

**Svar (15/5 98)**

**Indenrigsministeren** (Thorkild Simonsen):  
Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. S 378.

**Spm. nr. S 283**

Til trafikministeren (24/4 98) af:  
**Steen Gade** (SF):

»Hvad agter ministeren at foretage sig i forbindelse med problemerne med radarovervågningen af Storebælt, som endnu ikke, ifølge Dansk Navigatørforening, er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, inden Storebæltsbroen snart fyldes med biler?«

**Begrundelse**

Den 1. april 1998 tog SOK sit nye VTS-center i Korsør i brug til trods for, at centret ved sidste sikkerhedstest endnu ikke kunne leve op til den fejlmargen, SOK, A/S Storebæltsforbindelse og Marconi har sat på 2,5 pct., hvilket svarer til, at ca. 50 skibe forsvinder fra radarskærmene på kontrolcentret. Med andre ord, det står endnu værre til, og Dansk Navigatørforening udtalte da også den 2. april 1998: »Sikkerheden for togpassagerer – og nu snart bilister – på den nye Storebæltsforbindelse afhænger blandt andet af de radaranlæg, der døgnet rundt følger skibstrafikken på Storebælt. Sikkerheden er efter vores opfattelse ikke god nok.«

Spørgeren tør slet ikke tænke på følgerne, hvis et vildfarent skib påsejler en Storebæltsbro fyldt med biler og mener derfor, at ministeren snarest må have garanti for sikkerheden på bællet under broerne.

**Svar (7/5 98)**

**Trafikministeren** (Sonja Mikkelsen):  
Jeg kan oplyse, at jeg mandag den 27. april 1998 har haft møde med forsvarsministeren om VTS-systemet på Storebæltsforbindelsen, som efter levering og test af linksystem til forbedring af radarbilledets kvalitet fra 1. april 1998 har været drevet fra VTS-centeret på Flådestation Korsør.

A/S Storebælt, Forsvarskommandoen og Søværnets Operative Kommando afholder i fortsættelse heraf møde onsdag den 6. maj 1998 med henblik på, at Forsvarskommandoen umiddelbart herefter kan definere hvilke tekniske specifikationer, VTS-systemet bør suppleres med før overdragelsen heraf til Søværnets Operative Kommando.

Jeg forventer, at A/S Storebælt når disse specifikationer foreligger, tager initiativ til at få iværksat dette arbejde.

**Spm. nr. S 449**

Til miljø- og energiministeren (18/5 98) af:  
**Steen Gade** (SF):

»Agter regeringen efter Amsterdamtraktatens vedtagelse at tage initiativ til at foreslå en CO<sub>2</sub>-afgift blandt EU-landene med henvisning til bestemmelserne om tættere samarbejde?«

**Begrundelse**

Amsterdamtraktaten indfører som noget nyt »Bestemmelser om tættere samarbejde«. Det er spørgerens opfattelse, at disse bestemmelser bør udnyttes i retning af at etablere et »Miljø-schengen« blandt de mest miljøprogressive lande i EU.

Første skridt bør være et forsøg på at samle mindst et flertal af medlemsstaterne om indførelse af en CO<sub>2</sub>-afgift. Netop dette skridt opfylder alle betingelserne, der er stillet i de nye paragraffer, fordi EU-Kommissionen i årevis har prøvet at skaffe flertal for en sådan afgift. Parlamentets bestemmelser om, at tættere samarbejde kun skal anvendes som en sidste udvej, er hermed opfyldt.

**Svar (27/5 98)**

**Miljø- og energiministeren** (Svend Auken):  
Regeringen er tilhænger af, at der på EU-plan gennemføres en CO<sub>2</sub> afgift. Da Kommissionen i marts 1997 fremlagde forslag til direktiv om beskattning af energiprodukter, støttede Danmark Kommissionens bestræbelser på at indføre fælles energiafgifter.