

Svar (16/2 04)

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Jeg har bedt Forsvarskommandoen og Hjemmeværnskommandoen om at opgøre forbruget af dieselolie. De aktuelle oplysninger er imidlertid ikke registreret centralt i DeMars endnu. Et endeligt svar kan derfor først forventes at foreligge onsdag den 18. februar 2004.

Supplerende svar (18/2 04)

Forsvarsministeren (Svend Aage Jensby):

Let diesel med NATO-betegnelsen F-54 anvendes til forsvarets hjul- og bæltekøretøjer, generatorer, land-, skov- og havebrugsredskaber mv. F-54 til brug i forsvaret indkøbes efter standarden EN 590 diesel. Denne standard tillader, at producenten iblander op til 5 % rapsolie.

Forsvarets forbrug af dieselolie i Danmark inkl. Grønland og Færøerne til køretøjer mv. var i 2003 ca. 11.900 kubikmeter. Forsvaret er imidlertid ikke omfattet af de muligheder for refusion af afgifter på dieselolie, der anvendes til motor-køretøjer mv., da det af lov om energiafgifter af mineralolieprodukter m.v. fremgår, at kun rutebiler kan opnå refusion efter ansøgning.

Alle forsvarets køretøjer, såvel bælte- som hjulkøretøjer, kan anvende F-54 tilsat indtil 5 % biologisk olie uden motoromstilling.

Spm. nr. S 2183

Til økonomi- og erhvervsministeren (13/2 04) af: **Jørn Dohrmann (DF):**

»Vil ministeren oplyse status for forhandlingerne med Rusland om et stop for anvendelsen af enkeltskrogede olietankskibe, herunder ministerens henvendelse til Rusland om at undlade at anvende de undtagelser, som er indeholdt i IMO-aftalen om at fremskynde den globale udfasning af enkeltskrogede olieskibe fra 2015 til 2010?«

Begrundelse

Ministeren oplyste den 15. maj 2003 til Politiken, at en aftale med Rusland om et stop for brugen

af enkeltskrogede olietankskibe kunne indgås i løbet af 2003. Ministeren bragte udmeldingen til torvs efter et møde med EU's transportkommissær Loyola de Palacio i Bruxelles.

FN's internationale søfartsorganisationer, IMO, besluttede i december at stramme kravene til olietransporter til søs, således at den globale udfasning af stort set alle enkeltskrogede olieskibe fremskyndes fra 2015 til 2010. Rusland accepterede dog kun modstræbende disse krav og udbad sig en række undtagelser. Efterfølgende stillede ministeren i udsigt, at denne ville henvende sig til Rusland for at bede russerne om ikke at gøre brug af disse undtagelser.

Spørgeren ønsker underretning om, hvad der er sket i denne sag, siden ministeren den 14. december 2003 stillede en henvendelse til Rusland i udsigt.

Svar (23/2 04)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Som opfølgning på mit brev af 15. december 2003 til den russiske transportminister mødtes Søfartsstyrelsens direktør den 6. februar 2004 med den russiske vicetransportminister Vyatcheslav Ruksha og besøgte i den forbindelse olieterminalen Primorsk. Formålet med mødet var at drøfte spørgsmålet om transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe.

Fra russisk side tilkendegav man, at man aldrig havde haft til hensigt at anvende de i IMO-reglerne indeholdte undtagelser ved international sejlads. Endvidere er muligheden for en tidlig anvendelse af de nye regler fortsat genstand for drøftelse. Endelig foreslog man fra russisk side et samarbejde om begrænsning af risikoen for ulykker i Østersøområdet.

Under besøget på Primorsk olieterminal blev det oplyst, at der derfra udelukkende eksporteres råolie, som ikke falder inden for definitionen af tung olie. Denne oplysning bekræftes af EU-kommissionen. Endvidere blev det under besøget oplyst, at det olieselskab, som ejer terminalen, kun tillader brug af dobbeltskrogede tankskibe – uanset at der ikke udskibes tung olie. I øvrigt fremstod Primorsk som en moderne terminal med omfattende miljøforanstaltninger.

Jeg finder i lyset af ovenstående, at drøftelserne med Rusland er inde i en god gænge. Det er