

forpligtet til, at opgøre de økonomiske konsekvenser, er man nødt til at konstatere følgende – jeg citerer fra side 17 og videre:

»Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at opgøre de økonomiske og administrative konsekvenser af forslaget om indførelse af en indvandringsprøve.«

Op så kommer det her med, at man vil i gang med at lave en forundersøgelse. Man fortæller, at det i Holland kan koste op mod 60 mio. kr. at lave det her. Så man er altså i gang med at indføre noget, der tydeligvis, hvilket fremgår af hørings svarene, er dyb, dyb uklarhed over. Vi aner ikke, hvad det koster, og vi kan endda forstå, at forligspartierne førte forhandlinger op til førstebehandlingen om den del, der handler om de religiøse forkyndere, sådan i halv offentlighed gennem aviserne.

Derfor vil jeg bede ministeren om en reaktion på, at forslaget deles op, så greencard er for sig og integrationseksamen er for sig, og at man så trækker indfødsretsdelen ud og tilbage og venter, til man har en idé om, hvad det vil koste, før man går i Folketingssalen og beder om at få lov til at lave det.

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

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Integrationsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 98: Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og søloven. (Begrænsning af virksomheders strafansvar, gensidig anerkendelse af dispachører m.v.).

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen).
(Fremsat 6/12 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Andersen (V):

I Venstre er vi meget glade for, at det går rigtig godt for dansk søfart i de her år. Den samlede tonnage stiger, beskæftigelsen – også dansk beskæftigelse – i rederierne er i stigning, og rederierhvervet står for en ganske betragtelig indsejling af valutaindtjening.

Vi har også gennem tiderne med brede flertal her i Folketinget etableret nogle gode rammevilkår for vores rederierhverv. Jeg tænker her på DIS-ordningen, og jeg tænker på den særlige tonnageskatteordning. Det er ordninger, som er med til at sikre dansk rederivirksomhed og søfarterhvervet en konkurrenceposition internationalt, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige, at det er ordninger, som vi fra Venstres side bakker op bag, og som vi fortsat ser et stort potentiale i.

Det forslag, vi her har til behandling, er måske ikke umiddelbart den største ting i verden, men den er væsentlig, og den skal ses i lyset af regeringens strategi om, at Danmark skal være førende søfartsnation i Europa. Den strategi skal være med til at sætte fokus på kvalitet inden for dansk skibsfart.

Forslaget gør det muligt at opkræve betaling for de tilsyn og operationer, der foretages i forbindelse med STS-operationer – STS, ship to ship, olieomladninger imellem skibe i åbent vand. Der er en øget aktivitet på det område, og der er brug for mere kontrol i danske farvande. Vi hilser velkommen, at man her får mulighed for at opkræve en betaling for at føre disse skærpede tilsyn. Ligesådan bliver der mulighed for at føre tilsyn med fiskeskibe i udlandet, og der bliver mulighed for ekstraordinære auditeringer af rederier, og for, at der kan opkræves betaling for at foretage disse aktiviteter. Det synes vi også er rimeligt.

Ydermere indeholder forslaget en bestemmelse om at begrænse virksomhedsansvaret i forskellige sager om arbejdsmiljø på skibe, når det alene er de ansatte, som overtræder reglerne. Det hilser vi også med tilfredshed. Det er i overensstemmelse med regeringens politik på området, og det er også noget, der er tiltrådt af rederierhvervet.

Kl. 17.20

Endelig indeholder forslaget beføjelser vedrørende besætningskontrol. For at få en mere effektiv kontrol og udnyttelse af ressourcer, gives der med forslaget hjemmel til, at Fiskeridirekto-