

**Ole Donner (DF):**

L 224, som er en ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet for hurtigfærger, er Dansk Folkeparti positiv over for. Vi synes, det er rimeligt, at man f.eks. skal føre en affaldsjournal, og at man skal opfylde forskellige regler omkring dumpning og lignende. Derfor synes vi, at det er rimeligt, at man her går ind og laver en lovregulering, så det er vi hele vejen igennem positive over for.

Hvorimod lovforslag nr. L 227, som skal regulere sejlads med hurtigfærger, og hvor man vil fastsætte nogle regler fra trafikministeren og Søfartsstyrelsen med hensyn til beskyttelsen af kysterne og benyttelse af færgerne, er vi mere forbeholdne over for. Hvorfor gør man ikke, ligesom man gjorde, da der i sin tid begyndte at komme en masse biler på landjorden, og man lavede en færdselslov? Man sagde dengang: Denne lov gælder sådan og sådan, og hvis ministeren vil have ændringer i en sådan færdselslov, så må han komme til Folketinget.

Her er det, som om vi går lidt langt ud omkring bemyndigelsen – synes vi i Dansk Folkeparti – og derfor vil vi lade udvalgsarbejdet afgøre, hvorvidt vi kan stemme for en sådan lov.

Vi synes i det her tilfælde, at ministeren og Søfartsstyrelsen burde komme med de regler, som man ønsker skal gælde for hurtigfærger, og så få dem vedtaget som lov i Folketinget, og skal der ske ændringer, må det ske på den normale måde.

Men vi er positive over for det første forslag og skeptiske over for det sidste forslag.

**Miljø- og energiminister (Svend Auken):**

På trafikministerens og egne vegne skal jeg kvittere for den overordentlig positive modtagelse, de to lovforslag har fået her i Folketinget. Jeg håber, at vi under udvalgsarbejdet kan nå at afklare alle de spørgsmål, som partierne har rejst, så betids, at vi kan få lovgivningskomplekset vedtaget inden sommerferien.

Forslagene giver os jo en mulighed, vi hidtil har savnet, for miljøgodkendelse af de hurtigtgående færger, også miljøgodkendelsen af eksisterende ruter inden for en kortere overgangsperiode, samt mulighed for en lang række miljømæssige reguleringer, og det synes jeg er en stærkt tiltrængt lovgivning.

Hr. Hindrup Andersen gjorde sig nogle betragtninger om, hvorfor man ikke havde grebet ind før i forhold til disse hurtigfærger. Og jeg synes måske, det, selv for hr. Bent Hindrup

Andersen, var en lidt lovlig subtil fortolkning, der her blev givet.

Da jeg selv har været tæt på processen, kan jeg sige, hvordan det er foregået. Det er simpelt hen sådan i dansk lovgivning, at der ikke er hjemmel til at lave miljøgodkendelse af skibe. Der er sikkerhedsregler osv., men der er ikke almindelige miljøgodkendelsesregler. Det har man ikke haft før, men der sker det, at den tekniske udvikling gør det muligt ikke bare at transportere passagerer, men sågar også biler på disse hurtigtsejlende færger, og derfor sætter en række færgeruter disse bilfærger ind i et forsøg på at tage konkurrencen op med den kommende faste forbindelse over Storebælt.

I første omgang var regeringen optaget af problemerne om energiforbruget, og vi foreslog i forbindelse med de grønne afgifter så sent som i 1995, at man indførte afgift på indenlandske færgeruter og flyruter. Det viste sig så imidlertid, at det ikke var muligt i forhold til EU's regler, og derfor har vi siden arbejdet for at få ændret EU's regler.

Det første vigtige skridt, men desværre ikke det sidste, er taget i den retning. Jeg skal sige til hr. Hindrup Andersen, at der kun er tale om et kommissionsforslag. Det er ikke vedtaget, og det er som et led i en større pakke om energibeskatning, som måske nok kan få en lidt vanskelig gang igennem Ecofinrådet i EU, men det er dog vigtigt, at Kommissionen nu har lagt op til, at landene selv kan bestemme på det her område.

Da færgerne for alvor begyndte at sejle, viste det sig imidlertid, at der var mange flere problemer end det rent energimæssige. Jeg mindes få sager, hvor der har været så mange gener påvist fra befolkningens side i forbindelse med disse færgeruter. Og det er mig lidt ufatteligt, at det ikke har gjort stærkere indtryk på de ekstreme højrepartier, end tilfældet er.

Både den lille mand, som hr. Brusgaard jo ellers taler så meget om, der er fisker eller har sin lille båd og sejler rundt, har følt sig voldsomt chikaneret, og en lang række sejlsportsfolk har følt sig generet. Mange mennesker har følt, at det store bølgetryk har udgjort et stort problem. Der er den gene, som fuglene har oplevet i forbindelse med disse ruter. Og endelig har der været støjproblemerne. Og dér har regeringen inden for den bestående lovs rammer og med anvendelse af vores forskningsinstitutioner prøvet at gøre beslutningsgrundlaget så godt som overhovedet muligt og træffe de nødvendige beslutninger, som vi havde mulighed for.