

(DF) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af momssatsen for overnatninger på hoteller og lignende etableringer.
(Beslutningsforslag nr. B 52).

Medlemmer af Folketinget Elsebeth Gerner Nielsen (RV), Marianne Jelved (RV), Morten Østergaard (RV), Anne-Marie Meldgaard (S), Lotte Bundsgaard (S), Karen J. Klint (S), Steen Gade (SF) og Jørgen Arbo-Bæhr (EL) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af uafhængigt klagenævn for familiesammenføringer.
(Beslutningsforslag nr. B 53).

Forslag til folketingsbeslutning om voldsramte udenlandske kvinder.
(Beslutningsforslag nr. B 54).

Forslag til folketingsbeslutning om styrket indsats mod tvangsægteskaber.
(Beslutningsforslag nr. B 55).

Medlemmer af Folketinget Martin Lidegaard (RV), Marianne Jelved (RV), Elsebeth Gerner Nielsen (RV) og Johannes Poulsen (RV) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om lovgivning om offentligt indkøb af træ.
(Beslutningsforslag nr. B 56).

Medlemmer af Folketinget Irene Simonsen (V), Anne-Marie Meldgaard (S), Henriette Kjær (KF), Elsebeth Gerner Nielsen (RV), Morten Østergaard (RV), Steen Gade (SF) og Jørgen Arbo-Bæhr (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til integrationsministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om status for integrationen af flygtninge og indvandrere i Danmark, herunder effekten af de 3-årige kommunale integrationsprogrammer, og hvilke initiativ

ver planlægger regeringen for yderligere at fremme integrationen?«
(Forespørgsel nr. F 11).

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af lovforslag nr. L 44: Forslag til lov om ændring af søloven. (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer). Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen).
(Fremsat 24/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Andersen (V):

Baggrunden for det her forslag til lov om ændring af søloven er et behov for og et ønske om at skabe større ansvar på området, og hermed mener jeg ansvaret for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvaret for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer.

Det er et meget fornuftigt forslag, som giver en forbedring af retsstillingen for forureningens ofre, og de nye regler vil ikke mindst give mere ansvar, idet gældende regler skærpes på en række områder. Forslaget medfører en skærpelse af ansvaret for farlige og forurenende stoffer ved søtransport, og her tænkes på de såkaldte HNS-stoffer, som er yderst skadelige.

Forslaget er også indrettet, så reglerne søges gennemført i to internationale konventioner om ansvar ved søtransport: en HNS-konvention og en bunkerskonvention i søloven. Hermed medvirker vi også fra dansk side til, at vi kan få skærpet reglerne på området i et internationalt perspektiv.

Kl. 10.05

Endelig så følger forslaget op på regeringens tilsagn om en forbedring af ansvarsforholdene ved søtransport. Det var et tilsagn, der blev givet i forbindelse med drøftelsen af B 190 i maj 2004. Vi er glade for i Venstre, at regeringen på denne måde resolut har levet op til de drøftelser, og for, at vi dermed også som nævnt medvirker

til, at konventionerne træder i kraft internationalt.

Reglerne giver mere ansvar. For det første fordi der bliver indført et objektivi ansvar for rederen ved søtransport af HNS-stoffer, samt krav om, at skibe skal have en pligt mæssig forsikring til dækning af ansvaret. For det andet fordi der, når HNS-konventionen træder i kraft, etableres en international erstatningsfond med mulighed for dækning af op til 2,1 mia. kr. pr. uheld i tilfælde af meget store forureningsulykker, og for det tredje fordi HNS-fonden finansieres af importørerne af de pågældende stoffer.

Så skal det også understreges, at der for alle skibe med en tonnage på over 1.000 bruttoregister-ton indføres et krav om tvungen forsikring for forureningsskader, som stammer fra skibes bunkersolie, altså skibenes brændstof.

De omfattede skibe pålægges endvidere et krav om certifikat som dokumentation for forsikring for henholdsvis HNS og bunkersskader. Det svarer i øvrigt til den ordning, der i dag er gældende for tankskibe, som transporterer tung og forurenende olie.

Vi synes, det er et meget fornuftigt forslag, som er med til at skærpe sikkerheden til søs, mindske forureningsrisikoen og forbedre ansvarsforholdene, og det vil vi gerne støtte.

Formanden:

Tak til hr. Kim Andersen. Så er den næste ordfører hr. Niels Sindal.

Niels Sindal (S):

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at Socialdemokratiet støtter lovforslaget eller ændringerne af søloven. Hr. Kim Andersen har givet en meget grundig redegørelse. Jeg skal prøve at uddybe nogle af punkterne.

FN's internationale søfartsorganisation, IMO, har i 1996 og 1999 vedtaget de to konventioner, det nu drejer sig om at vi skal have implementeret i dansk sølov. Det er dels konventionen om forureningsskade i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer, det, der kaldes HNS-konventionen, og så det, der hedder bunkerskonventionen. Der er det måske værd lige at påpege, at bunkers er den olie, skibet har om bord til egen fremdrift. Det er altså ikke last, og det er jo noget nyt, at man også får det inddraget i ansvarsområdet.

Jeg synes, det er godt, at vi får gjort rederen, skipperen, ladningsejeren ansvarlig for transport af farlige laster. Lovforslaget her sikrer, at

man kan placere ansvaret præcist, også fordi der skal certifikater til. Skibet skal altså godkendes til at sejle med de enkelte laster.

Vi har oplevet nogle kedelige situationer, hvor skibe er forlist, fordi man egentlig ikke har vidst, hvad det var, man sejlede med, hvor skipperen ikke har haft mulighed for at kontrollere afskiberens papirer osv. og ladningsejeren ikke ville vedkende sig det. Nu får vi et redskab, der kan sikre, at disse ulykker ikke kan ske i fremtiden.

Jeg synes også, at det er en god ting, at vi ligesom med en anden lov, vi vedtog sidste år, giver importørerne ansvaret for at betale for de skader, der egentlig opstår, hvis de opstår, netop ved at give importørerne pligt til at betale et antal kroner for hvert ton, de importerer. På den måde får man en fond i lig med den fond, som man har skabt for olietransporter.

Kl. 10.10

Jeg synes også, det er godt, at vi fra dansk side indfører et krav om, at danske skibe ikke må sejle uden gyldige certifikater eller lovpligtige certifikater, og at fremmede skibe ikke må anløbe dansk havn uden selv samme.

Alt i alt synes Socialdemokratiet, at det her er en utrolig god forbedring af søloven, og vi støtter den fuldt ud.

Formanden:

Tak til hr. Niels Sindal. Så er det hr. Jørn Dohrmann som ordfører.

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg kan også starte med at sige, at Dansk Folkeparti støtter lovforslaget, som er fremsat her, men vi vil stadig væk sige, at vi synes, det er lidt mærkeligt, at man ikke har taget fat om nogle af de andre problemer, som vi behandlede i Folketingssalen sidste år med beslutningsforslag nr. B 190, hvor Dansk Folkeparti netop ønskede at sætte fokus på det problem, der er ude på havet. Det var bl.a. det med de enkeltskrogede skibe, og vi nævnte jo også det med lodspligterne og det her med lovpligtig ansvarsforsikring, som vi nu kan se er blevet en del af det her, hvor man ligesom går ind og siger: Her har vi nogle ting, som vi vil stille krav til.

Det er godt nok, men hvad med alkoholpromillegrænsen, som det også under behandlingen af B 190 blev lovet at man ville se på? Nu har vi haft et af de tilfælde, hvor vi kunne se, at en af kaptajnerne var beruset. Vi mener ikke, at

det er acceptabelt, at en sådan ting ikke er med i loven.

Vi kunne godt have udvidet loven, have taget nogle flere ting med eller i hvert fald fået en tilkendegivelse af ministeren, at det er et af de områder, hvor man aktivt vil gå ind og se på, hvordan vi kan gøre det endnu mere sikkert i de danske farvande. Hvordan kan vi gøre det sikkert, så vi undgår de uheld? Hvordan kan vi gøre det sikkert, så vi ikke kommer til eventuelt at skulle bruge denne lov for at få ryddet op?

Nu får vi så lidt, man kan sige økonomisk kompensation, hvis uheldet skulle ske. Vi ved ikke, om det er nok penge, hvis det store uheld skulle ske her, men det er et skridt i den rigtige retning. Men vi ved jo stadig væk, at der er nogle af de her plimsoller, der sejler rundt, og det skal vi altså til at gøre noget mere ved.

Dette er et skridt i den rigtige retning, men vi vil i hvert fald ikke holde os tilbage med at sige, at her skal der ske endnu flere fremskridt. Vi prioriterer i Dansk Folkeparti det her område utrolig højt, netop fordi vi kan se, at der sker en stigning af udskibninger, bl.a. fra Østeuropa og Rusland, med olie og den slags ting. Så det er selvfølgelig et nødvendigt skridt, som regeringen har taget her, og jeg vælger også at tro, at det bl.a. er på baggrund af det massive pres fra Dansk Folkeparti, bl.a. med B 190.

Vi er positive over for lovforslaget, men vi mener, at vi godt kan gå endnu videre, så det vil vi selvfølgelig opfordre ministeren til.

Formanden:

Tak til hr. Jørn Dohrmann. Så er den næste ordfører hr. Per Ørum Jørgensen.

Per Ørum Jørgensen (KF):

Ved at gennemføre reglerne i de to internationale konventioner om ansvar ved søtransport i søloven sikrer dette lovforslag en væsentlig forbedring af retsstillingen for forureningsofre ved, at man skærper ansvaret ved søtransport af farlige og forurenende stoffer. Samtidig gør forslaget det muligt for Danmark at ratificere konventionerne og dermed medvirke til, at disse væsentlige konventioner træder i kraft internationalt.

I Det Konservative Folkeparti kan vi kun tilslutte os forslaget. Vi ser det som en klar forbedring, at der sikres en bedre dækning for forureningskader, og ser desuden positivt på, at vi ved at gennemføre disse regler fra de to internationale konventioner er med til at sikre en bedre

mulighed for en global forsikringsdækning af HNS- og bunkersskader.

Formanden:

Tak til hr. Per Ørum Jørgensen. Så er det hr. Poul Erik Christensen som ordfører.

Poul Erik Christensen (RV):

Lovforslaget har til hensigt at gennemføre HNS-konventionen. Rederen får et objektivt ansvar ved søtransport af farlige og forurenende stoffer. Der er samtidig tale om en højere ansvarsgrænse for rederen ved forurening forvoldt af HNS-stoffer. Der er krav om, at skibe har pligt til en forsikring til dækning af ansvaret for forureningskader ved transport af HNS-stoffer. Der er mulighed for dækning med op til 2,1 mia. kr. pr. uheld via en international erstatningsfond.

Kl. 10.15

Lovforslaget stiller krav til, at skibe med en tonnage over 1.000 bruttoregister-ton uanset anvendelse skal have en tvungen forsikring for skader forvoldt af bunkersolie. Der stilles krav om, at skibene skal være i besiddelse af et certifikat som dokumentation for forsikring for skader forvoldt af HNS-stoffer og skader på grund af bunkersolie. Der stilles krav om, at danske skibe ikke må sejle uden dette lovpligtige certifikat, og fremmede skibe må ikke anløbe dansk havn og lande, der har ratificeret loven, uden certifikaterne.

Det Radikale Venstre synes, at lovforslaget er et godt lovforslag og vil stemme for ved den videre behandling.

Formanden:

Tak til hr. Poul Erik Christensen. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Også i SF er vi positive over for retningen i det her forslag. Det drejer sig om et skærpet ansvar på områderne vedrørende farlige, giftige stoffer i forbindelse med søtransport, og så bunkersolie, som er den olie, som skibene bruger til deres egen fremdrift. Der er internationale konventioner, som vi nærmest har en pligt til at gøre noget ved og sørge for at fremme, og det ligger der så også i det forslag her.

Med hensyn til de giftige, farlige stoffer er der så – og det kan vi kun være meget tilfredse med i SF – lavet en fond på 2,1 mia. kr., og den finansieres af dem, som importerer de her stoffer. Man kan sige, at der er en stærkt stigende skibs-

transport, og det har meget med outsourcing at gøre. Nu starter vi med 2,1 mia. kr., men det er ikke sikkert, at det er nok, så vi skal da have en vilje til løbende at kigge på det her og så måske øge sådan en pulje fremover.

Vi er også tilfredse med de certifikater, der ligger, og i det hele taget skal der fokus på den her sikkerhed til søs. Man kan sige, at der her er et område vedrørende bunkersolie og farlige stoffer, og der er så også andre områder inden for søtransportens sikkerhed, som vi skal kigge på, fordi der er en stærkt stigende transport.

Derfor er det her meget relevant, og vi kan støtte det her forslag.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Frank Aaen som ordfører.

Frank Aaen (EL):

Enhedslisten kan naturligvis også støtte det her forslag som et godt skridt i den rigtige retning for at få betalt de skader, der måtte forvoldes, uden at det er samfundet, der skal betale.

Jeg har to spørgsmål. Det ene går på, at der her er krav til skibe, der er omfattet af konventionen, derunder selvfølgelig danske skibe, og skibe, der anløber dansk havn. Men vi har stadig væk, som vi også diskuterede forleden dag, problemet med skibe, der bare sejler igennem, og som vi altså ikke umiddelbart er i stand til at stille samme krav til. Derfor er mit spørgsmål til ministeren, som eventuelt kan besvares skriftligt, hvis det er nødvendigt: Hvis det nu er sådan, at alle østersølande er omfattet af den her konvention og de her krav, som Danmark nu bliver omfattet af, er der jo ikke nogen grund til, at noget skib overhovedet sejler gennem danske farvande, hvis ikke det har de nødvendige certifikater, og derfor må det vel være muligt på den måde at få en sikkerhed for, at skibe uden certifikater og dvs. også uden forsikring ikke gennemsejler danske farvande? Det synes jeg er meget vigtigt. Det var den ene ting.

Den anden ting er, at det jo er positivt, at vi her taler om en forsikring, som kommer til udbetaling, uanset om rederen vedkender sig et ansvar for det pågældende uheld, men er det ikke sådan, at den reder, der er skyldig i, at der sker et uheld, eller måske ikke skyldig i, at der er sket et uheld, men alligevel altså har ansvaret for det uheld, der er sket, selv hæfter for udgiften til oprydningen, også ud over forsikringsdækningen?

Redere er jo i stort omfang meget velstående. Nu har vi lige hørt et regnskab fra et enkelt rederi i dag. Det er meget typisk rige foretagender, og der må man da sige, at hvis det ikke er muligt at trække dækning forsikringsmæssigt til at rydde op, så må rederen da med sin egen kapital betale resten. Jeg vil gerne have en sikkerhed for, at det er sådan, at man stadig væk retsforfølger rederen, også med hensyn til, hvad der går ud over forsikringsdækningen.

Kl. 10.20

Så er vi selvfølgelig enige i, at det her ikke løser alle problemer, specielt det med, at skibe stadig væk kan sejle igennem danske farvande uden lods, med enkeltskrog osv., men det skal ikke forhindre os i at vedtage det her lovforslag, som løser et væsentligt problem.

Formanden:

Tak til hr. Frank Aaen. Så er det økonomi- og erhvervsministeren.

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg vil gerne sige tak for den positive modtagelse, som lovforslaget har fået.

Forslaget gennemfører de her to IMO-konventioner om ansvar for forureningen af skibe, altså HNS-konventionen og bunkerskonventionen. Det gør, at det nu er muligt for Danmark at ratificere konventionerne, og når de træder i kraft, forbedres mulighederne for at få erstating for forurening fra skibe betydeligt. Det er, som flere ordførere har nævnt, en opfølgning på sidste år i forbindelse med behandlingen af B 190. Her lovede vi jo at fremsætte det her lovforslag om forbedring af forsikrings- og ansvarsforhold for skibene.

Jeg vil gerne sige til hr. Jørn Dohrmann, at vi så sent som i går i Folketingets Erhvervsudvalg har gennemgået den handlingsplan om sikkerhed for søtransport. Jeg har også tilkendegivet, at udvalget får en opdateret liste over, hvor langt vi er kommet med hensyn til handlingsplanen, og vi arbejder fortsat videre.

Jeg kan også sige til hr. Frank Aaen, at det først og fremmest er de danske skibe, der er omfattet af de nye ordninger. Herudover er, som det også blev nævnt, alle skibe uanset flag, der anløber en havn i Danmark eller et andet konventionsland, omfattet.

Hvad angår Østersøen, har Rusland allerede ratificeret HNS-konventionen, og når den træder i kraft, må skibe med de her HNS-stoffer –

det er altså ca. 5.000 stoffer, der er omfattet – ikke sejle til og fra en russisk havn uden et forsikringscertifikat.

Resten af havnene i Østersøen ligger nu i EU-lande. EU har opstillet en politisk målsætning om tiltrædelse af HNS- og bunkerskonventionerne om muligt inden den 30. juni 2006, og det betyder altså, at alle lande omkring Østersøen vil være omfattet inden for en overskuelig fremtid, og i praksis vil ingen skibe derefter kunne sejle til og fra Østersøen uden at være omfattet af forsikringspligten.

Skulle en HNS-skade ramme danske kyster fra et skib, der ikke er forsikret, vil Danmark kunne rejse et erstatningskrav direkte i HNS-fonden, og danske kyster er derfor beskyttet, uanset at skibet, som forureningen kommer fra, er registreret i et land, der ikke er tilsluttet konventionen. Så jeg synes faktisk, det er et rigtig godt forslag, og jeg synes også, det er godt, at vi kommer igennem på det område.

Så blev der stillet et helt klart spørgsmål vedrørende rederansvar. Der er det sådan, som det også fremgår af lovforslaget, at det er skibets forsikring, der skal betale i første ombæring, og der er der så en grænse, så vidt jeg lige erindrer, på omkring 855 mio. kr. inden for den her specielle SDR-pulje. Når det er sagt, og hvis der ikke er dækning for oprydning på det område, går man over i HNS-fonden og bidrager derfra.

Svaret på det direkte spørgsmål om, hvorvidt man der imellem de to kan gøre et erstatningskrav gældende over for rederen specielt, må jeg aflevere skriftligt for at kunne give et fyldestgørende svar.

Men igen tilbage til spørgsmålet generelt må vi faktisk sige, at Rusland har bidraget og faktisk hele tiden bidrager til at styrke søfartssikkerheden på Østersøen. Jeg vil sige, at man på de møder, jeg har haft i Rusland, også har tilkendegivet, at man har velvilje dertil, også når man taler om udfasning af enkeltskrogede skibe. Så vidt jeg er orienteret, er der kun to store russiske olieskibe, der er enkeltskrogede, og som skulle udfases i løbet af det kommende år. Så det ser altså egentlig rimelig positivt ud.

(Kort bemærkning).

Niels Sindal (S):

Jeg vil gerne have ministeren til at fortælle, hvor stor en procentdel af de olietransporter, som går gennem Storebælt, der tager lods? Det var det første.

Det andet spørgsmål, hvis jeg må bruge hr. Dohrmanns udtryk, er: Hvor mange plimsollere er der tilbage, der sejler gennem Storebælt? For det drejer sig jo ikke kun om de russisk indregistrerede skibe; det kan være skibe, der er indregistreret i en flagstat, som også kommer igennem Storebælt. Har man nogle tal for, hvor mange, om jeg så må sige, plimsollere, der passerer Storebælt?

Kl. 10.25

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Jeg kan sige, at baseret på det, som jeg erindrer om denne sag, er det i øjeblikket 94 pct. af alle de skibe, der går igennem Øresund og Storebælt, og som er omfattet af lodsanbefalingerne, som bruger lods. Det vil sige, at vi altså har 6 pct. tilbage, der ikke bruger lods, når der egentlig er en anbefaling.

Den problemstilling prøver vi også at angribe fra EU-side nu, således at de skibe bliver registreret. Og så er det dem, der får havnestabskontrollen, og det betyder altså, at man får sat fokus på de redere, der undlader at tage lods på en lodsanbefaling gennem internationale stræder.

Jeg så gerne, at det her også bliver udvidet til EU-lande, at det ikke kun er her i Danmark, vi siger, at det er dem, vi vil udtage til havnestabskontrol.

Hvor mange skibe det drejer sig om, må jeg vende tilbage til skriftligt. Det kan jeg ikke sige på stående fod.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil godt spørge ministeren, hvordan man har tænkt sig at håndhæve loven, når det er, man ligesom skal undersøge, om de nu har tegnet de forsikringer. Hvordan har ministeren tænkt sig at følge op på det? Vil det være med øget kontrol, eller er det samme standard som nu, hvor man egentlig ikke tjekker de forhold, inden de anløber de danske farvande, eller hvordan følger man op på det?

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Det er klart, at den danske regering i øjeblikket arbejder på, at der skal være lodspligt, og det mener jeg faktisk er fuldstændig altafgørende for sikkerheden i fremtiden.

Vi ved, at der udskibes mere og mere olie fra Petrovsk, der sejles igennem de danske stræder. Vi ved, at de danske kyster er sårbare, og derfor er det, der er altafgørende, at regeringen hen ad vejen internationalt kommer igennem med, at der kan være lodspligt på vores sunde og bælt, altså i Storebælt og Øresund.

Når det er sagt, er det klart, at det er i de havnestabskontroller, vi går ind i, at der kan kontrolleres, hver gang myndighederne er i kontakt med skibe. Jeg kan ikke her på stående fod sige, at vi nu går ud med den nødvendige kontrol.

Det er ikke sådan, at vi med hensyn til de skibe, der sejler igennem og ikke anløber dansk havn, går ud og laver kontroller på dem. Det er kun, hvis man er i færd med nødretsbestemmelserne, hvis man får grov mistanke om, at der er et skib, hvor skibsføreren, kaptajnen, er spirituspåvirket, at man kan gå ind og rette henvendelse i et internationalt stræde.

Så jeg vil blot sige, at med hensyn til de kontroller, som løbende følges op vedrørende skibets sikkerhed, vil vi selvfølgelig i forbindelse med de ordinære tilsyn, der er, konstatere, at certifikaterne er i orden.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det vil altså sige, hvis jeg har forstået ministeren korrekt, at de såkaldte plimsollere, der sejler rundt, som ikke lige hører hjemme i nogen af de, hvad skal man sige, pæne stater, sådan set kan sejle igennem uden at blive kontaktet, uden at blive stoppet, inden de anløber den russiske havn mange kilometer væk fra Danmark.

Jeg spørger bare: Hvordan har man tænkt sig at håndhæve loven, når det er, der her skrives, at der skal være krav om, at de har den forsikring og har de certifikater i orden, men at man ikke følger det op med kontrol og ikke følger det op med, at man også har tænkt sig at ville gå ud og kontrollere rent fysisk ved nogle af de skibe her og afskrække dem, der sådan set ikke har tingene i orden? Der er altså noget, der ligesom ikke hænger sammen, synes jeg, når man ikke følger det op med kontrol.

(Kort bemærkning).

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Så må jeg tilbage til en generel diskussion om søfartssikkerhed uden for det her lovforslag. Jeg har tilkendegivet, at jeg indkalder til møde med ordførerne igen for at følge op på den hand-

lingsplan, Folketinget faktisk var enig om at gennemføre på et tidligere tidspunkt, altså i efteråret 2004.

På baggrund af både »Erika«- og »Prestige«-katastroferne har EU taget hånd om bl.a. problemet med de her enkeltskrogede plimsollere, som der bliver talt om, hvor også russerne har tilkendegivet, at de er enige i, at der skal ske noget på det her område. Så vi er altså inde i en overgangperiode, hvor vi i EU siger, at med hensyn til de skibe, der anløber EU-havne, er vi inde i en udfasning af de her såkaldt enkeltskrogede skibe.

Dertil kommer, at det er internationale stræder, der, vi taler om. Vi taler specielt om at få russerne til at binde sig på det her område, og der har der i hvert fald i de samtaler, jeg har haft indtil nu med mine kolleger i Rusland, været en positiv tilgang til, at vi får øget sikkerheden til søs. Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

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:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 45: Forslag til lov om straf for overtrædelse af Det Europæiske Fællesskabs forordning om metaljer og møntefterligninger, der ligner euro-mønter.

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen).

(Fremsat 24/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jacob Jensen (V):

På vegne af Venstres ordfører skal jeg fremføre følgende få bemærkninger: