

Frank Aaen (EL):

Enhedslisten ser også positivt på det forslag her.

Ole M. Nielsen (KRF):

Der er vel ikke fodboldkamp igen i aften?

Kristeligt Folkeparti kan også støtte forslaget.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Ja, når alle de andre ordførere støtter lovforslaget, så for at få en debat skulle jeg jo sige, at vi ikke gør det.

Men i Frihed 2000 støtter vi selvfølgelig det her lovforslag, og i det virkelige liv tror vi det allerede er sådan, at det er noget, der aftales mellem rederen og de søfarende. Men at det lovfæstes, kan vi kun være med til at støtte.

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Nu kunne jeg jo vælge at holde en flammende tale, men jeg er i hvert fald glad for den positive modtagelse, forslaget har fået, og jeg vil gøre en enkelt bemærkning i alt det positive.

Jeg er i virkeligheden lidt ked af, at det er nødvendigt at fremsætte sådan et forslag. Det burde være arbejdsmarkedets parter på søen, der overenskomstmæssigt kunne have klaret at implementere det her. Det har man kunnet gøre på landjorden, men der er altså nogle forhold, der former sig lidt anderledes på søen, som har gjort, at det har været vanskeligere at nå til en aftale, som kunne sikre de søfarende denne her rettighed. Det har vi så været nødt til at tage ET lovgivningsinitiativ i forhold til, og det er jeg da glad for at der i hvert fald ikke er problematiseringer af.

Jeg håber, at vi kan få dette vedtaget og så hurtigt vende tilbage til det, der burde være normalen, og som heldigvis er det på alle andre områder, nemlig at det er parterne selv, der i øvrigt aftaler den slags ting.

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

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse,

betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 48: Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs. (Indførelse af promillegrænser til søs).

Af Ole M. Nielsen (KRF) m.fl.
(Fremsat 14/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Ja, nu er det den helt omvendte verden, idet det er regeringen, der skal begynde, men det er, fordi Kristeligt Folkeparti har taget initiativ til at fremsætte et forslag om ændring af lov om sikkerhed til søs vedrørende promillegrænser.

Der er ingen tvivl om, at man må se med stor alvor på de situationer, hvor fritidssejlere under indflydelse af spiritus, som det jo hedder i den slags sprog her, udgør en fare for sikkerheden til søs. Hver eneste ulykke, ikke alene dem, der relaterer sig til spiritus, men hver eneste ulykke, også dem, der relaterer sig til spiritus, er én for mange.

Jeg tror imidlertid ikke, at faste promillegrænser for førere af fritidsfartøjer er vejen frem. Lovforslaget lægger op til at sidestille det meget med, hvad der sker i trafikken på landjorden, og det synes jeg ikke rigtig man kan. Derfor kan man heller ikke drage den slutning, at promillegrænser til søs vil have den samme præventive effekt, som de har haft på land. Og det er, fordi der heldigvis er en fundamentalt anden holdning til det at blande det at sejle og det at drikke spiritus sammen.

Man har i lov om sikkerhed til søs fuldt ud tilstrækkelige sanktioner over for spiritussejlads såvel for søfarende som for fritidssejlere. Og ved lovens vedtagelse for et lille år siden skete der endog en skærpelse af strafferammen, så spiritussejlads i dag kan straffes med fængsel i op til 2 år i de sjældne tilfælde, hvor vi ser det.

Ser man på ulykkestatistikkerne for fritidsfartøjer giver disse heller ikke anledning til at

indføre skærpede foranstaltninger. Antallet af søsportsulykker og omkomne til søs er inde i en gunstig udvikling, forstået på den måde, at tallet har været faldende gennem en årrække.

Søsportens Sikkerhedsråd har i forbindelse med forslaget om faste promillegrænser udtalt, at rådet ikke mener, at sådanne faste grænser vil nedsætte antallet af ulykker forårsaget af spiritussejlads i fritidsfartøjer. Det er ikke grænsen, der er problemet, det er, om man overhovedet har den kultur at drikke og sejle på samme tid. Rådet lægger i den forbindelse vægt på, at antallet af sådanne ulykker er meget beskedent. Det er derimod rådets opfattelse, at fortsat oplysning og information vil have en mere præventiv virkning.

Regeringen mener, at det er bedre, at vi gennem oplysning og uddannelse af de aktive fritidssejlere i Danmark forebygger problemet og understreger den gunstige udvikling og den holdning, der er med hensyn til at blande spiritus og sejlads sammen, og den information og den oplysning og den uddannelse er vi allerede godt i gang med.

Det er altså regeringens opfattelse, at en fast promillegrænse kan skabe en falsk tryghed, hvor vi tror, at vi så hermed har gjort vores til at få stoppet spiritussejlads i fritidsfartøjer. Løsningen er imidlertid ikke promillegrænser, men uddannelse og oplysning. Og lad os så ikke her underkende den store indsats, som gøres ad frivillighedens vej, og som indtil nu har haft en meget positiv effekt og en klar holdningsmæssig effekt.

Jeg skal slutte disse bemærkninger med at sige, at regeringen ikke overraskende ikke kan støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg synes, at ministerens argumentation er lidt tynd. Jeg kan faktisk overhovedet ikke forstå, hvorfor der ikke skulle kunne ske en positiv påvirkning ved at gøre opmærksom på problemet gennem en fast promillegrænse til søs, når det kan ske på landjorden.

Jeg må indrømme, at jeg faktisk var skeptisk over for nedsættelsen af promillegrænsen på landjorden fra 0,8 til 0,5. Jeg sagde: Jamen det er jo ikke dem, der kører med mellem 0,5 og 0,8 promille i blodet, der er problemet, og derfor fanger vi jo ikke dem, som har alt for meget. Men jeg må erkende, at man har fået en helt anden opmærksomhed på problemet gennem den

lavere promillegrænse på 0,5. Det er det, man oplever til selskaber og alverdens steder, at man virkelig tager sagen alvorligt nu, når man er nede på, at det er den ene genstand, der er gældende, når der er kørsel, sådan umiddelbart efter i hvert fald. Så hvorfor skulle det ikke kunne virke?

Og så ved jeg ikke, om ministeren er opmærksom på ulykkestallet, som jo ikke er så højt, men dog: Vi har fået en opgørelse fra Søfartsstyrelsen, hvor der er en liste med 18 ulykker på 3 år, altså fra 1996 til 1999. 18 ulykker, hvor spiritus har været grunden, synes vi faktisk er for mange. Og så har vi jo i øvrigt . . . Nej undskyld, jeg må ikke mere.

Ole Vagn Christensen (S):

Da vores ordfører på området, hr. Poul Andersen, ikke kan være til stede i dag, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Vi er enige med Kristeligt Folkeparti i, at indtagelse af alkohol samtidig med, at man er fører af båd eller køretøj, kan være en farlig cocktail, men vi mener – i modsætning til forslagsstillerne – ikke, at man kan sammenligne de to ting at føre et køretøj og at føre en båd. Vi mener, der eksisterer en helt anden holdningsændring og en helt anden adfærdsændring i det, der foregår omkring det, der sker på søen, og ikke mindst, fordi rigtig mange selv viser ansvarlighed ved at tage et duelighedsbevis. Og der er jo indført obligatoriske regler for at forhindre nogle af de ulykker, som hr. Ole M. Nielsen fremførte i sin korte bemærkning over for ministeren, når det drejer sig om speedbådene.

Derfor er vi helt enige i det, som ministeren har fremført her, og som også er fremført i Søsportens Sikkerhedsråds vejledning til Folketinget: at det ikke vil nedsætte antallet af ulykker at indføre et forbud, og Socialdemokratiet kan derfor ikke støtte forslaget.

Kim Andersen (V):

I Venstre er vi positive over for det lovforslag, som her er fremsat af Kristeligt Folkeparti. Vi er positive over for de intentioner, der ligger i forslaget, og som går ud på at begrænse sejlads i lystfartøjer i beruset tilstand. Det er jo et alvorligt problem, og det er nok også et tiltagende alvorligt problem. Vi har de senere år været vidne til, at der har været meget alvorlige ulykker i forbindelse med sejlads under indtagelse af spiritus.

Og vi er indstillet på i udvalget at medvirke positivt i behandlingen af lovforslaget. Vi har nogle spørgsmål, vi vil stille. Vi har nogle betænkkeligheder i forhold til håndhævelsen af lovforslaget, og vi kan måske også undre os lidt over, at man ikke, når man har villet foretage disse sikkerhedsmæssige foranstaltninger på området, medtager sejlbådssejlad. Det er jo ikke mindre farligt at sejle sejlbåde i beruset tilstand end at sejle motordrevne fartøjer.

Det vil vi dyrke i udvalget, men vil gerne kvittere over for Kristeligt Folkeparti for intentionerne, der ligger bag forslaget.

Jens Heimburger (KF):

Det Konservative Folkeparti er enig i intentionen i lovforslaget, som vil sætte ind over for spiritusulykker til søs, især ved havnearealer. Forslaget omfatter fritidsfartøjer. Men vi vil samtidig gerne sige, at vi ønsker undersøgt, om problemet ikke lige så vel kan reguleres via de uagtsomhedsbestemmelser, der findes i straffeloven. Man skal jo huske, at det generelle trafikmønster til søs med fritidsfartøjer ikke helt kan sammenlignes med trafikken på vejene, hvor intensiteten og hastighederne er betydelig højere.

Vi er således enige i, at der er et problem her, men vi synes også, vi skal holde det op imod, hvor stort problemet er, og om der er behov for ny lovgivning. Ifølge straffeloven kan man jo straffe, såfremt borgerne optræder uagtsomt med risiko for andres helbred også ved sejlad, hvilket også gøres i dag. Derfor er det vores vurdering, at vi skal have undersøgt problemet med spiritus på søen, om det ikke kan reguleres inden for de gældende regler.

Ole Sohn (SF):

Når man ser på forslaget her, er det jo lidt vanskeligt at gå imod det, og jeg skal da også straks sige, at SF er meget positivt over for forslaget. Selv om – og det vil jeg da godt understrege – et sådant forslag næppe vil falde i alle sejleres smag, er det vel principielt rimeligt, at man er skikket til på ædruelig vis at føre et skib. Nu vil jeg selvfølgelig sige, at det er godt, at Kristeligt Folkeparti har undladt de helt små robåde. Om ikke andet så kan man stadig væk synge med på Flemming Bamse Jørgensens sang »I en lille båd, der gynger«, uden at man kommer på kant med loven.

Men jeg synes da, der er en anden ting, som vi vil bringe op under udvalgsbehandlingen.

Det er – og dér er jeg enig med ministeren – at det ikke kun er spørgsmålet om alkohol, der er problemet; det er i det hele taget spørgsmålet om, at der er for mange ukyndige, der sejler, og de stramninger, som kom sidste år med hensyn til, at man skal have duelighedsbevis til de hurtigtgående motorbåde, er et skridt på vejen. Men vi mener faktisk og har i øvrigt også selv tidligere fremsat forslag om, at der skulle indføres et duelighedsbevis for alle fritidsbåde på over 9 fod, for det er altså et problem, at der sejler folk rundt, som ikke er søkyndige, og det giver anledning til en lang række problemer, måske også flere problemer, end der er med folk, som har fået lidt for meget at drikke.

Men kombinationen er jo uhyggelig, så derfor finder vi det rigtig, at vi får set på det under udvalgsbehandlingen, og vi vil se også positivt på lovforslagets vedtagelse.

Egil Møller (DF):

Behovet for en fast promillegrænse på søen er de seneste år blevet mere og mere påkrævet som følge af, at trafikken også på søen bliver mere og mere intens. Fritidsfartøjer, der kan opnå stadig større hastigheder, bliver der jo også flere af, og så siger det sig selv, at så bliver risikoen for, at der opstår ulykker, også større.

Dansk Folkeparti er enig med forslagsstillerne i, at der bør fastsættes en fast promillegrænse, men hvorvidt den skal være på de 0,5 promille eller eventuelt lidt højere, vil vi se nærmere på under udvalgsarbejdet.

Morten Helveg Petersen (RV):

Fra Det Radikale Venstres side skal jeg sige, at vi ikke kan støtte forslaget. Det er der flere grunde til. Bl.a. er vi ikke overbeviste om, at en promillegrænse vil bidrage væsentligt til at forbedre sikkerheden til søs. Det er en opfattelse, der støttes af Søsportens Sikkerhedsråd. Samtidig er der allerede gennemført forskellige tiltag, f.eks. en skærpet strafferamme, så der nu kan idømmes fængselsstraf på op til 2 år, mens strafferammen tidligere var bøde eller hæfte. Hertil kommer, at vi i Danmark ikke har et søpoliti til at håndhæve, at de søfarende overholder en fast promillegrænse.

På den baggrund kan vi ikke støtte lovforslaget.

Frank Aaen (EL):

Som hr. Ole Sohn var inde på, havde vi jo debatten i forbindelse med et SF-forslag om et

duelighedsbevis, og jeg er enig i, at problemstillingen er bredere end blot en promillegrænse. Men vi er helt indstillet på, at en af de ting, man kan gøre for at forbedre sikkerheden til søs på det her område, er også at se på en promillegrænse. Så vi er positivt stemt over for lovforslaget.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil gerne sige tak for den forholdsvis positive modtagelse. Jeg har ikke helt fået talt sammen på scoringslisten endnu, men jeg synes, det ser ud til, at vi skulle kunne finde ud af noget fornuftigt sammen. Og så kan man jo sige, at så er det lidt sent at læse sin ordførertale op her til sidst, så det tror jeg ikke jeg vil gøre i dens helhed, men alligevel.

Først lige en kommentar – det var Venstres ordfører, der var inde på, at det er lige så farligt i en sejlbåd som i en lille robåd, der ligger og gynger, som hr. Ole Sohn så romantisk sagde:

Jeg kan godt se, at vores formuleringer heri måske kan misforstås, men sejlbådene er altså med i tanken. Det må vi selvfølgelig have præciseret, og det bliver der jo selvfølgelig lejlighed til at få gjort.

Men jeg tror alligevel, jeg vil læse noget af min ordførertale op:

Den forholdsvis nye promillegrænse på færdselslovens område har vist sig at mindske antallet af dødsfald i trafikken. Samtidig gælder der ikke nogen promillegrænse for færdsel på søen, selv om man må lægge til grund, at antallet af ulykker vil reduceres noget, og muligheden for at redde sig selv og eventuelle berusede passagerer i en ulykkessituation, eksempelvis hvor de er faldet over bord, vil øges, hvis der bliver indført et krav om en maksimal alkoholkoncentration på 0,5 promille hos føreren.

Ved indsejlingen til større havne, ved populære sejlsteder, i smalle sunde og ved badestrande vil man i mange tilfælde stå over for et tilnærmelsesvis lige så kompliceret trafikbillede på søen som på vejene. Der har således været en del ulykker, hvor hurtigtgående lystfartøjer har været indblandet. I nogle af disse tilfælde har førerne af bådene været alkoholpåvirkede.

En fast øvre promillegrænse vil indebære retstekniske fordele. En sådan bestemmelse er let at håndhæve, da politiet enkelt vil kunne konstatere, om lovens grænse er overskredet, og bevistførelsen for domstolene bliver enkel.

Formålet med forbudet mod efterfølgende alkoholnydelse er at afhjælpe de bevismæssige

problemer, der kan opstå, hvis føreren påstår, at han har drukket efter, at sejladserne er afsluttet.

Der kan rejses principielle indvendinger imod en regel, som i realiteten indebærer, at man kriminaliserer, at den mistænkte ødelægger et bevis m.v. for egen skyld. Imidlertid må man af praktiske årsager anse den bestemmelse for påkrævet ved promillegrænser til søs.

Mange kan have vanskeligheder ved at konstatere, om de selv er berusede til at føre et søfartøj. Med indførelse af en fast promillegrænse vil det blive lettere at formidle kravet om skibsførerens ædruelighed, og vurderingen af alkoholpåvirkningen bliver som kendt fra vejtrafikken. En fast promillegrænse vil have en positiv holdningsskabende effekt.

Forslaget om promillesejladts begrænsning til kun at omfatte fritidsfartøjer, fordi der allerede gælder restriktive retningslinjer for promillesejladts for størstedelen af erhvervsejladserne. Langt den overvejende del af de ulykker til søs, der er forårsaget af spiritussejladts, vedrører desuden fritidsfartøjer, ligesom det kan være vanskeligt at håndhæve regler om promillegrænser på åbent hav.

Ved fritidsfartøjer forstås et skib, der ikke anvendes til erhvervsmaessige formål, herunder et skib, der anvendes til fritidsfiskeri.

Alle søfartøjer, der har en motor som fremdriftsmiddel, herunder vandscootere, omfattes af promillereglen, men det er altså alle med motor, og det betyder selvfølgelig, at det ikke er alle uden motor, for dér undtager vi altså de små robåde, hvor man sidder og pilker lidt torsk og drikker et par bajere til.

I tvivlstilfælde afgør Søfartsstyrelsen, om et skib kan anses for et fritidsfartøj, jf. lov om skibes besætning. Jeg har nævnt, at de mindste søfartøjer er fritaget.

Ifølge oplysninger fra Søfartsstyrelsen er der ikke udarbejdet statistisk materiale her i Danmark, der viser, i hvor mange tilfælde alkohol har været en af årsagerne til en søulykke. Dette registreres ikke særskilt, men kun når der sker anmeldelse til politi om spiritussejladts, hvilket kun er sket ganske få gange. Men Søfartsstyrelsen har til brug for dette forslag udarbejdet en liste over ulykker, hvor spiritussejladts er forekommet, og det er altså 18 ulykker på 3 år, fra 1996 til 1999.

Loven om sikkerhed til søs gælder for danske skibe. Dog findes en bemyndigelse til ministeren til at bestemme, at disse regler kan gælde for udenlandske skibe. I forbindelse med pro-

millesejlads for fritidsfartøjer vil en begrænsning til kun danske skibe synes uhensigtsmæssig. Derfor forslaget om, at reglerne også skal gælde udenlandske skibe inden for dansk søterritorium. Det forudsætter, at det ikke strider mod internationale forpligtelser om adgangen til at håndhæve nationale regler over for udenlandske skibe.

I januar 1999 behandlede Folketinget et forslag om, at alle, der fører fritidsfartøjer, skal være i besiddelse af duelighedsbevis. Forslaget var en genfremsættelse af tidligere forslag fra henholdsvis 1984 og 1993. Forslaget er hver gang blevet forkastet, idet ulykkesstatistikkerne og antallet af redningsaktioner ikke har kunnet begrunde et obligatorisk duelighedsbevis.

Imidlertid er der nu i en bekendtgørelse til lov om skibes besætninger indført visse uddannelseskra, krav om duelighedsprøver til førere af fritidsfartøjer, som resultat af en undersøgelse af hurtiggående fartøjer. Det er helt fint, men vi synes bare, at det lovforslag her om indførelse af promillegrænser til søs vil være med til at fremme sagen.

Vi takker for den forholdsvis positive modtagelse og håber, at vi kan komme videre med det under udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

For god ordens skyld vil jeg gerne sige til Kristeligt Folkepartis ordfører, at jeg sammenlignede ikke sejlbåde med små robåde, der ligger og gynger på vandet; jeg sammenlignede sejlbåde med motordrevne lystfartøjer, som er beskrevet i lovforslaget. Det er muligt, at sejlbåde har været med i Kristeligt Folkepartis tanker, men de er altså ikke med i lovforslaget, og det er jo det, vi har til behandling nu. Men det kan vi jo få uddybet nærmere i udvalget og få præciseret.

Vi er positive over for intentionerne. Men jeg vil også godt i den forbindelse sige, at der skal være proportioner i tingene, og vi skal være sikre på, at vi ikke laver en lovgivning, som ikke er administrerbar og mulig at retshåndhæve. Men kan det lade sig gøre, og det tror jeg vi får uddybet i udvalget, så er vi stadig positive.

Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):

Jeg synes, det er nødvendigt at få præciseret helt fuldstændig krystalklart, at jeg ikke tror, der er nogen, der er uenige i, at man ikke bør sejle, hvis man er fuld. Og det eneste, der er

spørgsmålet, er: Vil en promillegrænse hjælpe med til, at der ikke vil være de situationer, eller vil den ikke betyde noget? Eller vil den måske sende det signal: Ja, all right, en enkelt eller to kan man måske nok klare, og hvis man har lidt mellemrum mellem dem, så kan man nok også.

Så der er ikke nogen som helst tvivl om fra alles side, at det ikke er gunstigt for sikkerheden til søs, at der drikkes, når man sejler. Spørgsmålet er udelukkende, hvordan man så håndterer det. Håndhævelse? Ja, man kan selvfølgelig lave noget håndhævelse. Man kan jo stille sig op i havnene og kontrollere dem, der går i land, og se, hvordan alkometeret ser ud.

Det, man har i dansk lovgivning, er jo noget andet. Man har jo ikke den der kontrol ude på vandet, hvor man kan tage en paragraf et eller andet-razzia og hente folk ind til kysten. Men i de situationer, hvor man konstaterer, at der er spiritus i forbindelse med sejlads, har man en mulighed for at skride endog særdeles hårdt til værks strafmæssigt.

Så der er taget højde for, at der er en lidt anden situation på søen. Og nu ved jeg ikke, om vi alle er landkrabber – jeg er det da i hvert fald – men jeg vil sige, at jeg har haft meget brug for at lytte til Søsportens Sikkerhedsråd, som plejer at være særdeles nøjeregnende med, hvilke initiativer der overhovedet kan tages for at øge sikkerheden til søs. Og dens anbefaling er, at det her ikke vil hjælpe, og det synes jeg er meget vigtigt at tage med, for det er ikke et spørgsmål om den principielle enighed om det, der er intentionen, nemlig at der drikkes mindre og gerne meget mindre.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Først til Venstres ordfører: Tak for opmærksomheden på præciseringen! Det er klart, at den præcisering af, hvad det handler om, altså fritidsbådene, skal være sikker, og det mener jeg sådan set den er. Men hvis det ikke læses på den rigtige måde, må vi selvfølgelig sørge for at få det præciseret.

Så med hensyn til, at vi skal passe på med at lave noget, der ikke er administrerbart: Vi har jo desværre i det her land flere love, som er forholdsvis administrerbare, men som vi heller ikke administrerer, f.eks. lukkeloven, som vi har snakket om i det samme forum her for ikke så længe siden. Den er faktisk let at administrere, men det gør vi heller ikke.

Alligevel sætter lovgivningen jo nogle rammer, nogle normer for, hvordan vi bør opføre os. Og jeg er helt sikker på, at opmærksomheden på problemet her vil være med til at påvirke adfærden.

Med hensyn til promillegrænsen og dens ændring til 0,5 promille ved jeg ikke rigtig, om det, der ændrer adfærden, er frygten for at blive stoppet. Jeg tror mere, det er frygten for at komme til at begå en ulykke og så have for meget sprit i blodet. Jeg tror faktisk mere, det er det. Og det gælder jo i hvert fald også til søs. Der kan man drage sammenligninger med det her: Det er frygten, der er slem. Det er en frygtelig situation at stå i.

Men tak for behandlingen!

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

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):
Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Henning Grove):
Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af Folketinget Poul Nødgaard (DF),
Kristian Thulesen Dahl (DF), Christian H.

Hansen (DF) og Peter Skaarup (DF) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til kirkeministeren:

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om den danske folkekirkepolitik, herunder om udviklingen i medlemstallet i folkekirken, den udefra kommende påvirkning fra andre religioner end kristendommen, diskussionen om nedlægninger eller sammenlægninger af sogne, og om der kunne gennemføres en mere enkel struktur og administration i folkekirken, samt hvilke initiativer regeringen påtænker at tage for at styrke og udbrede kristendommen i Danmark?«

(Forespørgsel nr. F 25).

Medlemmer af Folketinget Søren Søndergaard (EL) og Keld Albrechtsen (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til udenrigsministeren:

»Hvordan kan Danmark bidrage til, at Ruslands krig i Tjetjenien standses?«
(Forespørgsel nr. F 26).

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 19. november 1999, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henviser til den dagsorden, der er oplået i salen.

Mødet hævet kl. 16.07
