

gået i hele verden, altså den globalisering, som det også har været med til at skabe?

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg tror, at samtlige danske institutioner – og så er det ligegyldigt, om det er Risø, om det er DTU eller det er centeret i Thy – får respons fra udlandet på de områder, man har forsket i.

Jeg har sagt, at der er foregået en politisk prioritering. Det har vi diskuteret snart time efter time, både tirsdag og onsdag i Folketingets spørgetime og spørgetid, og vi kommer det ikke nærmere.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Nej, nu er spørgsmålet nemlig også sluttet, og dermed er onsdagens spørgetid også sluttet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 25:

Forespørgsel til statsministeren og indenrigs- og sundhedsministeren [om Farum Kommune].

Af Aage Frandsen (SF) m.fl. (Forespørgslen anmeldt 21/2 2002).

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (*Ophold*). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 101:

Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs. (Indførelse af promillegrænser til søs).

Af Ole M. Nielsen (KRF) m.fl.

(Fremsat 19/2 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Spørgsmålet om en fast promillegrænse for spiritussejlads med fritidsfartøjer har været behandlet flere gange i Folketinget, uden at der har været den fornødne opbakning.

Kl. 16.40

Selv om vi alle er enige om, at man må se med stor alvor på ulykker til søs, er det regeringens opfattelse, at yderligere lovgivning med faste promillegrænser for fritidssejlerne ikke er vejen frem.

Der er allerede i den gældende lov om sikkerhed til søs tilstrækkelig hjemmel til at straffe fritidssejlere, der har nydt alkohol i et sådant omfang, at de er ude af stand til at sejle deres skib på fuld betryggende måde.

En fast promillegrænse vil alt andet lige gøre det administrativt og bevismæssigt lettere at vurdere, om bestemmelsen om forbuddet mod spiritussejlads er overtrådt. Der er imidlertid tale om meget få sager af denne type. I praksis vil lettelsen af myndighedernes arbejde derfor være ubetydelig.

Man kan ikke efter min opfattelse drage den slutning, at promillegrænser for fritidssejlere vil have den samme præventive effekt som promillegrænserne til lands. I Danmark har vi ikke noget søpoliti, og der foretages ikke egentlig færdselskontrol på søen, sådan som der sker på landevejene. Derfor vil overtrædelse af en fast promillegrænse ligesom overtrædelse af forbuddet imod spiritussejlads i den gældende lov normalt kun blive opdaget, når den pågældende har sejlet uforsvarligt og forvoldt gene for andre.

Færdsel i biler i trafikken kan heller ikke ligestilles med sejlads i fritidsbåde. Biler er transportmidler, som bringer personer fra et sted til et andet. Fritidsfartøjer hører derimod fritidslivet til, og for de sejlere, som tilbringer deres ferie og fridage i deres fritidsbåde, kan båden i et vist omfang også sidestilles med et fritidshus.

Da dette lovforslag blev behandlet sidste gang, udtalte Søsportens Sikkerhedsråd, at man ikke mente, at indførelse af faste promillegrænser ville nedsætte antallet af ulykker forårsaget af spiritussejlads i fritidsfartøjer. Rådet pegede på, at der kun er meget få ulykker med fritidssejlere, hvor spiritus har været en medvirkende årsag, og at fortsat oplysning og information vil have en mere præventiv virkning end faste promillegrænser og yderligere kontrol.

Regeringen er enig i, at løsningen ikke er faste promillegrænser, men fortsat uddannelse og oplysning. Der gøres en stor indsats på frivillig basis, som efter vores opfattelse har haft en klar holdningsmæssig effekt blandt fritidssejlerne. Hvert år opnår ca. 5.000 fritidssejlere på frivillig basis enten duelighedsprøve i sejlads eller en skippereksamen. Jeg kan også nævne, at overgangsperioden for det obligatoriske kørekort for førere af speedbåde udløber i juni. Herefter skal alle, der fører en speedbåd, have bestået en særlig prøve.

Selv om vi har sympati – det vil jeg gerne sige – for de intentioner, som ligger bag forslaget, kan regeringen derfor ikke, ligesom det var tilfældet for 2 år siden, støtte forslaget.

Kim Andersen (V):

Lovforslag nr. L 101 fra Kristeligt Folkeparti om indførelse af en fast promillegrænse ved sejlads til søs er jo et forslag, som vi har behandlet her i salen for ikke så lang tid siden, og som i og for sig rummer mange sympatiske intentioner.

Det er klart, at det er en sikkerhedsmæssig risiko for en selv og andre i farvandet at føre sejlbåd eller sejlskib i beruset tilstand, og der har været eksempler på, at det har ført til alvorlige ulykker. Det erkender vi. Og derfor har vi i og for sig som nævnt også haft stor sympati for de intentioner, som ligger i Kristeligt Folkepartis forslag.

Men der er også nogle ulemper forbundet med Kristeligt Folkepartis forslag, nemlig: Hvordan skal vi kunne håndhæve reglen? Vi forestiller os ikke, at en konsekvens skulle være, at vi indførte et søpoliti i Danmark. Det ville ikke være et rimeligt ressourceforbrug i forhold til problemets omfang.

Vi vil også have nogle afgrænsningsproblemer: Er det, når man er ude i åbent farvand, eller er det, når man ligger i en havn? Vil man f.eks. være omfattet af Kristeligt Folkepartis lovforslag, hvis man sidder i lystbådehavnen med et hold venner en lørdag eftermiddag i juli måned og nyder en frokost og deler en flaske kølig hvidvin? Spørgsmålet svæver i luften og vil kunne give en masse problemstillinger, som er ganske unødvendige.

Kl. 16.45

Vi vil også påpege, at der i lov om sikkerhed til søs er sanktionsmuligheder over for sejlads i beruset tilstand eller anden uforvarlig tilstand, lige så vel som straffelovens uagtsomhedsbestemmelser vil kunne tages i anvendelse. Men

som sagt: Lov om sikkerhed til søs giver rigelig muligheder inden da.

Vi tror, at vejen frem på det her område som på så mange andre er oplysning og debat, og i den forbindelse skal Kristeligt Folkeparti ikke have utak for at have fremsat forslaget, for alene det, at det er fremsat, er jo med til at skabe debat og dermed give en oplysning om sagens forhold.

Vi tror også på uddannelse, og jeg vil fremhæve det, ministeren også fremhævede, nemlig duelighedsprøverne i sejlads, som vi indførte for nogle år siden, og som nu i år bliver obligatoriske for alle, lige så vel som mange hvert år uddanner sig og tager skippereksamener.

Så når fordele og ulemper vejes op mod hinanden, bliver vi nødt til fra Venstres side trods vores forståelse for initiativet og de gode intentioner i forslaget at meddele Kristeligt Folkeparti, at vi heller ikke denne gang aktivt kan støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Hr. Kim Andersen sagde noget om, når fordele og ulemper blev opvejet mod hinanden, men jeg hørte faktisk ikke rigtigt om nogle ulemper, ud over at man ikke mente, at man kunne administrere det, altså håndtere problemet, fordi vi ikke har et søpoliti. Det er jo ikke nødvendigt, det er jo helt fint, at man kan tage folk, når de kommer i havnen, eller når de er på vej ud af havnen, og det kan det almindelige politi gøre.

Det interessante er, at siden vi fremsatte det her lovforslag første gang, har vi fået en række henvendelser dels fra politifolk og dels fra havnemestre om, at de faktisk har brug for det forslag her, fordi de så har lettere ved at gribe ind og gøre noget, når de har mistanke om, at der er brug for det.

Så jeg synes, at hr. Kim Andersen bliver nødt til at gentage de ulemper, som blev trukket fra fordelene, hvor jeg kunne forstå, at ulemperne altså kom i flertal. Sådan syntes jeg ikke helt, at det lød i talen, så jeg bliver nødt til at have ulemperne gentaget.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Det bliver en gentagelse, og jeg tror såmænd også, at hr. Ole M. Nielsen hørte dem i mit indlæg, men vi har jo alle sammen en tendens til sådan mestendels at høre det, vi gerne vil.

Vi har fuld forståelse for intentionerne i forslaget, men mål og midler står ikke i proportion her. Vi vil få problemer med at håndhæve det effektivt, hvis vi ikke vil have et søpoliti. De, der har ført et fartøj uagtsomt og i beruset tilstand, vil også i dag med lov om sikkerhed til søs i hånd kunne forfølges af landpolitiet.

Vi vil, som jeg nævnte, komme ind i nogle definitionsproblemer. Jeg nævnte eksemplet med familien, der i juli måned inviterede et hold venner til en hyggelig søndagsfrokost nede i lystbådehavnen og sad og nød en flaske kølig hvidvin. Skulle de i givet fald også være omfattet af forbuddet, når de stiger op af båden og er på landgangsbroen? Det er den slags definitionsspørgsmål, som vil kunne føre til nogle groteske sager, som vi ikke mener det er nødvendigt at løbe nogen risiko for i forhold til det antal sager, vi har på det her område.

Derfor er der ikke sammenhæng mellem mål og midler i Kristeligt Folkepartis forslag, og derfor siger vi nej.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er ikke noget med, når man sidder i sin båd og drikker en flaske kølig hvidvin – det lyder da i øvrigt vældig behageligt i den slags vejr, hvor det kan lade sig gøre – for det kan man jo ikke blive taget for.

Der står i forslaget, at det er, når man fører eller forsøger at føre fritidsfartøj. Det er det, det handler om. Det er det alene, så det er ikke noget med det andet.

Kl. 16.50

Jeg må spørge efter: Hvad er forskellen på vanskeligheder med håndhævelse af det her og så spirituskørsel med bil på landjorden? Jeg kan ikke forstå, at der er nogen forskel. Vi forlanger jo ikke, at politiet farer rundt ude på vandet og håndhæver det her.

Så til det der med en flaske kølig hvidvin: Vi har vel alle sammen lært, efter at vi på landjorden fik en spirituspromillegrænse på 0,5, hvor meget man kan drikke og så alligevel holde sig inden for 0,5-promille-grænsen. Det forbud er vi vel mange, der lever ganske rimeligt med. Selv om jeg var imod den nedsættelse fra 0,8 til 0,5 promille på landjorden i sin tid – jeg synes egentlig, det var lidt for pjattet – må vi erkende, at det har skabt en opmærksomhed omkring problemet, hvilket man også kunne gøre her.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Jeg synes, hr. Ole M. Niensens sammenligning med kørsel i bil er forfejlet. I en bil transporterer man sig, og man gør det gerne hurtigt og effektivt, mellem to punkter. Når vi taler om lystsejlsads, er man ude i fritidsøjemed, i hobbyøjemed. Man sejler betydelig langsommere, end man normalt kører, og man har normalt også en langt længere reaktionstid. Derfor mener jeg ikke, at forholdene kan sammenlignes. I virkeligheden kan lystfartøjer sidestilles med sommerhuse. Det er fritidsliv, og det er hobby, det drejer sig om.

Jeg tror i øvrigt foranlediget af forslaget og debatten, at jeg skylder, og det vil jeg så gøre, at invitere hr. Ole M. Nielsen på en herlig sejltur på Skanderborg Sø i en dejlig båd, jeg har dér sammen med nogle venner, når nu det bliver sommer og solen skinner, og så finder vi ud af, hvem af os der giver den kølige hvidvin.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så må man håbe, det huskes. Hr. Ole M. Nielsen for en kort bemærkning, og det er den sidste til hr. Kim Andersen.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Den vil jeg tage med.

Men så vil jeg spørge hr. Kim Andersen, om han alligevel ikke kan indse, at der er større risiko ved at falde ud af en båd end ved at falde ud af en bil. Hvis man endelig falder ud, er der større risiko ved at falde i vandet end ud på landjorden.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Altså hvis man er en nogenlunde habil svømmer, hvilket jeg antager, at de fleste sejlere er, er det langt mindre risikabelt at falde ud af en båd, end det er at falde ud af en bil, der er i fart.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så blev det vist hr. Jan Trøjborg som ordfører.

Jan Trøjborg (S):

Jamen jeg tager såmænd ikke ordet for at ødelægge den gode stemning. Jeg ville da sådan set også meget gerne have deltaget i debatten før, for jeg forstår, at det kastede lidt løfter af sig, og løfter fra hr. Ole M. Nielsen kan vi jo stole på.

Men sagen er jo seriøs, og Kristeligt Folkeparti skal da ikke have utak for, at vi kan få en debat i Folketinget om søloven.

Forslaget handler som bekendt kun om at indføre promillegrænsen for fritidsfartøjer og ikke for erhvervsfartøjer, dvs. altså heller ikke for den fører af det fartøj, der var ved at sejle Kronborg ned forleden. Men fritidsfartøjer er nok så væsentlige.

Punkt 1: Jeg tror indledningsvis, at det er vigtigt at sige, at de regler, vi har i dag, er skrappe. Som ministeren var inde på, er det skrappe regler. Imidlertid er virkeligheden også sådan, at det sker, at de regler bliver overtrådt. Der er brodere kan alle steder. Det er der også blandt sejlere, desværre.

Punkt 2: Det er imidlertid også min egen erfaring som sejler, at også førere af fritidsfartøjer er meget ansvarlige i forhold til det store ansvar, der ikke alene påhviler dem i overensstemmelse med søloven, for det er de også i høj grad for at beskytte både sig selv og de øvrige fartøjer, som er i sejlads, og så er der naturligvis også det store ansvar, der påhviler dem i forhold til de store værdier, som de forvalter. Så mit indtryk er, at det er seriøse mennesker.

Punkt 3: Hr. Kim Andersen var inde på spørgsmålet om implementering, og jeg tror nok, at de fleste, der kender lidt til sejlads, kan indse, at det er meget, meget, meget vanskeligt at forestille sig, at forslaget kan implementeres på en rimelig måde.

Punkt 4: Vil det være en rimelig måde at anvende samfundets ressourcer på at skulle opbygge en fornuftig form for effektiv virkende kontrol af en sådan regel? Det ville det næppe.

Kl. 16.55

Så Socialdemokratiets holdning til forslaget er, at det er vigtigt at føre kampagner på området, således at man er opmærksom på, at spiritus og sejlads ikke hænger sammen. Det bør man undgå. For det andet vil det være vores holdning til spørgsmålet og debatten om forslaget, at det måske er en god idé for tiden at slå lidt koldt vand i blodet.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil sige til den socialdemokratiske ordfører, at med hensyn til handelsflåden og ham dér, der var ved at sejle Kronborg i sænk, gjorde han det jo, indtil han kom i nærheden af kysten, i internationalt farvand, og der kan man ikke håndhæve den slags ting her. Det er også derfor, at man

ikke skal farte rundt efter fritidsfartøjerne ude på vandet, for de er også det meste af tiden, hvis de er ret langt ude i hvert fald, i internationalt farvand, og der kan man ikke gøre det.

I øvrigt har handelsflåden ganske strenge krav og også en ganske streng selvjustits. Det gælder måske ikke visse udenlandske nationaliteter, men danske har det i hvert fald, og der ser vi ikke den slags problemer.

Men det var til det der med håndhævelsen: Håndhævelsen kræver ikke en ekstra indsats, den kræver bare, at når en havnefoged ser et problem i havnen, folk, der er på vej ud eller ind, kan han ringe efter politiet. Det er sådan set det eneste, der kræves. Ligesom vi ikke mener, at politiet hele tiden skal jage rundt efter folk på landevejene, mener vi heller ikke, at man skal jage rundt efter fritidssejlere. Men man har en mulighed, når problemet er der, og så har man en fast grænse, og det letter, som det er beskrevet i bemærkningerne, retsforfølgelsen.

(Kort bemærkning).

Jan Trøjborg (S):

Jo, jo, formålet er o.k. og sympatisk, men jeg vil gerne gøre hr. Ole M. Nielsen opmærksom på, at i praksis er det altså sådan, at er der nogen, der får på puklen, er det altså folk, der ikke forstår at føre deres fartøj efter reglerne og bestemmelserne.

Når sådan nogle er observeret til søs og kommer i havn, falder alle de venlige sejlere over vedkommende. Hvis der er tilfælde, hvor der er spiritus involveret, er jeg da sikker på, at der også vil være en mulighed for, at der kan tilkaldes myndigheder, således at de kan håndhæve de pligter, de har i henhold til søloven.

Det er jo klart ulovligt i forhold til lov om sikkerhed til søs at føre et skib i en tilstand, hvor man ikke er i stand til at gøre det forsvarligt.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Fru Colette Brix som ordfører.

Colette L. Brix (DF):

Ja, man skal passe på ikke at komme ud på for dybt vand. Jeg vil nu alligevel sige til hr. Ole M. Nielsen, at jeg giver ham lidt ret, for jeg kan ikke se, at der er forskel på at være ravende fuld i et fritidsfartøj ude på havet og så køre rablende fuld rundt på Smakkegårdsvej i Gentofte. Jeg har altså meget svært ved at se den forskel. Er man fuld, og man omgås med noget så vigtigt

som at føre et fartøj, er det en kedelig, kedelig affære.

Jeg vil gerne sige til forslagsstilleren fra Kristeligt Folkeparti, at Dansk Folkeparti principielt har sympati for tanken bag forslaget. Der er ikke nogen grund til at tro, at det ikke skulle være forbundet med en risiko at sejle i sprutpåvirket tilstand både for føreren, de ombordværende og måske også for omgivelserne.

Lige så vel er jeg klar over, at der eksisterer spirituspåvirkede fritidssejlere, men jeg må på den anden side også bemærke, at jeg savner altså noget mere dokumentation for problemets omfang. Hvad er den konkrete baggrund for dette her forslag? Er der noget, politiet eller andre myndigheder har peget på som en hensigtsmæssig løsning?

Jeg synes, at vi i denne sag bør gå i udvalget og finde ud af, om der er et krav fra myndighederne, og om det her er et stort problem. Er det et stort problem, må vi lovgive om det.

Jeg har stadig den principielle opfattelse, at vi lovgivere skal omgås vor kompetence til at give love med megen ydmyghed, kun lovgive, hvis der er et klart dokumenteret behov derfor, og loven skal kunne kontrolleres, og den skal være i stand til at løse et problem.

Kl. 17.00

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Mit indlæg her skal ikke være et spørgsmål til fru Colette Brix, det var sådan set hende, der stillede spørgsmålet til mig. Men det, jeg bare vil gøre opmærksom på, er, at det eksemplar af lovforslaget, som blev omdelt i første omgang, ikke var det rigtige. Der var altså sket en fejl i udvalgsafdelingen, så det var et gammelt forslag, der blev fremsat for et par år siden. Dette er et nyt, og deri er bemærkninger, som er svar på det, fru Colette Brix spørger om, nemlig om myndighederne.

Efter vores behandling for 2 år siden fik vi ikke nogen særlig respons, oven i købet er det helt rigtigt, som ministeren nævnte, at der fra en enkelt af de her søsportsorganisationer var en indvending imod det. Men efterfølgende var der så en del opbakning til det i søsportsblade, søsportskredse, fra havnefogeder osv. Det gav anledning til, at vi tog det op igen og fremsatte det i efteråret, hvor det så ikke nåede at komme til første behandling. Vi havde så kontakt med havnefogeder og med politifolk i henholdsvis Svendborg og Frederikshavn, begge de to steder,

hvor der var sket ulykker, i Frederikshavn en meget, meget alvorlig ulykke.

Det er vicekommisær Aksel Søgaard Nielsen fra Svendborg Politi, der nævner problemerne i det sydfynske område. Det er vist ikke, fordi sydfynboere og folk fra øhavet er værre end andre, men der er en større søsportsintensitet, og der har man altså for ofte problemer med berusede sejlere, som er til fare for sig selv, men desværre jo også for andre, og specielt unge mennesker i speedbåde osv. kan være til ganske store gene og fare for andre mennesker. Så det er baggrunden for forslaget.

(Kort bemærkning).

Colette L. Brix (DF):

Jeg siger tak til hr. Ole M. Nielsen, men jeg må bede om noget mere dokumentation. Jeg må se, hvad der står i de forskellige breve fra de forskellige styrelser, og se, hvad der ligger af dokumentation for, at det her vitterlig er et problem.

Så er der en ting til i lovforslaget, der undrer mig, og det er, at hvis nu fire unge mennesker ravende fulde, døddrukne, ror ud på vandet, én har ansvaret, han tager de der årer og ror – tag bare med, kammerater – og så vælter båden, og de dør alle sammen. Altså der er jo ingen restriktioner over for dem, de kan jo bare tage ud.

Det er sådan nogle ting, der nager mig lidt. Altså man skal lave et lovforslag, der siger, at for al fart på havet gælder 0,5 promille, ligesom den gør for bilkørsel. Jeg har svært ved det der hele tiden med lidt her, lidt der og lidt til den anden side. Det er altså, ligesom det virker forkert på befolkningen. Sådan har jeg det med det.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Nu har vi måske vendt debatten på hovedet – men det gør jo ikke noget, bare den er nyttig – når det er fru Brix, der stiller spørgsmålene, og mig, der svarer, det burde måske være omvendt.

Når vi ikke har taget de der både med – i en lille båd, der gynger, eller hvordan den nu er; det lyder vældig hyggeligt – så er det, fordi når man er i en robåd, er man ikke til gene eller til risiko for andre mennesker, og folk må altså også have lov til at have ansvar for sig selv. Men det var en afvejning, som vi diskuterede meget, da vi diskuterede det her.

I vort første forslag har vi heller ikke sejlbåde med, men kun motorbåde, og det er faktisk en imødekommelse af hr. Kim Andersens indvending, da vi havde forslaget til behandling for 2

år siden, at vi har taget sejlbåde med. Dengang var afvejningen altså den, at i robåde og i sejlbåde er farten ikke så høj, at man er til gene for andre mennesker, men kun for sig selv. Så det er altså dér, den ligger.

(Kort bemærkning).

Colette L. Brix (DF):

Der vil jeg ikke give hr. Ole M. Nielsen helt ret. Hvis nu sådan en båd kæntrer med fire unge mennesker, og der er et andet fartøj omkring den der lille båd, så vil man jo forsøge at redde dem, og alene det kan jo være farligt. Det er til fare for andre. Hvis man drikker, er man, uanset hvilket fartøj man er i, til fare for andre mennesker.

Det at unge mennesker i drukknen tilstand tager ud på havet er farligt. Hvis der er andre mennesker til stede, børn omkring osv., og de springer ud, kan det gå galt. Vi har jo lige set en ulykke, hvor det netop var unge mennesker, der var ude, og hvor en anden prøvede at redde dem, og manden druknede simpelt hen.

Det er faktisk farligt, og jeg vil altså sige, at det er ligegyldigt, hvem det er, der dør. Spiritus hører ikke til, det gør det ikke.

Kl. 17.05

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg vil sige, at hvis det under udvalgsbehandlingen skulle vise sig, at vi kan få flertal for forslaget med en ændring, der imødekommer fru Brix' indvendinger her, så er jeg bestemt til at handle med.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Og så er det ordførerrækken, fru Carina Christensen som ordfører.

Carina Christensen (KF):

Jeg vil starte med at sige, som mange af de andre også har sagt, at i Det Konservative Folkeparti er vi meget enige med forslagsstillerne i intentionen i lovforslaget, og det var vi sådan set også, da man fremsatte lovforslaget sidst.

Der er ingen tvivl om, at man må se med stor alvor på de situationer, hvor fritidssejlere under indflydelse af spiritus udgør en fare for sikkerheden til søs. Hver eneste ulykke er én for mange, og det vil vi selvfølgelig også gerne være med til at forhindre. Spørgsmålet er så bare, om en fast promillegrænse for førere af fritidsfartøjer er vejen frem.

Forslagsstillerne lægger bl.a. op til at sidestille færdsel til søs med færdsel på landjorden. Det mener jeg nu ikke helt at man kan, intensiteten og hastigheden er nu engang betydeligt højere i trafikken på vejene, end den er i trafikken til søs. Jeg kan derfor også være en smule i tvivl om, hvorvidt promillegrænser til søs vil have den samme præventive effekt, som de har haft på land, hvor de jo helt sikkert har haft en god virkning.

Som også ministeren var inde på, udtalte Søsportens Sikkerhedsråd, da lovforslaget blev behandlet sidst, at man ikke mente, at indførelse af faste promillegrænser ville nedsætte antallet af ulykker forårsaget af spiritussejlers i fritidsfartøjer. Det var i stedet tilhængere af fortsat oplysning og information, da det mente, at dette vil have en mere præventiv virkning end faste promillegrænser og yderligere kontrol.

I Det Konservative Folkeparti deler vi dette synspunkt om, at det, der bør sættes på, er mere oplysning, mere information og mere uddannelse på området, ikke mere kontrol. Det er også vigtigt at understrege, som det også er blevet det, at der jo allerede i den gældende lov om sikkerhed til søs er hjemmel til at straffe fritidssejlere, der optræder uagtsomt til søs med risiko for andres helbred.

Alt i alt: Vi er meget enige i intentionerne, men vi kan ikke støtte forslaget. Jeg vil dog gerne ligesom Venstres ordfører takke Kristeligt Folkeparti for, at det har sat problemet på dagsordenen og dermed også skabt mere oplysning.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Ole Sohn som ordfører.

Ole Sohn (SF):

Sidst, vi havde forslaget til behandling, sagde jeg, at det kunne være vanskeligt at være imod forslaget, for det er jo det samme som at sige, at man sådan set godt mener, at man kan være lidt småberuset, når man har ansvaret for sig selv og andre, så derfor er vi principielt positivt indstillet over for forslaget. Et eller andet sted er det vel også principielt rimeligt, at man er skikket til på ædruelig vis at føre et skib, når man tager ud, så alene af den grund ser vi meget positivt på det.

Så har der været et spørgsmål om det her med robåden, om man stadig væk kan have lov at synge: I en lille båd...

Nu er det jo faktisk sådan – man kan måske godt overveje, om man skal tage det med, der

kan være for og imod, men i al fald er det vist en kendsgerning – at en stor del af dem, som omkommer ved sejladis i robåde, omkommer, fordi de har gylpen nede, og det er selvfølgelig, fordi man ikke kan stå ordentligt op, hvis man er beruset.

Jeg kunne dog sige, at der er et emne, som jeg måske nok mener er i hvert fald mindst lige så væsentligt i forhold til spørgsmålet om alkoholpromiller, og det er spørgsmålet om, at man har et bevis, et duelighedsbevis. Nu bliver det jo indført her fra den 1. juli for speedbåde, og det kvitterer jeg for, det er faktisk et gammelt SF-forslag, som er blevet realiseret, men vi mener faktisk, at det samme bør være gældende for sejlskibe, nemlig at man er skikket til at føre et sejlskib.

Det viser sig jo, at søredningstjenesten har mange opgaver med at hente folk i land, som ikke er i stand til at betjene et skib, og heri ligger der faktisk en stor opgave. Jeg er enig i, at der er problemer, specielt i stærkt befærdede områder, med hurtiggående speedbåde og lignende, og det er klart, at selv om man har et duelighedsbevis, er der stadig væk problemer, hvis man drikker sig beruset.

Jeg ved ikke, om det ligger i forslaget, men man kunne måske løse det ved det, vi tidligere har foreslået, nemlig at de sejlede får et registreringsnummer på speedbådene, for det, der er problemet for politiet, er jo, at de ikke kan registrere personerne i skibene, når disse sejler for fuld fart. Hvis der nu var et registreringsnummer på speedbåde, så ville politiet jo efterfølgende kunne sikre sig, at de fik fingre i de knægte, som det ofte er der sejler for hurtigt.

Kl. 17.10

Jeg mener faktisk, der er en lang række andre problemer. Derfor vil jeg gerne give Kristeligt Folkeparti det tilsagn, at vi under udvalgsbehandlingen vil gå positivt ind i vurderingen af forslaget, men at vi også skal inddrage en række af de andre elementer, som skal til for at skabe en bedre sikkerhed til søs.

En af måderne kunne jo være, at vi kontaktede søfartsmyndighederne, politiet og også sejlørersammenslutninger for at få input til, hvordan vi på den bedst mulige måde kan imødegå det problem, der er med alkohol og med, at folk sejler uden egentlig at have kvalifikationerne til det.

Så der er en lang række elementer i forslaget, som jeg mener det er værd at arbejde videre

med, for at vi på den bedst mulige måde får større sikkerhed til søs.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg gætter på, det er hr. Keld Albrechtsen, der er ordfører for Enhedslisten, selv om der fremgår et andet navn af mit papir, men man har lov at gætte.

Keld Albrechtsen (EL):

Det er rigtigt nok, som formanden siger, at mit partis ordfører er forhindret i at være til stede, så jeg skal forsøge at redegøre for vores stilling.

Jeg vil sige, at uanset om forslaget bliver vedtaget eller ej, vil det nok under alle omstændigheder være af begrænset rækkevidde, men alligevel har Enhedslisten sympati for forslaget.

Det er klart, at vi selvfølgelig ikke kan risikere, at vi står i den situation, at hvis nogen sidder på et solidt fortøjet skib og nyder en flaske hvidvin, så skal vi have politiet til at gennemgå havnene med spiritusprøver i den anledning. Det kan vi ikke have, og vi skal heller ikke have et søpoliti.

Men hvis disse ting er løst, som jo ordføreren for forslagsstillerne hævder at de er, så kan vi heller ikke fra Enhedslistens side se, at der kan være det store bureaukratiske problem i at vedtage Kristeligt Folkepartis forslag.

Så vi har sympati for det, selv om vi erkender, at samfundet formentlig vil kunne humpe videre uden vedtagelsen af forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Ole M. Nielsen.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg må jo nok sige, at på trods af positiv modtagelse risikerer jeg at lide samme skæbne som smedens kat. Det var den, der døde af tak. Men sympati er da bedre end det modsatte.

Der var dog nogle, der tilsluttede sig, og dem vil jeg gerne sige tak til. Det var, så vidt jeg sådan kunne registrere, Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten. Jeg takker for det. Jeg synes, at de hver især havde nogle gode point at supplere med, og det, som hr. Ole Sohn kom med om registreringsnumre på lystfartøjer, ville vi faktisk også optage på et tidspunkt, men så langt er vi altså ikke nået i dyngen af emner, som vi sådan kan tage op og arbejde med. Kapaciteten er begrænset.

Men en fælles indsats på området, hvor man sådan afsøger de forskellige problemer med de sagkyndige, kunne være meget, meget nyttig. Vi kunne se, om vi kunne få tid til sådan et arrangement. Det kunne jo ske, vi kunne foretage studieture, hvor vi kunne komme over på Skanderborg Sø og sådan noget og se, hvor farligt det i virkeligheden er.

Jeg må indrømme, at jeg alligevel ikke helt kan forstå, at jeg ikke kan få tilslutning fra de store partier, som går imod det her. Der er et konstateret behov for det her, og jeg kan ikke rigtig forstå argumentationen om, at det skulle være anderledes til søs end på landjorden.

Det er jo ikke et spørgsmål om, at man skal jage rundt og finde ud af, om folk er berusede. Det er et spørgsmål, om man kan gribe ind, når der er et problem, for så har man altså lettere ved at skride ind, og man har lettere ved den bevisførelse, der skal til, hvis der skal afsiges dom i en sag.

Det er jo på mange andre områder vældig nyttigt. Vi har masser af love i det her samfund, som vi ikke forfølger hele tiden for at finde ud af, om der er nogen, der overtræder dem. Men lovene sætter nogle regler for, hvordan man opfører sig, nogle normer, kan man sige, og vi erkender jo, at nedsættelsen fra 0,8 til 0,5 promille ved bilkørsel virkelig har haft en betydning, en meget, meget stor betydning tror jeg og en meget, meget stor opmærksomhed omkring det.

Det er ikke, fordi det er dem, der ligger mellem 0,5 og 0,8 promille, der laver ulykkerne. Det er ikke problemet. Men det har skabt opmærksomhed om sagen, sådan at der er betydelig færre spritbilister på et relativt lavt niveau. De meget høje promillegrænser, som nogle unge mennesker skal have afprøvet, kommer vi aldrig til livs hverken til lands eller til vands. Det må man nok konstatere.

Kl. 17.15

Så blev jeg som sagt inspireret til at tage forslaget op igen, fordi der sidste sommer kom nogle tilkendegivelser fra folk, der arbejdede med det her, og det var altså havnefogder, og det var politifolk, som mente, at de ved en sådan fast promillegrænse kunne have et værktøj, som gjorde, at de lettere kunne gribe ind og gøre noget ved det.

Vi har været hele vejen rundt, om vi skulle gøre mere ved handelsflåden, og hvad vi kunne gøre. Men kendsgerningen er, at handelsflåden jo består af danske og udenlandske skibe, og danske skibe i den danske handelsflåde har fak-

tisk en rigtig, rigtig god selvjustits, og endelig bevæger de sig jo mest i internationale farvande. Kommer de i nærheden af danske kyster, jamen så er det jo ofte for sent, som det viste sig med ham dér ved Kronborg, så kan man jo ikke nå at gøre noget ved det. Men det er jo en international indsats at gøre noget på det område her.

Bare det, at vi beskæftiger os med området, mener vi har en præventiv virkning i sig selv, så derfor håber jeg ikke, at den time, eller tre kvarter kan vi vel nøjes med, vi har brugt på det her i Folketingssalen den her gang, har været helt spildt.

Vi takker for modtagelsen og vil selvfølgelig prøve at arbejde videre med det under udvalgsbehandlingen og se, om der kan blive et eller andet grundlag for at arbejde videre. Et flertal kan jeg jo nok konstatere, at det når vi ikke.

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

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. 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 102: Forslag til lov om ændring af lov om butikstid. (Ophævelse af udvidet mulighed for søndagsåbent og nedsættelse af omsætningsgrænse). Af Ole M. Nielsen (KRF) m.fl. (FremSAT 19/2 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Den nugældende lov om butikstid trådte i kraft for godt 8 måneder siden og indeholder en klausul om revision i folketingsåret 2004-05.

Med vedtagelsen af den nugældende lov om butikstid blev der bl.a. skabt mulighed for, at