

Selv om der er det, kan vi gå ind for det her som et fornuftigt forslag til gavn for, så vidt jeg kan se, stort set alle.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Og vi går til den sidste ordfører. Det er Enhedslistens ordfører, hr. Frank Aaen.

Frank Aaen (EL):

Andre ordførere har været inde på, hvad forslaget her går ud på, og har været inde på de principielle overvejelser, som man kan gøre sig om forholdet til grundloven, og er nået til den konklusion, at det er et forslag, som de kan støtte. Det kan vi også.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil blot sige tak til ordførerne for støtte til det her lovforslag. Der er jo ingen tvivl om, og min vurdering er også, at ændringerne vil sikre dansk erhvervsliv adgang til en rationel og procesbesparende proces og procedure i de tilfælde, hvor en indehaver af et patent bliver opmærksom på, at patentet faktisk er for bredt formuleret.

Det sikrer jo også, at Danmark ratificerer en række ændringer af Den Europæiske Patentkonvention, som er en forudsætning for det fortsatte medlemskab. Så jeg siger tak til ordførerne.

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

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
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:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 135: Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven. (Fastsættelse af promillegrænser samt forebyggelse af luftforurening fra skibe).

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen).
(Fremsat 25/1 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Andersen (V):

Vi har jo desværre inden for de senere år været ude for, at der også til søs er sket nogle alvorlige ulykker, hvor grunden har kunnet henføres til alkoholmisbrug og i hvert fald til, at man har sejlet sit skib med en for høj promille. Det her forslag fra økonomi- og erhvervsministeren, L 135, tager sigte på at reducere risikoen for ulykker under sejlads efter at have indtaget spiritus.

Det er vi i Venstre positive over for. Vi kan ikke komme uden om, at spiritussejlads udgør en risiko, at det er med til at skabe flere ulykker end nødvendigt, og at skadernes omfang i forbindelse med ulykker bliver større.

Dertil har vi også set, at vandscootere og speedbåde med stor motorkraft ofte har været til gene for badende langs strandene, at man har skabt uro i indre havnearealer, fordi man har sejlet uden fornøden hensyntagen til andre og de omgivelser, man var i – ofte efter at man har indtaget spiritus.

Kl. 14.25

Det her forslag har til hensigt at indføre en nulalkoholkultur inden for søfartserhvervet og skærpe sanktionerne for spiritussejlads svarende til, hvad vi kender fra andre former for færdsel.

Foruden den forøgede sikkerhed, som faste promillegrænser i sig selv vil indebære, er der lagt op til en markant skærpelse af straffniveauet, og samtidig vil forslaget og skærpelsen af straffene sende et klart signal om, at spiritussejlads er uacceptabelt.

Der er ikke efter de gældende regler nogen fast promillegrænse til søs. Der skal foretages en konkret vurdering af, om en person har indtaget spiritus eller andre rusmidler i et omfang, så den pågældende er ude af stand til at udføre sine opgaver om bord på betryggende vis.

Med det her lovforslag foreslås det, at der bliver indført en fast promillegrænse på 0,20 for alle typer af erhvervssejlad, og for de største og hurtigste fritidsfartøjer indføres der en promillegrænse på 0,50, som så ikke gælder, når skibet er i havn eller er forankret på en beskyttet ankerplads.

Hidtil gældende bestemmelser vil fortsat gælde parallelt med de nye faste promillegrænser, og det indebærer, at den sejrende som følge af spiritusindtagelse ikke må være ude af stand til at agere på fuldt ud betryggende vis. Den bestemmelse gælder for alle typer af skibe, det vil sige også for de mindre og mere langsomme fritidsfartøjer, som ikke bliver omfattet af de nye promillegrænser.

Vi kan støtte intentionerne i det her forslag. Vi har noteret os høringssvarene. De er overvejende positive, men der er naturligvis også fra nogle foreninger og organisationer, som repræsenterer nogle af søfartserhvervets udøvere, rejst betænkelighed over for en så stram regulering, som en nulalkoholkultur kan synes at være.

Jeg vil gerne fra Venstres side sige, at vi ikke ønsker at kriminalisere nogen. Vi ønsker ikke at gøre det umuligt at være om bord på et erhvervsfartøj, også i fritiden, men vi vil meget gerne sende et klart signal om, at vi ønsker en nulalkoholkultur. Vi er i øvrigt positive over for i udvalgsarbejdet at se på, om der kan findes nogle mere smidige modeller, som gør, at det også bliver muligt at håndtere i hverdagen i praksis.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Vi er enige i, at der har været mange eksempler på ulykker, hvor skibe er blevet ført af en fører, som har været påvirket af alkohol, men kunne man ikke gøre akkurat den samme argumentation gældende med hensyn til lastbiler? Skulle man ikke have den samme promillegrænse for folk, der fører lastbil, som man her vil indføre for folk, der fører skib?

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Vi er positive over for i Venstre, at der med det her forslag lægges op til, at der indføres en nulalkoholkultur. Der tror vi, at det er nødvendigt at have en ret restriktiv grænse, for at det kan praktiseres i virkeligheden, og det tror vi imødeses med det forslag, der her er lagt frem, og med de grænser, som forslaget indeholder.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jo, tak, men det var ikke det, jeg spurgte om. Når vi ikke kan have, at folk har en lille en på, når de sejler skib, skulle man så ikke have lige så stram en filosofi, altså en nulalkoholpolitik for mennesker, der fører meget store lastvognstog på landevejene? Det var det, jeg spurgte om, og det kunne jeg godt tænke mig at få et svar på.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Vi har jo for ikke så lang tid siden indført nye regler også inden for bil- og lastbiltrafikken på det her område. Sanktionerne er skærpet betydeligt, og de har vist sig at give et resultat. Og i øvrigt er det jo sådan, at ud over promillegrænserne ved trafikken til lands må man ikke foretage sig noget, der er uagtsomt. Som regelsættet er i dag, mener vi, det er dækkende.

Kl. 14.30

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det var da en interessant vinkel, hr. Frank Aaen var inde på. Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge om, hvad begrundelsen er for, at der skal være forskellige promillegrænser, når man fører et 80 t stort lastvognstog, og når man sejler eller fører et skib.

Det er ikke, fordi jeg er imod forslaget, men der er bare en forskel. Man må gerne have en lidt højere promille i blodet, når man kører på landevejen med de tontunge lastbiler, end når man sejler.

Derfor spørgsmålet: Har regeringen clearet det her med Justitsministeriet, som har færdselsloven under sig, sådan at der er en parallelitet?

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Jeg er enig i, at det er meget betænkeligt, hvis man kører lastbiler eller fører skibe i spirituspåvirket tilstand, og jeg er glad for, at SF er positiv over for intentionerne, som Venstre altså også støtter, i det her forslag fra økonomi- og erhvervsministeren.

Det, der er intentionen, som jeg har sagt et par gange, er for erhvervssejlad at indføre noget, der tilnærmelsesvis er en nulalkoholkultur, og derfor skal promillegrænsen altså være så tæt på nul, som det er muligt i virkelighedens verden. Det er derfor, at vi synes, vi har fundet et

snit her, som er afbalanceret, og som er til at håndhæve også om bord på skibene.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Det er jeg helt med på, når der er tale om erhvervssejlad. Men hvad er begrundelsen for, at det skal være lidt lempeligere, når man har erhvervskørsel, hvor man kører rundt på landevejene, hvor der dog trods alt er flere mennesker og flere børn, man kan komme i karambolage med, flere broer, man kan komme i karambolage med, end der er til søs?

Hvad er egentlig grunden til, at når der snakkes erhverv til søs, indfører vi en meget skrap regel, som kan være meget fornuftig, hvorimod vi lukker øjnene lidt for, hvad der sker til lands? Eller er der en faktisk forskel? Det er muligt, at der er en saglig begrundelse for, at man godt må drikke en ekstra øl eller to, når man kører lastbil, men ikke når man skal sejle et skib.

(Kort bemærkning).

Kim Andersen (V):

Mig bekendt må man heller ikke indtage genstande, når man kører lastbil på landeveje og motorveje, eller hvor man i øvrigt kører dem.

Her sender vi altså med en ny lovgivning inden for erhvervssejladens område et klart signal om en nulalkoholpolitik. Det er så det færdselsområde, vi har til behandling i dag. Det er ikke spørgsmålet om, hvor meget alkohol man må drikke eller ikke drikke, når man fører en lastbil. Her vil vi gerne på erhvervssejladens område sende et klart signal om, at vi ikke accepterer, at man udøver sit erhverv under nogen form for påvirkning af spiritus.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Den næste ordfører er Socialdemokraternes ordfører, hr. Niels Sindal.

Niels Sindal (S):

Lov om ændring af sikkerhed til søs og sømandsloven har også en første del, som går ud på at ændre en formulering, så man ikke bare skal forhindre at forurene havet, men generelt skal forhindre forurening. Det vil jeg gerne nævne til indledning, idet de emissioner, der er fra skorstene fra de store skibe, ofte forurener lige så meget som det forankrede skib. Så jeg synes, at det er en lille ændring med en stor virkning.

Anden del af lovforslaget er så som nævnt fastsættelse af regler for promillegrænser for at forhindre spiritussejlad til søs. Som udgangspunkt synes Socialdemokraterne, at det er på sin plads at drøfte og fastsætte regler, der øger sikkerheden på havet.

Det foreliggende forslag har bl.a. baggrund i ulykken med »Karen Danielsen« og Storebæltsbroen. Jeg skal i den sammenhæng gøre opmærksom på, at skibet ikke var dansk, ikke havde dansk besætning, og at det, vi måske vedtager med denne lov, ikke vil ændre på fremmede landes lovgivning.

Fremmede skibe i danske farvande vil fortsat være underkastet IMO's anbefalinger og hjemstedslovgivningen. Der er i Europa en del forskelle på de enkelte landes gældende regler, og den internationale rekommandation er så fra IMO. Gældende lov indeholder ingen faste promillegrænser, men det er selvfølgelig ikke tilladt at sejle, hvis man er beruset.

Lovforslaget lægger som nævnt op til at fastlægge grænser, og det er nok en god idé. Men vi er optaget af, at love skal kunne håndhæves. I fremmede havne har vi havnekontrol, men på søen skal de også kunne håndhæves. Skal det være myndighederne i udlandet, eller skal det være skipperen om bord? Det er meget vigtigt, at vi ikke vedtager love, som ingen effekt har.

Kl. 14.35

Det er også vigtigt, at vi lovgiver for befolkningen og ikke for virksomheder. I en lovoversigt fra ministeriet hedder det, at man også tilnærmer sig den politik, der føres i rederierne. Men hvor rederier på nuværende tidspunkt selv håndterer sagen, er vi måske på vej til at kriminalisere en situation: Mange søfolk er påmønstret i op til 4-5 måneder; der er måske også et hensyn til privatlivet, når man har fri, og mange rederier har en personalepolitik på området, der skal respekteres. Så sammenligningen med togdrift og luftfart er måske ikke rimelig, når vi taler om hele besætningen, hvor kokken om bord underlægges den samme regel som skipperen.

Hvis vi ser på situationen i Europa, bør Danmark finde et niveau, der er fornuftigt, håndterbart og internationalt gangbart.

Høringssvarene er jo forudsigeligt delt, men det er min subjektive opfattelse, at rederier og organisationer egentlig ikke synes, at der er brug for lovgivning, at man selv kan håndtere det, som man gør i dag. Jeg har fået en del henvendelser om lovforslaget, og min kollega, hr.

Bjarne Laustsen, har bl.a. påpeget redningsfolkenes situation.

Jeg skal på Socialdemokraternes vegne foreslå, at vi går i gang med udvalgsbehandlingen, får uddybende svar af ministeren og får en diskussion i udvalget. Jeg er sikker på, at vi kan finde noget, der er håndterbart, og Socialdemokratiet er parat til at forhandle alle mulige løsninger også i forhold til lystbåde og andet, der kunne være med til at sikre sikkerheden til søs. Så jeg foreslår, at vi går direkte i gang med at forhandle i udvalget, idet lovforslaget indeholder en række uhensigtsmæssigheder.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Den næste ordfører er Dansk Folkepartis ordfører, fru Colette Brix.

Colette L. Brix (DF):
Dette lovforslag har Dansk Folkeparti set frem til skulle se dagens lys. Ulykken i marts 2005 ved Storebæltsbroen viste med al tydelighed, at der er et meget klart behov for at få strammet den danske lovgivning vedrørende alkoholforbruget på danske skibe.

Dansk Folkeparti støtter derfor, at der nu i dansk lov indføres promillegrænser for besætningen på skibe. Vi bakker op om, at der ved erhvervsrelateret sejlads fastsættes en generel promillegrænse på 0,2, som også er gældende, når skibet er i havn eller ankret op.

Forslaget om at indføre promillegrænser for fritidssejlads har som bekendt før været bragt op af Kristeligt Folkeparti. Deres forslag gik på et mere generelt forbud. Dansk Folkeparti vedkendte sig dengang, at intentionen i forslaget for så vidt var rimelig, men at man med det daværende forslag sigtede for bredt. Med det aktuelle forslag mener jeg, at der er lagt op til en fornuftig balance i forhold til fritidssejlads ved at lade reglen om 0,5 promille gælde for større eller hurtigere skibe anvendt til fritidssejlads, herunder vandscootere.

Dansk Folkeparti synes ligeledes, at det er fornuftigt, at sanktionerne kommer i overensstemmelse med sanktionerne ved spirituskørsel.

Der er dog et punkt, vi også gerne vil drøfte i udvalgsarbejdet, og det drejer sig om de frivillige redningsfolk. Men det kan vi se på senere.

Med disse korte kommentarer vil jeg blot kort meddele, at Dansk Folkeparti gerne vil gå positivt videre med dette lovforslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Den næste ordfører er den konservative ordfører, hr. Per Ørum Jørgensen.

Per Ørum Jørgensen (KF):

I Det Konservative Folkeparti hilser vi ethvert tiltag, der kan styrke sikkerheden til søs, velkomment. På den baggrund støtter vi dette lovforslag, da det er med til at skabe klarhed omkring retningslinjer og sanktioner i forbindelse med de negative konsekvenser, som indtagelse af alkohol kan have på sikkerheden og på omfanget af de skader, der kan opstå i forbindelse med ulykker til søs.

Ifølge Sundhedsstyrelsens undersøgelser har en promille på omkring 0,4 til 0,5 betydning for evnen til at opfatte, behandle og løse flere opgaver samtidig. Endvidere viser undersøgelserne, at der ved en sådan promille kan konstateres betydelig ringere færdigheder til at klare mere komplicerede opgaver som f.eks. at holde en konstant kurs eller hastighed eller at reagere ved en uventet hændelse.

På den baggrund kan vi kun bakke op om den promillegrænse, som lovforslaget lægger op til for erhvervssejlads, samtidig med at vi er enige i, at personkredsen bør være alle, som fører skib eller udfører arbejde om bord, der har væsentlig betydning for sikkerheden.

Kl. 14.40

Når det gælder fritidssejlads, kan vi kun støtte den linje, som forslaget lægger op til, med en promillegrænse på 0,5 for de største og hurtigste fritidsfartøjer. Denne grænse sammenholdes med, at den gældende bestemmelse fastholdes, hvilket betyder, at alle skibstyper, altså også mindre fritidsfartøjer, skal kunne agere på fuldt betryggende vis, og at også disse bådtyper kan risikere bøder ved uforsvarlig sejlads.

Til sidst vil jeg tilføje, at vi Konservative er enige i sanktionsniveauet og finder det hensigtsmæssigt, at det er parallelt med de regler, der gælder i færdselsloven.

Vi ser frem til at deltage konstruktivt i udvalgsarbejdet og kan fuldt ud støtte dette lovforslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Næste ordfører er den radikale ordfører, hr. Poul Erik Christensen.

Poul Erik Christensen (RV):

Lovforslaget har til formål at højne sikkerheden til søs. Regeringen ønsker med forslaget at skabe

en nulalkoholkultur på erhvervsområdet og i øvrigt skærpe sanktionerne for spiritussejlds svarende til, hvad der er gældende for andre former for færdsel.

Der foreslås indført en fast promillegrænse på 0,2 for alle typer af erhvervssejlds. For de største og hurtigste fritidsfartøjer indføres en promillegrænse på 0,5, som dog ikke gælder i havn og på beskyttet ankerplads. Den hidtidigt gældende bestemmelse, der indebærer, at den sejrende ikke som følge af spiritusindtagelse må være ude af stand til at agere på fuldt betryggende vis, vil fortsat gælde parallelt med de nye, faste promillegrænser.

Endelig ønskes der i forslaget enkelte mindre justeringer og præciseringer, herunder en konsekvensændring af sømandsloven.

Baggrunden for dette restriktive forslag er påsejling af Storebæltsbroen i 2005 og en fritidssejlers påsejling af Limfjordsbroen ved Aalborg.

Et godt forarbejde til lovforslaget gør, at vi har fået isoleret det således, at det også fortsat er muligt at sejle et fritidsfartøj uden at skulle alkoholtestes ved enhver sejls. Der skal selvfølgelig også i lovforslaget tages hensyn til de professionelle sejlere.

Der har efter lovforslagets offentliggørelse været kritik af 0,2-promille-grænsen for frivilligt mandskab på kystredningsskibe. Nu er lovforslaget jo bl.a. også beregnet på at skulle varetage problemer omkring disse personers deltagelse i redningsaktioner. Det vil være meget kedeligt, hvis der skulle rejses kritik af en redningsaktion med begrundelse i indtagelse af alkohol. På den anden side er det også vigtigt, at man med loven gør det muligt, at der fortsat kan rekrutteres frivilligt mandskab til netop dette vigtige område. Det er de ting, som jeg synes vi skal diskutere i udvalget og se på, om der skulle være mulighed for at moderere det.

Alt i alt vil jeg sige, at Det Radikale Venstre er positive over for lovforslaget og deltager positivt i udvalgsarbejdet.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er SF's ordfører, hr. Ole Sohn.

Ole Sohn (SF):

Vi ser meget positivt på lovforslaget, fordi vi finder, at det er rimeligt, at der bliver lavet nogle regler til søs, på samme måde som vi har regler for alkoholindtagelse til lands.

Når det er sagt, vil jeg også sige, at der er en række spørgsmål, som jeg synes, at vi er nødt til at tage fat på under udvalgsarbejdet også for at få en sådan mere stringent linje.

Hvis vi skal gennemføre en promillegrænse på 0,2 ved erhvervssejls, så tror jeg, at vi gør klogt i også at tage en drøftelse med justitsministeren, om det er rimeligt at have en forskel til kørsel med lastbil, hvor der er en promillegrænse på 0,5. Eller man kunne måske også fedte sig over det og sige, at når vi nu accepterer, at 0,5 er grænsen til lands, burde det måske også være grænsen til søs. Jeg siger det bare for at problematisere det, så vi får nogle ensartede regler, som er enkle at kontrollere. Jeg mener, at der skal være regler for sejls i det hele taget.

Kl. 14.45

Et af de spørgsmål, som jeg ikke ved om ministeren har overvejet, er, hvordan der kan føres kontrol. De fleste af de skibe, vi henvender os til, sejler jo ikke op igennem Storebælt, men på Atlanten og Stillehavet, hvorimod mange af dem, der sejler op igennem Storebælt, jo er Panamaske eller russiske skibe eller lignende, og i internationalt farvand er de vel ikke omfattet af de danske alkoholregler.

Det er klart, at der ligger megen signalpolitik i at sige til de danske redere, at vi gerne ser, der bliver gennemført en alkoholpolitik. Men omvendt mener jeg, at vi er nødt til at skelne mellem de personer, som fører skibene, og de personer, som har andre arbejdsopgaver. Det er også nævnt af flere ordførere, at vi skal prøve at se på, hvordan vi kan passe det ind i lovgivningen, så vi får lavet et regelsæt, som indfører nogle alkoholregler til søs og samtidig er skruet sammen på en ordentlig måde.

Det sidste, jeg vil sige, er, at jeg tror, at i hvert fald mange af os er blevet kontaktet angående spørgsmålet om de frivillige redningsfolk. Det er klart, at vi er nødt til at forholde os til, at nogle melder sig frivilligt til at påtage sig nogle funktioner, for det er jo lidt svært at lave en alkoholpolitik, som kan virke, hvis frivillige skal deltage i redningsaktioner. Når man er om bord på skibet, er det nul eller 0,2 eller 0,5 promille alkohol, men kommer man fra land, kan man godt komme dinglende fra en frokost og gå direkte ud på havet.

Vi kan ikke have to forskellige regelsæt. Det vil ikke være rimeligt, så derfor er vi nødt til at finde en løsning, der opfattes som fair, uanset om man er ansat om bord på et skib eller udøver redningstjeneste fra landbaseret udgangspunkt.

Jeg siger det bare, fordi jeg mener, det er vigtigt, at vi får skruet reglerne sammen på en sådan måde, at alle opfatter dem som reelle og fair.

Frank Aaen (EL):

Enhedslisten er også positiv over for lovforslaget, men som det fremgik under de korte bemærkninger, kan det godt undre lidt, at man vil indføre en promillegrænse for erhvervssejlad, men ikke vil have den samme promillegrænse for erhvervstransport til lands. Jeg håber, at ministeren i sin besvarelse vil komme ind på, om det er tilsigtet, eller om man vil sikre, at der kommer de samme regler vedrørende erhvervstransport til lands og til søs. Det sidste forekommer jo umiddelbart helt indlysende korrekt, så det håber jeg vi kan få et positivt svar på.

Det er korrekt, som andre har været inde på, at som lovforslaget er udformet, får det muligvis nogle uhensigtsmæssige følger, fordi der gribes unødigt hårdt ind i folks fritid. Når man tilbringer en del af sin fritid til søs på et skib, skal man så i den grad, der er lagt op til, være omfattet af de samme regler som den, der fører skibet? Det synes jeg vi må diskutere i udvalgsarbejdet, for jeg synes, det er en relevant indvending, selv om det ikke bliver enkelt at finde en løsning.

Hvad angår spørgsmålet om det frivillige personel i redningsfartøjer, er det selvfølgelig også vanskeligt at afgøre, om der skal laves to forskellige regelsæt. Modsat kan det siges, at når man skal udføre en eller anden redningsaktion, kan man selvfølgelig nogle gange komme i en situation, hvor man må overtræde nogle regler, og sådan vil det helt givet også blive. Valget står mellem, om man kan være med til at udføre en redningsaktion, fordi reglerne skal overholdes meget strengt, eller om man skal sige: Jamen jeg må påtage mig at bryde reglerne og være med til at udføre redningsaktionen. Folk, som i en nødsituation kører andre på hospitalet og overtræder promillegrænserne, må efterfølgende stå til regnskab over for retten, og hvis retten mener, det var rimeligt, at de overtrådte reglerne, vil de blive frikendt, og det accepterer vi, for sådan skal problemerne jo løses nogle gange. Men som andre har været inde på, er det helt oplagt, at der er nogle grænsetilfælde, som vi skal være sikre på kan håndteres korrekt.

Men igen må jeg spørge ministeren: Hvorfor skal der gøres forskel mellem chaufføren på lastbilen med den store anhænger og føreren af en coaster? Det forekommer ikke umiddelbart indlysende.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Først vil jeg gerne sige tak for den positive modtagelse, som lovforslaget har fået, selv om det selvfølgelig har givet anledning til en vis debat, både i og uden for Folketinget.

Kl. 14.50

Lovforslaget skal ses som en del af de generelle bestræbelser på at forbedre sejladssikkerheden, bl.a. – som flere af ordførerne har nævnt – på baggrund af ulykken med »Karen Danielssen«, der påsejlede Storebæltsbroen sidste forår. Den gav opbakning til en opstramning af reglerne for spiritussejlad, som man kan kalde det.

Ordførerne har bedt om, at vi endnu en gang samles over lovforslaget og bearbejder det i udvalget. Det vil jeg gerne kvittere for, og det er ministeren selvfølgelig også parat til, for lovforslaget er jo kommet til verden, efter at vi har lyttet til, hvad bl.a. søfartsordførerne har sagt i denne sag.

Flere ordførere har nævnt de frivillige redningsfolk. Jeg vil gerne sige, at de frivillige redningsfolk, som har gjort nogle indsigelser mod lovforslaget, er brave folk, der er klar til at sætte livet på spil for at redde andre, og jeg tror, det er folk, som vi alle her i Folketinget har dyb respekt for. Jeg er derfor også klar til at drøfte med udvalget, hvilke muligheder der er for at håndtere den problemstilling, der er rejst af de frivillige redningsfolk, for den må vi selvfølgelig finde en løsning på. Vi må tage en debat i udvalget om de grænser, der skal gælde for de frivillige redningsfolk.

Med hensyn til om jeg nu skal brede mig til Justitsministeriets område angående lastbilkørsel, vil jeg gerne sige, at der har været en drøftelse blandt søfartsordførerne. Når man udøver erhvervssejlad, måske med en DFDS-færge, der transporterer 2.000 personer, er der nogle meget, meget skrappere regler, og jeg vil gerne sige til hr. Frank Aaen, at jeg har ingen intentioner om at skærpe bestemmelserne i færdselsloven på dette område.

Endnu en gang tak for den positive modtagelse af forslaget. Jeg synes faktisk, vi er kommet et rigtig godt stykke vej, når man tænker på de sager, der har været om spiritussejlad. Der er ingen tvivl om, at grænsen på omkring 0,2 promille bl.a. er blevet foreslået, fordi man mener, at selv om det bør være et område, hvor der skal føres en nulalkoholpolitik, skal der også være en grænse, der kan måles. Men jeg er som

sagt meget indstillet på, at Folketinget finder en løsning for de frivillige redningsfolk.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jamen der er jo ingen logik i, at der er forskellige regelsæt vedrørende alkohol for den, der fører en coaster, og den, der kører med et stort lastvognstog. Det problem kan vi ikke afklare og blive enige om i dag, kan jeg forstå, men jeg kan sige, at der allerede er stillet et spørgsmål om, hvorfor der skal være forskel mellem de to erhverv, og hvis ministeren ikke mener selv at kunne svare på det, vil jeg anbefale, at ministeren sender spørgsmålet til Justitsministeriet og får et bidrag til besvarelsen derovrefra.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg kan sige til hr. Frank Aaen, at der er forskellige grænser for førere af luftfartøjer, tog og skibe, og holdningen i bl.a. den debat, der gik forud for lovforslagets udformning, var, at grænsen skulle ligge ved 0,2 promille. Så kan hr. Frank Aaen jo godt have den holdning, at grænsen for førere af biler også skal være 0,2, det er fair nok, for det er jo et politisk standpunkt.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Vi, der kan huske lidt tilbage i historien, ved jo, at Det Konservative Folkeparti også tidligere har stemt imod stramning af promillegrænsen for bilister, fordi bilister har en særlig plads i det konservative hjerte; det har jeg forstået. Men det, at der er forskellige grænser, er jo ikke noget argument for, at der skal være forskellige grænser, og når det gælder sikkerhed, kan jeg altså ikke se forskel på en, der fører en coaster, og en, der fører et lastvognstog.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg kan bare sige til hr. Frank Aaen, at det er jo så hr. Frank Aaens problem.

Bjarne Laustsen (S):

Jeg tillader mig at tage ordet som privatist, og jeg vil starte med at sige, at jeg har læst B 48 fra 1999, hvor man forsøgte en lignende øvelse; der faldt positive bemærkninger, men tommelfingeren blev vendt nedad.

Så vil jeg gerne sige, at jeg synes, det er godt, at regeringen og Folketinget sender et meget klart signal om, at der er visse ting, der ikke hører sammen, f. eks. at føre et stort skib og at indtage alkohol. Jeg synes, det er meget fint, at man sender det signal, men jeg synes desværre også, at lovforslaget kommer til at virke meget ulogisk, fordi man forsøger at samle nogle forskellige regler til en helhed.

Kl. 14.55

Det er klart, at de frivillige redningsfolk har en pointe, i og med at man gerne må køre i sin private vogn ned til redningsstationen, men ikke må sejle ud og redde folk. Det er ulogisk, det bør ministeren se på, og jeg forstår også ministerens udsagn sådan, at det er noget af det, man vil kigge på. Jeg tvivler dog på, at man kan undtage dem, og jeg så hellere, at vi fik ens regler, så grænsen blev 0,5 promille. Så var der parallelitet på området.

Så vil jeg gerne spørge, om ministeren ikke mener, at der skal følges op med en oplysningskampagne. Tusindvis af fritidssejlere kommer fra de nordiske lande og fra Tyskland her til Danmark, f.eks. i forbindelse med festivaler osv., og det er ikke bare et spørgsmål om håndhævelse. Det er også et spørgsmål om oplysning til de grupper.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Der kan jo aldrig oplyses for meget om en sag, men jeg vil blot sige til hr. Bjarne Laustsen, at her i dag har jeg jo klart tilkendegivet fra Folketingets talerstol, at vi arbejder på at finde en løsning på den her problemstilling, og så synes jeg faktisk ikke, ministeren kan gøre ret meget mere end at sige, at vi er åbne over for at finde et bredt flertal for den lovgivning, der nu er lagt frem for Folketinget.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Nej, men jeg synes alligevel, det er et holdningspolitisk spørgsmål. Jeg mener ikke, der er noget teknisk i det, det har andre ordførere sådan set også har været inde på, og det kan ministeren selvfølgelig forholde sig til.

Jeg tror, det er meget, meget vigtigt med oplysning på dette område, for det er farligt at færdes ude på havet. Søsportens Sikkerhedsråd og andre har stået for kampagner, og jeg tror, det er utrolig vigtigt, at det for alle, der kommer som gæster til vort land, må stå lysende klart, hvilke

regler der er gældende, og hvordan de følges op. Én ting er sanktioner og håndhævelse, noget andet er spørgsmålet om, hvordan man bør opføre sig til søs, og derfor tror jeg, at en offentlig kampagne kan have en god virkning, samtidig med at man skærper de gældende regler og indfører nogle nye regler, man ikke har haft tidligere.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg kan blot give tilsagn om, at vi er klar til at arbejde videre med denne sag i udvalget.

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

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

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:

11) Første behandling af lovforslag nr. L 157: Forslag til lov om ændring af lov om imødegåelse af indlåsningseffekter på inkonverterbare realkreditlån m.v. (Forlængelse og udvidelse af indlåsningsordningen).

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen).

(Fremsat 8/2 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jens Hald Madsen (V):

Jeg vil starte med at sige, at som uddannet på realkreditområdet mener jeg, at det er et fantastisk godt forslag.

Da vi havde de inkonvertible lån, var der mange kloge mennesker, som sagde, at det var noget, fanden havde skabt, fordi man ikke kunne se forskel på den kontante restgæld og organisationsrestgælden, når man skulle indfri dem. Det betød samtidig, at der fandtes en masse tyn-

de obligationsserier, som gjorde det utrolig svært at komme ud af et låneforhold.

Den problematik har man faktisk arbejdet med i rigtig mange år, for den har også betydet, at en masse mennesker har været stavnsbundet til deres ejendom, og at der ikke har været den fleksibilitet, som burde være til stede. Det bliver imødegået med dette lovforslag, fordi staten overtager forpligtelserne, og der på den måde skabes en fleksibilitet, som Venstre fuldt ud kan støtte.

I Venstre er vi specielt glade for at se, at det foreslås, at ordningen udvides til også at gælde yngre jordbrugere, hvilket ikke er tilfældet i dag. Der har jo altså været store problemer for yngre jordbrugere som helhed i forbindelse med generationsskifte og udvidelse af produktionskapaciteten, fordi de har haft vanskeligt ved at få en låneordning og dermed udnytte af friværdien.

Alt i alt er det virkelig et rigtig godt initiativ. Man har lært af erfaringerne, man mente det godt, dengang man indførte inkonvertible lån, men i bund og grund fik man altså helt unødvendigt stavnsbundet en masse mennesker, og derfor sætter Venstre pris på dette initiativ og på dette lovforslag, som Venstre kan støtte.

Kl. 15.00

Frode Sørensen (S):

Nu er jeg jo ikke som Venstres ordfører, hr. Jens Hald Madsen, uddannet i en realkreditinstitution, men i en sparekasse. Men lidt i familie med hinanden er vi da, og vi har også kendt de inkonvertible obligationer, men det var måske på et tidspunkt, hvor man ikke rigtig havde en forventning om, at renteniveauet kom til at ligge dér, hvor det gør nu.

Ministeren vil med lovforslaget forlænge loven om at modvirke disse såkaldte indlåsnings-effekter på de inkonverterbare realkreditlån. Forslaget har til formål at give låntageren adgang til at indfri de konvertible lån til en kurs, der svarer til den gældende markedsrente, på betingelse af at lånerne har ansøgt staten om at overtage gældsforpligtelsen senest ved udgangen af 2005. Da det nok er lidt i familie med det, der skete i 1995, ser vi ikke de helt store problemer i det.

Ministeren ønsker som sagt at forlænge ordningen i 10 år. Det menes ifølge lovforslaget at gavne lånerne, og det er der efter min mening heller ingen tvivl om.

Ministeren skønner, at låntagerne vil spare omkring 1 mia. kr. Jeg har faktisk vurderet en