

kan henvises til besvarelsen af spørgsmål S 103.«

#### Spm. nr. S 108

Til trafikministeren (3/4 98) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Kan ministeren bekræfte, at den sikkerhedsmæssigt begrundede ordning med tvangsru-  
net for tankbiler, der fragter op til 45.000 liter  
benzin, er ophørt, og hvad årsagen hertil i givet  
fald er?«

#### Svar (23/4 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg kan i den anledning oplyse, at Rådets direk-  
tiv 94/55 af 21. november 1994 om indbyrdes  
tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om  
transport af farligt gods ad vej (ADR-direktivet)  
trådte i kraft den 1. januar 1997. Direktivets  
detailforskrifter er baseret på FN's Europæiske  
konvention om international transport af farligt  
gods ad vej (ADR).

Af direktivets art. 5, stk. 5, fremgår, at med-  
lemsstaterne kan opretholde nærmere angivne  
nationale bestemmelser, der var gældende pr.  
31. december 1996. Omfattet heraf er bl.a.  
tvangsruतेbestemmelser for transport i tanke  
eller tankcontainer på over 3.000 liter af flyden-  
de stoffer af klasse 3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 eller 8,  
som ikke er opført under litra (b) eller (c) i en af  
disse klasser.

Benzin hører til klasse 3 (brandfarlige  
væsker) og er klassificeret som et litra (b) stof.  
Farligt gods tildeles normalt litrabetegnelsen  
(a), (b) eller (c), som indirekte er et udtryk for  
farligheden af stoffet, med litra (a) som det far-  
ligste.

Som det fremgår af direktivteksten, kan der  
for så vidt angår klasse 3 kun opretholdes  
tvangsruतेbestemmelser for litra (a) stoffer,  
hvertil benzin ikke hører.

Danmark har således ikke kunnet opretholde  
de tvangsruतेbestemmelser, der indtil 1. januar  
1997 gjaldt for køretøjer med mere end 3 aksler  
og vogntog, der udfører transport af brandfar-  
lige væsker med flammepunkt på højst 55°C,  
herunder benzin, i tanke, jf. kapitel 10 i de af  
Statens Brandinspektion udarbejdede Tekniske

forskrifter for vejtransport af brandfarlige  
væsker.

#### Spm. nr. S 109

Til miljø- og energiministeren (3/4 98) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Vil ministeren oplyse, hvilke former for olie-  
forurening en kombineret brug af EuroCrude-  
databasen, Lloyds register og »backtracking« vil  
kunne afsløre og medføre domfældelse for olie-  
udslip fra boreplatforme eller fra skibe, som  
forurener med olie, samt om det under alle  
omstændigheder er nødvendigt med en konkret  
opsporing f.eks. via flyovervågning?«

#### Begrundelse

I diskussionen om EuroCrude-databasens  
anvendelighed som kilde til sporing af konkrete  
olieforurenere i danske farvande står det uklart,  
hvorvidt det er muligt at føre tilstrækkelig  
bevisførelse ved at kombinere oplysningerne  
fra denne database med andre kilder som  
Lloyds register uden samtidig brug af flyover-  
vågning eller om flyovervågning er tvingende  
nødvendigt under alle omstændigheder. Endvi-  
dere er det uklart, hvorvidt EuroCrude-databa-  
sen kan bruges til også at spore udsmidning af  
maskinolie fra skibe eller det alene omfatter  
olietransportskibe og boreplatforme, hvor der er  
tale om registrerede, kendte olier.

#### Svar (21/4 98)

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

EuroCrude-databasen indeholder udelukkende  
kendte og registrerede rå-olietyper, og den kan  
dermed ikke anvendes i forbindelse med en  
ulovlig udledning af olierester fra et maskin-  
rum.

»Backtracking« foretages ved hjælp af en  
computermodel, som kan beregne omtrentligt,  
hvor et ulovligt udslip kan være sket. Herefter  
kan det ud fra oplysninger i Lloyds registers  
database om skibes afgang- og ankomsthavne  
beregnes, hvilke skibe der kan have været i det  
område, som er fundet ved hjælp af »backtrack-  
ing«.