

forslagets formål, således at det i praksis vil være staten, der har kompetencen i de sager, hvor der er en risiko for, at et skib eksporteres ulovligt til et ikke-OECD-land. Herved fritages kommunerne for ansvaret i disse sager, der erfaringsmæssigt er vanskelige og problematiske.

Der er flere faktorer, som er bestemmende for, om det er attraktivt at sende et skrotskib til ophugning i f.eks. Indien. De mest betydende faktorer er den internationale markedspris på skibets metaller og skibets vægt. Herudover er også transportomkostninger (herunder prisen for transporten f.eks. gennem Suezkanalen) afgørende for, om det er attraktivt at sende skibet til ophugning i et ikke-OECD-land. For en potentiel køber har det betydning, om prisen, der opnås for skibet, kan dække de samlede transportudgifter og derudover give en fortjeneste. De internationale markedspriser for stål og aluminium varierer afhængigt af markedet over tid. Derfor vil Miljøministeriet løbende vurdere, om der er behov for at justere vægtgrænsen. Jeg vil orientere udvalget, såfremt der viser sig behov for en justering.

Problematikken vedrørende ulovlig eksport af skibe som affald til ikke-OECD-lande kan bl.a. opstå, når et ældre skib sættes på tvangsauktion. I den forbindelse er det vigtigt, at en potentiel køber forud for købet af et »skrotskib« er orienteret om den danske lovgivnings krav til eksport af affald og om forbuddet mod at eksportere farligt affald til ikke-OECD-lande. Derfor vil jeg i

forbindelse med udarbejdelse af de detaljerede regler arbejde for, at det sikres, at denne information gives til potentielle købere, f.eks. som led i domstolens annoncering af tvangsauktionen. I øvrigt vil der blive udarbejdet en vejledning til brug for myndighedernes behandling af sager om klassificering af skibe som affald. Der henvises endvidere til min besvarelse af spørgsmål 5 samt spørgsmål 4 for så vidt angår grænsen for kompetenceovergangen (1.500 tons).

Det er mit mål, at dette lovforslag sammen med de igangværende bestræbelser på internationalt at skabe klare og bindende regler for ophugningen af skibe sikrer, at vi i fremtiden undgår yderligere sager, som dem vi så i foråret 2005. Miljøministeriet vil løbende følge udviklingen på området og arbejde aktivt for, at vi når målet.

3. Indstillinger

Udvalget indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Fólkaflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Erling Bonnesen (V) Birgitte Josefsen (V) nfm. Lars Christian Lilleholt (V) Inger Støjberg (V)

Eyvind Vesselbo (V) Jørn Dohrmann (DF) Walter Christophersen (DF)

Christian Wedell-Neergaard (KF) fmd. Helle Sjelle (KF) Pernille Blach Hansen (S)

Torben Hansen (S) Jytte Wittrock (S) Martin Lidegaard (RV) Johs. Poulsen (RV)

Steen Gade (SF) Per Clausen (EL) Kuupik Kleist (IA)

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Fólkaflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.