

met længere på dette område, og det virker grotesk, at en forskning, der er udviklet i Danmark, ikke er forsøgt brugt en eneste gang. Der synes jeg, jeg mangler et godt svar fra ministeren.

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):** Jeg har det til fælles med hr. Langkilde, at jeg ikke er ekspert på området, og det vil sige, at jeg er nødt til at henholde mig til, hvad mine rådgivere på dette felt siger, og de siger, at der ikke har været nogen sag, hvor det har været rigtigt at anvende systemet.

Uanset om vi deltager i videreudviklingen af databasen eller ej, har vi fuld adgang til systemet, så det afhænger af en konkret bedømmelse i de enkelte sager, om man skal benytte systemet, og der har altså ikke været nogen sag. Jeg kan bruge som eksempel, at den person, der på vegne af DMU var med til at udvikle databasen, og som har været en af hovedkilderne til dagspressens kritik af DMU's beslutninger på dette område, heller ikke selv i sit eget arbejde i nogen konkret sag har ment, at det var rigtigt at bruge EuroCrudematerialet.

Det vil sige, at vi simpelt hen ikke har haft en sag. Men kommer der en sag, har Danmark fuld adgang og vil selvfølgelig benytte den, det siger sig selv, for som hr. Langkilde med rette gør opmærksom på: Vi har en fælles interesse i at få stoppet det her.

**Niels Jørgen Langkilde (KF):**

Så er det, jeg ikke kan forstå, at ved den samme olieforurening, som vi var ramt af på Vestkysten i 1996, den største olieforurening, vi har haft, kunne tyskerne finde ud af, at det var rimeligt at bruge EuroCrude. Tyskerne kunne undersøge det. Tyskerne kunne finde ud af det. Men i Danmark var vi ikke interesseret.

Det er ufatteligt, når det er så mange gange, der driver råolie ind navnlig på den jyske vestkyst. Enhver skibsfører ved, at i Nordeuropa er det mellem Skagen og Hvide Sande, han skal smide olien af, for dér er der ikke nogen kontrol med sagerne. Knap 100 gange om året kommer der råolie ind, og så er det med at tage en prøve af den og finde ud af, at den råolie kommer fra det og det borefelt eller det og det skib med den bestemte råolie. Når man slår op i Lloyds Skibsregister, kan det konstateres, at det er lige netop det skib, det handler om, og hvis man så havde en flyovervågning at støtte det med, kunne man knalde de pågældende ved en retssag.

Jeg kan ikke forstå, at vi ikke kan gøre det i Danmark, når den tyske regering satser meget på at stoppe olieforureningen af de sårbare områder nede i marsken. Jeg kan ikke forstå, at vi ikke på samme måde beskytter vores marsk-områder og vores sårbare kystområder mod olieforurening.

Det kræver altså, at vi griber til handling, og at vi bruger de redskaber, der rent faktisk er udviklet og også videreudviklet; men allerede på det niveau, hvor vi har dem, skal de dog bruges.

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):** I min tid som minister er der sket en fortsat forbedring af overvågningen, og vi kan heldigvis se, at problemet er blevet mindre f.eks. i Østersøen, også fordi Østersøen er blevet erklæret et særligt område. Vi får yderligere mulighed for forbedring af kontrollen, når Nordsøen bliver erklæret et særligt område, og når forsvaret får denne opgave med flyovervågning. Jeg håber, det sker snart. Vi arbejder intenst på, at det kan ske så hurtigt som muligt, men vi har ikke fået noget endeligt svar tilbage fra forsvarsmyndighederne om det.

Vi vil også bruge EuroCrudedatabasen i alle de sager, som indbyder til det. Det, der imidlertid er problemet, er, at man kan ikke finde synderen ved hjælp af denne base. Men man kan finde synderen gennem overvågning, kontrol osv., og så kan man bruge oplysningerne fra basen til at dokumentere, at olien rent faktisk kommer fra den pågældende. Det er det, man skal gøre sig klart. Der findes desværre ikke så godt et register, at man bare ved at finde en olieprøve kan sige: Hov, det var det og det skib, der ledte den ud. Det kan man desværre ikke, men man kan bruge det i bevisførelsen, og derfor er det kontrollen, overvågningen, der er det centrale.

**Niels Jørgen Langkilde (KF):**

Det, der er sagen i EuroCrude, er, at man laver et fingeraftryk af den pågældende olie. Når man har den information, kan man bestemme, at den pågældende råolie stammer fra et borefelt dér eller dér. I Lloyds Skibsregister kan man se, hvilket skib der har sejlet med hvilken olie på hvilket tidspunkt. Så er det bare at gå ind og se, hvilke skibe der har passeret dansk farvand i det pågældende område. Sådan gør man i Tyskland.