

Bilag 2**Nogle af udvalgets spørgsmål til miljøministeren og dennes svar herpå**

Spørgsmålene og svarene er optrykt efter ønske fra SF.

Spørgsmål 4:

Vil ministeren være indstillet på 1.500 t som grænse for, hvornår staten overtager kompetencen, og vil ministeren stille ændringsforslag i overensstemmelse hermed?

Svar:

Som oplyst under 1. behandlingen af L 112 er den vægtgrænse, der skal udgøre afgrænsningen af statens kompetence ved klassificering af skibe som affald, ikke afgørende for mig.

Når vi efterfølgende skal fastsætte en vægtgrænse for kompetencefordelingen i disse sager i affaldsbekendtgørelsen, er det vigtigt for mig, at denne kompetenceafgrænsning virker i 99 pct. af alle tilfælde, således at kommunerne ikke længere skal slås med de problematiske sager, hvor der er risiko for, at skibet kan blive eksporteret til ophugning i et ikke-OECD-land, som f.eks. Indien.

Der er flere faktorer som er bestemmende for, om det er attraktivt at sende et skrotskib til ophugning i f.eks. Indien. Den mest betydende faktor er den internationale markedspris for skibets metaller, som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Herudover er også transportomkostninger (herunder prisen for transporten igennem f.eks. Suezkanalen) en afgørende faktor for, om det er attraktivt at sende skibet til ophugning i et ikke-OECD-land som f.eks. Indien. Skibets vægt har i den forbindelse betydning for om prisen, der opnås for skibets metaller, kan dække de samlede transportudgifter og herudover give en fortjeneste i forhold til skibets værdi i øvrigt.

De internationale markedspriser for stål og aluminium varierer på grund af markedskræfterne naturligt over tid, og størrelsen og vægten af skibe, der vil være attraktive for et internationalt ophugningsmarked, vil således variere hermed.

Jeg skal påpege, at Silva (skibet i Esbjerg) vejer 1.295 tons egenvægt – og det vil sige, at Esbjerg Kommune også med en vægtgrænse på 1.500 tons ville have skullet behandle sagen.

Det er min vurdering, at der altid vil være undtagelser fra reglen, og at der således altid vil kunne opstå sådanne sager, hvor det vil være økonomisk rentabelt at ophugge et mindre skib på grund af helt specifikke, konkrete omstændigheder.

Jeg er indstillet på at fastsætte grænsen for kompetenceovergangen til 1.500 tons i affaldsbekendtgørelsen. Med denne vægtgrænse er vi med de gældende markedspriser mere end sikre på, at kommunerne som overvejende hovedregel ikke pt. vil komme til at behandle de problematiske sager.

Jeg vil dog gøre opmærksom på, at staten vil kunne komme til at behandle en del sager om relativt små fiskekuttere og mindre både, hvor der ikke er et internationalt element i sagen. Jeg skal endvidere gøre opmærksom på, at grænsen vil kunne blive flyttet i både op- og nedadgående retning, når der sker ændringer i de faktorer, der er beskrevet ovenfor.

Da det lovteknisk er valgt at anvende en bemyndigelsesbestemmelse i lovforslaget og efterfølgende at fastsætte den konkrete vægtgrænse i affaldsbekendtgørelsen, er et ændringsforslag til lovforslaget i dette tilfælde ikke nødvendigt.

Spørgsmål 5:

Vil ministeren være indstillet på, at kompetencen for skibe, der sættes til salg ved auktion, altid overtages af staten, og at dette sker forud for auktion m.v., således at en eventuel køber fra starten er opmærksom på betingelserne, jf. sagen vedrørende Silva i Esbjerg, hvor den endelige køber ifølge udsagn til medierne havde købt skibet til skrotning uden for OECD, og vil ministeren stille ændringsforslag i overensstemmelse hermed?