

## Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

### Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 26) Første behandling af lovforslag nr. L 224: Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet. (Miljøgodkendelsesordning for hurtigfærger m.v.).

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken).  
(Fremsat 16/4 97).

Sammen med denne sag foretoges:

### 27) Første behandling af lovforslag nr. L 227: Forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse. (Regulering af sejlads med hurtigfærger).

Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 16/4 97).

Lovforslagene sattes til forhandling.

## Forhandling

### Peter Christensen (S):

Man kan sige, at bølgerne gik højt, da de enkelte rederier indsatte hurtigfærger på udvalgte ruter i de danske farvande. Ikke mindst etableringen af Cat-Link-ruten mellem Århus og Kalundborg gav anledning til mange protester og indsigelser. Det skyldes ikke mindst en meget generende lavfrekvent støj fra færgerne, som gjorde livet surt for mange mennesker i de berørte områder. Også de store bølger, som disse hurtigfærger frembringer ved bestemte hastigheder, gav anledning til protester. De kom fra lystfiskere i små både, som pludselig og uden varsel blev ramt af høje bølger. Også badende, specielt forældre med småbørn, var meget utrygge. Det gjaldt både, hvis de badede, og når de små børn lå på stranden.

Men det var ikke blot mennesker, denne færgetrafik generede. Også dyre- og planteliv blev berørt, og skader på kultur- og naturværdier kunne ikke udelukkes. Situationen var uacceptabel, så derfor tog regeringen initiativ til, at et bredt sammensat udvalg blev nedsat med deltagelse af Erhvervsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Trafikministeriet samt interesseorganisationer repræsenterende både natur-, miljø- og rederiinteresser.

I Socialdemokratiet hilser vi med glæde, at det var et enigt udvalg, der anbefalede, at der blev indført en hjemmel i havmiljøloven til gennemførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærger, samt at der blev indført en hjemmel til en overgangsordning for eksisterende hurtigfærger på 2 år.

I Socialdemokratiet har vi forståelse for, at der må være en overgangsordning for eksisterende hurtigfærgeruter, så de enkelte rederier har mulighed for at omstille sig til den nye regulering. Men vi må i samme åndedrag pointere, at hvis hurtigfærgerne overtræder gældende reguleringer på miljøområdet med hensyn til lavfrekvent støj, så går vi ud fra som givet, at miljø- og energiministeren griber ind. Derfor glæder det os meget, at Miljøstyrelsen i næste måned vil foretage målinger af støjniveauet på Cat-Link for at kontrollere, om man stadig overholder støjgrænserne. Vi forventer samme indgreb, hvis de frembragte bølger fra hurtigfærgerne er til fare for mennesker.

Med hensyn til Cat-Links dispensation til sejlads gennem EU's fuglebeskyttelsesområder afventer vi resultatet fra Skov- og Naturstyrelsen her pr. 1. juli.

L 224 medfører også, at skibe med en bruttotonnage på 400 eller derover og ethvert skib, der er godkendt til at befordre 15 personer eller mere, skal føre en affaldsjournal.

Endvidere indeholder lovforslaget regler om dumping af optaget havbundsmateriale, som fortrinsvis skal dumpes inden for dansk søterritorium.

Også lovforslaget om ændring af lov om kystbeskyttelse kan vi støtte. Dette lovforslag giver trafikministeren ret til at fastsætte nærmere vilkår for sejladsen med hensyn til fart, maksimal bølgepåvirkning samt tilgodese beskyttelsen af kyster, diger og anlæg på søterritoriet.

Generelt vil jeg sige om de to lovforslag, at vi hilser med tilfredshed de initiativer, der er sat i gang til gavn for mennesker, natur og miljø.

Det må være således, at når ny teknik kommer frem, må det være teknikken, der indordner sig efter omgivelserne, og ikke omvendt.

Socialdemokratiet kan anbefale begge lovfor-slag.

Nu mangler vi blot at se på hurtigfærgernes brændstofforbrug og udledning af CO<sub>2</sub> og få en begrænsning, eventuelt ved hjælp af brændstof-afgifter.

Og så vil jeg sige til det her forslag: Her er jeg ordfører, så man er velkommen til at stille spørgsmål.

**Erik Jacobsen (V):**

Disse lovforslag, som Venstre generelt kan støt-te, har efter vores vurdering til formål at få skabt mulighed for at få den form for sejlads, som der her tale om, ind under kontrol i forbindelse med regulering af sejladsen med hurtig-færger.

Miljø, det sikkerhedsmæssige, herunder også beskyttelse af diger og anlæg på søterritoriet, kan vi støtte.

Umiddelbart er det lidt svært at vurdere, om de krav, der står i bemærkningerne, er for restriktive, men det vil vi gerne have nærmere belyst under det kommende udvalgsarbejde.

Det fremgår også, at lovforslagene har været til høring hos de myndigheder og organisatio-ner, der berøres af disse lovforslag. Disse høringssvar vil vi studere nøje under det kom-mende udvalgsarbejde, men generelt vil vi gå ind i udvalgsarbejdet med en positiv indstilling.

**Niels Jørgen Langkilde (KF):**

Selv om jeg allerede tidligere på dagen løftede sløret for, at vi var positive over for et par af regeringens forslag, så vil jeg indlede med at sige det samme: Det er et par rigtig gode forslag, der er kommet her, så vidt vi kan vurdere det, og der har ligget et grundigt undersøgelsesar-bejde til grund for det. Det har på mange måder været ganske vanskeligt at udføre og forbinde årsag/virkningsforhold.

Men jeg tror, vi med dette lovforslag får den rette balance mellem hensynet til miljøet, hensy-net til vores kulturværdier og så hensynet til, at befolkningen har et rimeligt ønske om med en rimelig hastighed at rejse mellem de forskellige landsdele. Her skal vi selvfølgelig ikke genere og lade folk køre store omveje, hvis man på en let og elegant måde kan komme andetsteds.

Jeg tror, at mange af de problemer, vi har haft, skyldtes, at nogle af selskaberne har været

behændige til at lægge sig ud med alt og alle, mens vi ikke rigtig har hørt larm og ballade over andre. Det er også noget, der skal indgå i vores overvejelser.

Jeg vil kun kommentere et par enkelte ting omkring høringsdelen.

I lovforslag nr. L 224 vil man gøre Greenpeace berettiget til at klage, og det synes vi måske er at gøre lidt meget ud af en organisation, der ikke rigtig har en struktur, vi er vant til i det danske foreningsliv.

Vi synes, det var mere naturligt, at man ikke kun inddrog Dansk Sejlunion, men måske også Danmarks Idræts-Forbund og de kano- og kajakroere, som færdes de steder, hvor man kan få problemer, hvis katamaranerne buldrer løs på uforsvarlig vis.

Derudover må vi også sige, at vores jæger-organisationer er nogle af dem, der er meget vidende om, hvad der foregår langs vores kyster, og jeg vil bede ministeren om at over-veje, om de ikke kunne komme ind dér og også andre steder.

Når man har sendt dette lovforslag ud til høring og så måske en anden gang også vil gøre det, burde man inddrage netop de organisatio-ner, hvis medlemmer bruger en masse fritid på at holde og pleje områderne. Det ville være en styrkelse at være sikker på, at vi kunne skabe en så bred opbakning som muligt til at beskytte vores kyster, samtidig med at vi giver landet nogle rimelige trafikmuligheder.

**Anni Svanholt (SF):**

Hurtigfærgernes fremmarch i de danske farvan-de har givet anledning til en lang række proble-mer. Det er vel nok i særdeleshed en ganske bestemt rute, der har givet omfattende proble-mer med hensyn til støj og bølger, og der har sågar også været en ulykke, måske endda flere. Derfor kan man sige, at der er et meget stort behov for, at der kommer en regulering af hur-tigfærgerne.

Det udvalg, der blev nedsat, er nu kommet med en række forslag, og de lovforslag, der her foreligger, er en konsekvens af det arbejde, der blev lavet i udvalget. Vi er i SF meget tilfredse med, at ministeren har fremsat lovforslagene så hurtigt, at vi kan gå i gang med denne regule-ring.

Jeg synes, det er meget nødvendigt, at vi får denne miljøgodkendelse af færgerne, og også, at der skal foretages miljøkonsekvensvurderinger, når man skal etablere en ny rute, så der vil blive

en offentlig debat om, hvor færgerne skal sejle, og hvilke konsekvenser det i det hele taget vil få for miljøet.

I den forbindelse håber vi, at ministeren er indstillet på, at den måde, det skal håndteres på, betyder, at vi ikke i fremtiden vil kunne opleve, at hurtigfærger sejler inde i naturbeskyttelsesområderne. Det er et stort problem, har vi kunnet iagttage ved Samsø, at færgerne sejler inde i naturbeskyttelsesområderne.

Jeg mener også, at det er principielt forkert, at der bliver givet dispensationer til at sejle i de meget værdifulde områder med skader til følge, når Danmark i international sammenhæng skal forsvare beskyttelsen.

Der er også i lovforslaget lagt op til, at der skal være en overgangsordning for eksisterende færger, og i den forbindelse er vi naturligvis meget interesseret i at høre, hvilke forestillinger ministeren har med hensyn til tidsplan, og hvordan det i øvrigt skal foregå med at få vurderet de eksisterende færger.

Vi ved jo, at færger er det mest energislugende transportmiddel, der findes. Det er her for nylig vurderet af Energimiljørådet. Derfor mener vi faktisk, at det burde følges op, sådan at vi kunne få dels indført energiafgifter, dels at der blev en pligt til at lave et egentligt miljøregnskab for en sådan færge, når den skal godkendes. Så kunne det også indgå i den samlede vurdering af, hvorvidt det ville være anbefalesværdigt at godkende en færgerute.

En del af forslaget indebærer også, at der skal føres affaldsjournaler, og vi mener, at det er meget nødvendigt og stærkt påkrævet, at der bliver bedre kontrol med affaldsmængderne på færgerne.

Der er også en ændring med hensyn til dumpning. SF's holdning til dumpning er, at man skal søge at undgå at dumpe forurenende stoffer. Havet skal ikke være nogen losseplads. Man skal først og fremmest forebygge, at der kommer disse affaldsstoffer, men ellers skal man forsøge at håndtere det på land, sådan at dumpning altså bliver en nødløsning, noget, man ikke bare nemt kan gøre.

Lovforslag nr. L 227 mener vi også er et fremskridt. Her bliver der skabt mulighed for, at man kan beskytte kysten og foretage vurderinger i forbindelse med godkendelse af en rute for en hurtigfærge.

Alt i alt mener vi, at der her gøres gode fremskridt for at få iværksat den nødvendige regulering af det hurtigtvoksende transportområde. Vi

ønsker at gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet og vil gerne se nærmere på enkeltdele og på, om vi muligvis kunne få det med miljøregnskabet ind i lovforslaget.

#### **Ulla Solvang (RV):**

Jeg skal også for disse to lovforslags vedkommende fremføre fru Elsebeth Gerner Niensens ordførertale:

Hurtigfærgerne har vist sig at give en række miljø- og i øvrigt også andre problemer. Flere gange om dagen sejler de med høj fart gennem følsomme fuglebeskyttelsesområder. Store hæk-bølger slår ind på kysterne og vælter småbåde og folk, der bader, omkuld. Sandbanker og diger eroderes, og dertil kommer støj- og luftforureningsproblemer.

I Hurtigfærgeudvalgets rapport fra januar konkluderer det, at den gældende lovgivning er utilstrækkelig til at gribe ind over for disse problemer. Vi er derfor tilfredse med, at miljøministeren og trafikministeren nu får hjemmel til at regulere sejladsen.

Den kommende godkendelsesprocedure, der jo gælder nye såvel som eksisterende færgeruter, giver således mulighed for at regulere både bølgehøjde, støj og røg samt hastighed, sejlfrekvens og ruteføring. Det er efter vores mening et godt redskab, der betyder, at vi i fremtiden kan undgå de problemer, sejladsen indtil nu har givet anledning til.

Vi er samtidig klar over, at lovforslagene ikke løser alle problemerne med hurtigfærgerne. Det gælder især energiforbruget, hvor hurtigfærgerne jo ifølge udvalgets rapport bruger 2-5 gange mere energi end de konventionelle færger. Vi så gerne, at det blev muligt at anvende miljøbeskyttelseslovens princip om renere teknologi i forbindelse med færgesejlads, og vi bakker fortsat op om, at fly og færger skal kunne pålægges en energiafgift i lighed med andre transportformer. Vi ser frem til Energimiljørådets arbejde med disse spørgsmål.

Et andet problem, der ikke bliver løst i denne omgang, er sikkerheden, hvor vi jo for nylig i fjernsynet kunne se en kutter blive sejlet ned af en hurtigfærge. Det glæder os, at erhvervsministeren nu er i gang med at se på reglerne, så vi for fremtiden undgår ulykker af den karakter.

Ændringsforslaget til § 26 åbner for, at det i fremtiden vil være muligt at opgrave havbund uden for Vadehavet. Vi er i Det Radikale Venstre klar over, at det kan påføre statshavnene øgede udgifter, men den pris må vi betale, hvis

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-

bæltsaftale med masser af nye miljøulykker, herunder en voldsom prissænkning for privatbiler og lastbiler i strid med alle forudsætninger for motorvejens etablering.

Her var det så, at netop energislugeren Cat-Link beviste sin berettigelse. Nu kunne trafikministeren og regeringen sort på hvidt bevise, at en sænkning af brotaksterne ville tiltrække flere biler, hvilket medfører en miljøgevinst – ikke et øje var tørt. Jeg kan se for mig, hvorledes regeringen benytter taktikken på andre områder, og når jeg nævner dem, er det ikke, fordi jeg synes, at man skal bruge ideerne:

Hvis antallet af motorveje fordobles, så opnår vi ikke mindre end en halvering af trafiktætheden på landets motorvejsnet til gavn for nærmiljøet langs med motorvejene. Vi åbner for alle 700 EU-anvendte pesticider, og på den måde kunne vi måske opnå mere end en halvering af Roundup, som nu tilsyneladende går i grundvandet. Vi tillader øller på dåser og forbyder glasflaskerne, så genbruget af øldåserne bliver mere effektivt, end når vi har to forskellige genbrugssystemer.

Mulighederne er uendelige og helt i tråd med regeringens fantasi med hensyn til at krybe uden om de rigtige løsninger.

Men o.k., tilbage til hurtigfærgerne. Nu har regeringen ikke længere brug for dem i Storebæltsforliget, så nu er det i orden at gribe ind. Med andre ord: Det er efter min opfattelse alt, alt for sent. Enhedslisten mener i bund og grund, at forslagene indeholder en stadig accept af, at ejendomsretten til havet hermed overdrages til hurtigfærger, fordi de i den grad sætter sig på havet og til langt op på stranden i bogstaveligste forstand.

På den anden side kan vi ikke gå imod et indgreb, der forsøger at begrænse det. Så forslagene får vores modstræbende og fodslæbende støtte.

Jeg vil dog meget gerne høre ministerens synspunkt på den overvejelse, at der burde indføres generelle hastighedsbegrænsninger og hastighedszoner på havet ud fra den samme logik, som vi har på land. Specielt burde sådanne hastighedszoner afpasses efter et acceptabelt energiforbrug i forhold til andre transportveje. Jeg kan sige det meget enkelt:

F.eks. har industrikuttere en stor kapacitet i motorer, og så bliver de plomberet ligesom en almindelig knallert, så de kun kan gå 10 til 10½ knob. På samme måde kan man regulere hastigheden og derigennem også energiforbruget til havs.

Ideelt set burde man fastsætte en øvre grænse for, hvor meget energi vi egentlig vil acceptere, at der bruges for at fragte en person et givent antal kilometer.

Men hvad angår færgetransport, vil det således betyde en væsentlig indskrænkelse i hastigheden, og dermed ville vi også fange alle andre problemer med støj, bølger osv.

Energiafgifter kan også være et virkemiddel. Hvis jeg skal være positiv og flink, så kan det endda betegnes som et overordentlig positivt træk ved EU, at de nu tilsyneladende allernådigst giver os lov til selv at lave sådan en afgift. Det håber jeg at der kan blive flertal for. Jeg hørte, at Socialdemokratiets ordfører nævnte det, vi er også tilhængere af det, og jeg formoder også, at De Radikale og SF er positive, og så er det sådan set bare at bide til bolle, hr. minister.

Jeg foreslår, at ministeren hurtigst muligt tager initiativ til, at der kommer en CO<sub>2</sub>-afgift på både fly og hurtigfærgernes energiforbrug.

Konkret til L 224 vil jeg gerne høre, hvorfor vi ikke, som foreslået af Danmarks Naturfredningsforening, kan reducere overgangsordningen for eksisterende hurtigfærgeruter fra de foreslåede 2 år til 1 år. Det synes vi ville være passende. Omkring selve miljøgodkendelserne er det i orden, at de alene omfatter hurtigfærgerne, såfremt vi kan blive enige om, hvorledes de overordnet defineres. Det kan jeg ikke se fremgår af lovforslaget. Men jeg ser gerne hastighedsbegrænsninger, hastighedszoner og energiafgifter og eventuelt grænseværdier for energiforbruget indført generelt. Endelig vil jeg gerne høre, hvorfor en godkendelsessag skal kunne påklages til Miljøklagenævnet.

Til slut en kort kommentar til forslaget om ophævelse af det objektive individualansvar. Det er jeg slet ikke sikker på at Enhedslisten kan støtte, men det skal vi kigge nærmere på.

Men som sagt opfatter jeg det sådan, at hvis nu vi får bugt med hurtigfærgerne Cat-Link, så burde det også virke tilbage på de fælles motorvejspartier, der har lavet motorvejen over Storebælt, sådan at det kunne give anledning til, at man i hvert fald igen kunne hæve priserne på biler og lastbiler, når de skulle over. Så om ikke andet burde det være en naturlig logik, når man bruger netop Cat-Link som begrundelse for, at man må sænke priserne for biler og lastbiler på Storebælt.

**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 energiministerens (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.

Samtidig etablerede vi meget hurtigt et udvalgsarbejde mellem, som hr. Brusgaard sagde det, alle interesser – både grønne organisationer, de forskellige involverede myndigheder og rederiforeningen – for at se, om vi kunne nå frem til en miljøgodkendelse og en øvrig lovgivning på det her område.

Og det, som jeg synes, er det flotte resultat af det udvalgsarbejde, ud over at det er gået rimelig hurtigt, er, at man er nået frem til i enighed at stille de forslag, som nu gennemføres, hvis Folketinget vil det, ved vedtagelsen af de to lovforslag.

Det er, synes jeg, meget beklageligt, at vi ikke har kunnet forudse denne situation, inden den opstod, men det er altså et af de markante eksempler på, at den tekniske udvikling ofte går meget hurtigere, end vi på forhånd havde fantasi til at forestille os.

Det skal imidlertid ikke være nogen undskyldning for ikke at handle hurtigt, og jeg vil derfor slutte indlægget med endnu en gang at takke ordførerne for en overordentlig positiv modtagelse af forslagene. Jeg tror, trafikministeren ville have været glad for at være her i dag og høre de mange positive bemærkninger om hans forslag, og jeg håber, vi får dem begge to vedtaget inden sommerferien.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

## Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslag nr. L 224 henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget, og at lovforslag nr. L 227 henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

---

## Meddelelser fra formanden

### Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 29. april 1997 kl. 12.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 16.56

---