

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.