

Svar på Spørgsmål V: Ministeren bedes redegøre for status i sagen om ophugningen af de danske motorfærger, Frederik IX m.fl. Ministeren bedes desuden på baggrund af en redegørelse for drøftelsen af spørgsmålet i EU's Ministerråd (miljø) den 24. juni 2005 gøre status for indsatsen for at etablere internationale regler på området, herunder samspillet med udfasningen af enkeltskrogede skibe. Ministeren bedes endelig redegøre for den fremtidige danske indsats på området.

Hvis vi tager afsæt i de oplysninger, jeg gav udvalget den 15. juni på samrådet vedrørende EU-rådsmødet den 24. juni 2005, er der ikke sket nogen udvikling i sagen om Kong Frederik.

Færgen ligger fortsat på et ophugningsværft i Alang. De indiske myndigheder har endnu ikke givet tilladelse til ophugning af færgen, da spørgsmålet om lovligheden ved Indiens modtagelse af skibet er indbragt for den indiske højesterets monitoringskomité.

Vi afventer således fortsat Komitéens anbefalinger i sagen og den danske Ambassade i Delhi følger sagen på tæt hold.

Jeg vil naturligvis orientere udvalget, når der foreligger nyt i sagen.

Vedrørende status i sagen om de to Scandlines færger, er de ifølge de oplysninger, som køberne har afgivet til Lloyds register, trukket tilbage til De arabiske Emirater. Der foreligger ifølge Scandlines også indikationer på, at skibene er ankret op på den anden side af Dubai halvøen ud for Fujeirah.

Det var status for, hvor de færger er henne i verden, og jeg kan faktisk ikke sige mere om det på nuværende tidspunkt.

I fredags i sidste uge vedtog miljøministerrådet et sæt stærke rådskonklusioner om det videre arbejde med at få etableret en bindende regulering om ophugning af skibe.

Jeg mener, at dette fælles pres, som vi fra EU nu kan lægge på forhandlingerne under Basel konventionen og i IMO, er et første vigtigt skridt i den rigtige retning.

Jeg er meget tilfreds med resultatet i fredags, bl.a. fordi det er første gang EU landene når til enighed om dette emne. Det lykkedes at nå til enighed om et fælles krav om, at accelerere forhandlingerne i IMO, og kræve, at der i dette regi fastsættes internationalt bindende regler for miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe, der sikrer det samme beskyttelsesniveau som i Basel-konventionen.

Jeg mener, at Danmark med fremsættelsen af dette forslag har fået en massiv opbakning fra EU landene til den linie, som er afstukket i sommerens forhandlinger om ophugning af skibe, hvor vi har fremsat et forslag i forhold til IMO.

Ophugning af skibe skal denne sommer først diskuteres på Basel-konventionens arbejdsgruppemøde d. 4. – 8. juli og dernæst fra den 18. – 22. juli i IMO's miljøgruppe.

På Baselmødet er der lagt op til en forhandling af, hvorledes elementerne fra Basel-konventionens kontrol system bedst sikres inkluderet i et nyt anmeldesystem under IMO, og Danmark vil arbejde for, at Basel-konventionens arbejdsgruppe får anskueliggjort og formidlet de elementer, der kræves for at have et effektivt kontrolsystem også under IMO, således at arbejdsgruppens anbefalinger operationelt kan anvendes i de videre forhandlinger om etablering af et anmeldesystem i IMO.

Som jeg sagde før, har Danmark sendt et konkret forslag om bedre ophugningsregler til IMO, og status for forslaget er, at det er på dagsordenen til behandling i IMO den 18. – 22. juli.

På IMO mødet forventer jeg, at en række lande udover de øvrige EU lande også vil bakke op bag de danske synspunkter således, at arbejdet med at skabe bedre regler kan gå videre på det grundlag.

Danmark arbejder for, at man på disse møder kan opnå enighed om de overordnede rammer først og fremmest for et anmeldesystem, og om muligt overordnede rammer for den bindende regulering som sådan.

Der forhandles om at gøre de retningslinier, som er udstukket i IMO's vejledning i ophugning af skibe, bindende. Retningslinierne kan deles i 3 hovedgrupper: før det første krav til skibet før det afleveres til ophugningsfaciliteten, for det andet krav til ophugningsfaciliteten og for det tredje en procedure for anmeldelse.

Med hensyn til kravene til skibet, så stilles der både krav til konstruktion af skibet i forhold til brug af miljøbelastende stoffer såvel som krav til, at der udformes en liste over farlige stoffer ombord, som løbende opdateres – således at der ved ophugning eksisterer eksakt viden om hvilke farlige stoffer, skibet indeholder.

Med hensyn til kravene til ophugningsfaciliteterne, så lægger jeg vægt på at sikre at de ophugningsfaciliteter, som benyttes, skal have en international godkendelse eventuelt i form af en international certificering. Det er jo et af elementerne i det danske forslag.

Som I også kan se af EU's rådskonklusioner, så har det været essentielt for mig, at et nyt anmeldesystem for skibe etableret i IMO skal opfylde de samme krav til miljøbeskyttelse, som de krav, der allerede eksisterer under Basel-konventionens kontrolsystem.

Men nu skal man ikke tro, at fordi der er opnået enighed i fredags er opgaven færdig, for jeg vil ikke lægge skjul på, at der er lang vej endnu før vi har bindende internationale regler. Danmark vil arbejde for, at resultatet af sommerens forhandlinger vil være en enighed om de overordnede principper for en international regulering af ophugning af skibe, men der vil ikke ligge en færdig regulering, der er klar til vedtagelse i december 2005 på IMOs hovedmøde. Det vil være usandsynligt. Man må ikke tro, at det blive nemt. Nu drejer det sig om at holde sporet og holde retning frem mod etablering af bindende regler, og jeg vil arbejde for, at den positive udvikling, der forhåbentlig bliver sat i gang ved sommerens møder i IMO og Basel om ophugning skibe fortsættes, og jeg vil naturligvis også arbejde for, at denne udvikling effektivt og målrettet leder frem til etablering og vedta-

gelse af bindende regler for ophugning i så nær fremtid som overhovedet muligt.

Det, at der ikke kan forventes etableret bindende regler i løbet af 2005, medfører, at der er behov for på kort sigt at sikre en miljømæssig forsvarlig behandling af de enkeltskrogede olietankere, som i henhold til reglerne om udfasning af disse, skal udfases mellem 2005 og 2010.

Søfartsstyrelsen har bistået Miljøministeriet i at få udarbejdet et notat vedrørende reglerne for udfasningen af enkeltskrogede tankskibe, som skulle være blevet oversendt til udvalget i går.

Af dette notat fremgår det, at udfasningen af de enkeltskrogede olietankere er reguleret ved en EU forordning som trådte i kraft i 2003 og, at der siden også i IMO er opnået enighed om at indføre strengere regler på dette område. Begge reguleringer administreres af Søfartsstyrelsen.

Notatet beskriver desuden kriterierne for udfasning, og af disse fremgår det, at det er de ældste og største tankere, og dem, som ikke opfylder nogle særlige krav for ballast tanke, der først skal udfases. Danmark har på nuværende tidspunkt ingen enkeltskrogede olietankere, som falder ind under kriterierne for udfasning.

Selv om vi ikke i Danmark har noget konkret problem med udfasning af de enkeltskrogede tankere, så har vi på EU plan et fælles ansvar for at sikre en miljømæssig forsvarlig ophugning af EU's enkeltskrogede tankere.

Det vil sige at vi i EU, med udgangspunkt i resultatet af sommerens møder, skal arbejde videre med hurtigst muligt at finde en løsning, der kan sikre, at EU's transportforordning og herved Basel-konventionen ikke omgås i forbindelse med udfasningen af de enkeltskrogede olietankere.

Jeg er i den forbindelse opmærksom på, at Kommissionen har fået udarbejdet en rapport, som i sin kon-

klusion peger på, at på grund af kravet om udfasning af enkeltskrogede olietankere, så vil mængden af skibe, der skal ophugges overstige den kapacitet, der er på verdensplan til ophugning af skibe, herunder den såkaldte "grønne kapacitet".

Denne problematik er også vigtig – og det er selvfølgelig vigtigt, at vi i EU får diskuteret, hvorledes vi sikrer en miljømæssig forsvarlig ophugning af de enkeltskrogede olietankere og finder en løsning, der kan sikre, at der er kapacitet til denne ophugning. Jeg opfatter også miljørådsmødets tilslutning til konklusionerne i fredags som starten på en proces i forhold til de enkeltskrogede olietankere, og jeg er blevet orienteret om, at transport ministerrådsrådet havde konklusionerne på dagsordenen til orientering i går, og at transport- og energiministeren tog ordet og tilkendegav tilfredshed med udviklingen i forhold til ophugning af skibe.

Som opsamling på den fremtidige danske indsats på det internationale arbejde, skal Danmark i IMO som vores næste skridt - på baggrund af enighed om de overordnede rammer – i gang med at forhandle detaljerne i et rapporteringssystem og rammerne for etablering af et internationalt godkendelsessystem af ophugningsfaciliteterne.

Det sidste forventer jeg, skal gøres i et tæt samarbejde med Basel-konventionen, idet det er dem, der har ekspertisen indefor behandlingsfaciliteter.

I EU skal vi have bragt udfasningen af de enkeltskrogede olietankere på dagsordenen såvel som behovet for "grøn kapacitet".

Reguleringen af udfasning af enkeltskrogede olietankere er Økonomi- og Erhvervsministeriets ressort, og vi vil koordinere den fremadrettede indsats på dette område i regeringen.

Overordnet er regeringens holdning, at uanset om der er tale om en enkeltskroget tanker eller et andet udtjent skib, som ophugges, så skal denne ophugning foregå miljømæssigt forsvarligt.

Når vi nu er ved den fremtidige danske indsats, vil jeg også gerne – for helhedens skyld – give et kort rids af den nationale opfølgning på spørgsmålet om klassificering af skibe som affald.

Lige efter samrådet om skrotning af skibe den 27. april 2005 havde jeg en drøftelse med Kommunernes Landsforening om den fremtidige nationale kompetencefordeling for klassificering af skibe som affald.

På dette møde aftalte jeg med KL, at KL og Miljøstyrelsen skulle forsøge at finde en fælles fremtidig løsning af problemet med klassificering af skibe som affald, der tog højde for det forhold, at de involverede kommuner ikke følte sig "klædt på" til at behandle så store sager som f.eks. sagen om Kong Frederik.

KL, de berørte kommuner og Miljøstyrelsen har så på denne baggrund afholdt en række møder – for at finde ud af den fremtidige fordeling af kompetencen. Resultatet af disse drøftelser er, at staten fremover skal have ansvaret for at træffe afgørelse i sager med skibe, der har en egenvægt på over 2.000 tons. Kommunerne skal som hidtil være myndighed i sager om skibe under denne grænse.

Baggrunden for at vælge en grænse baseret på 2.000 tons egenvægt er at det vurderes, at skibe på under 2.000 tons ikke vil være attraktivt for et internationalt skrotmarked, fordi det for de her skibe ikke vil give mening, at transportere dem over på den anden side af jorden for at få dem skrottet.

Sager om skibe under 2.000 tons vil derfor i udgangspunktet ikke rumme den internationale vinkel, som både sagen om Kong Frederik og sagen om Scandlines færgerne rummede.

Kommunerne vil således fremtidigt alene have ansvar for at klassificere skibe eller både som affald, der samtidig også i udgangspunktet vil blive bortskaffet som affald i Danmark.

Jeg forventer, at kunne fremsætte lovforslag om denne ændring i kompetencefordelingen i første halvdel af næste folketingssamling.

