

Kommunen har den 13. maj 1998 svaret, at Byfornyelsesselskabet København S.m.b.a. uden held har forsøgt at gennemføre den planlagte nedrivning. Forsinkelsen skyldes, at ejendommen siden november 1997 har været begæret på tvangsauktion. Tvangsauktionen er imidlertid blevet udsat ialt 3 gange, senest til den 27. april 1998. Kommunen valgte at afvente udfaldet af tvangsauktionen, men konstaterede den 28. april 1998, at den var blevet aflyst.

Byfornyelsesselskabet har forgæves forsøgt at komme i kontakt med ejendommens ejer Kommanditselskabet HO-PO v/Helmer Petersen. Senest har selskabet den 12. maj 1998 skrevet til ejeren med anmodning om, at bebyggelsen omgående blev ryddet for beboereffekter, således at nedrivning kunne finde sted snarest muligt.

Københavns Kommune har på denne baggrund den 13. maj 1998 overdraget sagen til politiet med henblik på, at der rejses retlig tiltale mod ejendommens ejer.

Jeg kan tilføje, at hvis ejeren ikke efterkommer en dom om nedrivning, har kommunen hjemmel i byggelovens § 17 til i sidste ende at gennemføre nedrivningen på ejerens eller brugerens bekostning.

Jeg har bedt Københavns Kommune om at holde mig orienteret om sagens videre forløb.

Svar (19/5 98)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som har oplyst følgende:

»Regler for begrænsning af udslip af benzindampe i forbindelse med lagring og distribution af benzin er gennemført i Danmark i medfør af bekendtgørelse nr. 852 af 11. november 1995, som omhandler kæden fra raffinaderi til servicestation (»trin 1«), og bekendtgørelse nr. 990 af 7. december 1994 (ændret ved bekendtgørelse nr. 643 af 28. juli 1997), som omfatter tankning af motorkøretøjer (»trin 2«). Bekendtgørelsen vedrørende »trin 1« implementerer EU-direktiv 94/63 af 20. december 1994. Der findes ikke på nuværende tidspunkt fælles EU-regler for »trin 2«.

Trin 1 Den danske bekendtgørelse omfatter regler for

- a) oplagingsanlæg på raffinaderier og terminaler,
- b) påfyldning og tømning af mobile beholdere på terminaler,
- c) mobile beholdere og d) påfyldning af oplagingsanlæg på servicestationer

Losning og lastning af skibe er i første omgang undtaget for EU-direktivet. Det er en generel opfattelse, at regler for disse aktiviteter må gennemføres inden for den internationale søfartsorganisation (IMO) i forbindelse med en revision af MARPOL-konventionen. Det fremgår dog af direktivet, at såfremt det ikke lykkes at opnå enighed i IMO, bør der tages initiativer inden for Fællesskabet.

Reglerne indføres i Danmark i perioden 1995-2001. Ikrafttrædelsestidspunktet afhænger af anlæggenes størrelse, således at kravene træder i kraft først for de største anlæg, som er omfattet af bestemmelserne.

Der foreligger ikke detaljerede beregninger over udslippet af benzindampe fra de enkelte led i kæden fra raffinaderi til servicestation. Uden regulering er det samlede udslip skønnet til 6-8.000 tons pr. år. Målsætningen i EU-direktivet og dermed også i den danske bekendtgørelse er en reduktion på omkring 90%, hvilket betyder, at udslippet når reglerne er fuldt gennemført skulle være reduceret til under 1.000 tons pr. år.

Der foreligger heller ikke danske opgørelser over de omkostninger, som vil være påkrævet for at opfylde bekendtgørelsen/EU-direktivet.

Spm. nr. S 340

Til miljø- og energiministeren (5/5 98) af:
Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren oplyse, hvor stor udledningen er i Danmark fra følgende typer emissionskilder (målt i m³ væske/år eller tons pr. år) – læsning af tankbiler, lagertanke, påfyldning af servicestationer, påfyldning af personbiler, beredskabslagre, udlastning af benzin til skibe samt udlastning af råolie til skibe – når igangværende tiltag, der på kort sigt forventes at nedbringe emissionerne er sat i kraft, og vil ministeren gøre rede for hvem, der er ansvarlig for de tre største enkeltkilder inden for de nævnte kategorier efter færdiggørelsen af de igangværende tiltag samt redegøre for, hvad det anslås at koste i investering at eliminere/reducere de tre største enkeltkilder af de nævnte kategorier i investeret kr./kg VOC pr. år?«