glad for, at det var så stort, for hvad søren ville han ellers have bebrejdet regeringen.

Men nu vil man altså stemme for et lovforslag, som helt klart forringer betalingsbalancen – et lovforslag, som vil medføre, at et antal milliarder kroner mindre i valutaandtjening tilgår Danmark ikke alene i år, men også til næste år. Dansk skibsfart indtjener mere end 15 mia. kr. om året. Og denne indtjenning vil blive væsentligt nedsat, hvis dette lovforslag bliver vedtaget. Det er baggrunden for, at jeg startede med at sige, at jeg tvivler på, at man havde gennemført dette, hvis det havde været hr. Svend Auken, der havde været finansminister, for så hav-

de man jo selv haft ansvaret for såvel beskæftigelse som valutaunderskud.

Når man læser ministerens forslag – og ministeren har jo altså fået pålagt af et flertal i Folketinget mod sin vilje at fremsætte dette forslag – kan man måske undre sig over, at der ikke står noget med hensyn til, hvilken betydning det vil have for de krigsførende lande. Det er vel meget naturligt, at der ikke står noget i lovforslaget om dette, for det vil jo netop ingen betydning have. Der vil ikke tilgå de krigsførende lande ét eneste gevær, én granat eller én kanon mindre, for der er et kolossalt stort fragtmarked med ledig tonnage fra alle andre lande, som ikke har denne lovgivning, og som så vil overtage disse fragter.

Lad mig slutte med at sige, at det mest karakteristiske træk ved dansk skibsfart vel er dens internationale karakter. Næsten 95 pct. af al skibsfart i handelsflåden sker mellem tredjelande; det er altså skibe, der aldrig kommer til danske havne. Jeg føler, at en gennemførelse af dette lovforslag vil være med til at mindske Danmarks handelsflåde og gøre det endnu sværere at drive dansk skibsfart. Skal vi bevare dansk skibsfart, må vi følge de to linjer, der har været gennemgående for både denne regerings skibsfartspolitik og tidligere regeringers, også socialdemokratiske, nemlig at støtte en fri international skibsfart og bekæmpe ethvert forsøg på at lægge dansk skibsfart hindringer i vejen. Og det lægger dette lovforslag ikke op til.

Jeg kan derfor sige, at Det Konservative Folkeparti vil stemme imod lovforslaget ved dets endelige vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Hykleriet kender åbenbart ingen grænser. Hr. Helge Adam Møller giver udtryk for, at dette her vil få store beskæftigelsesmæssige konsekvenser for søfarten. Hr. Helge Adam Møllers parti gav forleden dag sin fulde tilslutning til industriministerens redegørelse, hvori der stod, at fremtidens søfolk om bord i skibe bærende dansk flag skulle være udlændinge, og hr. Helge Adam Møller sendte dér 10.000 danske søfolk ud på den yderste plankekant. Nu kan de ellers gå hjem i arbejdsløsheden, så det må være en meget begrænset sympati, man har for sømændene i dette spørgsmål.

[Leif Hermann]

Leif Hermann (SF):

Som det tidligere er nævnt, er dette forslag en konsekvens af et beslutningsforslag, som et flertal tvang igennem ved afslutningen af sidste folketingssamling.

Det har unægtelig ikke været nogen behagelig opgave for justitsministeren. Justitsministeren har i fremsættelsestalen nærmest et småtude forhold til dansk rederivirksomheds fremtid:

»Lovforslaget er således ensidigt vendt imod bl.a. dansk skibsfart, og lovforslagets gennemførelse vil være et afgørende brud på den hidtil førte danske skibsfartspolitik, som under skiftende regeringer altid har gået ud på at støtte en fri international skibsfart og bekæmpe ethvert forsøg på at lægge dansk skibsfart hindringer i vejen.«

Man kan næsten se, at justitsministeren har haft et imaginært blafrende splitflag bag sig, mens han skrev disse ord, og egentlig ser, at dansk skibsfarts fremtid ligger i ruiner.

Det er i grunden ganske utroligt, hvis det forholder sig sådan, at dansk skibsfarts fremtid ligger i ruiner, fordi vi gør noget så indlysende som at sige, at vi – og vi har ikke talt om et absolut forbud – vil afgørende begrænse våbentransporter på danske skibe. Det er ufatteligt, at det skal lyde i en fremsættelsestale, som om dette, at vi indtager en holdning, der vil give Danmark en tiltrængt anseelse i den tredje verden og samtidig beskytte danske søfolk mod pres for at sejle med våben, skal betyde ruinen for rederierhvervets fremtid.

Men justitsministeren har ikke – og det kan vi da sige tak for – i sin umådelige fortvivelse over at skulle lave dette her formået at ødelægge hensigten med forslaget. Vi kan således fuldt ud tilslutte os den hensigt, der ligger bag forslaget, således som vi tilsluttede os hensigten bag det socialdemokratiske beslutningsforslag, der, om jeg så må sige, er far til dette her foretagende.

Alligevel har vi en lang række af de indvendinger, som hr. Ole Espersen også fremførte, men disse indvendinger vil vi gøre noget mere ved og bore i i udvalget. Jeg skal dog trække én enkelt frem her, og det er i anledning af, at justitsministeren kan give tilladelse enten som forhåndstilladelse eller som tilladelse til bestemt angivne transportere. Det er ret afgørende, hvordan dette tilladelsessystem bliver admini-

streret. Hvis de rederier, der gives tilladelser til, ikke har en overordentlig flot moralsk rygrad – ja, man kunne ligefrem sige var værdige til at bære splitflaget – vil det, sådan som straffebestemmelserne er indrettet, unægtelig kunne give anledning til meget store fristelser, fordi profitten på våbentransporter er så betydelig, som den er.

Men det forhold må vi se nærmere på i udvalget, og vi kan tilsige et konstruktivt udvalgsarbejde i den forstand, at vi gerne tilslutter os de krav om skærper, som Socialdemokratiet allerede har stillet ved førstebehandlingen her.

(Kort bemærkning).

Ole Espersen (S):

Det er interessant at bemærke, at vi i den forrige debat alle sammen – også Det Konservative Folkeparti – diskuterede, hvordan vi skulle begrænse volden i samfundet. Men her, hvor det drejer sig om transport af våben, der medfører i hundredvis og tusindvis af menneskers død og lemlæstelse, advares vi på det alleralvorligste imod at gøre noget som helst.

Jeg vil gerne sige til den konservative ordfører, at det er en misforståelse at tro, at vi har tvunget justitsministeren til noget som helst. Ingen kan tvinge en justitsminister til at fremsætte et lovforslag, som ministeren nægter at fremsætte. Og hvis ministeren eller regeringen mener, det er helt uforsvarligt, kan man nægte at fremsætte det – naturligvis med de konsekvenser, vi alle sammen kender. Der er altså ingen minister, der kan tvinges til at fremsætte et forslag, ministeren ikke mener det er forsvarligt at administrere.

Hr. Helge Adam Møller var ikke tilfreds med forslaget, og det er vi altså heller ikke, det har jeg givet udtryk for, og derfor skal det gøres bedre. Men disse mange påstande om, jeg ved ikke, hvor mange tusinde der bliver arbejdsløse, hører vi jo, hver eneste gang vi prøver at anlægge andet end rent erhvervsmæssige betragtninger. Da vi for halvandet år siden behandlede spørgsmålet om blokaden mod Sydafrika, skrev Industrirådet til os: Lovforslagets eksportforbud vil umiddelbart betyde et tab på 2.000 arbejdspladser i Danmark, og hertil kommer de afledede virkninger. Jeg ved ikke, om Industrirådet har gjort tabet op endnu. Har vi mistet 2.000 arbejdspladser i Danmark på grund af det forbud mod transport af varer til

[Ole Espersen]

Sydafrika, Folketinget vedtog? Det har jeg svært ved at tro, men det kan vi jo få opklaret under udvalgsbehandlingen.

Hr. Helge Adam Møller gjorde meget ud af Metal-Søfart og Sømændenes Forbund. De sidste kan jo tale for sig selv om et øjeblik, men jeg kan berolige hr. Helge Adam Møller med, at Metal-Søfart har fuld forståelse for og tilslutter sig, at der skal indføres et forbud mod transport af våben på danske skibe til krigsførende lande og uroområder.

Endelig er der spørgsmålet om, hvilken betydning vi tror forbudet får for krigsførende lande. Vi har et eksportforbud i Danmark. Ingen vil ophæve dette eksportforbud vedrørende våben. Der kunne man stille det samme spørgsmål.

Endelig kunne man stille det spørgsmål: Hvad ville hr. Helge Adam Møller gøre, hvis han havde et våben i sin besiddelse – og det sker vel en gang imellem – og en person kom og bad om at låne det eller købe det og sagde: Hvis jeg ikke får dit, så får jeg bare et et andet sted? Så ville hr. Helge Adam Møller naturligvis sige: Nej, jeg vil ikke give dig noget våben!

Det er præcis den samme situation, vi står over for, blot på det internationale plan.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Først til hr. Leif Hermann, som ikke kan forstå, at lovforslaget vil få så store konsekvenser, fordi det jo måtte betyde og man kunne drage den logiske konsekvens, at der er masser af danske skibe, der sejler med våben. Det er der ikke, og det ved vi godt alle sammen. Det er en forsvindende lille minoritet af danske skibe, der sejler med våben. Men hvorfor får det så de store konsekvenser? Jo, det får det, fordi fragter, som skal sejles fra ét sted til et andet, typisk består af 500, 1.000 eller 2.000 containere, hvoriblandt der kan være en enkelt, to eller tre containere, som eventuelt kan komme ind under denne lovgivning, som måske bliver vedtaget. Det betyder, at dette skib kun kan tage de 1.997 containere og ikke de tre sidste, og hvad gør så den eksportør, der skal have sendt dem fra Australien til Sydamerika eller omvendt? Han vælger selvfølgelig et skib fra Finland, England, USA, Sverige eller Norge, som kan tage den samlede fragt. Derfor skader det det samlede rederierhverv.

Jeg forstår ikke, hvad hr. Ole Espersen siger om, at Dansk Metal går ind for det. Jeg står her med et officielt brev fra den 14. oktober 1987, hvori man opfordrer Folketinget til at opgive den foreslåede lovgivning. Det er underskrevet Dansk Metal-Søfart, Dansk Skipperforening, Dansk Styrmandsforening, Dansk Skibsførerforening, Radiotelegrafisterne og Sø- og Restaurationsforeningerne. Den eneste søfartsorganisation, der ikke underskrev den, er Fælles Kurs; alle andre opfordrer samlet, fordi det har de konsekvenser.

Til sidst en bemærkning til hr. Ole Espersen angående den sidste debat: om at begrænse volden i samfundet. Vi vil gerne være med til at gennemføre et forslag, som kan formindske krigsfaren eller hindre krigsførende lande i at modtage våben, men det gør dette forslag jo ikke, og det er det, der er fejlen ved det. Det opnås kun, hvis vi i enighed i et større forum, eksempelvis FN, kan vedtage at gennemføre en lov. Det eneste, dette forslag medfører, er, at de pågældende får våbnene på engelske, svenske, norske eller andre skibe. Derfor virker lovforslaget ikke, og det kan ikke være rigtigt at ødelægge danske arbejdspladser med noget, der ingen virkning har.

(Kort bemærkning).

Berlau (FK):

Jeg ville egentlig gerne være fri for hr. Helge Adam Møllers flabetheder, når han nævner Fælles Kurs i forbindelse med nogle underskrifter af nogle maritime organisationer. Det kunne ikke falde mig ind at antyde, at Det Konservative Folkeparti skulle have særlig tilknytning til våbenhandlere f.eks., men det kunne man jo passende gøre, hvis det skal være tonen i denne diskussion.

Hr. Helge Adam Møllers argumentation holder heller ikke, for det mønster, man har set i forbindelse med våbentransporter, har specielt været gældende for danske coasteres vedkommende, og så nytter det ikke noget, at man tager den store linjetrafik ind i diskussionen. I øvrigt ville det heller ikke komme til at holde stik. Hvis en transportør skal have tre containere transporteret med våben og ammunition, er det ikke ensbetydende med, at man ikke kan transportere dem, hvis de kommer ind i et kolli på 2.000 containere. Det er noget sludder, og det vidner alene om ukendskab til, hvordan forholdene er inden for søfarten.

(Kort bemærkning).

Ole Espersen (S):

Det, hr. Helge Adam Møller gør, er jo i virkeligheden at forbeholde sig retten til, at man skal kunne transportere våben på danske skibe til f.eks. Khomeinis styre i Iran. Den ret mener Det Konservative Folkepartis ordfører at danske skibe skal have. Jeg synes, det er uforståeligt, for at sige det mildt, at det skal være en ret for danske redere, og at rederierhvervet i den grad skal være afhængigt af den slags muligheder.

Om Metal-Søfart's stilling kan jeg sige, at man over for os og senere har givet udtryk for, at man har fuld forståelse for, at det skal være forbudt at transportere våben til urocentre eller konfliktområder, men at man ønsker loven indrettet på en sådan måde, at den kan administreres fornuftigt og forsvarligt, og det er grunden til, at vi har lavet det system med lister og administrative bevillinger, som vi har lavet.

(Kort bemærkning).

Leif Hermann (SF):

Jeg undrede mig unægtelig også over hr. Helge Adam Møllers dystre spådomme om, hvor skidt det ville gå dansk skibsfart. I Børsens Nyhedsmagasin nr. 40 fra 3. årgang tales der stort set udelukkende om coastervirksomhed. Magasinet skriver, at den danske coasterflåde er verdenskendt for at være en god og sikker transportør af sprængstoffer, ammunition og våben. Det drejer sig om mange forskellige fragter og laster fra mange verdenshavne, bl.a. Bofors-ammunitionen fra Sverige og våbentransporterne i forbindelse med Iran-Contra-skandalen i USA.

Den tankegang, hr. Helge Adam Møller lægger til grund her, er vel i grunden i sin yderste konsekvens, at hvis der kunne tjenes mange penge og skabes mange arbejdspladser på disse våbentransporter, skulle vi sandelig udvide omfanget af det antal våbentransporter, vi har i øjeblikket. Det er unægtelig ikke nogen tankegang, der rimer med almindelig god konservativ, borgerlig moral – eller er det?

Henrik Toft (V):

Formålet med det lovforslag, vi nu behandler, og med den folketingsbeslutning, som ligger bag lovforslaget, er for så vidt godt nok. Vi

kan alle kun være enige i, at transport af våben til krigsførende lande og konfliktområder medvirker til at forlænge krige, og at det ville være lykkeligt, hvis vi kunne gøre noget ved det, men Venstre er ikke spor i tvivl om, at et ensidigt dansk forbud som omhandlet i lovforslaget overhovedet ingen virkning har på, om der bliver transporteret våben til krigsførende lande og konfliktområder eller ej. Jeg tror, de fleste i dette Ting inderst inde er enige med Venstre i den vurdering, at så længe det kun er Danmark, der forbyder våbentransport til disse områder, vil verden ikke blive en snus mere fredelig.

Samtidig er der heller ikke den helt store tvivl om, at forslaget vil ramme danske redere hårdt og dermed ramme såvel beskæftigelsen som betalingsbalancen. Danske redere vil få færre ordrer. Dels vil man ikke kunne transportere våben til bestemte områder, dels vil de, der skal have sendt en fragt, som består i såvel våben som andre ting, ikke benytte sig af en dansk reder. Selv om man kun kan gætte på, hvor stort tabet vil være for danske redere, er der næppe tvivl om, at det vil være et anseligt beløb. Når rederne skal sende mindre fragt, bliver der brug for færre danske sømænd, hvorfor sømændenes arbejdsløshed vil vokse.

Vi står over for et valg mellem to alternativer. Det første er, at vi af moralske og etiske grunde siger, at Danmark under ingen omstændigheder vil være med til at transportere våben, selv om vi ved, at det ikke skaber mere fred, og selv om vi ved, at det vil koste os dyrt. Det andet alternativ er, at vi fortsat tillader danske redere at transportere våben ud fra en erkendelse af, at kun et omfattende internationalt forbud mod våbentransport til krigsførende lande og konfliktområder vil have en virkning.

Venstre vil gerne medvirke til, at denne verden bliver et mere fredeligt sted, men vi vil ikke være med til ensidige danske skridt uden nogen som helst gunstige virkninger.

Jeg vil nu kommentere enkelte af lovforslagets paragraffer. Jeg synes, det er grotesk, at danske redere i princippet skal have Justitsministeriets tilladelse til transport af våben til NATO-lande, medmindre våbnene transporteres fra Danmark. Det kan man vist kalde en hån over for vore allierede. Jeg håber, at vi under udvalgsarbejdet kan få Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre til at se på denne urimelighed i lovforslagets § 1 og undtage våben-

[Henrik Toft]

transporter til NATO-lande. Det skulle gerne ende med, at det udtrykkeligt fremgår af loven – hvis vi da skal have en lov – at der ikke kræves tilladelse til våbentransporter til et NATO-land.

Noget andet er, at alle NATO-lande forhåbentlig vil være at finde på den i § 3, stk. 1, omtalte liste, hvorfor danske redere i praksis alligevel vil kunne transportere våben til vore allierede uden en tilladelse. Det forekommer mig at være helt urimeligt, at når der er givet en tilladelse til våbentransport, skal den efter § 2, stk. 3, kunne trækkes tilbage for varer, der endnu ikke er lastet. Det er en temmelig hård bestemmelse over for de danske redere, som måske har en bindende kontrakt om transport, og som så oplever, at tilladelsen trækkes tilbage. De risikerer at få en erstatningssag på halsen, og hvis de bliver nødt til at betale erstatning, skal de ikke regne med hjælp fra det offentlige.

Det kan også undre, at det efter lovforslagets § 4 også skal være muligt at straffe for uagtsomme overtrædelser af § 1, om end der skal foreligge bestemte omstændigheder. Den folketingsbeslutning, der ligger bag lovforslaget, siger jo udtrykkeligt, at alene forsætlige overtrædelser skal være strafbare. Under udvalgsarbejdet bør vi se på, om vi ikke skal nøjes med at straffe for forsætlige overtrædelser.

Venstre vil stemme imod dette lovforslag, men vi vil under udvalgsarbejdet arbejde på at gøre skadevirkningerne for danske redere, danske sømænd og betalingsbalancen mindst mulige.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Den konservative ordfører, hr. Helge Adam Møller, sagde: Hvis hr. Svend Auken havde været finansminister, var dette forslag ikke blevet fremsat. Jeg er glad for, at hr. Svend Auken ikke er finansminister. Hvad er hr. Helge Adam Møller? Han er imod lovforslaget. Er han glad for eller ikke glad for, at hr. Svend Auken ikke er finansminister?

Vi er parate til at støtte lovforslaget, men der må en grundig og gerne hurtig behandling til i udvalget. Når der skal en grundig behandling til i udvalget, er det, fordi vi ikke finder, at dette lovforslag er tilfredsstillende – det er på adskillige punkter ikke indgribende nok. Hr. Ole Espersen har nævnt nogle af dem, og der kan sikkert findes nogle flere. Så vidt jeg kunne skøn-

ne, var jeg enig i alle de indvendinger, hr. Ole Espersen kom med.

Må jeg over for Venstres ordfører rette en ting: Det er klart efter lovforslagets § 1, at det er tilladt at transportere våben, når denne våben-transport er et led i Danmarks deltagelse i NATO-samarbejdet. Det står der, så det behøver man ikke at være bekymret over.

Men det, jeg især har lyst til at sige noget om i anledning af det, Venstre sagde, er dette med, at Danmark ikke ensidigt må gøre det, og det er der også andre der har været inde på. Det er, som om man ikke ved, at en sådan lovgivning er gældende i Vesttyskland. Den blev introduceret af besættelsesmagterne, det er rigtigt, men vesttyskerne har selv senere skærpet den.

Jeg synes, vi skal følge Vesttyskland på dette område og lave en lov, der, som hr. Ole Espersen var inde på det, siger, at når et skib er danskejet, ligegyldigt under hvilket flag det sejler, må det ikke transportere våben. Sådan virker den vesttyske lov.

Jeg er tilhænger af, at vi gennemfører lovgivningen og gennemfører den hurtigt, og at der skal gøres et grundigt arbejde, så loven bliver skærpet.

Der har jo været bemærkninger om ministerens forhold til dette lovforslag, og man kan vel nok sige, at fremsættelsestalen ikke er en ubetinget – så siger jeg det ikke for kraftigt – tilslutning til formålet med denne lovgivning. Det arbejde, der er gjort i ministeriet, har måske også båret præg af ministerens modvilje, men mon ikke den siddende regering skulle gøre sig den overvejelse, om det er rimeligt at prøve på at føre oppositionspolitik fra regeringsbænken.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg fik stillet et enkelt direkte spørgsmål, nemlig om jeg ville være glad for, at hr. Svend Auken var finansminister, eller jeg ikke ville være glad for det. Det kommer an på alternativet; hvis alternativet var hr. Gert Petersen, ved jeg godt, hvad mit svar ville være. Men spørgsmålet minder lidt om det klasiske: Vil du holde op med at tæve din kone, ja eller nej?

Birgith Mogensen (CD):

Dette lovforslag minder om musen og elefanten, som er på vej over en stor træbro, og pludselig siger musen: Kan du høre, hvor vi

[Birgith Mogensen]

gungrer? Danmarks andel i søtransport er globalt set mindre end én procent, og nu skal vi altså bilde os ind, at dette lovforslags eventuelle vedtagelse kan virke fredsbevarende eller mindske antallet af krige her og dér på jordkloden. Det er en komplet irrelevant tankegang. Lovforslaget er formålsløst som antikrigsfaktor, og det er jo ellers forslagens mening at være en sådan. Reelt har denne idé kun sin berettigelse, hvis den kan gennemføres internationalt.

Mere end 95 pct. af verdens skibstransport sejler med hvad som helst til hvor som helst, dog minus Sydafrika. At en dansk lov på dette område vil være umulig at kontrollere, gør ikke sagen mindre absurd. Vedtages dette lovforslag, vil Danmark miste 5-6 milliarder udenlandske valutakroner. Andre landes skibsfart sejler nemlig fortsat med våben, og en del danske rederier vil indregistrere deres skibsfart under fremmed flag. Det danske arbejdsløshedstal vil få et hop opad, og det er vel ikke lige det, forslaget tilsigter.

Sagt én gang til: Lovforslag nr. L 21 vil ikke kunne bidrage bare et brette nøk til fred på denne Jord. De politiske folketingspartier, som har den egentlige ophavsret til dette lovforslag, skal ikke have ros. Lovforslag nr. L 21 er et ugenomtænkt og utopisk lovforslag; det gavner ingen, men skader mange danske arbejdspladser, hvis det gennemføres. Dette vil dog ikke ske med hjælp fra Centrum-Demokraternes gruppe.

Annette Just (FP):

Fremskridtspartiet kan give en del af de talere, der har været heroppe, meget ret i meget af det, der er sagt, men jeg skal prøve at lade være med at gentage alt for meget, for det er der vel ingen grund til.

Men der var én ting, der rystede mig i særdeleshed, og det var en udtalelse om, at dette i hvert fald ville give anseelse i den tredje verden. Må jeg spørge, om det, vi sidder for at lovgive om, er at få anseelse i den tredje verden eller det er lovgivning for danskere, vi sidder for at foretage her i dette Ting? Jeg håber sandelig, at det er for Danmark og danskere, vi sidder her. Og som sådan kan jeg kun give alle dem ret, der har sagt, at det her koster danske arbejdspladser. Det vil bevirke, at der er flere skibe, der udflyger. Jeg har lige spurgt, om det er rigtigt udtrykt – det er det. Der vil selvfølgelig

være nogle enkelte skibe tilbage under dansk flag, men det vil nu nok mest være for pyntens skyld.

Jeg synes, dette er en grov stramning af lovgivningen for et rimelig frit erhverv, som vi dog stadig har. Derfor synes jeg, det er fuldstændig unødvendigt. Det bærer meget præg af, at regeringen har følt sig i en skruestik. Dermed vil jeg give tidligere talere fuldstændig ret.

Berlau (FK):

Baggrunden for forslaget skal nok ses i lyset af den manglende moral eller kodeks, der har været hos danske skibsredere i en meget lang årrække. Vi havde hellere set beslutningsforslag nr. B 80 i dets oprindelige form. Hvis vi skal kigge lidt på, hvad der er baggrunden for forslaget, så må vi konstatere, at danske skibsredere har gjort sig overordentlig uheldigt bemærket både nationalt og internationalt. De har i den grad skadet dansk søfart, at dansk søfart i øjeblikket er et miskrediteret flag, forstået på den måde, at danske skibe i meget stor udstrækning møder mangel på velvilje hos udenlandske myndigheder, har problemer med at blive toldbehandlet, bliver udsat for forsinkelser, osv. osv.

Danske redere har ikke holdt sig tilbage, når det drejer sig om at gøre sig gældende i den her handel. Danske skibe har sejlet våben og ammunition fra stort set alle lande i Europa. Der har ikke været nogen mere omtalt skandale i de senere år end f.eks. den amerikanske Irangate, som startede med afsløringen af danske skibes meget ubehagelige og dødsensfarlige transporter fra Israel til Iran.

Om selve lovforslaget vil jeg sige, at enten er det skrevet af folk med fuldstændig mangel på kendskab til søfart, eller også er det skrevet af folk, som har et meget indgående kendskab til den. Det bærer præg af at være fyldt med en masse huller, som bør stoppes, inden dette lovforslag bliver vedtaget.

Der har været nævnt en række emner heroppefra. Jeg vil også godt i en rimelig kronologisk orden fremlægge vores reservationer i forhold til det lovforslag, som her er blevet fremsat.

Lovforslaget om danskflagede skibe kommer ikke til at dække fyldestgørende, for så vidt vi ønsker at sætte stop for danskeres usmagelige deltagelse i den dødsensfarlige våbentransport. Tværtimod kunne det ligefrem inspirere

[Berlau]

til, at man flyttede sine skibe til et andet flag og derved omgik lovens bestemmelser. Men endnu værre er det, at der i Danmark sidder en lang række mennesker, som opererer på det internationale våbenmarked med en telex i deres kælde, og disse mennesker vil uhindret kunne fortsætte deres handel, for så vidt man ikke sætter en stopper for dem helt nede på det niveau, hvor handlerne bliver afsluttet. Det foregår i stigende udstrækning.

Jeg vil godt minde om et eksempel, som har været fremme i dagspressen for ikke så længe siden, og hvor et dansk selskab, som ikke selv ejer skibe, direkte har været medvirkende til døden for et menneske i England ved ikke at være villig til at komme med de nødvendige oplysninger om en særlig transport.

Vi er ikke helt enige i, at den liste, som er blevet udarbejdet, kommer til at dække ud over det nødvendige materiel. Vi synes heller ikke om, at der i forslaget § 2, stk. 1, står, at man kan give tilladelse, når særlige omstændigheder gør sig gældende. Vi ved fra tidligere, at »særlige omstændigheder« meget hurtigt kan blive til det almindelige, og derfor bør en sådan lov ikke udformes med sådanne bestemmelser.

Vi synes heller ikke særlig godt om, at der gives tilladelse til, at man kan sejle krigsmateriel et andet sted hen for videre transport til krigsførende lande. Der ligger et hav af danske skibe i fast fart til et land som Singapore med våben, og alle ved, at derfra bliver de sejlet videre. Også den slags ting bør naturligvis stoppes.

En liste over lande, som er godkendt til, at man kan sejle på dem, bør i hvert fald være yderst begrænset, og der bør ikke kunne udstedes ret mange tilladelser til at foretage transporter, uden at der foreligger forhåndsgodkendelse.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvem der skal være ansvarlig for at afsløre disse transporter, vil jeg godt henvise til lovforslagets § 4, stk. 3, hvor der står:

»Overtrædelser, der begås af uagtsomhed, straffes kun,

- 1) hvis lastens indhold fremgik af transportdokumenterne, eller
- 2) hvis lasten på grund af ganske særlige omstændigheder burde have været undersøgt.«

Vil ministeren oplyse, om det, at en dæksdreng meddeler kaptajnen, at han har den opfattelse, at der er våben om bord i skibet, er til-

strækkeligt til, at kaptajnen bør foretage en undersøgelse?

Dernæst vil jeg også godt sige, at spørgsmålet om lastning ikke er et rimeligt argument for lovforslaget.

Ja, jeg ved godt, at det går over tiden, men så kan vi jo tage det i anden omgang.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Det er muligt.

Berlau (FK):

Ja, det er muligt.

Kristian R. Kristensen (KRF):

Jeg skal gøre det ganske kort.

Fra Kristeligt Folkepartis side vil vi i denne sag såvel som i alle andre gå positivt ind i en forhandling om de ting, der foreligger, og dermed forsøge på at finde en for alle rimelig løsning.

Det er ganske klart, at vi meget nødig vil være med til at optrappe de krige, der foregår i de krigsførende lande.

Vi ved godt, at erhvervsændringer kan komme på tale – med hvad deraf følger. Det er et spørgsmål om skibsfarten i det hele taget, og om vi bare forskyder det til andre nationer.

Men det største og det vigtigste for os må være det, vi kan kalde en fredsbevarende indsats også på dette område, så vi på den måde kan prøve at påvirke andre uden for vort eget lands grænser, f.eks. gennem vort arbejde i EF, i NATO, i FN, og hvor ellers de forskellige ting forhandles.

Derfor vil jeg sige: Vi vil meget gerne være med til at arbejde videre på en lov, der ligesom kan være med til at sikre de fredsbevarende foranstaltninger også ud over vore egne grænser.

(Kort bemærkning).

Jørgen Tved (FK):

Jeg vil da godt vide, hvad der kan være en rimelig ordning for alle i denne sag. Det er altså krudt og kugler, død og ødelæggelse, man sejler med. Hvordan kan der være en rimelig ordning? Er det af hensyn til ofrene, man taler om en rimelig ordning? Er det af hensyn til dem, der tjener penge på at sejle med de produkter? Har man i Kristeligt Folkeparti helt glemt, at den, der lever ved sværdet, også skal omkomme ved sværdet?

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Hr. Berlau gav mig det valg enten at sige, at dette lovforslag var skrevet af personer, der var fuldstændig ukendte med søfart, eller at sige, at det tværtimod var skrevet af folk, som havde et indgående kendskab til søfart. Jeg foretrækker det sidste. Jeg er overbevist om, at mine dygtige embedsmænd, der har skrevet dette lovforslag, har det indgående kendskab. Jeg mener også, at de dermed sammen med mig har opfyldt det, jeg mener er en forpligtelse efter den beslutning, der blev vedtaget her i Folketinget i maj måned 1987.

Hr. Ole Espersen var i den forbindelse inde på spørgsmålet, om en minister er forpligtet til at følge et sådant beslutningsforslag, og sagde, at det kan man jo ikke tvinge en minister til. Det er rigtigt.

Det er et lidt principielt spørgsmål, men i almindelighed har vi jo mindretalsregierungen her i landet, og så er det vel ikke urimeligt, at man viser det hensyn til Folketinget og Folketingets flertal, at man følger beslutningerne. Jeg tror også, man kommer bedst igennem det på den måde.

Selvfølger vi kunne vi vælge at sige: Jamen er det ikke bedre, at det er forslagsstillerne selv, der udformer deres lovforslag? Men vi er jo alle bekendt med, at oppositionspartierne, selv om de har fået mere bistand og udmærket bistand her i Folketinget, ikke kan have medarbejdere med det specialkendskab, der kan være brug for på nogle områder. Derfor tror jeg, det er rigtigt, at vi fortsætter den linje, at når der er vedtaget et beslutningsforslag, så ydes der den hjælp.

Men det betyder selvfølgelig ikke, at jeg mener, lovforslaget er rigtigt. Jeg er enig med det mindretal her i Folketinget, der har vendt sig imod lovforslaget.

Jeg mener ikke, at hele denne sag er et spørgsmål om, hvorvidt man kan lide – som det blev udtrykt før – krudt og kugler. Det bryder jeg mig heller ikke om, når det bliver anvendt til at skyde på andre mennesker med.

Efter min mening er det et spørgsmål om, hvorvidt et forslag af denne karakter løser noget i den forbindelse, og det mener jeg ikke. Jeg synes også, det har interesse, at alle søfartsorganisationer bortset fra Sømændenes Forbund vender sig imod lovforslaget og siger, at det vil være til skade for deres erhverv og beskæftigelse.

Men ikke mere om det. Vi kender vilkårene, og jeg synes altså, at den tradition, vi har fået, er den rigtige, for alle må også være interesserede i, at et lovforslag, når det fremkommer, er bedst muligt.

Der blev stillet enkelte spørgsmål, som jeg tror alle har interesse i bliver behandlet i udvalget, og jeg er selvfølgelig klar til at besvare de spørgsmål, der bliver stillet i den forbindelse. Jeg kan derfor kun svare på nogle enkelte ting.

Hr. Ole Espersen spurgte, hvordan det forholder sig med udtrykket »danske skibe«. Jeg kan sige, at skibe, der ikke opfylder de betingelser, der er nævnt i søloven med hensyn til registrering, og som derfor ikke skal eller kan optages i det danske skibsregister, ikke er omfattet af lovforslaget. Jeg har i øvrigt nu sendt en skrivelse til Retsudvalget, hvori dette spørgsmål bliver uddybet, og så kan vi jo vende tilbage til det.

Med hensyn til ikrafttræden mente hr. Ole Espersen, at den 1. april 1988 var en for sen ikrafttræden. Det afhænger jo meget af, hvornår Folketinget bliver færdig med arbejdet. Under alle omstændigheder må jeg bede om, at der fra vedtagelsen til ikrafttrædelsen bliver et stykke tid. Det er jo skibe, der ikke kommer hjem hver dag eller hver anden dag, det her drejer sig om. Derfor synes jeg, der skal være den fornødne tid til at give ordentlig meddelelse om, hvad dette lovforslag går ud på, og hvilke forpligtelser det indeholder.

Ja, for min skyld skal man altså ikke vedtage lovforslaget, men jeg kan forstå af de bemærkninger, der er fremkommet, at det bliver det jo nok alligevel.

Berlau (FK):

Jeg er egentlig ked af at høre, at de embedsmænd, der har udformet lovforslaget, har forstand på det her. Man kunne måske have undskyldt dem, for så vidt de ikke havde haft forstand på det. Hvis det er lavet med vilje, vil jeg sige, at det er noget makværk, for det er, som jeg sagde indledningsvis, fyldt med huller.

Jeg vil godt pege på en enkelt ting, som jeg ikke fik med før, og det er spørgsmålet om § 2, stk. 3, der siger:

»Tilladelser kan på ethvert tidspunkt tilbagekaldes med virkning for varer, der endnu ikke er lastet.«

[Berlau]

Det er dog en besynderlig bestemmelse at have i en lovgivning. Man giver en tilladelse, fordi man mener, at transporten er god nok, og senere hen opstår der et eller andet, som gør, at tilladelsen bliver trukket tilbage, men den bliver ikke trukket tilbage, hvis lasten er kommet om bord i skibet.

Hvad skal man gøre i den situation, hvor lasten er kommet om bord i skibet, men man beslutter sig for, at nu er der krigsfare i det land, hvor det skal hen? Så skal man altså sende skibet af sted alligevel – med de deraf følgende konsekvenser. Fjenden af det land, hvor det er på vej hen, vil naturligvis gå efter skibet, og der vil jo have været offentlig omtale af en situation, hvor en tilladelse er blevet trukket tilbage. Det vil sige, at man gør skibet til et flydende bombemål.

Sådan er der hele vejen igennem nogle bestemmelser i forslaget, som ikke tilfredsstiller den sikkerhed, man kan forlange i forhold til sømændene, og slet ikke det, man kan stille krav om i forhold til den anseelse, som Danmark gerne igen skulle opnå internationalt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 37:

Forslag til lov om kystbeskyttelse.

Af trafikministeren (Nør Christensen).
(Fremsat 28/10 87).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Tilsyneladende er forslag til lov om kystbeskyttelse ret uskyldigt, og det skulle ikke kunne give anledning til de helt store politiske armbevægelser, selv om vi har haft megen debat her i det høje Ting om kystsikring og kystbeskyttelse, som man nu kalder det.

I trafikministerens fremsættelsestale stiller han sig selv to grundlæggende spørgsmål. Det første er, om de hensyn, som skal tilgodeses, er de samme som dengang, da den nugældende digelov fra 1874, som dette lovforslag skal erstatte, blev til, og da kystsikringsloven af 1922 blev vedtaget i Rigsdagen. Det andet spørgsmål er, om samfundets nu eksisterende administrationsapparat har mulighed for at løse den pågældende opgave på en anden og bedre og simple måde end hidtil.

Ministeren svarer jo selv bekræftende på disse to spørgsmål, og jeg kan da godt tilslutte mig, at disse forudsætninger er til stede. De hensyn, der i dag skal tilgodeses, er noget anderledes end i 1922, da den nugældende kystsikringslov blev vedtaget, ikke mindst med hensyn til den lange kyststrækning på den jyske vestkyst. Det har Folketinget for længst taget fat i. Flere af ministerens forgængere har taget fat i dette område og indgået aftaler om en byrdefordeling vedrørende de kystsikringsforanstaltninger, der skal foretages, mellem de involverede amter og kommuner og staten.

Vi er da også enige i, at det administrationsapparat og den tekniske ekspertise, vi i dag har i vore amter, er velegnede til sammen med Kystinspektoratets ekspertise at varetage kystbeskyttelsesopgaven.

Men så kommer vi ligesom til noget andet, og det er, at i lovforslagets § 5 står der, at det er amtsrådet, der bestemmer, hvorledes udgifterne til kystbeskyttelsesforanstaltningerne skal afholdes. Ikke med ét ord nævner man staten.

Jeg vil da godt stille trafikministeren det spørgsmål: Hvor er staten egentlig blevet af her? Er det en ny ordening, man nu lægger op til, hvor man skubber alle de økonomiske byrder over på amterne og kommunerne og det ikke, som det har været hidtil på nogle strækninger af den jyske vestkyst og også på enkelte andre strækninger, er staten, der går ind med en procentdel, på den jyske vestkyst med halvdelen af udgifterne? Er det en ny ordening, man er ved at lægge op til?