

[Formanden]

ikke i overensstemmelse med forretningsordenen.

Riishøj (SF):

Jeg takker for svaret, selv om man nok ikke kan være tilfreds med det.

Jeg vil spørge, om ministeren vil uddybe definitionen af specielle omstændigheder. Der er åbenbart en mulighed for dispensation, når der foreligger specielle omstændigheder. I den forbindelse vil jeg spørge, om der i forligsteksten i forbindelse med det forlig, der blev indgået, da loven blev udarbejdet i sin tid, var indregnet de omkostninger, som privatiseringen måtte medføre. Hvis de tal er rigtige, som ministeren oplyser, drejer det sig jo om meget store beløb. Var de beløb indregnet, da loven blev udarbejdet, enten i teksterne eller i bemærkningerne til loven?

Hvis det ikke var tilfældet, vil ministeren så ikke ud fra en vurdering kunne tilslutte sig det synspunkt, at man godt kunne tolke specielle omstændigheder sådan, at et så stort tab, som måske ikke var med i vore oprindelige beregninger, bør tages i betragtning ved en dispensation?

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Med hensyn til at uddybe de specielle omstændigheder kan jeg sige, at der skal være en helt særlig situation. Den foreligger ikke, prisforskellen er ikke en særlig situation. Jeg vil sige, at den omstændighed, at private ikke kan eller vil udføre det arbejde, som er udbudt, vel stort set er den eneste omstændighed, hvorunder der kan gives dispensation.

Med hensyn til lovens indhold vedrørende dette med de 33 mio. kr. må man altså skære virksomheden ned, som spørgeren har gjort opmærksom på det også i selve spørgsmålet. Der er den omstændighed, at loven er vedtaget med den intention, at 45 pct. af kørslen den 1. april 1994 skal være privat. Og den logiske konsekvens er jo så den, som vi desværre også ser: at den offentlige virksomhed tilsvarende må skære ned. Det er sket ved de 15 pct. og ved de 30 pct., og det sker også ved de 45 pct. Jeg beklager, at loven ikke er ændret, men dette er det lovgrundlag, som jeg må administrere på.

Riishøj (SF):

Jeg beklager også, at udgangen bliver sådan.

Men jeg vil bare spørge igen, om omfanget af de tab, som HT oplyser, var indregnet i sin tid, da man vedtog denne lov. Var der et skøn over de økonomiske tab, som HT og borgerne i det såkaldte københavnske område vil kunne blive påført i forbindelse med en privatisering af denne type?

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Hvorvidt tabene konkret er indregnet i kroner og øre, må jeg forbeholde at give en skriftlig besvarelse på til spørgeren, men jeg kan sige, at der er ingen tvivl om, at det har været forudsat.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 42**4) Til miljøministeren af:****Kristen Touborg (SF):**

»Hvilke initiativer agter ministeren at tage for at afhjælpe de problemer, som importen af store mængder billige tyske genbrugsmaterialer skaber for de danske genbrugssystemer og for miljøvirkningen af f.eks. den frivillige danske PVC-aftale, og vil ministeren gøre brug af muligheden for at nægte en importtilladelse, og hvilke muligheder er der for at nægte import af genbrugsmaterialer, hvis affaldshandelen er i strid med opfyldelsen af andre danske miljømålsætninger, f.eks. Nordsøaftalen fra 1990 om reduktion af dioxinudledning, mindsket PVC i affaldsforbrændingen og på lossepladserne og f.eks. behandling af forurennet dansk jord?«

Skriftlig begrundelse

Da det i øjeblikket er billigere for den tyske industri at sende affaldet til Danmark til genbrug og behandling, er affaldshandelen mellem Danmark og Tyskland kraftigt stigende. I den nye EF-forordning om transport af farligt affald er det muligt at nægte en importtilladelse, såfremt en import strider mod dansk affaldsplanlægning eller andre miljømålsætninger.

Kristen Touborg (SF):

Den nærmere begrundelse for spørgsmålet er, at der er stor risiko for, at tysk genbrugsaf-