

olier fastsat en grænse på 1,5 vægtprocent, som vil gælde for de såkaldte SO_x emissionsområder, Nordsøen og Østersøen. Danmark ratificerede i december 2002 annex VI, men der mangler stadig en del ratifikationer, og det er ikke p.t. muligt at sige, hvornår annexet træder i kraft.

Hvad angår brændstofkvaliteten af gasolie, gælder dog Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 532 af 25. maj 2001. Bekendtgørelsen gennemfører EU-direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Grænsen for det maksimale svovlindhold er for gasolie, herunder også marinegasolie, 0,2 vægtprocent. Bestemmelsen finder dog ikke anvendelse på marinegasolie, der anvendes af skibe, som krydser grænsen mellem Danmark og et tredieland uden for Den Europæiske Union.«

Spm. nr. S 1189

Til miljøministeren (18/12 02) af:

Torben Hansen (S):

»Vil ministeren give en tilsvarende redegørelse for brændstofkvaliteten for færgerederier, ud over de i begrundelsen nævnte, der er operatører på færgeruter i dansk farvand?«

Begrundelse

I miljøministerens besvarelse på spørgsmål 4 stillet af Folketingest Miljø- og Planlægningsudvalg af 13. februar 2002 (L53 – bilag 3) redegøres for brændstofkvaliteten for Scandlines og DSB færgerederier.

Svar (14/1 03)

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der efter henvendelse til Danmarks Rederiforening oplyser følgende:

»Med hensyn til den brændstofkvalitet, der anvendes i færgerne, er det Danmarks Rederiforenings vurdering, at svovlindholdet i marinegasolie er faldet over de senere år som følge af indførte EU-krav, jf. svar på spørgsmål S 1188.

Med hensyn til fuelolie i de konventionelle færger, der anløber danske havne, foretog Dan-

marks Rederiforening i september 2000 en omfattende undersøgelse, der bl.a. viste, at det maksimale svovlindhold dengang varierede fra 0,5 vægtprocent til 2,5 vægtprocent. Rederiforeningen har ikke umiddelbart en vurdering af udviklingen i svovlindholdet i fuelolie i de senere år.«

Spm. nr. S 1285

Til trafikministeren (8/1 03) af:

Morten Homann (SF):

»Vil ministeren redegøre for, hvorledes Kastrup Lufthavns beredskab for så vidt angår afvikling af flytrafikken samt information og servicering af forsinkelsesramte passagerer i tilfælde af forudsagte snefald, som det, der indtraf den 5. januar 2003, adskiller sig fra beredskabet i sammenlignelige nordeuropæiske lufthavne?«

Svar (16/1 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg har fra Københavns Lufthavne A/S modtaget følgende bidrag til besvarelse, hvortil jeg kan henholde mig:

»Lufthavnens sneberedskab

Beredskabet i Københavns Lufthavn er fuldt på højde med beredskabet i sammenlignelige lufthavne, det være sig på skandinavisk såvel som på europæisk/globalt plan.

Som anført af spørgeren, var snevejret søndag den 5. januar ventet, og lufthavnens sneberedskab fungerede teknisk og praktisk fuldstændig efter bogen.

Selv under »normale« vinterforhold giver snefald dog uundgåeligt forsinkelser. Banerne skal lukkes helt for trafik mens de ryddes. Det betyder, at fly må vente på jorden, før de kan starte og fly på vej mod lufthavnen må blive i luften og afvente landingstilladelse mens sne-rydningen foregår.

En anden forsinkende faktor er, at alle fly skal gennem en tidskrævende afisningsprocedure for at fjerne is og sne fra flyet vinger og krop før start. Afisningsproceduren varetages af flyselskaberne eller deres handlingsselskaber. Lufthavnen har indrettet fire afisningspladser, der i henhold til gældende miljøforhold benyttes.