

det er nødvendigt for at leve op til vores forpligtelser i forbindelse med fuglebeskyttelses- og habitatområderne.

Vi er også tilfredse med, at der nu skal føres affaldsjournaler på skibe over en vis størrelse. Det forhindrer ikke i sig selv dumpning af olie og kemikalieaffald, men det øger muligheden for at finde og dermed straffe synderen, og det i sig selv har forhåbentlig en afskrækkende effekt.

Vi er enige med ministeren i, at en miljøgodkendelse i princippet bør gælde alle færger, og vi deltager gerne i en drøftelse af dette spørgsmål i udvalget.

Lovforslagene bygger på anbefalinger af et enigt Hurtigfærgeudvalg og har indarbejdet alle væsentlige indvendinger fra høringsrunden. Også derfor anbefaler Det Radikale Venstre begge lovforslag til fortsat behandling i Tinget.

Aage Brusgaard (FP):

Indledningsvis vil jeg sige, at det her er et par lovforslag, som Fremskridtspartiet normalt nok ville være imod, fordi vi faktisk mener, at vi har reguleringer nok i forvejen og kontrol med de ting, der flyver, sejler og kører. Men vi kan se i bemærkningerne til lovforslagene, at der er nedsat et udvalg, der er ret bredt sammensat med repræsentanter for Erhvervsministeriet, interesseorganisationer og rederiinteresser, og at de tilsyneladende i enighed er kommet frem til, at man skulle anbefale at indføre hjemmel til en godkendelsesordning af disse færger. Så vi kan sige, at ekspertisen anbefaler, at vi gør et eller andet.

Vi kan også se, at der er iværksat tre undersøgelser. Resultatet af dem er ikke kommet endnu, så dem vil vi så vente lidt på.

Der er så en ting, jeg ikke helt forstår, og det burde ministeren eller embedsmændene nok kunne svare på. I den store, tykke blå rapport, vi har fået, er de her hurtigfærger blevet skældt ud for, at de er rent miljøfråds. Det er heller ikke noget, Fremskridtspartiet synes er godt, men i en redegørelse i Politiken er der opstillet, hvad de rent faktisk bruger pr. passager, de transporterer, og det er jo egentlig det, det drejer sig om. Der står så, at Cat-Link, Kalundborg-Århus, bruger 0,31 l pr. passager, Rødby-Puttgarden bruger 0,43 l, og »Ask« fra Kalundborg til Århus bruger 0,46 l brændstof pr. person, der transporteres.

Hvis tallene er rigtige, er disse hurtigfærger altså de billigste i drift. Det vil jeg absolut ikke forlange, at ministeren kan svare på nu, men det

må jo være sådan nogle ting, vi skal have afklaret i udvalget. Vi går heller ikke ind for unødigt energifråds, men tingene skal trods alt behandles retfærdigt.

Jeg står her med en Ritzau, der fortæller lidt om, at ministeren vist har været ude med, at disse færger skulle forbydes, og at Danyard, som jo laver disse færger, siger, at der er basis for at sælge dem. Hvis de bliver forbudt her i landet, bliver de altså bare fabrikeret i udlandet, så der er nogle hensyn, vi skal tage.

Hvis jeg skal sige lidt til lovforslag nr. L 227, kan vi jo se, at det dér hurtige udvalg, der er nedsat, siger, at der ikke i alle tilfælde er hjemmel i den eksisterende lovgivning til reguleringer, og at det derfor er nødvendigt at tage initiativ til en ændring af lov om kystbeskyttelse, og dér må vi så prøve at se på, hvad vi kan komme frem til.

Afslutningsvis vil jeg godt sige, at vi også skal passe lidt på. Vi ved, at der er et stort flertal her i Folketinget, der har vedtaget en fast forbindelse mellem Fyn og Sjælland, og det skulle jo nødigt være sådan, at det her er en slags brødnid, hvor man ikke ønsker, at der kommer konkurrenter til broen. Derfor skal vi altid være agtpågivende og varsomme, når vi vedtager lovforslag. Vi skal nøjagtigt vide, hvad hensigten er. Er der onde hensigter, skal de op til overfladen.

Derfor vil jeg da opfordre dem, der har interesse i disse skibe, til at sende os breve, komme i samråd, fortælle hvad de mener, hvis de ikke er enige i de her to lovforslag. Og det vil så resultere i, hvad Fremskridtspartiet vil sige, når vi engang kommer til tredjebehandlingen.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Det er nogle gange sådan, at man må læne sig tilbage og tænke: Hvordan i alverden har vi bragt os i den situation, at den her lovgivning overhovedet er nødvendig? Sådan har jeg det med denne sag. Hvordan kan det være, at vi her i vort miljøbevidste og veloplyste samfund bare uden videre får lov til at indføre et transportmiddel, som er endnu mere miljøvinsk end flytransport, som hidtil stod for forureningsrekorden på transportområdet?

Men når jeg tænker mig lidt om, så forstår jeg det alligevel godt. Regeringen og Trafikministeriet har jo gennem mange år haft et stort forklaringsproblem med hensyn til, hvordan man kan agere miljøvenligt, samtidig med at man bygger en motorvej over Storebælt. Særlig stort blev dette problem, da man skulle indgå en ny Store-