

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. SNS-701-00015

Den 3. juli 2007

Regeringen fremsatte i februar 2007 lovforslag L 161 – forslag til lov om ændring af lov om råstoffer.

Et af de vigtige formål med lovforslaget var at imødekomme Konkurrencerådets anbefaling om at ophæve lovens regler om fartøjsgodkendelse og dermed fjerne lovens konkurrencebegrænsninger samt sikre, at administrationen af loven ikke er i konflikt med EF-traktatens artikel 49 om tjenesteydelsers fri bevægelighed.

Råstoflovens regler fra 1996 om fartøjsgodkendelse er formuleret som en godkendelsesbestemmelse, der udmøntes i praksis. Det fremgår bl.a. af lovbemærkningerne, at

- § 19 godkendelsesordningen forudsættes fortsat administreret således, at der sættes et loft over den samlede lastekapacitet, der kan anvendes til den daglige forsyning,
- den hidtidige praksis, hvor man ikke har tilladt indvindingsfartøjer med en større lastekapacitet end 2.000 m³ til anvendelse ved indvinding af råstoffer til den daglige råstofforsyning, forudsættes fortsat,
- der dog skal foreligge ganske særlige omstændigheder for at tillade anvendelse af fartøjer med større lastekapacitet end 2.000 m³ i forbindelse med udstedelse af midlertidige tilladelser.

Som jeg tidligere har redegjort overfor udvalget betyder en udsættelse af lovforslaget, sådan som det nu er sket, en risiko for erstatningssøgsmål mod staten og en risiko for, at EU-kommissionen som opfølgning på sin åbningskrivelse fra sidste år tager skridt mod en traktatkrænkelssag mod Danmark.

Formålet med reglerne om fartøjsgodkendelse er hensynet til miljø og forsyningssikkerhed. Det fremgår således af bemærkningerne til lovændringen i 1996, at

- ved at fastsætte en maksimal lastekapacitet sikres en bæredygtig udvikling, fordi den samlede indvinding af ressourcer begrænses,
- 2.000 m³ grænsen er bl.a. fastsat for at begrænse de miljømæssige effekter ved råstofindvinding med store skibe og for at sikre, at alle landets egne kan forsynes med sømaterialer samtidig i kraft af, at der findes et vist antal arbejdende skibe.

Da det i 1996 blev vurderet, at lovændringen ikke var i strid med EF-traktaten, var de overordnede hensyn til miljø- og forsyningssikkerhed bag reglerne om fartøjsgodkendelse fortsat velbegrundede, da der samtidig med reglerne om fartøjsgodkendelse også blev vedtaget en 10-års overgangsperiode, hvor alle godkendte fartøjer havde fri indvinding i særligt udlagte områder.

Imidlertid er det - som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger - Skov- og Naturstyrelsens vurdering, at både hensynet til miljø og hensynet til forsyningssikkerhed kan varetages i de konkrete indvindingstilladelser, som blev indført med lovændringen i 1996, og som afløste adgangen til fri indvinding.

At der indenfor de senere år er kommet markant stigende fokus på de konkurrencebegrænsende virkninger i råstofloven skyldes formentlig den generelt større opmærksomhed - også fra EU-kommissionens side - om fri konkurrence indenfor EU's indre marked og så det forhold, at overgangsordningen med fri indvinding udløb den 1. januar 2007.

Det er en generel formodning, at Folketinget ikke har til hensigt at vedtage regler, som er i strid med EF-traktaten, medmindre et flertal udtrykkeligt har taget positivt stilling hertil.

Jeg går således ikke ud fra, at Folketinget med bemærkningerne til ændringen af råstofloven i 1996 havde til hensigt, at administrationen af reglerne skulle ske uden respekt for EF-traktaten og medføre risiko for erstatningssøgsmål mod staten.

Da vi er en situation, hvor en lovændring, der ophæver reglerne om fartøjsgodkendelse ikke er vedtaget, er spørgsmålet om en tilpasning af den administrative praksis blevet aktualiseret.

Det er Justitsministeriets vurdering, at råstoflovens § 19 om fartøjsgodkendelse - herunder forarbejderne til bestemmelsen - må fortolkes i lyset af EF-traktatens artikel 49 om tjenesteydelseernes fri bevægelighed. Den gældende ordning om fartøjsgodkendelser skal således administreres i overensstemmelse med den nævnte bestemmelse i EF-traktaten

Jeg har på den baggrund bedt Skov- og Naturstyrelsen om at ændre administrationen af reglerne om fartøjsgodkendelse, således at der fremover administreres uden konflikt med EF-traktaten. Jeg har samtidig bedt styrelsen om at tilrettelægge ændringen af praksis således, at ændringen ikke kommer i konflikt med reglernes formål om sikring af miljø og forsyningssikkerhed.

Det forventes, at det vil betyde følgende ændringer af praksis

- Ved indvinding i henhold til eneretstilladelser vil der efter en konkret vurdering af de miljø- og forsyningsmæssige konsekvenser kunne meddeles midlertidig fartøjsgodkendelse til indvinding, også til fartøjer

som er større end 2.000 m³. Godkendelse kan forventes meddelt, såfremt Skov- og Naturstyrelsen vurderer, at meddelelsen af den midlertidige godkendelse ikke har betydelige konsekvenser for forsyningssikkerheden og ved ansøgning om anvendelse af indvindingsfartøjer større end 2.000 m³ skal indehaveren af indvindingstilladelsen godtgøre, at anvendelsen heraf ikke medfører øgede miljøeffekter. I forbindelse med en licitation vil en midlertidig godkendelse kunne meddeles til alle de deltagende virksomheder på den betingelse, at godkendelsen kun kan udnyttes af den virksomhed, der vinder licitationen. Midlertidig godkendelse kan meddeles til en konkret indvindingsopgave eller generelt for en periode til udnyttelse ved indvinding efter eneretstilladelser.

- Loftet over den samlede indvindingsflådes lastekapacitet vil efter en vurdering af indvindingsflådens forsyningskapacitet og en vurdering af udviklingen i efterspørgslen efter indvindingskapacitet blive hævet, hvis hensynet til EU-retten eller til efterspørgslen taler herfor, således at der ikke opstår mangel på kapacitet til indvinding af råstoffer til forsyning til bygge- og anlægsformål. Både en permanent og en midlertidig udvidelse af indvindingsflåden lastekapacitet vil kunne komme på tale, såfremt det er nødvendigt af hensyn til forsyningssikkerheden og ikke medfører risiko for utilsigtede miljøeffekter.

Der vil ikke blive ændret på den praksis, hvorefter der kun må anvendes indvindingsfartøjer, der er mindre end 2.000 m³ i de såkaldte konverteringsområder, hvor flere virksomheder har indvindingstilladelser til samme råstofforekomst. Her kan anvendelsen af større indvindingsfartøjer medføre at en råstofforekomst tømmes hurtigere end forudsat ud fra hensynet til forsyningssikkerheden.

Jeg har bedt Skov- og Naturstyrelsen om at orientere berørte godkendes- og tilladelsesindehavere, virksomheder og brancheforeninger om den forestående ændring af praksis, ligesom Naturklagenævnet og EU-kommissionen vil blive orienteret herom.

Connie Hedegaard / Ulla Villemoes