

Notat

MILJØMINISTERIET

Departementet

Miljøpolitisk Sekretariat
J.nr. BLST-700-00006
Ref. LMK
Den 19. maj 2009

L 190 (Råstofloven) Miljøministerens bidrag til betænkning

”Ministeren har tilkendegivet følgende over for udvalget:

Ad fællesområder

Branchen har samlet givet udtryk for, at de har behov for flere fællesområder. For det første vil samtlige overgangsområder overgå til fællesområder. Og i stedet for at afvente, at konverteringsområderne løbende udtømmes, vil overgangsområderne blive udlagt i bekendtgørelse efterhånden som de bliver miljøvurderet.

Når der er tildelt eneret i et auktionsområde, vil for det andet den resterende del af efterforskningsområdet desuden overgå til fællesområde i takt med, at de råstofmæssige og miljømæssige undersøgelser bliver gennemført. For det tredje vil hele auktionsområdet efter endt eneret overgå til fællesområde, når der er foretaget de nødvendige vurderinger og undersøgelser.

Som udgangspunkt vil det være sådan, at når den resterende del af et auktionsområde overgår til fællesområde, vil der være tale om et område, hvor der ikke tidligere har været indvundet råstoffer. Når der påbegyndes råstofindvinding i et område, skal der forud være foretaget undersøgelser, der redegør for de natur- og miljømæssige konsekvenser, der igen forudsætter kendskab til råstofforekomstens udstrækning, mængde, kvalitet og sammensætning. En fyldestgørende miljøvurdering vil derfor normalt bygge på en efterforskning af området. I det omfang, der ikke er foretaget en sådan efterforskning, vil oplysningerne skulle tilvejebringes som et led i miljøvurderingen. De resterende dele af et auktionsområde vil derfor blive udlagt, når en eller flere ansøgere har gennemført detail-efterforskning og de nødvendige miljøundersøgelser og har fået indvindingstilladelse. Efterfølgende indvindingstilladelser til fællesområderne kan meddeles på baggrund af en kortfattet ansøgning uden dokumentation for gennemførte undersøgelser.

Ad overgangsordning

For at afbøde virkningen af et faldende råstofforbrug på grund af finanskrisen stiller jeg ændringsforslag, der modificerer overgangsordningen ved, at de indvindingstilladelser, der bliver givet på baggrund af efterforskningstilladelser fra før loven blev sendt i høring, vil kunne forlænges yderligere, så de i alt kan løbe indtil udgangen af 2013 i stedet for 2011.

Ad miljøbeskyttelsen

Der er intet, der tyder på, at det vil medføre øget miljøbelastning, når der åbnes op for de større skibe. Endvidere gør de store skibe det muligt at indvinde på dybere havområder, hvor der helt generelt er mindre miljørisiko. Det har indtil nu ikke været muligt. Fordi loven har begrænset skibsstørrelserne, har indvindingen nødvendigvis fundet sted på lavere vanddybde.

Udvalget har modtaget Dansk Hydraulisk Instituts rapport fra november 2007, som dokumenterer, at indvinding med et større indvindingsfartøj ikke ændrer miljøpåvirkningerne i forhold til mindre fartøjer. Jeg vil over for udvalget redegøre nærmere for, hvordan rapportens konklusioner også vil være dækkende for større skibe end 6.000 m³.

Med de danske besejlingsforhold i sejlrender og havne - både i de indre danske farvande og på vestkysten - er det forventningen, at det også fremover vil være de mindre skibsstørrelser, der er dominerende i danske farvande.

Både land- og havmaterialer transporteres på lastbil frem til anvendelsesstedet. En øget efterspørgsel efter havindvundne råstoffer vil medføre en øget transport fra havnene til anvendelsesstedet, men denne transport vil erstatte transporten fra grusgravene. En øget tilførsel af havmaterialer til havne beliggende spredt i landet kan føre til en mindskelse af den samlede transport på bil.

Resultaterne af de intensive undersøgelser og overvågninger, der er udført i forbindelse med de større anlægsprojekter (bl.a. Storebælt- og Øresundsforbindelserne samt Århus Havn), viser entydigt, at betydende miljøeffekter kun kan registreres i selve indvindingsområdet og i et område umiddelbart rundt om. Når indvindingen ophører, sker der en naturlig retablering af området.

Et egentligt obligatorisk overvågningsprogram forventes ikke at kunne bidrage med ny viden, som vil stå mål med de omkostninger, der vil være forbundet hermed, hvorimod der fortsat efter en konkret vurdering vil blive stillet vilkår om overvågning i de enkelte indvindingstilladelser.

Der findes imidlertid ikke samme omfattende viden om eventuelle akkumulerede miljøkonsekvenser af den samlede råstofindvinding.

Jeg vil derfor som led i de miljøundersøgelser, der skal gennemføres i forbindelse med den generelle kortlægning, der skal foretages efter lovforslaget, også stille krav om gennemførelse af undersøgelser, der afdækker den mulige akkumulerede effekt af råstofindvinding i større farvandsområder.

Udgifterne hertil vil blive afholdt inden for rammen af lovforslagets beregnede statslige merudgifter.

Ad vederlagets betydning for forholdet mellem hav- og landbaserede råstoffer

Et af formålene med lovforslaget er at skabe konkurrence mellem virksomheder, der kan indvinde på havet. Dels konkurrence om muligheden for at indvinde materialer og dels konkurrence på afsætningsmarkedet. Denne konkurrence vil alt andet lige føre i retning af faldende produktionsomkostninger for materialer fra havbunden og faldende priser på afsætningsmarkedet. Det skønnes således ikke, at vederlaget vil medføre øget import af granit.

De faldende priser på materialerne fra havet vil naturligvis blive reduceret af vederlaget til staten, der vil virke i modsat retning, men auktionsordningen er et væsentligt element i forsøget på at vitalisere konkurrencen.

Ad fritagelse af offentlige anlæg for vederlag

Havbaserede råstoffer, som indgår i kystbeskyttelsesarbejder, der er godkendt af Kystdirektoratet, samt offentlige anlægsarbejder på søterritoriet og på kontinentalsoklen, der er vedtaget ved lov, er efter lovforslaget fritaget for vederlag.

Langt den overvejende del af de råstoffer, som anvendes ved offentlige anlægsarbejder på land, bruges til veje, broer og jernbaner. Materialerne anvendes til opfyldninger under veje, jernbaner og broer eller indgår i vejenes konstruktion. Desuden kan materialerne indgå ved udbygning og etablering af diger. Hertil kommer mindre mængder, som indgår i den beton, som anvendes i anlæggene.

Det er imidlertid i dag kun i begrænset omfang, at de havbaserede råstoffer anvendes i offentlige veje og jernbaner på land.

Der kan flere steder i landet konstateres en stigende mangel på forskellige land-baserede råstofftyper. Som led i lovforslagets bestræbelser på at skabe rammerne for en øget tilførsel af havmaterialer til land stiller jeg derfor ændringsforslag om inden for visse fastlagte rammer også at undtage offentlige anlægsprojekter på land for vederlag.

Jeg vil 2 år efter lovens ikrafttræden over for udvalget redegøre for lovens virkninger.”