

bæltsaftale med masser af nye miljøulykker, herunder en voldsom prissænkning for private biler 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.