

ADVOKATFIRMA

BREV OG FAX  
Miljø- og Planlægningsudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

SUNDKROGSGADE 5  
DK-2100 KØBENHAVN Ø  
TEL +45 70 12 12 11  
FAX +45 70 12 13 11  
DIR +45 38 77 44 11  
JMP@KROMANNREUMERT.COM  
WWW.KROMANNREUMERT.COM

26. april 2007  
159177 JMP/JMP/jmp  
Dok. nr.: 1462415-1

## L161 - FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF LOV OM RÅSTOFFER

Vi takker hermed Miljø- og Planlægningsudvalget for foretrædet den 18. april 2007.

Royal Boskalis Westminster nv (herefter "Boskalis") støtter Miljøministerens forslag om liberalisering af råstofloven og opfordrer til, at forslaget gennemføres hurtigst muligt til gavn for miljøet, konkurrencen og dermed forbrugerne. Som nævnt under foretrædet er der blevet - og bliver fortsat - i debatten fremført en række postulater, hvoraf vi foreløbigt har valgt at præcisere følgende:

### 1. AMAGER STRANDPARK

Boskalis måtte overlade udførelsen af sandsugningsentreprisen på Amager Strandpark-projektet til Rohde Nielsen A/S, fordi Boskalis fik afslag på midlertidige fartøjsgodkendelser efter råstoflovens § 19, selvom Boskalis' materiel opfyldte alle gældende tekniske krav. Naturklagenævnet ophævede Skov- og Naturstyrelsens afgørelse, men på dette tidspunkt var projektet allerede gennemført, og der blev derfor aldrig meddelt nogen tilladelser til Boskalis.

De danske regler har givet den danske sandsugningsbranche en fortrinsstilling og har betydet, at udenlandske aktører som Boskalis end ikke har kunnet få midlertidige tilladelser til fartøjer, som har overholdt 2.000 m3 grænsen.

### 2. MILJØ

Som nævnt under foretrædet er de nuværende kapacitetsgrænser fastsat efter kapacitetsforholdene, som de har været i den danske branche. Der er ikke foretaget nogen konkrete miljømæssige undersøgelser, der godtgør, at fartøjskapacitetsbegrænsningen på netop 2.000 m3 skulle være miljømæssigt begrundet, hvilket har formodningen i mod sig, når man henser til, at den er fastsat i 1972 med baggrund i, at 2.000 m3 var lastekapaciteten på det på det tidspunkt største fartøj i den danske flåde. Tilsvarende

gælder for den maksimale kapacitet for fartøjer med generelle tilladelser på ca. 26.000 m<sup>3</sup>.

Der har i forbindelse med større anlægsarbejder som f.eks. Storebæltsforbindelsen været anvendt indvindingsmateriel med en lastekapacitet på mere end 2.000 m<sup>3</sup>, og de konkrete indvindingsarbejder har ikke medført større miljøbelastning end ved anvendelse af indvindingsmateriel med en lastekapacitet på 2.000 m<sup>3</sup> eller derunder.

Der er således intet grundlag for at hævde, at kapacitetsbegrænsningerne skulle være begrundet i tvingende samfundshensyn af miljømæssig karakter.

Fra udlandet findes en lang række eksempler på projekter, herunder de tidligere omtalte Daya Bay og Port of Melbourne projekter, hvor større fartøjer har været anvendt som den miljømæssigt mest forsvarlige løsning.

Liberaliseringen vil betyde, at der fremover skal inddrages konkrete miljømæssige forhold, når det skal afgøres, om der skal gives indvindingstilladelse.

3. **EKSPORT**

Som nævnt under foretrædet ønsker Boskalis en liberalisering for at kunne deltage i udbud om store anlægsopgaver og kystbeskyttelse i Danmark og i den forbindelse anvende større fartøjer, hvis det konkret er den mest miljøvenlige og mest økonomiske løsning. Boskalis har ikke til hensigt at indvinde sand i Danmark med henblik på eksport.

Eksport af råstoffer i forbindelse med større anlægsarbejder er i øvrigt ikke noget kendt fænomen i branchen generelt - hverken i Danmark eller internationalt, uanset hvilken fartøjsstørrelse der anvendes.

4. **BESKÆFTIGELSEN**

Der er ikke noget til hinder for, at danske søfolk kan opnå beskæftigelse på udenlandske fartøjer, og det ses da også ofte, at udenlandske aktører anvender national arbejdskraft i forbindelse med udførelse af konkrete projekter. Der er intet grundlag for at hævde, at liberaliseringen vil have en negativ indvirkning på beskæftigelsessituationen i Danmark.

5. **EKSPPROPRIATION**

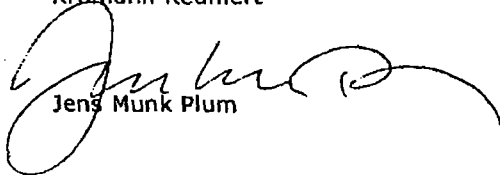
Som følge af lovændringen i 1996 har der fra 1. januar 2007 ikke længere været knyttet nogen indvindingsret til en fartøjsgodkendelse. Indehavere af fartøjsgodkendelser vil fortsat kunne anvende de godkendte fartøjer under den nye lov. Den nye lov vil alle indebære, at de pågældende bliver udsat for yderligere konkurrence. De har imidlertid

tid aldrig haft noget krav på ikke at blive udsat for konkurrence. Der er intet grundlag for at hævde, at der skulle ske en ekspropriation af nogen "kollektiv eneret". En sådan findes ikke.

Synspunktet om ekspropriation som følge af yderligere konkurrence forekommer i øvrigt inkonsekvent, når det samtidig i debatten er blevet hævdet, at den danske ordning ikke skulle have virket som en konkurrencebegrænsende restriktion.

Hvis ovennævnte måtte give anledning til spørgsmål eller bemærkninger, står vi selvfølgelig til rådighed.

Med venlig hilsen  
Kromann Reumert



Jens Munk Plum