

ler, en meget speciel type propeller, der giver op til 10% i brændstofbesparelse.

Disse investeringer i nye færges med moderne motorer og avanceret sejladstekniske forbedringer påregnes at give en samlet brændstofbesparelse på ca. 20%«.

Rederiet oplyser desuden, at det er planen ved indsættelse af kommende, nye færgetyper på Rødby-Puttgarden overfarten at indarbejde de seneste fremskridt for motor- og propellertyper, genindvinding af energi mv. indenfor en forsvarlig forretningsmæssig vurdering.

Rederiet er således underlagt de vilkår, der er gældende for alle rederier og naturligvis af konkurrencemæssige årsager også må vurdere de samlede driftsøkonomiske indvirkninger ved større investeringer.

Spm. nr. S 1830

Til trafikministeren (27/2 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren oplyse, om Scandlines udskiftning af miljøvenlig diesel (færgemiljødiesel på 0,1 pct. svovlindhold) i 1995 med stærkt svovlholdig diesel (op til 1,5 pct.) indebærer, at Scandlines bryder reglerne for hvor meget svovl, der må udledes fra færges, som sejler i Østersøen?«

Svar (15/3 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Scandlines Danmark A/S har svaret følgende, hvortil jeg skal henholde mig, idet jeg desuden henviser til min besvarelse af 25. september 2000 (j.nr. 019-96) på Trafikudvalgets spørgsmål 359 (Alm. del – bilag 1335) om udviklingen vedrørende rederiets miljøbelastning med hensyn til røggas emissioner m.v.:

»I forbindelse med Deres spørgsmål, om Scandlines overgang til andre olietyper med et højere indhold af svovl indebærer, at Scandlines bryder reglerne for, hvor meget svovl der må udledes fra færges i Østersøen, kan det oplyses, at Scandlines til fulde overholder såvel internationale som nationale (danske, tyske, svenske) bestemmelser. Således anvendes eksempelvis ved Rødby-Puttgarden overfarten en olietype, der kun indeholder halvdelen af den tilladte mængde svovl (0,75% mod 1,5%, som er den tilladte

værdi). På de førnævnte overfarter med færges, der anvender olietyper med laveste svovlindhold, ligger Scandlines selv sagt endog meget langt under disse maximum krav.

Det skal i forbindelse med de rejste spørgsmål tilføjes, at rederiets nuværende flåde ca. anvender 70.000 tons olie med et samlet svovludslip på lidt over 500 tons. Det er en reduktion i svovludslippet på 3700 tons i perioden 1992-2000. Til sammenligning er den stigning, der skete i svovludslippet fra 1995, marginal, idet udslippet blot voksede fra ca. 250 tons til ca. 500 tons. Baggrunden for stigningen efter 1995 i svovludslip var, at rederiet på visse ruter besluttede at gå fra anvendelse af en meget let olietype med et meget lille svovlindhold til en noget tungere olietype med et noget større svovlindhold.

Trods ændringen i 1995, som var økonomisk begrundet, har rederiet fortsat en lav udledning af svovl, som ligger meget langt under kravet om max. 1,5% svovlindhold i olien. Vi kan endvidere oplyse, at vi også fremover vil være opmærksom på mulighederne for yderligere begrænsninger i energiforbrug og udledning af svovl«.

Ad spm. nr. S 1115

Fra sundhedsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Gyda Kongsted stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2000-01, forhandlingerne side 4105, lød således:

Til sundhedsministeren (12/1 01) af:

Gyda Kongsted (V):

»Vil ministeren nærmere redegøre for, hvilke skadelige eftervirkninger mellemørebetændelse og dræn i øret kan have på det enkelte barn i dets videre udvikling som ung og voksen, herunder eventuelt nødvendige fravalg i personens senere karrierevalg?«

Supplerende svar (19/3 01)

Sundhedsministeren (Arne Rolighed):

I mit foreløbige svar af 13. februar 2001, lovede jeg at vende tilbage med svar på spørgsmålet, når Sundhedsstyrelsens udtalelse forelå.