

foreslået, netop fordi vi siger, at nu skal hver enkelt offentlig institution sætte sine mål, og de skal bedømmes efter dem.

En af de ting, som rent faktisk kunne betyde noget, er de resultatkontrakter, som der har været talt meget om. Vores indtryk er, at noget, der forpligter, ikke er en del af ret mange resultatkontrakter, og derfor vil vi også spørge regeringen om det. Vi har indtryk af, at grunden til, at regeringen afviser forslaget, er, at den ikke ønsker noget, der forpligter, og ikke ønsker noget, der skaber gennemsigtighed, fordi det så kunne være, det blev endnu tydeligere, at det offentlige fortsat halter langt bagud.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Udvalget for Udlændinge- og Integrationspolitik. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 158: Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet. (Præcisering af reglerne om retsforfølgning af udenlandske skibe, skærpelse af straffe for miljøkriminalitet m.v.).
Af miljøministeren (Connie Hedegaard).
(Fremsat 9/2 2006).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg gør opmærksom på, at klokken nu er 16.37, og at vi tager fat på den næstsidste sag på dagsordenen.

Forhandling

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg skal forsøge at gøre det kort og klart.

Vi har gennem de seneste år været vidne til flere ulovlige olieudtømminger i vore farvande. Det er naturligvis helt uacceptabelt og til stor skade for miljøet, og L 158, som vi nu behandler, strammer derfor op over for miljøsynderne.

Lovforslaget tager hånd om tre områder. For det første tages der initiativer, der skal stramme op over for håndhævelsen, hvilket indebærer skærpede regler i form af højere bøder, højere strafferammer for de grove miljøforseelser, mulighed for, at der kan udskrives administrative bøder for skibes manglende indberetning om grundstødninger og kollisioner, og klare regler om dækning af forsvarets udgifter til konkrete beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger.

For det andet synliggør lovforslaget de allerede gældende regler i medfør af FN's havretskonvention og habitatdirektivet.

Det tredje og sidste område, som lovforslaget omhandler, er tilsynet. Tilsynet strammes op, så det ikke længere kun er på havet, tilsynsmyndighederne har mulighed for at øve tilsyn, og i den forbindelse får miljøministeren mulighed for at autorisere private til at udføre syns- og certificeringsopgaver.

I Venstre er vi tilfredse med lovforslaget, som strammer op på en række områder og efter vor mening ikke mindst får den præventive virkning, at det vil afskrække fra ulovlig olieudtømming i vore farvande. Derfor støtter Venstre lovforslaget.

Torben Hansen (S):

Vi har alle sammen tit set det: olieindsmurte fugle, der basker forgæves og lider en krank skæbne. Vi forarges, og vi rystes over, at skibe tømmer tankene og forurenere vores havmiljø med store konsekvenser for dyr og miljø til følge – faktisk forstår alle vi, der sidder herinde, sandsynligvis ikke, at man overhovedet kan finde på det. Men åbenbart er det eneste, der – forhåbentlig – virker, hårdere sanktioner, og derfor støtter Socialdemokratiet dette lovforslag, både at bødestørrelserne sættes kraftigt op, og at strafferammen i straffeloven hæves fra 4 til 6 års fængsel. Så langt, så godt.

Men når der kigges nærmere på tallene i lovforslaget, springer det især i øjnene, at der over den seneste 5-års-periode har været 624 olieobservationer, men samlet kun har været 6 sager

med administrative bøder og 10 sager med bødeforlæg, mens 24 sager har måttet henlægges. Det er selvfølgelig relevant at spørge: Er det manglende ressourcer i laboratorierne, er det manglende ressourcer hos politiet, eller hvad er grunden til den relativt dårlige opklaringsprocent? Vi må jo sige, at den står i skærende kontrast til det samlede antal observationer, og det fremgår heller ikke helt klart, om lovforslaget indebærer, at den bliver større. Men det må vi jo håbe.

Kl. 16.40

Vi kan også håbe, at de skærpede straffe får nogle til at tænke sig om, men debatten om, hvorledes vi kan sikre en bedre overvågning og håndhævelse, skal selvfølgelig ikke gå i stå, bare fordi straffene hæves.

Med hensyn til forslagens § 63 er det interessant, at begrænsningerne af håndhævelsen over for udenlandske skibe ikke gælder, hvis flagstater giver samtykke. Når man ser på passagetallene gennem de danske bæltter, er de jo en ganske god indikator for, hvilke flagstater der passerer de danske farvande, også i den eksklusive økonomiske zone, og derfor synes jeg også, det kunne være relevant at finde ud af under udvalgsbehandlingen, om de danske myndigheder har et formaliseret samarbejde med de største af disse flagstater om ransagninger, eller om begrænsningerne de facto altid er gældende.

Socialdemokratiet er meget tilfreds med, at habitatdirektivets bestemmelser og artikel 6, stk. 3, indskrives i loven. Det synes vi er et væsentligt fremskridt, uanset at det fremgår af ministerens fremsættelse, at der indtil nu er administreret efter bestemmelsen. Men i vores perspektiv rækker det lidt videre, for det må jo betyde, at nogle af de landbrugsudvidelser i nærheden af Natur 2000-områder, som tidligere har været diskuteret, nu skal administreres stringent efter samme bestemmelse i habitatdirektivet. Det må også være konsekvensen efter den berømte muslingedom, også hvis man læser ministerens besvarelse af spørgsmål 47 fra august måned i forrige samling.

At vi har nogle væsentlige naturværdier at passe på, fremgår alene af det faktum, at så vel Vadehavet som Østersøen og Skagerrak er udpeget som særlig følsomme områder af den Internationale Maritime Organisation, og oven i det kommer Natur 2000-områderne. Det vidner om, at vi skal være meget omhyggelige og meget påpasselige med de danske farvande og vores havmiljø, og derfor synes jeg også, der er

grund til at dissekere udtrykkene lidt, eksempelvis betydelig forurening og forholdet til havrets-konventionens artikel 220. Ifølge det endelige lovforslag, som ligger her, skal der ske en konkret vurdering af den enkelte situation, men omvendt må der have ligget en helt konkret vurdering bag, at man fra starten tog små mængder olie med som en betydelig forurening. Det vil vi selvfølgelig kigge på under udvalgsarbejdet.

Samlet set kan Socialdemokratiet tilslutte sig lovforslaget, men et af de spørgsmål, der flyder lidt rundt, er helt grundlæggende, om det vil føre til mindre olieforurening i vore farvande – det tror jeg vi alle sammen håber og vil bede temmelig meget til – men under alle omstændigheder betyder det i hvert fald, at de oliesyndere, der bliver fanget, forhåbentlig mærker nogle hårdere sanktioner.

Jeg skulle hilse fra Det Radikale Venstre og sige, at de tilslutter sig Socialdemokratiets holdning, og det vil sige, at de også vil stemme ja til lovforslaget.

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil gerne starte med at afsløre, at vi også gerne vil være med til at gennemføre disse lovændringer. Vi mener, der er tre elementer i lovforslaget, nemlig at styrke håndhævelsen, at synliggøre de eksisterende regler og at forbedre mulighederne for at føre tilsyn.

Det er rigtigt, som hr. Torben Hansen siger, at der er nogle sager i forbindelse med forureninger, som ikke bliver opklaret, og det forhold skulle vi gerne til livs. Det kommer vi nok aldrig helt, men vi kan forhåbentlig sende nogle helt klare signaler om, at vi ikke accepterer disse olieforureninger, uanset om de sker i danske farvande eller i internationale farvande. Det er helt klart, at intentionerne og de klare udmeldinger skal stå lysende klart for enhver; der fører eller ejer skibe, som skal sejle igennem vore farvande.

Det er klart, at det er godt, at man skærper straffen ved at forhøje fængselsdommene – muligheden for det er i hvert fald til stede – og det er også godt at se på, hvad man kan gøre for at overholde de direktiver, som man har besluttet at bakke op. Her er det habitatdirektivet, hvor man egentlig har tilkendegivet, at man allerede overholder reglerne på nuværende tidspunkt.

Kl. 16.45

Den tredje del af forslaget giver tilsynsmyndighederne adgang til lokaliteter på land. Vi ved udmærket, at i dag behøver informationer ikke kun at ligge på skibet, de kan lige så godt ligge i

en kontorbygning på landjorden, som måske er udstyret med edb og den slags ting.

Der er mange gode elementer i forslaget, som vi selvfølgelig bakker op, men som det også er sagt af andre ordførere, er der nogle punkter, hvor vi skal undersøge, om der eventuelt kan strammes lidt mere op. Når der sker olieforureninger af farvandene, skal vi helst kunne finde så mange af synderne som muligt, så de ikke går fri. I dag kan man godt få den mistanke, at der er nogle, der spekulerer i, at hvis de slipper for at blive fanget, slipper de også for straf, så hvis vi kan få fanget nogle flere syndere, vil det være et skridt i den rigtige retning. Det kan sende nogle klare signaler om, at vi ikke vil acceptere disse forureninger.

Men alt i alt vil jeg sige, at grundlæggende kan vi støtte lovforslaget.

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Det Konservative Folkeparti kan også støtte forslaget.

Baggrunden for forslaget er den tidligere miljøministers tilkendegivelser i 2003 om en øget beskyttelse af havmiljøet. En af de første sager, jeg var involveret i som miljøordfører, var et større olieudslip i Storebælt, og diskussionen gik på det tidspunkt på, om det var således, at vi havde samme bødestørrelser og strafferammer som de lande, vi normalt sammenligner os med, eller om vi stod i den situation, at det bedst kunne betale sig at foretage et olieudslip i danske farvande, fordi straffene i Danmark var de laveste. Det var også et spørgsmål, om vi havde den samme grad af overvågning som de lande, skibene i øvrigt passerer, eller om det var nemmere at slippe i danske farvande.

Når jeg læser lovforslaget, må jeg sige, at der bliver svaret på de spørgsmål. Nu får vi bødestørrelser på samme niveau som i de lande, vi normalt sammenligner os med, der bliver skabt en tilfredsstillende overvågning, og strafferammen forhøjes fra 4 til 6 års fængsel, altså en markant skærpelse. Det bliver også muligt at idømme egentlige administrative bøder.

På miljøområdet gælder det, at forurenere betaler, og hvis man pådrager det offentlige udgifter i forbindelse med olieforureninger, skal man deltage i betalingen for beredskabs- og bekæmpelsesaktioner.

Lovforslaget implementerer også FN's havretskonvention, som fastsætter en begrænset håndhævelsesret over for visse udenlandske skibe. Ministeren kan også fastsætte nærmere reg-

ler for klappning, altså flytning af havbundsmateriale fra havnene – et problem, vi har haft fat i nogle gange – og der bliver derudover mulighed for at foretage kontrol på land.

En edderflugt kan blive 20 år gammel, hvis den undgår at lande i en oliepøl, men alt for mange edderfugle ender deres dage på grund af olieforurening af fjerdragten. En plet, som bare er på størrelse med en femkrone, er nok til, at fuglen omkommer af kulde, så forslaget skulle gerne medføre, at antallet af olieudtømminger og olieforureninger af vore farvande bliver reduceret.

Det kan godt bekymre, at antallet af observationer ligger i størrelsesordenen 150 om året og hverken har en op- eller nedadgående tendens. Når man tænker på, at der sker 50.000 skibspassager pr. år, må man spørge, om de 150 observationer pr. år i virkeligheden er det rigtige tal. Men nu indføres der altså bødestørrelser i millonklassen og gives dermed en advarsel om, at man ikke skal slippe olie ud i de danske farvande, og det kan Det Konservative Folkeparti naturligvis støtte.

Kl. 16.50

Steen Gade (SF):

Jeg skal sige, at SF også kan støtte lovforslaget, og jeg vil blot føje nogle få kommentarer til forslaget og diskussionen.

Det er godt, at vi får en bødestørrelse, der er lidt mere rimelig, og jeg er meget glad for, at der bliver mulighed for administrative bøder. For dem, der har fulgt området gennem nogle år, er det et af de steder, hvor der har været konflikt undervejs, og hvor det har været lidt svært at få noget igennem, men nu er vi nået til vejs ende med administrative bøder på området, og det er et klart fremskridt.

Jeg lægger faktisk også vægt på den hjemmel, der er i § 40, stk. 6, og som giver mulighed for at pålægge afskiberen at afgive erklæring til skibsførere eller operatører, så man får nøjagtige betegnelser om forureningen på skibene. Også det, at man nu kan gå på land og ikke kun kan foretage kontrollen til søs, anser jeg for at være et stort fremskridt.

Hvis jeg skulle nævne noget, jeg gerne vil diskutere under udvalgsarbejdet, er det for det første at få set hele olieforureningsområdet lidt efter, gøre lidt status over det og få nogle flere tal på bordet, end der er her. Jeg vil også gerne se på, om der er nogle nye teknologiske muligheder, som ikke er udnyttet på dette område, for vi

kan lige så godt være ærlige og sige, at flyovervågning ikke er det mest effektive, vi har fundet på. Den måde, vi har grebet sagen an på, har jo vist sig ikke at være forfærdelig effektiv, så der er andre metoder, f.eks. at gå i land og kigge firmaerne efter i sømmene og måske også andre, vil jeg gerne have, at vi kigger lidt på.

For det andet vil jeg nævne den korrekte implementering af habitatdirektivet. Det er noget, som vi er glade for er med, og vi vil i udvalget kigge lidt nærmere på, om det er gjort helt rigtigt, bl.a. om der foruden implementeringen af selve direktivet også er taget højde for domme ved EF-Domstolen på habitatdirektivets område. Det er jo ingen hemmelighed, at der har været og stadig er nogle, der kritiserer den danske implementering af habitatdirektivet, og det er heller ingen hemmelighed, at en række domstolsafgørelser godt kan få en til at sætte spørgsmålstegn ved, om habitatdirektivet er korrekt implementeret i Danmark, for nu at sige det lidt mildt. Jeg vil undersøge i udvalget, om implementeringen er tilfredsstillende.

Men altså et positivt tilsagn fra SF, og jeg skal tilføje fra hr. Per Clausen fra Enhedslisten, at han også tilslutter sig forslaget. Jeg kan ikke røbe, hvilke spørgsmål han vil have, men han vil sikkert have nogle.

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Det sidste er i hvert fald noget af det i denne verden, der er temmelig sikkert, men tak for de positive bemærkninger hele vejen rundt. Jeg tror, det ikke kun udtrykker meget godt, hvad Folketinget mener, men også fuldstændig udtrykker den almindelige mening: Det må ikke kunne, og det skal ikke kunne betale sig at kunne udlede olie i farvandene, for det er noget svineri.

Hr. Christian Wedell-Neergaard nævnte eksemplet fra Storebælt. Folk kan også huske eksemplerne fra Anholt i efteråret, de var jo urimelige, og derfor har de også ligget til grund for de undersøgelser, der gik forud for, at vi nu forhøjer bøderne klækkeligt. Der er jo tale om seksdoblinger, et sted nærmest en femogtyvedobling, fordi vi formoder, at det er nødvendigt, hvis det skal have en tilstrækkelig præventiv effekt. Det har været et selvstændigt aspekt i forarbejdet.

Det bliver sådan i fremtiden, at bare der er udledt 500 l olie, og vi kan finde synderen – det skal jeg komme tilbage til – bliver bøden hævet fra 25.000 kr. til 150.000 kr., og når vi taler om de

store udslip på 10.000 l, hæves de vejledende bødestørrelser fra 100.000 kr. til 2,5 mio. kr. Forsvarsministeren og jeg tror, også fordi der ligger grundige undersøgelser bag, at det er det, der skal til for at give en præventiv effekt.

Kl. 16.55

Der vil selvfølgelig være nogle, der siger: Jamen er det ikke et problem, hvis folk ved en fejl eller et uheld kommer til at udlede olie? Det er selvfølgelig sådan, at bødestørrelserne vil blive tilpasset de konkrete omstændigheder. Ved udmålingen af straffen vil der blive taget højde for, om udledningen er sket med vilje, eller om den er sket på grund af uopmærksomhed eller af andre grunde.

Jeg skal sige, at det kan være vanskeligt at lave en fuldstændig sammenligning mellem de bøder, vi nu indfører, og bøderne i vore nabolande og andre lande, vi sammenligner os med. Der er tale om, at systemerne er bygget vidt forskelligt op, men vi vurderer altså, at vi med de foreslåede bødeniveauer kommer til at ligge højere end vore nabolandes bødeniveauer. Men betyder det så, at vi bare eksporterer oliesvineriet til naboerne? Det mener jeg altså ikke, for de har nogle andre måder at regulere tingene på.

Jeg synes også, man skal bide mærke i, at de foreslåede bødestørrelser selvfølgelig er vejledende. I den sidste ende skal retssikkerheden selvfølgelig være til stede, og det er op til domstolene at afgøre, om skærpende eller formildende omstændigheder kan spille ind, når bødens størrelse skal fastsættes. Jeg vil bare sige ganske kort, at jeg synes også, det er positivt, at så godt som hele vejen rundt har høringssvarene været meget positive. Der har kun været et enkelt kritisk, men der er faktisk blevet taget vældig godt og positivt imod de øgede bødestørrelser, også hos Danmarks Rederiforening.

Det bør også lige nævnes, at vi ikke kun taler om udledninger fra skibe. Vi taler også om ulovlige udledninger fra offshoreanlæggene i Nordsøen, og derfor kunne jeg – også foranlediget af hr. Steen Gades ord om, at vi skal kigge mere generelt på olieforureningen – godt have lyst til at nævne, at jeg ganske kort før jul offentliggjorde en handlingsplan for beskyttelse af havmiljøet i Nordsøen i forbindelse med olie- og gasoperatørernes aktiviteter her.

Denne handlingsplan indeholder en række initiativer til styrkelse af indsatsen for at beskytte havmiljøet mod udledning af både olie og kemikalier. Der indføres en miljøledelse med et certificerbart system eller en lignende ordning,

alle operatører skal udarbejde en årlig miljørapport, som gøres offentligt tilgængelig, og der er også noget om laboratorier og certificering. Der er en lang række elementer, som tilsammen vil betyde, at der kommer et langt større offentligt indseende i aktiviteterne, og det bliver altså også lettere at kigge operatørerne i kortene.

Tilbage til lovforslaget, som jo også indeholder andet end bøder. F.eks. indeholder det en forhøjelse af strafferammen. Strafferammen for grov miljøkriminalitet foreslås skærpet fra fængsel i indtil 4 år til fængsel i indtil 6 år i fremtiden, og det foreslås også, at der fremover kan gives administrative bøder for skibes manglende indberetning om grundstødninger og kollisioner.

Hr. Torben Hansen nævnte kort artikel 220 i FN's havretskonvention. Med dette forslag vil de bestemmelser, der vedrører begrænsninger af myndighedshåndhævelsen over for udenlandske skibe, komme tydeligt til syne i havmiljølovens straffekapitel. Det skal siges, at der ikke er tale om en ny retstilstand, da konventionens regler om håndhævelse over for udenlandske skibe allerede efterleves i dag, men at der alene er tale om at gøre havretskonventionens håndhævelsesregler lettere tilgængelige for forsvaret, der jo har ansvaret for håndhævelsen af reglerne om skibes udledninger til søs.

Jeg tror, det var hr. Jørn Dohrmann, der brugte udtrykket, at det er vigtigt at fange synderne, og hvis man skal sige det kort, kan man sige, at det jo netop er det, vi gør med forslaget, selv om det er klart, at begrænsningerne af håndhævelsen bliver større, jo længere væk skibene er. Jo længere væk fra en dansk havn et udenlandsk skib befinder sig, desto flere begrænsninger er der for, hvor meget vi kan håndhæve over for dem, og det gælder altså overalt i verden, da havretskonventionen jo gælder for alle lande.

Med hensyn til at fange synderne kan jeg også lige benytte lejligheden til at oplyse, at der er taget godt imod søværnets miljøkampagne, som har to formål, dels at det skal blive lettere at bekæmpe olien så tidligt som muligt, og før den driver i land, dels at øge chancerne for, at miljøsynderne rent faktisk bliver afsløret, så de bliver straffet – netop det, som flere har kredset om. Det element er jo mildest talt også vigtigt. Man kan sige, at kampagnen følger sig naturligt til lovforslagets bestemmelser om de højere bøder, for kampagnens mål er jo at få flere til at holde ud-kig efter olien, så forureningen kan opdages hurtigt, og det er i sig selv en vigtig parameter

for, om man hurtigt kan komme efter dem, man skal komme efter.

Kl. 17.00

Samlet set mener jeg altså, at vi her sender et meget stærkt signal, og det er min meget klare forventning, at det her initiativ sammen med de andre initiativer vil have en præventiv effekt. Dermed tror jeg, at vi også opnår det, som vi alle sammen ønsker, nemlig at oliesyndere går en svær tid i møde.

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

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 17:

Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod import og salg af illegalt træ.

Af Steen Gade (SF) m.fl.
(Fremsat 27/10 2005).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Ulovlig og ikkebæredygtig tømmerhugst er jo et alvorligt problem mange steder i verden. I troperne er årsagen ofte et stærkt lokalt pres på skovressourcerne og konvertering af skov til andre anvendelser. Det kan være til græsning, det kan være til produktion af palmeolie, sojabønner eller kaffe.

Det er klart, at de problemer kan den internationale træhandel ikke løse alene, men vi kan hjælpe med til, at træhandelen og træforbrugere kan spille en ansvarlig og konstruktiv rolle, og det gør vi også. Det gør vi i EU, det gør vi na-