

(1999/C 325/161)

SKRIFTLIG FRÅGA P-0462/99**från Peter Skinner (PSE) till kommissionen**

(23 februari 1999)

Angående: Export av farligt avfall i form av gamla fartyg

Håller kommissionen med om att farligt avfall i form av gamla fartyg, som innehåller ämnen som asbest, inte bör få exporteras till länder med mindre strikta bestämmelser i syfte att undvika kostnader?

Anser kommissionen att det vore lämpligt att tillämpa befintliga kontrollmekanismer och rättsliga bestämmelser för att sätta stopp för denna handel med andra länder som bedrivs av företag inom EU?

Svar från Ritt Bjerregaard på kommissionens vägnar

(19 mars 1999)

Export av avfall utanför gemenskapen regleras i rådets förordning (EEG) 259/93 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen efter ändringar ⁽¹⁾. Export av gamla fartyg för upphuggning regleras i förordningen i den mån som de aktuella fartygen utgör avfall. Rent generellt utgör ett fartyg avfall när ägaren inte längre har för avsikt att använda det som fartyg, utan att exportera det till ett annat land för upphuggning.

Förordningen, som införlivar Baselkonventionens bestämmelser om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall, förbjuder export till andra länder än OECD-länder av farligt avfall som omfattas av en förteckning i en bilaga till förordningen. Fartyg för upphuggning är inte specificerade i denna förteckning, men enligt villkoren i bilagan utesluter det inte att en viss typ av avfall i undantagsfall karaktäriseras som farligt och blir föremål för exportförbud även om det inte omfattas av denna förteckning.

Alla fartyg som skall skrotas måste anmälas och kontrolleras enligt förordningen med avseende på lastrester och andra farliga ämnen som härrör från fartygets verksamhet, till exempel oljespill. I sådana fall skall exporten enligt förordningen anmälas och godkännas av myndigheterna i export-, transit- och importländerna innan den får genomföras. Mot bakgrund av detta bör man notera att villkoret för avfallsexport är att bearbetningen i importlandet är miljömässigt hållbar. Denna princip erkänns i Baselkonventionen.

Sammanfattningsvis finns det därför ett bindande rättsligt ramverk i gemenskapen med stränga kontroll- och övervakningsförfaranden för sådana fall.

Kommissionen är fullt medveten om de miljö- och hälsoproblem som uppstår i de länder utanför gemenskapen där fartyg skrotas. Det finns också ett stort behov av en rationell fartygsskrotningsindustri i syfte att skaffa bort undermåliga fartyg, som i sig själva utgör ett allvarligt miljöhot, från farvattnen.

⁽¹⁾ EGT L 30, 6.2.1993.

(1999/C 325/162)

SKRIFTLIG FRÅGA E-0466/99**från Georg Jarzembowski (PPE) till kommissionen**

(5 mars 1999)

Angående: Det halvfärdiga bygget för fortbildningscentrumet Agios Dimitrios, Pilion, Grekland

Under 1994 började man i byn Agios Dimitrios, Pilion, i den grekiska provinsen Magnisias att bygga ett fortbildningscentrum "byggnation E.K.T.A. (W.Z.L.S.)" åt de lokala självstyrande myndigheterna. Enligt skyltar som finns vid byggarbetsplatsen står "EG:s kassa" för finansieringen av projektet, som kostar motsvarande cirka 40 miljoner DEM (600 miljoner GRD). Efter att grunden färdigställdts stoppades emellertid det fortsatta bygget 1995. Sedan dess har byggarbetsplatsen förfallit och byggnadsmaterial avlägsnats på ett otillåtet sätt.