

Lovforslag nr. L 224. Fremsat den 16. april 1997 af miljø- og energiministeren (Svend Auken)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

(Miljøgodkendelsesordning for hurtigfærger m.v.)

§ 1

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som ændret ved § 2 i lov nr. 207 af 29. marts 1995, § 2 i lov nr. 902 af 29. november 1995 og § 1 i lov nr. 394 af 22. maj 1996, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Med denne lov tilsigtes at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø, herunder særligt havmiljøet, fra aktiviteter, der kan

- 1) bringe menneskets sundhed i fare,
- 2) skade natur- og kulturværdier på og i havet, herunder havbunden,
- 3) være til gene for den retmæssige udnyttelse af havet eller
- 4) forringe rekreative værdier eller aktiviteter.«

2. I § 10, stk. 1, og § 37, stk. 1, ændres »på 150 BRT« til: »med en bruttotonnage på 150« og »på 400 BRT« ændres til: »med en bruttotonnage på 400«.

3. Efter § 20 i Kapitel 7 indsættes:

»§ 20 a. Ethvert skib med en bruttotonnage på 400 eller derover og ethvert skib, der er godkendt til at befordre 15 personer eller flere, skal føre en affaldsjournal.

Stk. 2. Miljø- og energiministeren fastsætter nærmere regler for affaldsjournalens førelse og indretning.

Stk. 3. Affaldsjournalen skal forevises kompetent myndighed mod forlangende.«

4. I § 26 indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. Dumpning af optaget havbundsmateriale skal fortrinsvis finde sted inden for dansk søterritorium. Den i medfør af Konventionen til beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet nedsatte kommission skal høres, inden der i Østersøen gives tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale uden for dansk søterritorium. Høringen forstås af miljø- og energiministeren.«

5. I § 33 indsættes som stk. 2 og stk. 3:

»Stk. 2. Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om, at oprettelse af en hurtigfærgerute, der anløber mindst én dansk havn, indsættelse af en hurtigfærge på en eksisterende rute, væsentlig ændring af sejladsfrekvensen på en eksisterende hurtigfærgerute samt væsentlige afvigelser af sejlrufter for hurtigfærger ikke må ske, før der er meddelt miljøgodkendelse af miljø- og energiministeren. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at eksisterende hurtigfærgeruter, som har mindst én dansk anløbshavn skal ansøge om godkendelse og om fristen for indsendelse af ansøgningen.

Stk. 3. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om godkendelsesordningen. Herunder kan ministeren fastsætte krav om, at der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af hurtigfærgeruten, hvor der er begrundet formodning om, at den påtænkte sejlads kan have væsentlig indvirkning på miljø, natur, friluftsinteresser eller kulturminde. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, i hvilket omfang rederiet skal bidrage med oplysninger til miljø-

konsekvensvurderingen, samt i hvilket omfang offentligheden og de berørte myndigheder og organisationer skal inddrages.

6. I § 37, stk. 2, ændres »over 150 BRT« til: »med en bruttotonnage på over 150«.

7. I § 49, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »havbundsmateriale«: »samt afgørelser truffet i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2,«.

8. § 50, nr. 2) affattes således:

»2) at klage over afgørelser, der er truffet i medfør af § 26, stk. 1, skal indgives til den myndighed, der har truffet afgørelsen, at klage over afgørelser, der er truffet inden for områder som nævnt i § 26, stk. 5, skal indgives til Miljøklagenævnet, jf. § 51, stk. 3, at klage over afgørelser, der er truffet i medfør af § 43, skal indgives til Tilbageholdelsesnævnet, jf. § 51, stk. 4, mens klage over afgørelser, der er truffet i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, skal indgives til Miljøklagenævnet, jf. § 51, stk. 2, og«.

9. I § 51 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Afgørelser truffet i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, kan påklages til det miljøklagenævnet som er nedsat i henhold til lov om miljøbeskyttelse. §§ 102, 104, 105, stk. 1, 105, stk. 2, 1 pkt., 106 og 109 i lov om miljøbeskyttelse finder tilsvarende anvendelse. I stedet for de beskikkede sagkyndige medlemmer, der er angivet i § 105, stk. 2, i lov om miljøbeskyttelse, medvirker ved behandling af klagesager i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, sagkyndige medlemmer, der beskikkes af miljø- og energiministeren for 4 år ad gangen efter indstilling fra:

- 1) Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening og Danmarks Navigatørforening i forening.
 - 2) Miljøstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen i forening.«
- Stk. 2-8 bliver herefter til stk. 3-9.

10. I § 51, stk. 2, nr. 1, der bliver stk. 3, nr. 1, udgår: »Danmarks Havfiskeriforening«.

11. I § 51, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »efter stk. 4« til: »efter stk. 5«.

12. § 51, stk. 6, der bliver stk. 7, affattes således:

»*Stk. 6.* Klage efter stk. 2 og 3 indsendes til Miljøklagenævnet, mens klage efter stk. 5 indsendes til Tilbageholdelsesnævnet«.

13. I § 51, stk. 7, der bliver stk. 8, ændres »efter stk. 1, 2 og 4« til: »efter stk. 1, 2, 3 og 5«.

14. § 52, stk. 1, affattes således:

»Afgørelser efter § 26 samt afgørelser truffet i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, kan påklages af

- 1) enhver, der må antages at have en individuel væsentlig interesse i sagens udfald,
- 2) kommunalbestyrelsen,
- 3) amtsrådet,
- 4) embedslægeinstitutionen,
- 5) Forbrugerrådet,
- 6) Danmarks Naturfredningsforening,
- 7) Friluftsrådet,
- 8) Dansk Ornitologisk Forening,
- 9) Greenpeace, Danmark,
- 10) Danmarks Fiskeriforening,
- 11) Danmarks Sportsfiskerforbund,
- 12) Dansk Sejlunion,
- 13) Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere,
- 14) Danmarks Rederiforening,
- 15) Bilfærgernes Rederiforening og
- 16) Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.«

15. Efter § 53 indsættes i Kapitel 15:

»§ 53 a. En klage over en godkendelse meddelt i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 33, stk. 2, har ikke opsættende virkning, medmindre Miljøklagenævnet bestemmer andet. Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om, at visse godkendelser ikke må udnyttes inden for klagefristen, og at en klage skal have opsættende virkning.«

16. I § 59, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 20, stk. 1,«: »§ 20 a, stk. 1 og 3,«.

17. § 60 ophæves.

18. I § 61 indsættes efter »§ 20, stk. 2 og 3,«: »§ 20 a, stk. 2,«.

19. I § 61 ændres »§ 31, stk. 3,« til: »§ 31, stk. 4,«.

20. § 62 affattes således:

»§ 62. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. august 1997

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Med lovforslaget indføres hjemmel til indførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærger. Dette skal ses som en opfølgning på »Rapport om hurtigfærgers påvirkning på det ydre miljø«. Endvidere indeholder lovforslaget mindre ændringer og ajourføringer, som der redegøres nærmere for nedenfor.

Baggrunden for, at der foreslås gennemført en godkendelsesordning for hurtigfærger, er, at de danske myndigheder, efter indsættelsen af større hurtigfærger i danske farvande i de sidste par år, har modtaget en række klager over gener og miljøproblemer i forbindelse med hurtigfærgers sejlads. Klagerne har omfattet spørgsmål i forbindelse med støj, energiforbrug, bølger, fart, vandjet samt disse forholds påvirkning af det ydre miljø.

Formålet med godkendelsesordningen er, at miljø, natur og friluftinteresser bliver varetaget og vurderet i forbindelse med sejlads med hurtigfærger.

Med henblik på at undersøge disse forhold, blev der den 10. oktober 1996 nedsat et udvalg vedrørende hurtigfærgers påvirkninger på det ydre miljø. Udvalget fik som kommissorium at fremkomme med forslag til indholdet af en hensigtsmæssig regulering på kort og på lang sigt af påvirkningerne på det ydre miljø fra hurtigfærger. Udvalget afgav sin rapport med udgangen af januar måned 1997.

Udvalget bestod af repræsentanter fra forskellige myndigheder samt erhvervs- og interesseorganisationer. Søfartsstyrelsen forestod formandskabet for udvalget.

Af rapportens konklusioner fremgår det, at et enigt udvalg anbefaler, at der indføres en godkendelsesordning ved oprettelse af en ny hurtigfærgerute, som har mindst én dansk anløbshavn, ved indsættelse af en hurtigfærge på en eksisterende rute eller ved væsentlige ændringer af sejlruten eller sejladsfrekvensen på en rute. I godkendelsen vil der kunne stilles krav til blandt andet sejlruten, sejladsfrekvensen, hastigheden, bølgehøjden, støj- og røggasemissioner.

Udvalget foreslog endvidere en overgangsordning for eksisterende hurtigfærgeruter og anbefaler, at

den samlede godkendelse koordineres af Søfartsstyrelsen.

For at kunne indføre den af Hurtigfærgeudvalget anbefalede godkendelsesordning, har regeringen, ud over nærværende lovforslag, fremsat forslag til ændring af lov om kystbeskyttelse med henblik på at indføre en hjemmel til at regulere sejlads med hurtigfærger af hensyn til beskyttelse af kyster samt af hensyn til sikkerheden for diger og anlæg på søterritoriet. Endvidere forbereder erhvervsministeriet med hjemmel i lov om skibsfartens betryggelse regler om sejladsikkerhedsmæssig godkendelse af hurtigfærger.

Hurtigfærger, der ønsker at sejle i rutefart i danske farvande, skal have Søfartsstyrelsens forudgående godkendelse i form af en 1-årig godkendelse, der indeholdes i et »Permit to Operate«. De involverede myndigheder har fundet det mest hensigtsmæssigt, at der i dette »Permit to Operate«, udover Søfartsstyrelsens krav til hurtigfærger, også indgår Trafikministeriets og Miljø- og Energiministeriets godkendelser med eventuelle vilkår.

Det er hensigten, at Søfartsstyrelsen modtager rederiets ansøgning om et »Permit to Operate«, der hernæst videresendes til Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet. For at opnå forhåndsgodkendelse fra Miljø- og Energiministeriet skal rederiet påvise, at en række objektivt definerede krav – såsom krav til bølgehøjden og støjemmissioner – kan overholdes ved den påtænkte færgedrift. Det vil endvidere blive vurderet, om det ansøgte vil have en sådan indvirkning på natur, miljø, friluftinteresser eller kulturminde, at der i tilknytning til ansøgningen skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering med tilhørende inddragelse af offentligheden.

Således kan Miljø- og Energiministeriet i godkendelsen opstille vilkår for tilrettelæggelsen af sejlruten, hastigheden generelt eller inden for særlige havområder, støj- og røggasemissioner m.v. Det forventes, at generelle objektive krav til sejladsen vil løse hovedparten af de hidtil kendte konflikter mellem hurtigfærgers sejlads og hensynet til natur, miljø, friluftinteresser og kulturminde.

Godkendelsesproceduren, herunder frister m.v., vil blive nærmere fastlagt.

Miljø- og Energiministeriet vil føre tilsyn med overholdelsen af gældende miljølovgivning og vilkår i hurtigfærgegodkendelser. Søfartsstyrelsen undersøger i øjeblikket de tekniske muligheder for løbende at registrere hurtigfærgers fart og position, således at hurtigfærger til ethvert tidspunkt overfor tilsynsmyndigheden vil kunne redegøre herfor.

Som led i forslaget til indførelse af en godkendelsesordning foreslås lovens formålsbestemmelse præciseret. Traditionelt har havmiljølovens regulering af skibsfarten begrænset sig til at angå udtømminger fra skibe, afbrændinger fra skibe og dumpninger fra skibe. Med præciseringen af formålsbestemmelsen udtrykkes det nu direkte, at også andre uønskede påvirkninger af miljø og natur som følge af aktiviteter, i forbindelse med skibe, luftfartøjer og bevægelige eller fastanbragte platforme, er omfattet af loven.

Kravet i lovforslagets § 1, nr. 3 om førelse af en affaldsjournal, er en følge af en internationalt vedtaget ændring af bilag V til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973/78 (MARPOL 73/78). Bestemmelsen vedrører skibe med en bruttotonnage på 400 eller derover og skibe, der er godkendt til at befordre 15 personer eller flere.

Lovforslagets § 1, nr. 4 præciserer, at klapning fortrinsvis skal finde sted inden for søterritoriet, men hvor miljømæssige forhold tilsiger det, også kan tildeles uden for søterritoriet.

Lovforslagets § 1, nr. 17 foreslår en ophævelse af det objektive individualansvar i havmiljølovens § 60, hvorefter der »For overtrædelse af § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 25 og § 31, stk. 1, kan ... pålægges skibets eller platformens ejer eller bruger bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes denne som forsætlig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.«. Forslaget er en opfølgning af Straffelovrådets betænkning nr. 1289 (1995) om juridiske personers bødeansvar, hvor det objektive individualansvar (strafansvar for enkeltpersoner uden skyld) generelt anbefales ophævet. Spørgsmålet om ophævelse heraf i den øvrige lovgivning inden for Miljø- og Energiministeriets ressortområde, vil blive konkret vurderet.

Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser (hurtigfærger)

Miljø- og Energiministeriet vil være den ansvarlige myndighed for varetagelsen af godkendelse og tilsyn i henhold til regler udstedt i medfør af havmiljøloven om godkendelse m.v. af hurtigfærgeruter. Res-

sourceforbruget i den forbindelse vil afhænge af antallet af ansøgninger og antallet af godkendte ruter i drift. Antallet af ansøgninger, der kræver en miljøkonsekvensvurdering i henhold til lovforslagets § 33, stk. 3, forventes at blive lavt. Ressourceforbruget, herunder til at godkende eksisterende ruter samt resourceforbruget som følge af offentlighedens inddragelse, er skønmæssigt opgjort til 3 årsværk. Merudgifterne afholdes for 2 årsværks vedkommende inden for Miljø- og Energiministeriets rammer og for 1 årsværks vedkommende inden for Søfartsstyrelsens rammer. Forslaget vil ikke få økonomiske eller administrative konsekvenser på amtsligt eller kommunalt plan.

Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Indførelsen af en godkendelsesordning for sejlads med hurtigfærger, vil såvel generelt som i natur- og miljøfølsomme områder betyde, at uønskede påvirkninger fra sejladsen kan forebygges eller begrænses.

Pligten til at føre affaldsjournal vil have en forebyggende effekt i relation til overtrædelse af bestemmelser i internationale konventioner om beskyttelse af havmiljøet.

Muligheden for at udpege områder uden for søterritoriet, hvor optaget havbundsmateriale tillades dumpet, vil betyde at den miljømæssigt set bedste løsning kan vælges, når en klappning inden for søterritoriet ikke er ønskværdig.

Lovforslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget indebærer, at der kan udstedes regler om en godkendelsesordning for sejlads med hurtigfærger. I forbindelse med udstedelsen af disse regler, er det meningen, at der ved sejlads i farvande med væsentlige miljø- og naturbeskyttelsesinteresser skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af sejladsen i området. Oplysningerne om konsekvenserne ved sejladsen skal rederiet, der planlægger sejladsen, tilvejebringe. Dette vil have økonomiske konsekvenser for rederierne, blandt andet fordi det givetvis vil være nødvendigt med konsulentbistand. Herudover vil vilkår i en miljøgodkendelse, om for eksempel maksimumshastighed og det maksimale antal gennemsejlinger pr. dag, kunne få økonomiske konsekvenser for et rederi.

Det vurderes ikke, at pligten til at føre affaldsjournal vil have økonomiske konsekvenser for rederierne.

Forholdet til EU-retten

Lovforslaget kan i et vist omfang ses som udtryk for en yderligere opfyldelse af kravene om beskyttelse af EF-fuglebeskyttelses- og habitatområder, jf. bemærkningerne til § 1, nr. 5. Den nærmere udformning af godkendelsesordningen for hurtigfærger, der vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, skal notificeres i EU-kommissionen efter informations-procedure direktivet.

Høring

Forslaget har været sendt i høring hos:

Advokatrådet
 Amtsrådsforeningen i Danmark, Økonomisk konsulentkontor
 Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
 Bilfærgernes Rederiforening
 Boligministeriet
 Centralorganisationen af Industriansatte i Danmark
 Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser
 Danmarks Fiskeriforening
 Danmarks Naturforening
 Danmarks Rederiforening
 Danmarks Sportfiskerforbund
 Dansk Arbejdsgiverforening
 Dansk Industri
 Dansk Navigatorforening
 Dansk Ornitologisk Forening
 Dansk Sejlunion
 DSB Rederi A/S
 Danske Vognmænd
 Energistyrelsen
 Entreprenørforeningen
 Erhvervsministeriet
 Farvandsvæsenet
 Finansministeriet
 Forbrugerrådet
 Foreningen af Danske Privathavne
 Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere
 Forskningsministeriet
 Forsvarsministeriet
 Frederiksberg Kommune, Økonomidirektoratet
 Friluftsrådet
 Færøernes Landsstyre, Repræsentationskontoret
 Greenpeace Danmark
 Grønlands Hjemmestyre, Danmarkskontoret
 Indenrigsministeriet
 Ingeniørsammenslutningen
 Justitsministeriet
 Kirkeministeriet
 Kommunernes Landsforening, Økonomisk sekretariat
 Kystinspektoratet, Lemvig

Københavns Havnevæsen
 Københavns Kommune, Økonomidirektoratet
 Landsorganisationen i Danmark
 Maskinmestrenes Forening
 Metal Søfart
 Miljøklagenævnet
 Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingen
 Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
 Mærsk Olie og Gas A/S
 Oliebranchens Fællesrepræsentation
 Rederiforeningen af 1895
 Rederiforeningen for Mindre Skibe
 Rigsombudsmanden i Grønland
 Rigsombudet på Færøerne
 Rådet for Større Badesikkerhed
 Sammenslutningen af Danske Havne
 Skov- og Naturstyrelsen
 Specialarbejderforbundet i Danmark (SID)
 Statshavneadministrationen, Esbjerg
 Statshavneadministrationen, Frederikshavn
 Statsministeriet
 Sundhedsministeriet
 Sundhedsstyrelsen
 Søfartsstyrelsen
 Told- og Skattestyrelsen
 Trafikministeriet
 Udenrigsministeriet
 Verdensnaturfonden
 Aalborg Havnevæsen
 Århus Havnevæsen

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**§ 1*

Til nr. 1

Der er tale om en modernisering af den nuværende formålsbestemmelse med henblik på at bringe den i overensstemmelse med den øvrige lovgivning på miljøområdet. Således vil formålet med havmiljøloven nu blive at regulere aktiviteter i forbindelse med skibe, luftfartøjer og platforme med henblik på at forebygge og begrænse forurening og anden uønsket påvirkning af natur og miljø, herunder særligt havmiljøet. Med forslaget gøres det klart, at også støj, fart, frekvensen af gennemsejlinger i et område og andre uønskede påvirkninger af naturen og miljøet – herunder havmiljøet – er omfattet af lovens reguleringsområde.

Med ændringen foretages også en præcisering af omfanget af opsamlingsbestemmelsen i § 33. Mens reglerne i havmiljøloven, kapitel 2-10 regulerer udledning/dumping/afbrænding og anden bortskaffelse af stoffer og materialer, kan der med hjemmel i

§ 33 fastsættes regler om andre aktiviteter i forbindelse med skibe, luftfartøjer og platforme med det formål at forebygge og begrænse forurening og anden uønsket påvirkning.

Til nr. 2

Skibes størrelse opgøres ikke længere i bruttoregister-ton (BRT) men i bruttoton (BT). Ændringen er en følge heraf.

Til nr. 3

Ændringen er en følge af en ændring vedtaget i IMO's Miljøkomité til bilag V til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78). Bilag V indeholder regler om forebyggelse af forurening med affald, og med den vedtagne ændring er der nu pligt for skibe af en vis størrelse eller derover samt skibe, der er godkendt til at transportere et vist antal passagerer eller derover, til at føre en affaldsjournal.

Med hjemmel i stk. 2 kan der fastsættes nærmere regler om affaldsjournalens førelse og indretning. En sådan bekendtgørelse er under udarbejdelse og påtænkes udstedt med hjemmel i opsamlingsbestemmelsen i § 33. Dette skyldes, at reglen i bilag V internationalt træder i kraft den 1. juli 1997, dog den 1. juli 1998 for skibe bygget før denne dato. Hjemmelsbestemmelsen påtænkes senere anvendt.

Affaldsjournalen skal på forlangende forevises kompetent myndighed, jf. stk. 3.

Til nr. 4

I den nuværende havmiljølov er der ikke i § 26 angivet en geografisk afgrænsning for, hvor der kan gives tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale (udpegning af klapplads). Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår dog, at klappladsen altid skal udpeges inden for dansk søterritorium. Denne faste binding til klappladsens placering har vist sig u hensigtsmæssig, fordi det hermed for eksempel udelukkes, at der kan udlægges klappladser uden for Vadehavsområdet, hvis afgrænsning er sammenfaldende med grænsen for søterritoriet. Vadehavet er udpeget som Ramsarområde og EF-fuglebeskyttelsesområde (og forventes også at indgå i den igangværende udpegning af områder efter EF-habitatdirektivet) og varetagelsen af beskyttelse hensynene i dette særlige naturområde kan føre til, at klappning i visse tilfælde ønskes gennemført uden for beskyttelsesområdet. Den foreslåede ændring muliggør således, at klappladser kan udlægges uden for søterritoriet, når dette udgør den miljømæssigt set bedste løsning. Dog skal Helsingfors-kommissio-

nen, nedsat i medfør af Konventionen til beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet, høres, inden der gives tilladelse til klappning uden for søterritoriet i Østersøområdet. Miljøstyrelsen vil, i tilfælde af klappning uden for søterritoriet i Østersø-regionen, stå for kontakten til Helsingfors-kommissionen.

Til nr. 5

Forslaget er en følge af »Rapport om hurtigfærgers påvirkninger på det ydre miljø« – se herom i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at der kræves godkendelse for at oprette en hurtigfærgerute, med mindst én dansk anløbshavn, samt at godkendelse tillige kræves ved indsættelse af en hurtigfærge, ved væsentlig ændring af sejladsfrekvensen og ved væsentlige afvigelser af sejlru-ter på en eksisterende hurtigfærgerute. Ligeledes foreslås det, at ministeren kan fastsætte regler om en overgangsordning for eksisterende hurtigfærgeruter. Ministeren kan tillige fastsætte regler om høring af den berørte offentlighed og berørte myndigheder og organisationer.

Det forventes fastsat, at eksisterende hurtigfærgeruter omfattes af godkendelsesordningen efter 2 år, regnet fra lovforslagets fremsættelse. Indsendelse af ansøgninger skal ske 6 måneder inden udløbet af de 2 år, ved udløbet af de 1-årige »Permit to Operate«.

Udarbejdelsen af regler med henblik på indførelsen af en godkendelsesordning for hurtigfærger vil blive koordineret med andre myndigheders regeludstedelse. Det drejer sig om erhvervsministerens udnyttelse af en hjemmel i lov om skibsfartens betryg-gelse til at fastsætte regler om sejlads-sikkerhedsmæssig godkendelse af hurtigfærger. Endvidere drejer det sig om et lovforslag fra trafikministeren om at indføre en hjemmel i lov om kystbeskyttelse til at regulere sejlads med hurtigfærger af hensyn til beskyttelse af kyster samt sikkerheden for diger og anlæg på søterritoriet.

Søfartsstyrelsen skal stå for den samlede koordinering i forbindelse med behandlingen af en ansøgning og meddelelse af godkendelse. De enkelte myndigheder forestår selvstændigt godkendelsen inden for deres ressortområde. Dette betyder ligeledes, at de respektive lovgivningers klagesystemer finder anvendelse. Som anført i forslaget § 1, nr. 9, foreslås det, at klager inden for Miljø- og Energiministeriets ressortområde bliver behandlet af Miljøklagenævnet.

For så vidt angår den miljømæssige regulering, er det meningen at udnytte den foreslåede hjemmel til at opstille en række objektivt definerede krav, hvor der er mulighed herfor. Udarbejdelse af vejledende

grænseværdier for støjbelastningen i områder med forskellig støjfølsomhed, vil være et eksempel her på. Et andet eksempel kunne være udarbejdelse af eventuelle krav til røggasemissioner. Et rederi skal herefter over for de godkendende myndigheder påvise, at disse krav kan overholdes ved den påtænkte sejlads med hurtigfærger. Udover de objektive krav kan Miljø- og Energiministeriet opstille vilkår for tilrettelæggelsen af sejlruten, hastigheden generelt eller inden for særlige havområder samt sejladsfrekvensen.

Hvis der i forbindelse med sagsbehandlingen viser sig at være en begrundet formodning om, at den påtænkte sejlads kan have væsentlig indvirkning på miljø, natur, friluftinteresser eller kulturminde skal der, hvis rederiet fastholder sin ansøgning uændret, foretages en miljøkonsekvensvurdering af sejladsen, herunder en offentlig høring. Høringsfristen i forbindelse med den offentlige høring vil blive fastsat til 8 uger.

Som eksempler på områder, hvor der altid vil blive foretaget en miljøkonsekvensvurdering af sejladsen kan nævnes EF-fuglebeskyttelsesområder (der også dækker udpegede RAMSAR-områder), kommende EF-habitatområder og fredede områder. Fælles for disse områder er, at udpegningen og den deraf følgende pligt til at beskytte områderne, er en følge af internationale forpligtelser i form af den internationale konvention fra 1971 om vådområder af international betydning navnlig som levesteder for vandfugle samt EF-fuglebeskyttelsesdirektivet fra 1979 om beskyttelse af vilde fugle og EF-habitatdirektivet fra 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. Også for fortidsminder og fredede anlæg gælder internationale forpligtelser.

Til nr. 6

Der henvises til bemærkningen til nr. 2.

Til nr. 7

Ændringen er en følge af forslaget om indførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærger, jf. § 1, nr. 5. Myndighedens afgørelse truffet i henhold til denne godkendelsesordning skal herefter meddeles skriftligt til adressaten, tillige med klageberettigede personer, organisationer m.v. samt myndigheder, der har været inddraget i sagens behandling. Ved afgørelse forstås i denne sammenhæng den endelige afgørelse, hvorefter der enten meddeles godkendelse af eller afslag på en indgiven ansøgning.

Til nr. 8

Ændringen er en følge af forslaget om indførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærger, jf. § 1, nr. 5. Det foreslås, at klage over afgørelser, der er truffet i medfør af regler, der er fastsat i medfør af § 33, stk. 2, skal indgives til Miljøklagenævnet. Herudover foreslås bestemmelsen bragt i overensstemmelse med den gældende lovs § 51, stk. 6.

Til nr. 9

Ændringen er en følge af forslaget om indførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærger, jf. § 1, nr. 5. Det foreslås, at klage over en afgørelse truffet i medfør af godkendelsesordningen skal behandles i Miljøklagenævnet som er nedsat under miljøbeskyttelsesloven. Som anført under § 1, nr. 7, forstås ved afgørelse den endelige afgørelse, hvorefter der enten meddeles godkendelse af eller afslag på en indgiven ansøgning. Miljø- og Energiministeriets vurdering af, hvorvidt der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af sejladsen, med heraf følgende offentlig høring, vil kunne indgå i en klage over den endelige afgørelse.

Videre foreslås det, at miljø- og energiministerens beskikkelse af sagkyndige medlemmer skal ske efter indstilling fra Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening og Danmarks Navigatørforening i forening samt Miljøstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen i forening.

En afgørelse i Miljøklagenævnet træffes af enten nævnsformanden eller ankechefen tillige med 2-4 sagkyndige medlemmer.

Til nr. 10

Ændringen er en følge af, at Danmarks Havfiskeriforening er slået sammen med Dansk Fiskeriforening, og nu kaldes Danmarks Fiskeriforening. Ved en fejl var Dansk Fiskeriforening i den nugældende lov angivet som Danmarks Fiskeriforening.

Til nr. 11

Der er tale om en lovteknisk ændring.

Til nr. 12

Der er tale om en lovteknisk ændring.

Til nr. 13

Der er tale om en lovteknisk ændring.

Til nr. 14

Ændringen er en følge af forslaget om indførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærger, jf. § 1,

nr. 5. Det foreslås, at der også for afgørelser (jf. § 1, nr. 7) truffet i medfør af godkendelsesordningen for hurtigfærgedrift sker en opregning af klageberettigede. Videre foreslås det, at det berørte amtsråd, Fri-luftsrådet, Dansk Sejlunion, Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening tilføjes til listen over klageberettigede. Eftersom Danmarks Havfiskeriforening og Dansk Fiskeriforening er slået sammen til Danmarks Fiskeriforening, optræder kun sidstnævnte forening som klageberettiget.

Til nr. 15

Ændringen er en følge af forslaget om indførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærger, jf. § 1, nr. 5. Det foreslås, at en klage over en godkendelse meddelt i medfør af denne godkendelsesordning som udgangspunkt ikke har opsættende virkning, medmindre Miljøklagenævnet bestemmer andet. Samtidig foreslås det, at miljø- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at visse godkendelser ikke kan udnyttes inden for klagefristen, samt at klager herover skal have opsættende virkning.

Til nr. 16

Ændringen er en følge af indsættelsen af den ny bestemmelse om affaldsjournaler. Manglende førelse af en affaldsjournal samt manglende fremvisning på forlangende, som beskrevet i henholdsvis § 20, stk. 1 og stk. 3, er herefter strafbelagt.

Til nr. 17

Med denne ændring ophæves det objektive individualansvar i havmiljøloven. Ophævelsen er en følge af Straffelovrådets betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar. I betænkningen angiver Straffelovrådet, at der er store betænkeligheder ved at fravige strafferettens skyldprincip, hvorefter

en lovovertrædelse skal kunne bebrejdes ansvarssubjektet som forsætlig eller uagtsom. Med lovforslaget vil der ikke længere være mulighed for efter havmiljøloven i særlige situationer at pålægge skibets eller platformens ejer eller bruger bødeansvar, når overtrædelsen ikke kan tilregnes denne som forsætlig eller uagtsom.

Til nr. 18

Ændringen er en følge af indsættelsen af den ny bestemmelse om affaldsjournaler. Der kan herefter fastsættes straf for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 21, stk. 2, om førelse og indretning af affaldsjournaler.

Til nr. 19

Ved en fejl blev det i den nugældende lovs § 61 angivet, at der i regler udstedt i medfør af § 31, stk. 3, kunne fastsættes straf af bøde. Der skulle have stået § 31, stk. 4. Ændringen er en følge heraf.

Til nr. 20

Ændringen er en følge af, at der ved lov nr. 474 af 12. juni 1996 i straffelovens 5. kapitel er indsat en bestemmelse om bødeansvar for juridiske personer.

§ 2

Bestemmelsen angiver lovens ikrafttræden.

§ 3

Bestemmelsen er en sædvanlig ikrafttrædelsesbestemmelse for Færøerne og Grønland. Bestemmelsen sikrer, at loven ved kongelig anordning senere, efter forelæggelse for det færøske landsstyre og det grønlandske hjemmestyre, kan sættes i kraft for disse dele af Riget. Dette kan ifølge bestemmelsen ske med sådanne afvigelser, som de særlige grønlandske og færøske forhold tilsiger.

Skriftlig fremsættelse (16. april 1997)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet. (Miljøgodkendelsesordning for hurtigfærger m.v.).

(Lovforslag nr. L 224).

Baggrunden for lovforslaget er de senere års indsættelse af flere og større hurtigfærger i de danske farvande. Indsættelsen af disse hurtigfærger har givet anledning til problemer i form af blandt andet fart, bølger og støj samt forstyrrelse af dyre- og planteliv. I den anledning tog regeringen initiativ til nedsættelse af et bredt sammensat udvalg med deltagelse af Erhvervsministeriet, Trafikministeriet, Miljø- og Energiministeriet samt interesseorganisationer repræsenterende både natur-, miljø- og rederinteresser.

I overensstemmelse med et enigt udvalgs anbefalinger foreslås der indført en hjemmel i havmiljøloven til gennemførelse af en godkendelsesordning for hurtigfærgedrift. Ligeledes foreslås der indført en hjemmel til at indføre en overgangsordning for eksisterende hurtigfærger.

Godkendelsesordningen skal sikre, at objektivi fastsatte krav til blandt andet støj og eventuelt røggasemissioner kan overholdes, ligesom det vil blive vurderet, om det ansøgte vil have en sådan indvirkning på natur, miljø, og friluftinteresser eller kulturminde, at der i tilknytning til ansøgningen skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering med tilhørende inddragelse af offentligheden. Der kan i forlængelse heraf blive tale om i en godkendelse at stille vilkår om f. eks. hastighed og sejlroute.

Afgørelser i medfør af godkendelsesordningen vil kunne påklages til Miljøklagenævnet.

Forslaget om indførelse af en hjemmel til en miljøgodkendelsesordning for hurtigfærgedrift skal ses i sammenhæng med trafikministerens forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, der giver mulighed for at beskytte dige og anlæg på søterritoriet fra påvirkningerne fra sejladsen med hurtigfærger.

Miljø- og Energiministeriet foreslog i det lovudkast, der blev sendt i høring, en hjemmel til indførelse af en godkendelsesordning generelt for færger og tilkendegav, at hjemlen i første omgang alene ville blive udnyttet til en godkendelsesordning for hurtigfærger. I forbindelse med høringen viste det sig, at der ikke var ønsker eller behov herfor på nuværende tidspunkt, hvorfor lovforslaget som det fremsættes alene omfatter hurtigfærger. Regeringen er fortsat indstillet på at drøfte dette i forbindelse med behandlingen af lovforslaget.

Herudover kan nævnes, at lovforslaget i øvrigt indeholder hjemmel til udstedelse af regler om skibes førelse af affaldsjournaler, som opfølgning på internationalt vedtagne regler herom, forslag til hjemmel til udpegning af klappladser uden for søterritoriet, hvor dette udgør den miljømæssigt set bedste løsning samt ophævelse af det objektive individualansvar som anbefalet i Straffelovrådets betænkning fra 1995.

Loven foreslås at træde i kraft den 1. august 1997.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med ledsagende bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til Folketingets velvillige behandling.