

ROHDE NIELSEN A/S
DREDGING • RECLAMATION • UDDYBNING • SANDINDPUMPNING

Nyhavn 20 • DK-1051 København K
Tlf. +45 33 91 25 07 • Fax +45 33 91 25 14
Email: mail@rohde-nielsen.dk • www.rohde-nielsen.dk

Til: Medlemmerne af
Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

København, 19. april 2007

Lovforslag L 161 – Forslag til Lov om ændring af lov om råstoffer

Rohde Nielsen A/S skal herved udtrykke selskabets store tak til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg for at få foretræde for udvalget den 28. marts 2007. Vi fik under foretrædet – og gennem besvarelse af udvalgsmedlemmernes spørgsmål – lejlighed til mundtligt (A) at redegøre for de markedsforhold der begrunder den klage, der har foranlediget lovændringen og (B) udybe de mere konkrete indsigelser i vort brev af 22. marts 2007.

A. MARKEDSFORHOLD

Lovforslaget er fremsat, fordi den hollandske indvindingsvirksomhed Boskalis B.V. har klaget til EU og Konkurrencestyrelsen over den gældende råstoflov. Klagen skyldtes, at Boskalis B.V. ikke blev givet tilladelse til at indvinde sand til levering til Amager Strandpark – et afslag der blev givet af Skov- og Naturstyrelsen, og som af Naturklagenævnet blev omgjort til en tilladelse.

Boskalis B.V.'s klage skyldes et ønske om at få adgang til det danske marked, hvor selskabet kan udnytte dets styrke som verdens største indvindingsvirksomhed. Selskabets omsætning udgjorde i 2006 EUR 1.354 mio., og selskabet opererer ifølge dets hjemmeside (www.boskalis.com) ca. 300 enheder. Rohde Nielsen A/S har en omsætning på ca. EUR 50 mio. og opererer ca. 20 enheder.

De danske råstofressourcer er af meget høj kvalitet og er velegnede til anvendelse både som sand til etablering af nye landområder og grus og ral til byggeindustrien. De danske råstofressourcer i Nordsøen ligger geografisk hensigtsmæssigt placeret i forhold til markederne i især Danmark, Tyskland, Belgien, Holland og England.

I lovforslaget indgår, at den i dag gældende 2.000 m³-grænse på de enkelte indvindingsfartøjer skal bortfalde. Boskalis B.V. opererer verdens største indvindingsfartøjer. Et eksempel er fartøjet W.D. Fairway med en indvindingskapacitet på 35.508 m³. Boskalis B.V. opererer



dog samtidig mange skibe, der er under 2.000 m³. Fra selskabets hjemmeside har vi fundet følgende:

•	Berbiceway	500 m ³
•	Donald Redford	512 m ³
•	Meerval	1.210 m ³
•	Norstone	1.075 m ³
•	Pacifico	1.040 m ³
•	Puebla	1.400 m ³
•	Sospan	970 m ³
•	Sospan Dau	1.400 m ³
•	WE Severn	1.324 m ³

Rohde Nielsen A/S bestrider, at 2.000 m³-grænsen er konkurrencebegrænsende eller nationalitetsdiskriminerende. Som det fremgår, har Boskalis B.V. mange skibe under grænsen. Det er vor opfattelse, at virkningen af bortfald af den gældende tonnagegrænse på 2.000 m³ vil være, at meget store indvindingsfartøjer vil foretage indvinding af de danske råstoffer til søs, og hensigten dermed vil være at eksportere til de nævnte lande. Vi mener ikke, at lovforslagets tilladelsessystem, der giver restriktioner med hensyn til hvilke skibe der må indvinde i områderne, og hvordan materialerne kan anvendes, vil være EU-lovmedholdeligt.

Indvinding med meget store indvindingsfartøjer vil ikke kun medføre, at de danske råstofressourcer tømmes og eksporteres til udlandet – det kan også medføre væsentlige miljømæssige skader. Vi vedlægger en artikel ([bilag 1](#)), der beskriver de katastrofale miljømæssige konsekvenser af, at der i området omkring Singapore er sket indvinding med sådanne store fartøjer.

Vi henstiller til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, at udvalget i bedømmelsen af lovforslaget lader hensynet til det danske miljø og forsyning af råstoffer til det danske marked være afgørende. Dette hensyn kan blandt andet varetages ved, at den gældende 2.000 m³-grænse fastholdes.

B. VORE KONKRETE INDSIGELSER

Rohde Nielsen A/S henviser til vort brev af 22. marts 2007 til udvalget og til miljøministerens to besvarelser af 27. marts 2007 på udvalgets Spørgsmål 1 og Spørgsmål 2. Vi skal nedenfor uddybe selskabets indsigelser. Vi benytter samme systematik som i vort brev af 22. marts 2007. Under hvert punkt (og under overskriften "Ændringsforslag") har vi skitseret de ændringer, der bør foretages til lovforslaget.

1. Ekspropriation og behov for en overgangsordning

- a) Miljøministeren anfører i besvarelsen af Spørgsmål 1 Ad 1, at *"vedtagelsen af loven i 1996 reelt fik virkning som en formel 10-årig opsigelse"*.

Vi er ikke enige i dette. Det fremgår af lovbemærkningerne¹, at der ved lovændringen i 1996 indførtes et *"to-strengt tilladelsessystem"* (det en-strengede ophørte, men blev erstattet af et to-strengt, hvoraf § 19 (fartøjstilladelserne) var den ene streng og § 20 (områdetilladelserne) den anden streng). Et eksempel er tilladelse af 2. november 2006 vedrørende MODIR, der ifølge dennes *"SÆRLIGE BEMÆRKNINGER"* kan tilbagekaldes *"med et varsel på mindst 10 år"*². Hvordan kan en tilbagekaldelse ske med mindst 10 års varsel, hvis alle tilladelser – som anført af ministeren – reelt blev opsagt i 1996?

- b) Miljøministeren anfører i besvarelsen af Spørgsmål 1 Ad 1, at der ikke foreligger ekspropriation, eftersom en indehaver af en § 19-godkendelse vil *"fortsat kunne anvende deres indvindingsmateriel, selv om bestemmelsen i § 19 ophæves"*.

Besvarelsen tager ikke stilling til ekspropriationsspørgsmålets kerne, nemlig at § 19, stk. 1, tilladelserne udgør en *"kollektiv eneret"*³. Eneretten giver en konkurrencemæssig beskyttet stilling. Ekspropriationen foreligger ved, at denne kollektive eneret ophæves straks uden at respektere det 10-årige varsel. Dette bekræftes ved lovbemærkningerne fra 1977⁴, hvor varsel blev indført for at give virksomhederne mulighed for at afskrive deres *"store og kostbare investeringer"*. Det var konkurrenceværnet i mindst 10 år, der gav afskrivningsmuligheden i mindst 10 år.

I bedømmelsen af spørgsmålet om ekspropriationen er det naturligvis uden betydning, at skibene fortsat kan indvinde. Det er den kollektive eneret, som spørgsmålet handler om.

- c) Miljøministeren støtter i sin besvarelse af Spørgsmål 1 Ad 1 den juridiske vurdering på Justitsministeriets e-mail af *"4. april 2006"*.

Denne e-mail er bilag 2 til Rohde Nielsen A/S' redegørelse af 22. marts 2007 til udvalget. Som nævnt under foretrædet er den udfærdiget på et tidspunkt, hvor der end ikke forelå et lovforslag, og e-mailen indeholder to steder forbehold om, at den gives på grundlag af, hvorledes forholdene er *"oplyst"* til Justitsministeriet, og i sidste afsnit afgives den *"på det foreliggende grundlag"*.

¹ Folketingstidende 1995-1996, Tillæg A, side 3250

² Vi henviser til bilag 1 til vor redegørelse af 22. marts 2007

³ Udtalelse af 15. december 2006 fra advokat Henrik Christrup, bilag 2 til Rohde Nielsen A/S' redegørelse af 22. marts 2007

⁴ Folketingstidende 1976/77 Tillæg A II, 2. samling, spalte 2552-2553

Denne e-mail er med disse forbehold ikke en fyldestgørende vejledning for Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg. Udvalget bør enten acceptere, at der foreligger ekspropriation, eller - i det mindste - indhente en fyldestgørende udtalelse fra Justitsministeriet, der kan give udvalget fornøden vejledning.

Rohde Nielsen A/S fastholder, at den rigtige løsning må være, at de nye regler indføres med det fornødne varsel.

Miljøministeren anfører i besvarelsen af Spørgsmål 2 af 27. marts 2007, at der ikke er mulighed for yderligere overgangsordning: *"Lovforslagets overgangsordning er udformet inden for rammerne af EU-retten"*. Dette bestrides. Der findes utallige eksempler på andre tilfælde, hvor national lovgivning er ændret for at implementere EU-regler, og hvor der er indført overgangsordninger. Som bilag 2 vedlægges et notat fra Danmarks Rederiforening, der beskriver eksempler på overgangsordninger på op til 10 år vedrørende:

- Liberalisering af havne
- Liberalisering af adgang til transport af fragt på jernbaneskinner i EU
- Cabotagesejlads i EU
- Liberalisering af handel med tekstiler

En overgangsordning må begrundes ikke kun i ekspropriation, men også i at Folketinget må overholde løftet til indvindingsvirksomhederne om, at tilladelserne vil blive opsagt med minimum 10 års varsel. Som nævnt under foretrædet for udvalget appellerer Rohde Nielsen A/S til udvalget om at overholde dette løfte, som også giver Rohde Nielsen A/S behørig tid til at kunne omstille sig til en ny konkurrencesituation over for de udenlandske konkurrenter, ikke mindst Boskalis B.V. Boskalis B.V. er den virksomhed, der har klaget over Skov- og Naturstyrelsens måde at administrere råstofloven og dermed bevirket lovforslagets fremsættelse.

Opmærksomheden henledes på, at Danmark ensidigt implementerer nye regler uden at man i de andre EU-lande har til hensigt, at lave regelændringer, hvilket vil bevirke en stor konkurrenceforvriddning i EU indenfor vort erhverv, da danske virksomheder i vidt omfang ikke vil have adgang til beskæftigelse i andre EU-lande.

Som tilbudt under foretrædet for udvalget vil Rohde Nielsen A/S kunne acceptere⁵, at den gældende tilladelsesordning opsiges med et 5-årigt varsel. Dette er således Rohde Nielsen A/S' tilbud til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg om at finde en mindelig løsning på spørgsmålet om det 10-årige varsel.

⁵ Et uforbindende forslag

Ændringsforslag:

Ophævelse af § 19 og indførelse af de nye regler bør gennemføres med et 5-årigt varsel. I denne 5-årige periode bør de nuværende overgangsområder⁶ forlænges således, at der inden for de rammer der fremgår af overgangsbekendtgørelsen⁷ kan ske indvinding af råstoffer deri⁸

2. Monopoldannelse

- a) Miljøministeren anfører i besvarelsen af Spørgsmål 1 Ad 2, at lovforslaget *"indeholder en række elementer, der vil modvirke monopoldannelse"*.

Ingen af de opregnede udbud virker overbevisende. F.eks. mener ministeren, at tilrettelæggelsen af udbud af indvindingsrettigheder kan modvirke monopoldannelse.

Ved indførelse af lovforslagets udbudssystem med udbud af enerettigheder gøres den erhvervmæssige regulering af adgangen til råstofferne til en konkurrencemæssig regulering. I denne konkurrencemæssige regulering vil den tilbudte pris være det væsentligste kriterium for tildelingen af en eneret til indvinding. Andre vilkår, som miljøministeren måtte søge at fastsætte, vil blive påklaget til konkurrencemyndighederne, herunder til EU, og det er sandsynligt, at adgangen til enerettigheden til indvinding af råstofferne i sidste ende vil afhænge af, hvem der kan tilbyde den højeste pris.

Det må her i særlig grad tages i betragtning, at hele sagen udspringer af Boskalis B.V.'s klage over det nuværende danske tilladelsessystem. Boskalis B.V. må formodes at ville bruge selskabets kapitalstyrke til at opnå den bedst mulige konkurrencemæssige fordel.

- b) Miljøministeren henviser i sin besvarelse af Spørgsmål 1 Ad 2 til, at *"De statslige indvindingsområder vil bidrage til, at virksomhederne har valgfrihed mellem indvinding i de indvindingsområder, som erhvervet får udlagt ved udbud, og fra de statslige områder"*.

Dette udsagn stemmer ikke overens med bemærkningerne til lovforslaget *"til nr. 12"*, hvor det hedder: *"Efterhånden vil staten indskrænke antallet af statslige indvindingsområder til primært at skulle fungere som forsyningsområder til havne med lav sejldybde, de små øer,*

⁶ Bekendtgørelse nr. 1078 af 11. december 1996

⁷ Bekendtgørelse nr. 1078 af 11. december 1996

⁸ Herved sikres, at der er fornødne råstoffer til rådighed til forsyning af det danske samfund i denne 5-årige periode, og der undgås de negative forsyningsmæssige konsekvenser, der følger af den af Skov- og Naturstyrelsen indførte "konverteringsordning". Der blev under foretrædet den 28. marts 2007 redegjort for, hvordan denne "konverteringsordning" er i modstrid med, hvad Folketinget i 1996 forudsatte ved vedtagelsen af ændringerne til råstofloven, jf. miljøministerens besvarelse af spørgsmål 42 til udvalget.

de mindre lokalsamfund og til mindre anlægsarbejder på kysten og kystbeskyttelse i de indre danske farvande".

Lovforslagets bemærkninger forudsætter således, at de statslige indvindingsområder med tiden vil blive væsentligt indskrænket, og den primære kilde til forsyning af råstoffer vil derfor være områder der er udlagt ved udbud og med eneret.

Ændringsforslag:

Alle bestemmelser i lovforslaget om, at der kan udbydes eneret bør udgå, og den fremtidige råstofforsyning bør (efter den 5-årige overgangsperiodes udløb) alene ske ved, at der leveres råstoffer fra de statslige indvindingsområder. De statslige indvindingsområder må udlægges med udgangspunkt i de nuværende overgangsområder og uden de mængde- og geografiske indskrænkninger, som Skov- og Naturstyrelsen ønsker indføjret ved den såkaldte "konverteringsordning". Dermed sikres den fornødne tilgængelighed af råstoffer, som Folketinget allerede forudsatte i 1996 ved miljøministerens besvarelse af Spørgsmål 42 for Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

3. Rovdrift og tømning af de danske råstofressourcer

- a) Miljøministeren anfører i sin besvarelse af Spørgsmål 1 Ad 3, at miljø- og forsyningsmæssige hensyn kan varetages gennem "*vilkår i den enkelte indvindingstilladelse*". Miljøministeren anfører samtidig i besvarelsen af Spørgsmål 2, at en fastholdelse af 2.000 m³-grænsen på de enkelte skibe vil give "*risikoen for en traktatkrænkelssag og erstatningssøgsmål rejst af firmaer, der har lidt et tab på grund af de danske regler*".

Miljøministerens argumenter er ikke overbevisende. For det første er det ikke sandsynligt, at vilkår i de enkelte indvindingstilladelser vil kunne hindre, at meget store indvindingsfartøjer får adgang til at indvinde de danske råstofressourcer og eksportere disse til udlandet. Vil det være EU-lovmedholdeligt at hindre EU-virksomheders markedsadgang på denne måde? Det må her - igen - tages i betragtning, at baggrunden for lovændringen er en klage til EU fra Boskalis B.V. Netop Boskalis B.V. ejer de store indvindingsfartøjer, som vil kunne tømme og eksportere mange af de danske råstofressourcer.

Dernæst forekommer det ikke overbevisende, at en fastholdelse af 2.000 m³-grænsen skulle være i strid med EU-retten. Grænsen indebærer jo ingen nationalitetsdiskriminering. Alle virksomheder, der har sådanne skibe, vil (efter den 5-årige overgangsperiodes udløb) kunne foretage indvinding af råstoffer på det danske søterritorium. Konkurrencerådet har i udtalelse af 22. juni 2006 anbefalet både, at den samlede tonnagegrænse ophæves, men også at begrænsningen på de enkelte skibes størrelse (2.000 m³-grænsen) ophæves. Konkurrencerå-

dets argumentation knytter sig dog primært til begrænsningen i den samlede tonnagestørrelse, og argumenterne om, at 2.000 m³-grænsen skulle være konkurrencebegrænsende synes ikke holdbar. Også selvom grænsen måtte give anledning til konkurrencebegrænsninger, må de tvingende samfundshensyn gives forrang.

De tvingende samfundshensyn, der taler for at fastholde 2.000 m³-grænsen, er blandt andet resultatet af de miljøundersøgelser, der er foregået i dansk farvand efter, at der blev foretaget råstofindvinding til brug for de store offentlige anlægsarbejder ved anlægning af Storebæltsbroen, Øresundsbroen og havneudvidelsen i Århus Havn. Disse miljøundersøgelser viste, at der ikke var sket skade på miljøet ved anvendelse af skibe, der ikke havde en størrelse, der oversteg 2.000 m³. Tonnagegrænsen har altså den nødvendige miljøbeskyttende effekt i dansk farvand.

Miljøministeren redegør i besvarelsen af Spørgsmål 2 for, hvornår "tvingende samfundshensyn" foreligger. Dette ses netop at være tilfældet for så vidt angår 2.000 m³-grænsen.

Af samme grund må de af ministeren anførte søgsmålsrisici tilbagevises.

- b) Miljøministeren anfører yderligere i besvarelsen af Spørgsmål 1 ad 3, at også "også transportomkostningerne" vil hindre, at de danske råstoffer eksporteres.

Miljøministeren undlader at overveje, at netop forøgede skibsstørrelser vil sænke transportomkostningerne. Boskalis B.V. har formentlig klaget over de danske regler for at kunne få adgang til at anvende sine skibe på over 2.000 m³, hvoraf de største er op til 30-40.000 m³. Ved at anvende disse meget store skibe til indvinding af råstoffer, formindskes enhedsomkostningen hvad angår transporten af råstofferne. Disse skibe er netop bygget med det ene formål, at sikre billig transport over især meget store afstande. Hele spørgsmålet om at få adgang til at anvende store indvindingsfartøjer udspringer således af et åbenbart ønske om, at få lejlighed til at kunne transportere disse over langt større afstande, hvilket i sidste ende må antages at indebære eksport af råstofferne.

Ændringsforslag:

Den nuværende 2.000 m³-grænse bør fastholdes også efter den 5-årige overgangsperiodes udløb.

4. Fælles EU-regler

- a) Miljøministeren anfører i besvarelsen af Spørgsmål 1 ad 4, at den danske stat er nødt til at gennemføre lovændringen uden, at der kan afventes *"en eventuel fælles EU-lovgivning"*.

Rohde Nielsen A/S mener, at den danske stat ved forhandlinger med EU-Kommissionen bør kunne opnå, at der ikke skal gennemføres ny dansk lovgivning, før der gennemføres fælles EU-regler. Et stærkt argument er de 10-30 årige enerettigheder, som ifølge lovforslaget gives i en række af Danmarks nabolande. Den danske stat bør i en sag, der udspringer af en udenlandsk konkurrents klage over de danske regler, kunne overbevise EU-Kommissionen om, at regelændringerne bør ske fælles i alle EU-lande.

Rohde Nielsen A/S noterer sig, at miljøministeren både afviser en (yderligere) overgangsordning og fælles EU-regler. Rohde Nielsen A/S mener som nævnt, at der ved forhandling med EU-Kommissionen bør kunne findes løsninger herpå. Rohde Nielsen A/S henviser til vedlagte bilag 2 fra Danmarks Rederiforening, der viser, at mange andre medlemsstater har kunnet opnå rimelige overgangsordninger.

- b) Miljøministeren anfører i besvarelsen af Spørgsmål 1 Ad 4: *"Hvis reglerne ikke ændres kan det føre til erstatningssøgsmål mod den danske stat"*.

Det er uklart, hvad miljøministeren peger på. Rohde Nielsen A/S bekendt verserer der i dag to søgsmål mod den danske stat som følge af, at Skov- og Naturstyrelsen fejlagtigt undlod at udstede tilladelser i henhold til råstoflovens § 19, stk. 2. I begge sager skulle der leveres sømaterialer til entrepriser, der havde været bragt i EU-udbud. Allerede under den gældende råstoflov, jf. § 19, stk. 2, er der i disse tilfælde ikke nogen konkurrencebegrænsning. Alle indvindingsvirksomheder kan få tilladelse, blot deres skibe ikke er større end 2.000 m³. Alligevel undlod Skov- og Naturstyrelsen i to sager at give tilladelse, og dette har ledt til erstatningssager. Naturklagenævnet har ved afgørelse af 20. juli 2006 (j.nr. 03-42/100-004) omgjort denne praksis. Lignende søgsmål vil ikke i fremtiden kunne indtræde.

Rohde Nielsen A/S bekendt har der aldrig været rejst krav mod den danske stat som følge af 2.000 m³-grænsen, og Rohde Nielsen A/S kan heller ikke se på hvilket grundlag dette skulle kunne ske, jf. pkt. 4 ovenfor.

Ændringsforslag:

De danske regler bør ikke ændres, med mindre det sker som led i, at der indføres fælles EU-regler.

5. Negative virkninger for erhverv og beskæftigelse

- a) Miljøministeren omtaler i sin besvarelse af Spørgsmål 1 ad 5 "erhvervets incitament til investering i udlægning af nye indvindingsområder".

Miljøministeren omtaler ikke erhvervets behov for investering i skibe og landfaciliteter⁹. Miljøministeren omtaler ej heller de negative virkninger for beskæftigelsen, der vil indtræde, hvis lovforslaget vedtages.

Det centrale i indvindingsvirksomhedernes investeringsbehov er skibe og anlægsaktiver, mens udgifterne til udlægning af områder er langt lavere beløb. Et nyt indvindingsfartøj på 2.000 m³ koster f.eks. ca. 200-300 mio. kr., mens et indvindingsområde kan miljøundersøges for nogle få hundredetusinde kroner.

Som redegjort for under Rohde Nielsen A/S' foretræde for udvalget vil en fjernelse af 2.000 m³-grænsen lede til, at de søfolk, der i dag beskæftiges på skibene, ikke kan beskæftiges på større skibe, med mindre de gennemgår en omfattende omskoling. Dette tager tid, og resultatet vil derfor umiddelbart være tab af arbejdspladser for disse søfolk. Opmærksomheden bør henledes på, at kun hollandske og belgiske statsborgere ville kunne besætte disse stillinger på større skibe, da de nuværende danske medarbejdere som hovedregel kun har papir til at sejle med tonnage op til 3000 t, hvilket svarer til 2000 m³ skibe, og at det nuværende lovforslag ville kunne opfattes som diskriminerende overfor danske statsborgere.

De meget væsentlige investeringer, som virksomhederne skal foretage i skibe og landfaciliteter, gør, at det er uhyre vigtigt for virksomhederne, at der er vished om de fremtidige regler. Ved en ændring af råstofloven bør der således indføres langsigtede regler, der ved vedtagelsen deraf er klare og ikke senere skal udmøntes i bekendtgørelser eller en ikke defineret administrativ praksis.

Ændringsforslag:

Det bør i lovforslaget undgås, at den fremtidige regelfastsættelse skal ske ved bekendtgørelser. Alle de fremtidige regler må fremgå af loven, hvilket også var tilfældet ved de udførlige lovbemærkninger ved lovændringen i 1996. Endvidere bør 2.000 m³-grænsen fastholdes således, at tab af arbejdspladser for de nuværende søfolk undgås.

---o0o---

⁹ hvilket netop var baggrunden for indførelsen af det 10-årige opsigelsesvarsel i 1977

Yderligere spørgsmål til miljøministeren

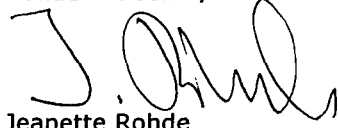
Det foreslås, at Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg stiller følgende yderligere spørgsmål til miljøministeren:

1. Miljøministeren bedes fra Justitsministeriet indhente en juridisk redegørelse, der tager stilling til ekspropriationsspørgsmålet på baggrund af det fremsatte lovforslag og vurdere de indsigelser, der er fremsat i advokat Henrik Christrups udtalelse af 15. december 2006¹⁰.
2. Miljøministeren bedes oplyse, hvorledes den europæiske indvindingsflåde er sammensat, herunder hvor mange skibe der i dag findes med en størrelse på under 2.000 m³.
3. Miljøministeren bedes oplyse den gennemsnitlige kubikmeterpris på råstoffer (opdelt i sand, grus og ral), der i 2006 er indvundet på søterritoriet i hvert af følgende lande: Danmark, Tyskland, Holland, Belgien og England.
4. Miljøministeren bedes oplyse de samlede årlige mængder af råstoffer fra søterritoriet, der i 2002-2006 er indvundet i hvert af de følgende lande: Danmark, Tyskland, Holland, Belgien og England.

Vi står selvsagt til rådighed for yderligere uddybning af ovennævnte synspunkter. Vi skal også gerne vende tilbage med konkrete forslag til en ny lovtekst, der indebærer, at ovennævnte ændringsforslag indføres i selve lovforslaget.

Med venlig hilsen

Rohde Nielsen A/S



Jeanette Rohde

¹⁰ Bilag 2 til Rohde Nielsen A/S' brev af 22. marts 2007 til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg

A sinking island in the Karimun Islands, Riau.



HANGING out with a brave man could apparently make a person turn bold. Consider what Minister of Maritime Affairs & Fisheries, Rokhmin Dahuri, did. After a diabolical end of last month with then Malaysian Prime Minister Mahathir Mohamad, he decided on a bold move: opening immediately the sea sand export tap to Malaysia. The move, akin to waking up a sleeping tiger, triggered immediate protests.

The government, on its part, has yet to make a conclusive decision. The department that also holds the key to the sea sand export tap has not given the green light. The Department of Trade & Industry and the Office of the State Minister for the Environment are apparently not ready yet to unlock the padlock that was locked in mid-February 2002 when a joint instruction (SKB) about the cessation in the export of sea sand was signed.

State Minister for the Environment, Nabel Makarim, even voiced his protests in the media. The export of sea sand to the neighboring country, he said, would only create losses to Indonesia. In the long term, the sea sand mining will aggravate the environmental damage.

Environmental activists who strongly oppose the sand mining share Nabel's concerns. The Riau Chapter Executive

Director of the Indonesian Forum for the Environment (Walhi, Bully Syumbada) said that environmental damage caused by the sea sand mining in the Riau islands is severe and is clearly seen. "Fishermen's catch has dropped, abrasions are everywhere, islands have disappeared," said Bully.

The exploitation of sea sand in the Riau Islands started in 1977. The Indonesian Mining Advocacy Network (Jalam) — a non-governmental organization for mining sector — estimates that every year more than 150 million cubic meters of sand from Riau are exported for land reclamation works in Singapore. Not all of the sand export data are officially recorded. The reason being is rampant smuggling. It is not difficult, then, to imagine the condition of Riau's seabed today. Coral reefs scatter between giant holes that are gaping everywhere. "We are unable to assess the damages that are not visible," said Bully.

What can be seen though, said Bully, is very worrying. Coastal erosion is everywhere. In early 2002, new abrasions took place on islands that are close to the mining site, such as in Meru, Tulang and Paub islands. Currently even though the quarrying has been stopped for more than a year, the abrasions still occur. The abrasion points have, in fact, even increased. Based on Walhi's observations

at the end of October 2003, the coast of Kundur Island has begun to erode. Abrasion happened almost along the entire coastline, measuring more than 1.5 kilometers with a width of 20-30 meters, while in fact the island is located quite far from the mining site.

Riau Walhi discovered that in the Karimun Regency, at least two islands have sunk beneath the waves. Karang Island was the first to vanish. Nipah Island, meanwhile, is waiting for the same fate. During high tide, what can be seen on Nipah Island are only the leaves of four mangrove trees. The whole island is submerged. Meanwhile, at low tide, the only things that are visible are the rocks that form a small pond in the center of the island. Previously the area of Nipah Island measured more than 300 square meters. Walhi suspects that an increasing number of islands, particularly those located in the middle of sea, face the threat of disappearance. The reason being, most of the islands in the middle of the sea are sand and gravel-based, not shaped by boulders as in bigger islands.

The loss of an island, despite being uninhabited, is clearly a disaster. Aside from being a habitat for a variety of flora and fauna, small islands also protect the coast of bigger islands from rolling waves. Fishermen in the Riau islands,

According to Rully, usually use the islands as shelters during a storm. So if the islands disappear, wave barriers must be built. But the cost of building such barriers is very expensive. In 1999, for example, the cost to build a 100-meter barrier was Rp1.5 billion.

The coral reefs in the Riau Islands are also believed to have suffered severe damage. During the sand dredging and suctioning, many corals were destroyed or cut off. The muddy water caused by the mining could also damage the reefs on a bigger scale. The mud particles that cloud the water would cover the coral reefs or sea grasses—akin to a person who is short of air; the corals will then slowly die.

The muddy water also prevents sunlight from reaching the reefs, blocking a normal photosynthesis process on the seabed. The food chain cycle of the sea

Karimun Regency's Head of Bapedalda, Arifin, seems to have closed his eyes and ears. He said, so far there has not been any damage to the environment.

biota is then disrupted. The immediate impact is that fish will move further away to look for a new food source.

An economic study on fishermen in the Karimun Regency conducted in early October, said Rully, revealed a decrease of catch during mining activity. Fishermen's catches declined by about 80 percent as compared to before the mining. Today, although the mining has been stopped, the catch is still down by 40 percent. "Currently, there's an improvement, but it has not gone back to normal," said Rully.

Riau is only one case. Sand quarrying activities at other places are also causing similar severe environmental damage. Extensive mining activities in the exterior of the Balikpapan Bay, East Kalimantan, for instance, were blamed for the disappearance of seven islands located between the city of Balikpapan and the Penajam Paser Utara Regency. The abrasions were similarly intense. Local residents claimed that before the mining started, around 1935, their settlements were about 100 meters from the coast. Today, their settlements are only 10-30 meters away from the shoreline.

The abrasions that were initially confined to the Kampung Baru District have since spread to Sesumpu, Sungai Parit, Peraja and Solobang districts.

A study by Balikpapan's Kaltim Coast Project also revealed damage to coral reefs. There were 56 species of corals in Gusung Besar, Gusung Karang and Gusung Batu islands before mining started. But after the extensive quarrying activities, many of the corals were damaged and killed. Spokesperson of the Kaltim Coast Project, Elizabeth Wetik, said that aside from the sand mining, there were traces of coral reef bombing activities. "If this is not stopped, the coral reefs that are a pride of the Penajam community will be destroyed."

to the environmental damage differently and in most occasions tend to be contradictory. Head of Riau Province's Regional Environmental Impact Management Agency (Bapedalda), Ahmad Syah Barrofic, admits that from an environmental point of view, sea sand mining has more disadvantages than benefits. Therefore, his agency has no intention to agree the opening of sand dredging. However, Karimun Regency's Head of Bapedalda, Arifin, seems to have closed his eyes and ears. He said, so far there has not been any damage to the environment. The only problem is the lack of maximum supervision. "It's good if the seabed sand is opened again," he said.

Yusran, the Regent of Penajam Pasir



A sand-laden ship on its way to Singapore. Triggering severe environmental damage.

said Wetik.

Sea sand mining is nothing new. Rully explained that the Dutch also mine sea sand. But aside from the more advanced technology, the regulations are also strict. Mining is only allowed in locations that are 20-meter isobaths (about 1.5 kilometer) out to sea. Moreover, the mining is limited only to sandbars and not the seabed. Taiwan also introduced similar strict regulations. Mining is only permitted at areas that are 3 miles (4.8 kilometers) out to sea and at depths of 25 meters. For Riau, apparently a regulation is being formulated. And the distance allowed for mining starts from 1.5-3 miles out. The problem is, said Rully, the supervision level in this country is very doubtful. Furthermore, the distance between islands in Riau is very close.

Regional authorities of the areas where the sand dredging took place responded

Utara in East Kalimantan, could only fume. Claiming that he has never produced any permits, he accused all sand miners in his regency of working illegally. He also claimed that he had once issued a strong ultimatum: security apparatus must arrest the illegal sand miners. But the results have been nil.

The casual attitude of some of the apparatus has not dampened the spirits of the environmentalists. Working closely with the University of Riau's Environmental Research Center (FPLH), Walhi will conduct studies on environmental damage, particularly to coral reefs. At the same time, mobilization to fight against the commencement of sand mining will still proceed. "We still oppose it. If it must be happen, look for another place," said Rully.

Isiang Jematudin, Rossian (Balikpapan), Bambang Dala (Batang)

- Undtagelse for Grækenlands vedkommende indtil den 1. januar 2004 for så vidt angik fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som blev udført af skibe på under 650 BT.

Se forordning (EØF) nr. 3577/92.

Generelt i EU: Handelsliberalisering eksemplificeret ved tøj

I forbindelse med stort set alle handelsliberaliseringer i EU benyttes overgangsordninger. Et aktuelt eksempel er implementeringen af liberaliseringen af handel med tekstiler, hvor EU-landene havde 10 års overgangsperiode med udløb ultimo 2004. Dette viste sig i øvrigt ikke at være tilstrækkeligt, hvorfor man lavede en særlig aftale med Kina om, at de først får fuld markedsadgang i 2008. Se

http://ec.europa.eu/trade/issues/sectoral/industry/textile/index_en.htm.



April 2007

NOTAT

Brug af udfasning/overgangsordninger i forbindelse med åbninger af markeder i EU

Det er ikke atypisk at benytte en udfasning af eksisterende koncessioner o.l. eller have overgangsordninger i forbindelse med åbning af et marked i EU. Eksemplerne i det følgende er gældende for liberaliseringer gældende i hele EU. Overgangsordninger eller udfasninger af koncessioner o.l. optræder grundlæggende set i to former:

1. Implementeringsperiode for myndighederne
2. En egentlig overgangsperiode

I det følgende er angivet en række aktuelle eksempler:

Forslag til liberalisering af havne

Igennem en årrække har Kommissionen søgt en liberalisering af markedet for havnetjenesteydelser i EU. Begge fremsatte forslag har rummet en række overgangsordninger, som har beskyttet eksisterende aftaler og lovgivning. I det andet forslag var der 36 måneder til reel ikrafttræden og meget lange overgangsordninger for eksisterende koncessioner. Forslagene blev aldrig vedtaget af grunde, som ikke hang sammen med overgangsordninger. Der er tale om forslagene (COD/2001/0047 og COD/2004/0240).

Liberalisering af adgang til at transport af fragt på jernbaneskiner i EU

Der er gennemført tre jernbanepakker, som alle rummer overgangsordninger. Dette er sket dels af hensyn til implementering i form af ændret lovgivning og dels for at give virksomhederne en tilpasningsperiode. Mere konkret kan nævnes, at den tredje jernbanepakke, som vil blive vedtaget i løbet af 2007, først vil træde i kraft tidligst 2010 og formentlig først i 2012, hvilket p.t. er under forhandlinger. Se beskrivelse af pakken på http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/new_en.htm.

Cabotagesejlads i EU

I 1992 blev der vedtaget liberalisering af cabotage sejlads i EU med ikrafttræden den 1. januar 1993. I praksis var ikrafttrædelsestidspunktet dog noget mere langsigtet, da der i forordningen blev etableret en hel række af undtagelser i form af diverse overgangsperioder. Her skal blot nævnes to:

- En række tjenesteydelser inden for transport i Middelhavet og langs Spaniens, Portugals og Frankrigs kyster blev underlagt overgangsordninger f.eks. fragt af strategiske produkter (olie, olieprodukter og drikkevand) indtil den 1. januar 1997 og fast passager- og færgefart, indtil den 1. januar 1999.