

landet, vil det med Miljøstyrelsens register blive lettere at finde en mægler, der kan sikre en lovlig transport og oparbejdning af affaldet. Ligeledes vil danske virksomheder, der behandler og oparbejder affaldet, via Miljøstyrelsens register kunne finde en sagkyndig samarbejdspartner, som kan hjælpe dem med at importere affald til oparbejdning i Danmark.

Erhvervslivet har reageret positivt på dette lovforslag og den ordning, det åbner mulighed for. Der er en forventning om besparelser og sikre forretningsgange i forhold til nyttiggørelse eller bortskaffelse af erhvervsaffald.

Jeg håber, at udvalget vil behandle forslaget i samme positive ånd, og jeg synes også, der er tale om et i alle henseender fornuftigt tiltag.

Der blev stillet et enkelt spørgsmål fra SF's side omkring regulering af skibe. Jeg vil bare kort sige, at ophugning af skibe er et område, der er vanskeligt at regulere, bl.a. fordi skibe i modsætning til andet affald kan bevæge sig ved egen kraft.

Det er den danske opfattelse, at eksport af skibe til ikke-OECD-lande er forbudt, hvis skibet indeholder farlige stoffer. De nuværende affaldsregler gør det imidlertid svært at hindre eksport af danske skibe til ikke-OECD-lande, hvis skibet befinder sig uden for dansk farvand.

For i første omgang at finde en løsning, der sikrer, at danske skibe ophugges på en miljømæssigt forsvarlig måde, er Miljøstyrelsen sammen med Søfartsstyrelsen og Danmarks Rederiforening ved at udarbejde en frivillig aftale om ophugning af danske skibe.

Herudover ønsker jeg at indgå en aftale med danske skibsmæglere om, at de ikke formidler, at skibe sendes til ophugning steder i verden, hvor ophugning ikke sker forsvarligt. Jeg har faktisk allerede haft et møde med repræsentanterne, og det, vi har hørt og set indtil nu, er lovende.

Endelig kan jeg oplyse, at spørgsmålet også drøftes i internationale fora. Danmark har sammen med Norge været med til at bringe problemerne knyttet til ophugning af skibe op på den internationale dagsorden. Her drøftes spørgsmålet dels i IMO, Den Internationale Maritime Organisation, som er det forum, hvor miljøkrav til skibe vedtages, dels i Baselkonventionens regi, da internationale affaldsregler forhandles her.

I IMO er man ved at udarbejde regler for, hvordan skibsejere skal tømme et skib for farlige stoffer inden ophugning. Under Baselkonventionen drøfter man krav til indretning af ophuggingsstedet, så ophugningen kan ske på en miljømæssigt forsvarlig måde.

Desuden arbejdes der gennem fælles indsats fra forskellige internationale organisationer på at finde en juridisk løsning ved at sikre et klart ansvar for de aktører, der medvirker til, at et skib sendes til ophugning.

Kl. 18.05

Det er min opfattelse, at vi ikke kan overlade ansvaret for forsvarlig ophugning af skibe til de fattige lande, derfor vil vi fra dansk side presse på for at sikre, at der snart findes en klar og internationalt bindende løsning.

Jeg har noteret mig, at der har været enkelte spørgsmål og kommentarer, men jeg håber, at vi under udvalgsarbejdet alligevel kan ende med, at det bliver et enigt Folketing, der til sidst kan vedtage lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 58:

Forslag til folketingsbeslutning om tiltrædelse af Stabiliserings- og Associeringsaftale mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Den Tidlige Jugoslaviske Republik Makedonien på den anden side.

Af udenrigsministeren (Per Stig Møller).
(Fremsat 23/1 2002).

Forslaget sattes til forhandling.