

Bemærkninger til lovforslaget

1. Baggrunden for lovforslaget

Med dette lovforslag lægger regeringen op til en ændring i reglerne om, hvordan det skal afgøres, om skibe er affald eller ej. Dette sker for at skærpe kontrollen med eksport og ophugning af skibe, der ikke overholder EU's transportforordning og dermed Baselkonventionens regler for eksport og ophugning, idet der i den senere tid har været flere tilfælde, hvor skibe ulovligt er blevet eksporteret til ophugning.

Den foreslåede § 45 C gælder også for klassificering af andre affaldsfraktioner end ophugningsmodne skibe. Bestemmelsen tænkes således også anvendt i forbindelse med klassificering af affaldsfraktioner så som brugt elektrisk og elektronisk udstyr og brugte biler, hvor der ofte er begrundet tvivl om intentionerne om genstandenes videre færdsel. Det er således hensigten, at myndighederne får mulighed for at stille krav om yderligere oplysninger til brug for afgørelsen af, hvorvidt en given genstand skal klassificeres som affald.

1.1 Transportforordningen

Transport af affald over landegrænser er reguleret af Baselkonventionen. Baselkonventionens regler er udmøntet og anvendt i regelsæt i regi af OECD og EU og er videre implementeret i national regulering. EU's forordning 259/93/EØF om overvågning og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab (transportforordningen) samler disse regler i et fælles EU-regelsæt for overførsel af alt affald. Transportforordningen suppleres i dansk ret af bekendtgørelse nr. 971 af 19. november 1996 om import og eksport af affald med senere ændringer.

I forordningen sondres der i forbindelse med nyttiggørelse mellem dels grønt, orange, rødt og ulistet affald for så vidt angår transport af affald inden for EU og OECD-lande, dels grønt affald og farligt og ikke farligt affald for så vidt angår transport af affald uden for OECD. I henhold til disse regler er eksport af farligt affald til bortskaffelse eller nyttiggørelse i et ikke-OECD-land ikke tilladt. Eksport af grønt affald til ikke-OECD lande er i princippet underlagt de samme

bestemmelser som for EU og OECD-lande – det vil sige, at grønt affald frit kan eksporteres. Kommissionen har skriftligt spurgt alle ikke-OECD lande, om de ønsker at modtage det grønne affald, som EU har listet til nyttiggørelse, og i givet fald om de ønsker at følge EU's procedure for eksport af grønt affald, som vil sige ingen anmeldelse, eller om de vil have affaldet anmeldt inden eksport.

Skibe er opført på transportforordningens grønne liste med følgende beskrivelse: »Skibe, både og andet flydende materiel til ophugning, behørigt tømt for last og materialer hidrørende fra fartøjets drift, som måtte være klassificeret som farlige stoffer eller affald«. Det vil sige, at hvis et skib er behørigt tømt for farlige stoffer, herunder asbest, PCB-holdig olie og anden olie, vil det kunne eksporteres som grønt affald i henhold til transportforordningen.

Et sådant skib vil i Baselkonventionens terminologi være at betragte som ikke-farligt affald. Det vil som sådant også være lovligt at eksportere til ophugning og dermed nyttiggørelse i henhold til Baselkonventionen og EU's transportforordning.

Et ældre skib, som ejeren skiller sig af med eller agter at skille sig af med, vil ofte være at betragte som farligt affald, idet skibe, der er mere end 30 år gamle, typisk er isoleret med asbest, medmindre der er foretaget en total asbestrensning af skibet. Skibe kan endvidere indeholde andre stoffer, såsom halon (i brandslukningsanlæg) og olie, som også medfører, at skibet i det hele må betragtes som farligt affald.

Ifølge forordningen skal anmeldelse af transport af affald som udgangspunkt ske af affaldsproducenten. Forordningens artikel 2, litra a, henviser til affaldsrammedirektivets (dir. 75/442/EØF om affald) definition af affald, som også er implementeret i den danske affaldsregulering. Der er herefter tale om affald, hvis indehaveren skiller sig af med den pågældende genstand, agter at skille sig af med genstanden, eller er forpligtet til at skille sig af med genstanden.

Alt afhængig af, om det er køberen eller sælgeren, der agter at skille sig af med skibet som affald ved at