

Bet. o. lovf. vedr. beskyttelse af havmiljøet

Til lovforslag nr. L 224. Betænkning afgivet af Miljø- og Planlægningsudvalget den 21. maj 1997

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

(Miljøgodkendelsesordning for hurtigfærger m.v.)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til miljø- og energiministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Danmarks Naturfredningsforening,
Dansk Ornitologisk Forening og
Friluftsrådet.

Energimiljørådets pressemeddelelse vedrørende rådets rapport om »Hurtigfærgernes energiforbrug i den danske indenrigstrafik« er optrykt som bilag til betænkningen.

Der er af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Udvalget ønsker lovforslaget tilbage efter 2. behandling til fornyet udvalgsbehandling.

Miljø- og energiministeren har over for udvalget tilkendegivet, at et forslag om passagerafgift på hurtigfærger ikke bør indgå som en bestemmelse i havmiljøloven. Som det er udvalget bekendt, arbejder regeringen aktivt på en ændring af EU's mineraloliedirektiv, således at det bliver muligt nationalt at kunne foreslå færgernes brændstofforbrug belagt med energiafgift. Regeringen arbejder på en vurdering af konsekvenserne af at afgiftspålægge miljøbelastende færgefart (såsom hurtigfærger), uden at det kommer i strid med EU-bestemmelser, og som er administrativ gennemførlig.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med

undtagelse af Enhedslistens medlem) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Enhedslisten mener, at problemerne med hurtigfærgerne og det heraf afledte behov for lovgivning viser, at der grundlæggende burde være en samfundsmæssig stopklods for anvendelse af teknologi, som ikke er et miljømæssigt fremskridt set i en samlet økologisk sammenhæng. Bevisbyrden vil blive vendt om, hvis indsættelse af hurtigfærger kun kunne ske på baggrund af en forudgående ansøgning herom. Og med en økologisk vurdering ville tilladelser aldrig blive givet.

Folketinget er nu i den omvendte situation og skal som så ofte før prøve at opstille en regulerende lov, som måske bremser, men ikke forhindrer hurtigfærgernes indmarch. Dermed indføres endnu en miljøforurenende teknologi i Danmark - et transportmiddel, som er endnu mere miljøsvinsk end flytransport, og som står for forureningsrekorden på transportområdet.

Det er svært at se logikken i udviklingen, medmindre der er tale om et bevidst forsøg fra regeringens og Trafikministeriets side på at finde et positivt argument for Storebæltsbroen. Det er nemlig alt andet lige mere miljørigtigt at bruge motorvejen over Storebælt end at benytte hurtigfærgerne. Nu har regeringen imidlertid fået gennemført forliget om takstnedsættelser på Storebæltsbroen, hvor man som ønsket fik sænket taksterne for bilerne, og regeringen

har så ikke længere brug for hurtigfærgerne, og derfor kan der gribes ind.

Enhedslisten mener, at lovforslaget i bund og grund indeholder en accept af, at ejendomsretten til havet overdrages til de hurtige færges, fordi de i den grad sætter sig på havet til langt op på stranden i bogstaveligste forstand. På den anden side kan Enhedslisten ikke gå imod et indgreb, derfor får lovforslaget vores modstræbende støtte.

Enhedslisten har stillet et ændringsforslag, som reelt vil betyde, at interessen for de nye hurtige færges vil kølnes ganske betydeligt og formentlig helt stoppe. Det drejer sig om at indføre en afgift for brugerne af hurtigfærgerne efter samme model, som er indført på flytrafik.

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (EL):

Til § 1

1) I den under *nr. 5* foreslåede affattelse af § 33 indsættes efter det foreslåede stk. 3 som nye stykker:

»Stk. 4. Der opkræves en afgift til staten på 75 kr. pr. passager samt en stykafgift på personbiler og gods. Afgiften gælder for rejser med hurtigfærges, der er godkendt til at befordre 15 personer eller flere, fra en dansk havn, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. Afgiften kan bortfalde, såfremt det bliver muligt at indføre en national energiafgift ved en ændring i EU's mineraloliedirektiv.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Med ændringsforslaget lægges der en afgift på passagertransport med hurtigfærges på samme måde, som der i forvejen lægges en afgift på indenrigs- og udenrigsflyrejser. Tilsvarende bør der indføres en passende stykafgift på personbiler samt en afgift på gods efter vægt.

Formålet med ændringsforslaget er at reducere brugen af hurtigfærges. Hurtigfærges er den mest energiforbrugende transportform i indenrigstrafikken, jf. Energimiljørådets rapport om »Hurtigfærgernes energiforbrug i den danske indenrigstrafik«, alm. del - bilag 909.

Derfor bør trafik med hurtigfærges begrænses mest muligt. Danmark bør satse hårdt på ændring af EU's regler, så det bliver muligt at pålægge færges og fly brændstofsafgifter, idet den nuværende afgiftsfritagelse direkte modvirker realiseringen af »Energi 21«'s målsætninger.

Enhedslisten er bekendt med, at regeringen arbejder aktivt på en ændring af EU's mineraloliedirektiv, således at det bliver muligt nationalt at kunne foreslå færgernes brændstofforbrug belagt med energiafgift. Endvidere er Enhedslisten bekendt med, at regeringen arbejder på en vurdering af at afgiftsbelægge miljøbelastende færgefart, uden at det kommer i strid med EU-bestemmelser, og som er administrativt gennemførlig. Imidlertid anses det for påtrængende at indføre en midlertidig afgift, indtil energiafgiften kan indføres.

Martin Glerup (S) Helen Beim (S) Lis Greibe (S) Inger Bierbaum (S)

Peter Christensen (S) Steen Gade (SF) fmd. Elsebeth Gerner Nielsen (RV)

Bent Hindrup Andersen (EL) Sonja Albrink (CD) Hans Christian Schmidt (V)

Hanne Severinsen (V) Peter Hansen-Nord (V) Jens Vibjerg (V)

Niels Jørgen Langkilde (KF) Gitte Seeberg (KF) Eva Møller (KF)

Aage Brusgaard (FP) nfmd.

Dansk Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.

Energimiljørådets pressemeddelelse vedrørende rådets rapport om »Hurtigfærgernes energiforbrug i den danske indenrigstrafik«

Energimiljørådet

Amaliegade 44
1256 København K
Telefon: 3392 4945
Telefax: 3391 9501

Den 19. marts 1997

PRESSEMEDDELELSE

Hurtigfærger er den mest energislugende transportform overhovedet i indenrigstrafikken. Herefter følger fly, der sluger 4 gange så megen energi, som den energimæssigt set »billigste« øst-vest transport med tog-fast storebæltsforbindelse (når den kommer). Det fremgår af en analyse, Energimiljørådet har fået udført af TetraPlan.

Analysen blev bestilt i december 96 for at få udarbejdet en uafhængig vurdering af hurtigfærgers energiforbrug i forhold til andre transportmidlers forbrug i øst-vesttrafikken.

Analysen viser, at færgerne tegner sig for 60 pct. af det samlede energiforbrug mellem Århus og København. Beregningerne er foretaget for 1000 rejser fordelt efter det faktiske rejsemønster. For turen mellem Aalborg og København er det tilsvarende tal 56 pct. I begge tilfælde er det især hurtigfærgerne og disses stigende markedsandel på Kattegat, der forårsager de høje tal. Den absolutte topscorer i energiforbrug er kombinationen bil og hurtigfærge Århus-Kalundborg.

Tænker man sig alle personbiture overflyttet fra færgeruterne til den faste forbindelse over Storebælt, vil det samlede energiforbrug for de 1000 rejser Århus-København blive halveret.

Rapporten viser desuden, at indsættelse af hurtigfærger på Kattegat har skabt en væsentlig mertrafik, og at energiforbruget pr. personbilenhed, der sejler over Kattegat, er forøget med en tredjedel i perioden fra 1994 til 1997. Mertrafikken skyldes kombinationen af tidsge-

vinst og det forhold, at priserne kun er lidt dyrere for rejser med hurtigfærger i forhold til rejser med konventionelle færger. Årsagen er primært, at færgetrafikken (som anden kollektiv trafik) er fritaget for at betale brændstofafgifter. Rapportens regneeksempel viser, at størrelsen af den manglende brændstofafgift for hurtigfærger svarer til 32-45 pct. af den aktuelle billetpris.

Det er Ennergimiljørådets opfattelse, at trafik med hurtigfærger bør begrænses mest muligt, og at regeringen bør sikre, at der ikke indsættes nye hurtigfærger. Danmark bør satse hårdt på ændring af EU's regler, så der bliver muligt at pålægge færger og fly brændstofafgifter, idet den nuværende afgiftsfritagelse direkte modvirker realiseringen af Energi 21's målsætninger.

Isoleret set kan færgetrafikken forekomme af mindre betydning i forhold til bilernes og lastbilernes samlede årlige energiforbrug. Transportsektoren er imidlertid karakteriseret ved et kraftigt voksende energiforbrug, hvor det er nødvendigt at sætte ind på flere fronter, hvis det skal lykkes at realisere Folketingets beslutning om, at trafikens CO₂-udslip skal stabiliseres på 1988-niveauet inden år 2005 – en stabilisering som Danmark støt bevæger sig væk fra i øjeblikket.

Denne udvikling er i Rådets øjne temmelig alarmerende, og Rådet vil på et af sine kommende møder diskutere, hvilke yderligere initiativer regeringen bør tage for at sikre, at trafikens CO₂-udslip ikke vælter Danmarks energi-målsætninger.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Energimiljørådets formand, Anne Grete Holmsgaard på telefon: 45 25 10 02.

Energimiljørådet blev oprettet i august 1996 som led i opfølgningen af Energi 21. Rådet er uafhængigt og skal rådgive regeringen og Folketinget. Endvidere skal det være idé- og debatskabende samt fungere som nationalt hø-

ringsorgan. Rådet består af 24 medlemmer, som alle er personligt udpegede af miljø- og energiminister Svend Auken. Medlemmerne repræsenterer ekspertviden inden for vedvarende energi, besparelser og effektivisering samt generelle samfundsmæssige forhold.

Energimiljørådets telefonnummer: 33 92 49 45.